

Le monde des transports sénégalais

Ancrage local
et développement international

JÉRÔME LOMBARD

Le monde des transports sénégalais

Ancrage local
et développement international

Objectifs Suds

Les défis du développement

Collection généraliste consacrée aux grandes questions contemporaines relatives au développement et à l'environnement. À travers des synthèses ou des éclairages originaux, elle rend compte des recherches pluri-disciplinaires menées par l'IRD en partenariat avec les pays du Sud pour répondre aux défis de la mondialisation et mettre en œuvre les conditions du co-développement.

L'IRD souhaite ainsi répondre aux attentes d'un large public en lui présentant les réflexions des chercheurs et en l'informant de manière rigoureuse sur les grands enjeux de développement contemporains.

Directeur de collection : Benoît Antheaume
benoit.antheaume@ird.fr

Derniers volumes parus :

Sous le développement, le genre

GUÉRIN I., GUÉTAT-BERNARD H., VERSCHUUR C. (éd.)

Géopolitique et environnement

Les leçons de l'expérience malgache

H. RAKOTO RAMIARANTSOA, C. BLANC-PAMARD, F. PINTON (éd.)

Sociétés, environnements, santé

N. VERNAZZA-LICHT, M.-É. GRUÉNAIS, D. BLEY (éd.)

Les Suds face au sida

Quand la société civile se mobilise

F. EBOKO, F. BOURDIER, C. BROQUA (éd.)

Aires protégées, espaces durables ?

C. AUBERTIN, E. RODARY (éd.)

Les marchés de la biodiversité

C. AUBERTIN, F. PINTON, V. BOISVERT (éd.)

Le monde peut-il nourrir tout le monde ?

Sécuriser l'alimentation de la planète

B. HUBERT, O. CLÉMENT (éd.)

La mondialisation côté Sud

Acteurs et territoires

J. LOMBARD, E. MESCLIER, S. VELUT (éd.)

ONG et biodiversité

Représenter la nature ?

C. AUBERTIN (éd.)

Le monde des transports sénégalais

Ancrage local
et développement
international

Jérôme LOMBARD

IRD Éditions

INSTITUT DE RECHERCHE
POUR LE DÉVELOPPEMENT

Collection Objectifs Suds

Marseille, 2015

Préparation éditoriale
Anne Perrin

Mise en page
Desk (53)

Coordination, fabrication
Corinne Lavagne

Maquette de couverture
Maquette intérieure
Aline Lugand – Gris Souris

Sauf mention contraire, toutes les photos sont de l’auteur

La loi du 1^{er} juillet 1992 (code de la propriété intellectuelle, première partie) n’autorisant, aux termes des alinéas 2 et 3 de l’article L. 122-5, d’une part, que les « copies ou reproductions strictement réservées à l’usage du copiste et non destinées à une utilisation collective » et, d’autre part, que les analyses et les courtes citations dans le but d’exemple ou d’illustration, « toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l’auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause, est illicite » (alinéa 1^{er} de l’article L. 122-4).

Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait donc une contrefaçon passible des peines prévues au titre III de la loi précitée.

© IRD, 2015

ISBN : 978-2-7099-1852-7

ISSN : 1958-0975

Remerciements

Cet ouvrage est réalisé en souvenir de collègues et amis décédés : je pense au professeur Paul Péliissier qui a dirigé ma thèse de 3^e cycle, à Joseph Diatte, l'infatigable compagnon qui, inlassablement, a attendu avec moi, dans la nuit de Fatick, les camions des transporteurs que nous voulions interroger, ainsi qu'à Antoine Ndour, dont la mélancolie ne s'apaisait que le long des plages de Palmarin.

Je remercie spécialement l'UMR Prodig ainsi que Thierry Husberg, photographe, qui ont rendu possible la parution de cet ouvrage. Je remercie également le professeur Benjamin Steck, directeur jusqu'en 2012 du Centre de recherche pluridisciplinaire sur les mobilités, les identités et les transports (Cirtai) du Havre, qui a accepté d'en rédiger la préface.

Des remerciements particuliers vont à l'IRD Bondy : à l'endroit de Catherine Valton du service cartographie et d'Annick Aing, photographe.

Que tous les collègues et amis avec lesquels j'ai échangé et partagé de nombreux moments au Burkina Faso, au Mali, en Mauritanie et au Sénégal, durant trente années, soient ici honorés : tous se reconnaîtront.

Sommaire

Préface	9
Avant-propos	15
Introduction	
Lieux et liens	17
Partie I	
La venue au monde des transports sénégalais	43
Chapitre I	
Entre volontarisme d'État et pragmatisme	49
Chapitre II	
Décloisonner le transport et les communications	71
Partie II	
Acteurs du transport et espace transnational au Sénégal ...	107
Chapitre III	
Transporteurs et État sénégalais, une communauté d'intérêts	113
Chapitre IV	
Mobilité internationale des Sénégalais en Afrique et entrepreneuriat	139
Partie III	
Métropolisation et transport au Sénégal	159
Chapitre V	
Entre Dakar et Touba	165
Chapitre VI	
La mondialisation <i>Made in Sénégal</i> : emboîtements et réinventions	203
Conclusion générale	
La globalisation au cœur du développement : un aller sans retour au Sénégal ?	229
Références bibliographiques	239
Sigles et acronymes	269
Table des matières	273

Préface

Il y a chez tout chercheur de la passion pour ses objets de recherche. Écrire cela ne signifie, en aucune façon, renoncer à toute rigueur scientifique. Ce qui est en jeu, c'est précisément d'affirmer la possibilité d'une heureuse alliance entre la nécessaire mise à distance de ce que l'on étudie et l'indispensable investissement personnel de celui qui conduit l'étude. Le livre de Jérôme Lombard, issu de son habilitation à diriger des recherches, est un bel exemple de cette capacité à dire le réel avec les outils du scientifique, sans pour autant renier les choix personnels fondés sur des convictions humaines d'engagement dans le monde. Oui, Jérôme Lombard témoigne ici d'une passion pour les acteurs du transport, principalement africains, sénégalais en particulier, mais aussi français et plus spécialement du nord de la France. Cette passion, il nous la fait partager avec le souci de demeurer sans cesse un vrai chercheur. Doit être ainsi souligné le sens de l'être humain qui traverse toutes ces pages et qui éclaire l'étude des hommes et des femmes en mouvement, qu'ils soient en déplacement pour des raisons commerciales, sociales ou autres ou qu'ils soient ceux qui rendent possibles ces déplacements à tous les échelons des systèmes complexes de fonctionnement des chaînes de transport et à toutes les échelles d'un espace de plus en plus ouvert. Même lorsqu'il s'agit d'acheminements de marchandises, ce sont les acteurs qui en assurent le bon déroulement qui captent l'attention de l'auteur. Passionnants sont les rencontres, les dialogues, les portraits qui sont présentés au lecteur, révélant la proximité qui peut relier le géographe au sociologue toujours en recherche d'une approche participative. Jérôme Lombard navigue entre « impressions voyage

levant » et « invention des structures cachées » enfouies sous l'impensable dynamique des besoins, des désirs, des attentes confrontées aux réalités douloureuses des déficiences, des incertitudes, des pauvretés. Peut-être ici ou là note-t-on une telle empathie pour les acteurs du transport que la subjectivité du regard, de l'écoute, du questionnement l'emporte sur une distance critique, il est vrai, délicate à définir ! Mais qu'importe car l'auteur n'abandonne jamais la démarche du chercheur. Remarquable est également la capacité de l'auteur à décrypter l'ingéniosité toujours en éveil de tous ceux qui cherchent à se mouvoir dans un espace de rugosités limitatives, dans des trajectoires où le réel résiste. En situation de survie, l'innovation est une obligation. Certes, il ne faut pas aller trop loin dans cette voie. Les compromissions, les conflits, les combats dont s'entoure l'acte de transport sont bien pointés par Jérôme Lombard. L'ingéniosité de quelques-uns en relègue beaucoup d'autres au bord du chemin. Quand l'auteur démontre que la pénurie est aussi ressource, voilà cependant qui constitue une stimulante provocation, certes déjà développée dans les études sur les campagnes et dans les situations urbaines, mais peu abordée dans les questions de transport. Encadrant cette démonstration, l'auteur souligne aussi l'intérêt que l'on doit manifester pour les questions de limites, de frontières, de glissement d'une échelle à une autre. Le transport, par définition même, est traversé de frontières, transgression aussi, parfois même effacement de celles-ci. Il en est d'une volonté de signifier la territorialité du mouvement, intégrant les frontières de toute nature comme composantes de son propre déploiement. L'auteur témoigne d'un souci stimulant pour ces passages, ces « portes étroites », ces lieux de resserrement des flux. Il contribue ainsi au dévoilement de nouvelles interrogations scientifiques, celles nées de ces nœuds où se concentrent déplacements et acheminements, ces lieux où les pouvoirs, quels qu'ils soient, contraignent le mouvement à se plier aux exigences des contrôles, des ruptures de charge, des transits mais aussi des exigences de l'enregistrement du mouvement, si importants pour les acteurs mais aussi pour les représentants des puissances publiques en charge des territoires. Derrière cela, se profilent la question du pouvoir et celle d'une de ses modalités qu'est l'État dont l'auteur souligne toute l'importance : pour l'avenir, l'Afrique a besoin d'États mieux organisés, plus efficaces, et les passages sont un témoin de la qualité d'un État à faire fonctionner

le territoire. Les propos sur les corridors confortent la pertinence de cette interrogation majeure. Le corridor est un terme à la mode mais en fait c'est une sorte d'objet géographique en attente de définition. Un corridor, comme il est implicitement reconnu, au moins en Afrique, serait un axe, une ligne, une route. Or tout corridor a de l'épaisseur, de la complexité. L'auteur le dit bien quand il fait part de ses missions de terrain. Il est démontré aussi que les réseaux physiques se complexifient et permettent désormais un rapprochement des territoires jusqu'alors les plus éloignés. La question de la distance, de la proximité, de l'enclavement est à mettre en friction avec celle du développement. Le corridor ne se lit-il pas au carrefour de trois lignes de compréhension qui pourraient être développées ? Une ligne qui relie les acteurs privés de toute nature et les acteurs publics, parfois d'ailleurs étrangement mêlés ; une ligne qui relie la réussite opérationnelle de la logistique en tant qu'activité particulière et le développement qui est un processus de déploiement des potentialités dans le temps et dans l'espace ; une ligne qui relie la nécessaire fluidité attendue et promue avec la fécondité de ses effets sur les territoires et les populations concernées. En complément, Jérôme Lombard démontre l'établissement d'un lien fort entre l'espace et le temps, comme si finalement les acteurs du transport d'Afrique vivaient l'espace comme le temps pour établir le rapport entre l'ici et l'ailleurs, ce qui est bien connu certes, mais qui prend un tout autre relief quand les horaires introduisent une contrainte du déplacement hors les champs traditionnels de perception du temps. Et si finalement transports d'ici et transports d'ailleurs pouvaient se réunir par-delà les oppositions en partie dépassées entre l'ici et l'ailleurs. Les acteurs du transport étudiés par Jérôme LOMBARD sont par définition d'ici et d'ailleurs, puisque leur but, leur métier, c'est précisément d'être déjà ailleurs quand ils sont ici... L'auteur contribue manifestement à une meilleure compréhension du passage d'un monde de sédentarité contrainte, même quand elle est assumée, à une mobilité ouverte qui, elle aussi, subit des contraintes. La mobilité, aujourd'hui paradigme absolutisé et universalisé, n'est toutefois pas le passage obligé du développement, même si elle peut y conduire. C'est une autre façon de formuler la question qui se pose en géographie des transports, celle des effets des infrastructures, condition nécessaire mais non suffisante pour assurer le développement territorial. Jérôme Lombard contribue,

dans ce livre, à dresser une armature conceptuelle forte dont les travaux sur la mobilité ont besoin.

Voici donc un ouvrage qui met au cœur de toutes les approches scientifiques des territoires du mouvement l'être humain acteur, parfois soumis, toujours contraint, souvent innovant, de son désir d'ouverture. La recherche dans les pays du Sud, et partout où il est question de développement, demeure en cela un acte politique. L'empathie pour les êtres humains n'est pas abdication de la rigueur scientifique qui doit éclairer les prises de décision de ceux qui en ont reçu mission. Elle est conviction que la connaissance fine des réalités force le passage vers le déploiement des talents de chacun. Dans le champ scientifique, Jérôme Lombard rappelle aussi avec force que le transport n'est pas une annexe du développement, mais qu'il est inscrit au cœur de ce questionnement. Peu de travaux l'ont à ce point démontré. Puisse ce livre contribuer à en convaincre les institutions de recherche, les chercheurs eux-mêmes, les bailleurs de fonds également.

Benjamin Steck
Professeur de géographie
Université du Havre

« Je partais de Dakar en fin de journée, après avoir chargé mes marchandises, souvent du sel ; je m'arrêtais à Kaolack pour dîner ; le lendemain, je déjeunais à Tambacounda puis filais à Vélingara, avant de descendre plein sud vers la frontière bissau-guinéenne ; je passais à Salikéné et arrivais à Bissau après trois jours de route. Je déchargeais dans le magasin que possédait mon patron et, de là, je rayonnais pendant deux mois sur le pays, en faisant des livraisons. Enfin, je remontais sur le Sénégal avec des oranges et des mangues [...] Parfois, j'allais à Nouakchott, je faisais l'aller-retour en trois jours. Je montais en une journée et une nuit, avec du sucre, du lait en poudre, du savon ; je rechargeais immédiatement des biscuits mauritaniens, très prisés au Sénégal, et redescendais [...]. Vers le Mali, je mettais trois jours pour aller à Kayes, puis je revenais tout de suite ; je n'allais pas plus loin. J'emportais du riz et d'autres produits divers ; au retour, je chargeais du coton arrivé par train de Kita, destiné au port de Dakar. »

Pierre Sene, un chauffeur sénégalais faisant du transport international, Dakar, septembre 2000.

« Un homme n'a pas de lieu fixe. »

Un taximan malien, à Dakar depuis six ans, interrogé en juin 2001.

Avant-propos

Les allées et venues en camion décrites par Pierre Sene, sa quête des lieux et surtout des liens¹, indiquées dans l'exergue de cet ouvrage, interrogent ce que de nombreux géographes ont souvent pris comme objet d'études et d'analyses. À force de travailler sur des espaces délimités par des frontières de différentes natures, nous occultons une des questions centrales d'aujourd'hui : quelle peut être la place des relations sociales dans la structuration de l'espace, dans l'organisation spatiale et dans la construction territoriale ?

Le Sénégal se prête à ce type d'analyses. Si 1960 a été l'année de l'accession à l'Indépendance, de la matérialisation de l'existence de l'État nation, d'un territoire fondu dans l'esprit national, les années 1980 ont consacré la rupture avec la conception de l'espace hérité de la colonisation et enserré dans ses frontières reconstruites internationalement. L'ajustement structurel de l'économie, la « nouvelle politique agricole » (Ministère du Développement rural, 1984), la libéralisation progressive des transports ont, sinon provoqué, du moins conforté l'insertion du pays dans l'espace mondial. Ce changement a accentué la crise du modèle sénégalais, entamée dès 1968 avec le « malaise paysan » (DIOP et DIOUF, 1990 ; DIOP M. C., 1992), transformé en profondeur le pays et, *in fine*, abouti à l'alternance politique de 2000, second moment clé dans l'histoire récente du pays. « Le baobab socialiste a été déraciné » (DIOP *et al.*, 2000 : 157) et a entraîné avec lui la société sénégalaise dans un autre monde, caractérisé par l'explosion des libertés individuelles, de la mobilité des personnes, de l'entreprise et des affaires. Le régime déchu, dominant la vie politique

¹ En référence à l'ouvrage *Tropiques, lieux et liens*, édité par l'Orstom (aujourd'hui IRD) en hommage à Paul PÉLISSIER et Gilles SAUTTER (ANTHEAUME *et al.*, 1989), dont les textes sous-entendaient déjà la nécessité de décloisonner les espaces, de lier les approches et de multiplier les échelles d'analyse.

nationale depuis les années 1950, a vécu les prémices de ces transformations, sans en saisir toute la puissance. Les échanges et les transports sont soumis au même bouleversement et deviennent le symbole de la consolidation de la mondialisation au Sénégal.

Tiré du mémoire original de l'habilitation à diriger des recherches présenté et soutenu en 2011 à l'université du Havre², cet ouvrage a pour ambition de mieux analyser les indispensables intrications d'échelles que nos études soulignent, sans jamais vraiment en cerner toutes les dimensions. Les espaces que nous observons au quotidien, que nous délimitons parfois à l'extrême, ne peuvent se comprendre qu'en étant resitués à différentes échelles spatiales et temporelles.

² Jury composé de Sylvie Bredeloup (IRD), Athanase Bopda (université du Havre), Babacar Fall (université Cheikh Anta Diop de Dakar), Michel Lesourd (université de Rouen), Jean-Luc Piemay (université de Strasbourg), Roland Pourtier (université de Paris I) et Benjamin Steck (université du Havre).

Introduction

Lieux et liens

Les liens sont devenus un élément fondamental de l'étude des relations entre les lieux (RETAILLÉ, 2013 : 577). À la fin des années 1990, Claude GRASLAND (1997) insistait sur les approches relationnelles qui consistent à étudier les attributs des paires de lieux plutôt que ceux des lieux seuls, afin de saisir les questions d'intégration et d'interdépendance entre productions territoriales. Ces dernières évoluent à la fois par la réduction des liens entre unités séparées et par l'accroissement des liens entre unités appartenant à la même maille. L'intégration territoriale est ainsi étudiée à travers l'évolution des relations tissées dans l'espace.

Limites et relations

L'espace délimité est supposé uniforme et les populations qui y résident sont censées référer en permanence à une même histoire et une même idéologie, garantes d'une certaine sécurité, qu'évoque Benjamin STECK (2000 : 97) : « [...] l'identité, pour s'exprimer, s'épanouir, s'affirmer, appelle une fermeture minimale qui seule permet précisément la séparation explicite de l'altérité, sans laquelle il y a confusion, perversion, voire destruction de l'identité dans l'authenticité de ce qu'elle prétend être ». La limite est une barrière pour les flux de toutes sortes et peut entraîner une séparation avec la portion d'espace contigu où sont développées d'autres façons de voir et de se mouvoir.

Or les limites entre deux ensembles spatiaux attenants, devenues à nos yeux d'observateur « frontières subjectives » (ROLLAND-MAY, 2001 : 3), ne renvoient pas toujours à des « différences vraiment structurantes » de part et d'autre (ARBARET-SCHULZ *et al.*, 2004). Si elles peuvent faire penser à l'existence d'une discontinuité se traduisant par « [...] des variations significatives des valeurs

d'appartenance de certaines composantes à l'objet continu » (ROLLAND-MAY, 2001 : 10)³, ces limites n'impliquent pas toujours une organisation différenciée de l'espace. L'approche binaire, scindant la réalité spatiale entre un « dedans » et un « dehors », fait oublier ce que l'espace en lui-même a à montrer, en particulier la relativité de la limite. Nous concentrant sur les relations tissées dans un type d'espace entre acteurs de l'économie et du transport, nous, chercheurs, négligeons de prendre la mesure du système spatial global dans lequel « notre » petit espace est intégré, système qui se traduit par des interrelations permanentes entre acteurs, sociétés et pouvoirs. L'objet d'étude est alors moins « [...] *l'espace que les rapports spatiaux* », c'est-à-dire « le système de relations que les hommes ont avec les espaces, à savoir les pratiques, les usages, les représentations, les imaginaires, les systèmes de valeurs et les stratégies que les acteurs déploient dans l'espace » (CAILLY, 2003 : 854).

La mobilité des personnes et des biens alimente le processus de production relationnelle, donnant plus de cohérence territoriale à des pratiques segmentées dans l'espace concret, dévoilant une possibilité cachée de l'espace, « [...] extériorisant la mobilité foncière de l'homme en sa relation existentielle avec la terre » (DARDEL, 1990 : 41). Les populations bougent et transgressent de longue date les limites imposées ou imaginées ; plus prosaïquement, elles quittent leur territoire pour conquérir le monde ou le découvrir, chercher un travail, etc. Par conséquent, elles ne sont pas assignées à un espace, ce qui, si c'était le cas, signifierait que les relations sont limitées, le plus souvent, par la résidence, quand ce n'est pas par l'activité économique.

Il peut donc y avoir construction territoriale, y compris dans les petits espaces, par les relations déployées à différentes échelles, sans que cela signe « la fin des territoires », pour reprendre l'expression de Bertrand BADIE (1995). Si l'on suit Philippe COUTY (1996 : 185), « [...] l'amplification des flux de biens et de services qu'on appelle croissance, et qui conditionne le développement, n'est pensée qu'à travers une trame de compensations ». Les flux signifieraient qu'en certains points de l'espace il n'y a pas grand-chose et qu'il faut envisager le déplacement d'une partie de la population ; ou que ce qui n'est plus produit sur place est

| ³ L'objet pouvant être une portion d'espace, un processus ou une dynamique.

compensé par ce qui est importé de l'extérieur. Se couper des flux pourrait avoir des conséquences fatales : « À elle seule, la dérivation des flux excédentaires vers les zones ou les groupes en difficulté exige une mise en communication accrue, et non pas une déconnexion séparatrice » (COUTY, 1996 : 189).

La mondialisation contemporaine est le creuset de ce type d'espaces connectés. Il n'y a pas d'espaces hors du monde, qui ne prennent corps dans la multiplicité et l'intensité des circulations, qui ne se constituent autant sur la dynamique des réseaux que sur celle des territoires⁴. L'avenir de la ruralité au Sud, questionné par l'IRD (GASTELLU et MARCHAL, 1997), passe également par les relations croissantes développées dans l'espace. Jean-François BAYART rappelle que la mondialisation est le produit même d'évolutions déjà anciennes au sein des sociétés du Sud, africaines en particulier. Il affirme qu'en conséquence la relation, paradigme emblématique de la mondialisation, est en fait, depuis longtemps, une donnée constitutive de l'espace. Il ajoute que « [...] la globalisation réticulaire ne fait pas qu'enregistrer la complexité et la diversité des rapports sociaux préétablis. Elle les crée. Et c'est bien en cela qu'elle est productrice de social plutôt qu'elle ne le délite » (BAYART, 2004 : 187). Non seulement l'espace est le produit de la relation développée sur de multiples distances mais, en outre, les pratiques sociales et les rapports sociaux qui y prennent corps sont sous-tendus par cette relation.

Des évolutions politiques propices à la globalisation du Sénégal

Il est intéressant d'appliquer cette approche de l'espace à l'exemple sénégalais. Dans ce pays, la succession des présidents de la République depuis l'Indépendance a conforté la mondialisation de la société et de l'économie (fig. 1).

Dès avant 1960, celui qui allait devenir le premier président de la République sénégalaise, Léopold Sédar Senghor, qui a emprunté autant aux paysans qu'aux intellectuels, à la brousse qu'à la ville, au monde de la production qu'au monde de la culture (ROCHE, 2002), a construit son pouvoir en développant sa double appartenance au

⁴ Arjun APPADURAI (1999 : 258) évoque un « [...] monde de flux [...] défini par la circulation [...] ».

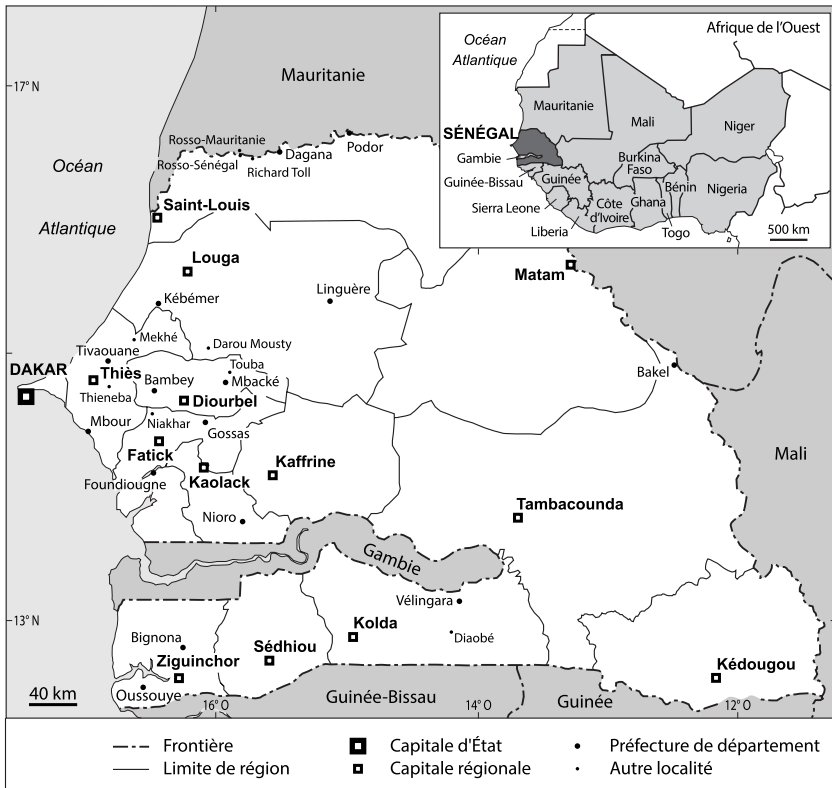


Figure 1.
Le Sénégal en Afrique de l'Ouest.

Sud et au Nord. Au cours de sa présidence, tout en privilégiant le développement de la nation et de ses richesses, L. S. Senghor n'a eu de cesse de maintenir le lien avec l'ancienne puissance coloniale et de consolider la place de son pays sur le continent et dans le monde. Son successeur, Abdou Diouf, qu'il a promu président en 1981, puis qui fut élu en 1983 et réélu en 1988 et 1993, a orienté l'économie vers plus de libéralisation, de déréglementation et de dérégulation. Les hommes d'A. Diouf ont ainsi pu satisfaire la soif de liberté des Sénégalais et accroître leur emprise au sommet de l'État. Dans la tourmente de la succession de Senghor et de l'ajustement structurel, face à une opposition vindicative et jusqu'au-boutiste, A. Diouf est parvenu à se maintenir au pouvoir jusqu'en 2000. À cette date, l'ancien avocat Abdoulaye Wade, opposant notoire et persévérant, est devenu le troisième président de la République.

A. Wade, réélu en 2007, a su rencontrer une partie de l'électorat sénégalais des années 2000. Comme de nombreux Sénégalais, le président a été migrant (durant sa longue vie d'opposant, il a vécu alternativement au Sénégal et à l'étranger). Ainsi, même si, durant ses deux mandats, il a défendu devant le peuple la préférence nationale, A. Wade a-t-il raisonné dans un espace transnational. Il n'a, par ailleurs, pas foncièrement attaché d'importance au service de l'État et a mêlé, plus que ses prédécesseurs, affaires publiques et privées, répétant à l'envi que ce qui était bon pour lui l'était pour le pays. Même si A. Wade a pu sembler en phase avec les Sénégalais, sa propension à la grandiloquence, à la confusion des genres et à la combine politique l'a perdu.

En 2012, il a été balayé par un sursaut populaire savamment orchestré par le libéral Macky Sall, un de ses anciens Premiers ministres. Élu pour cinq ans à la présidence de la République, M. Sall, naviguant aisément entre les villages maternel et paternel de la vallée du fleuve Sénégal, la région de Fatick (son fief d'adoption) et les diasporas d'Afrique et d'Europe, doit sa victoire à un habile dosage d'ancrage national et de réseaux internationaux. Capitalisant sur les migrations internes et internationales, jouant de son appartenance confrérique et de sa formation universitaire (il est ingénieur), parlant trois langues nationales (fait inédit pour un leader politique sénégalais), Macky Sall peut aisément passer d'un monde à l'autre. Il incarne à sa façon un « leadership multi-situé »⁵ caractéristique du Sénégalais contemporain.

Les « pays du *Ndigël* »⁶ ont été particulièrement choyés par les gouvernements successifs, avant comme après l'Indépendance. La fonction régulatrice que la confrérie mouride occupe dans l'espace sociopolitique est née sous la colonisation, les administrateurs français ayant fait des marabouts des responsables politiques et

⁵ Expression empruntée à Hamidou DIA (IRD) (cf. DIA, 2009).

⁶ Régions du centre du Sénégal sous influence mouride. Cette confrérie musulmane soufie a été fondée à la fin du *xix*^e siècle par Cheikh Amadou Bamba Mbacké. Son importance dans la société sénégalaise rurale puis urbaine n'a fait que croître au cours du *xx*^e siècle. Par extension, l'expression « pays du *Ndigël* » a plus qu'une connotation géographique : elle se rapporte à l'ensemble des populations de confrérie mouride, originaires ou non du centre du pays, qui se réfèrent au guide spirituel de Touba, à ses prédications et à ses ordres (*Ndigël*). Depuis le décès en 2007 du khalife général et dernier fils du fondateur, c'est la lignée des petits-fils qui a pris sa succession.

économiques locaux afin d'assurer la paix sociale, nécessaire au développement de la culture de l'arachide, dans les campagnes. Après l'Indépendance, la propension du pouvoir politique à se ménager les faveurs de la confrérie mouride n'a pas diminué (CRUISE O'BRIEN, 2002). Les liens des dignitaires mourides avec le pouvoir politique colonial puis sénégalais leur ont permis de développer une grande activité économique (culture de l'arachide, commerce, transport). Le président Senghor, chrétien, était très proche du khalife général de l'époque, Serigne Fallou Mbacké. Son successeur en 1981, Abdou Diouf, tout en appartenant à une autre confrérie soufie, a conforté cette relation privilégiée du pouvoir politique sénégalais avec les autorités de Touba. Les « pays du *Ndigël* » ont ainsi assuré son élection en 1983, puis sa réélection en 1988 après un appel explicite du khalife en faveur de sa candidature⁷. Pour le parti au pouvoir de l'époque, il était capital de s'assurer du soutien de la confrérie au moment où la crise agricole était profonde, les débouchés pour l'arachide raréfiés et le « malaise paysan » généralisé (DIOUF et DIOUF, 1990). En 2000, Abdoulaye Wade, premier président de la République à se revendiquer explicitement de confrérie mouride a été élu. Puis, avec l'arrivée au pouvoir de Macky Sall, l'équilibre entre confréries s'est rétabli : se disant mouride et ayant reçu l'appui de chefs religieux mourides, M. Sall s'est aussi assuré le soutien des Tidjanes, notamment dans la vallée du fleuve Sénégal et à Madina Gounass.

La succession de deux présidents libéraux de même tendance politique au sommet de l'État est un élément important à prendre en compte, si l'on veut reconsidérer le processus d'ouverture économique du pays. Le président Wade a eu pour ambition de faire du Sénégal – et de Dakar en particulier – un nouvel eldorado pour les investisseurs internationaux. Il ne s'est pas lassé de démarcher en ce sens au cours de ses innombrables voyages à travers le monde. Mais, dans le même temps, il a tenu à faire valoir, aux yeux du monde et des Sénégalais, les richesses et les forces propres du Sénégal (ainsi que celles du continent africain). Avec ce positionnement apparemment ambivalent, A. Wade n'a fait que reprendre et accentuer les positions de ses prédécesseurs, qui avaient cultivé à la fois les valeurs nationales et la quête de

⁷ « Le khalife général invite les Mourides à voter Diouf », *Le Soleil*, 14 octobre 1987.

soutiens, notamment financiers, dans le monde entier. Macky Sall, de son côté, ne déploie pas un activisme international sur le modèle d'A. Wade. Sans doute agit-il plus discrètement, mais il sait soigner sa présence à l'international, s'affichant ainsi dès septembre 2012, quelques mois seulement après son élection, à la tribune de l'Assemblée générale des Nations unies.

La recherche de l'aide internationale par les pouvoirs sénégalais a permis à nombre de gouvernements de soutenir l'activité économique du pays, de boucler les budgets et également d'enrichir de nombreux dignitaires et autres soutiens des régimes successeurs. Même les programmes d'ajustement structurel, négociés dès 1979, qui avaient vocation à réduire le train de vie de l'État, ont profité à certaines catégories du personnel politique (DURUFLÉ, 1988 ; DIOP M.C., 2008). Ainsi, les stratégies de réduction de la pauvreté développées dans les années 2000, à l'initiative de la Banque mondiale et du Fonds monétaire international (FMI), ont rencontré des résistances au sein de l'exécutif sénégalais au moment de leur application (MOLENAERS et RENARD, 2006). Ces auteurs confirment les doutes des bailleurs de fonds sur l'efficacité du renforcement de l'aide, prôné par certains en vertu de la bonne santé de la démocratie sénégalaise. En 2008, les opposants au président Wade ont dénoncé les stratégies de captation de fonds internationaux mises en place par le régime de l'époque, tandis que le Sénégal restait classé parmi les pays les plus pauvres du continent africain⁸. De son côté, l'économiste Gaye DAFFÉ parle des opérations financières menées à l'occasion de programmes d'investissements publics développés au cours des deux mandats d'A. Wade comme « [...] peut-être l'une des plus grandes redistributions rapides de richesse de l'histoire du Sénégal » (DAFFÉ, 2013 : 104). À l'avenir, il faudra suivre avec la plus grande attention la démarche menée, depuis 2012, par le président Sall dans sa « traque des biens mal acquis ». L'attente de la population paraît forte, mais il n'est pas sûr que la rupture d'avec les pratiques du passé soit à l'ordre du jour.

⁸ Lors d'une conférence organisée à Paris, en juin 2008, par un club politique proche du Parti socialiste sénégalais sur le thème « Transparence des finances publiques au Sénégal », il a été dit que le Sénégal avait reçu plus d'aide financière depuis l'avènement du régime Wade qu'au cours des quarante années précédentes.

Car, dans ce pays, à l'heure du libéralisme et des affaires, tout semble possible pour qui veut investir, émigré de retour, cadre supérieur, fonctionnaire à la retraite ou ayant démissionné, entrepreneur, commerçant, transporteur. La stratégie ultralibérale des régimes politiques qui se succèdent depuis 2000 mobilise un nouvel électorat, branché sur le monde tout en étant au courant des opportunités locales, dont le souci est de faire des affaires et de vivre dans les quartiers modernes de la capitale, en se déplaçant à l'aide d'un transport individuel rapide et coûteux en espace et carburant. L'autorité publique, qu'elle soit nationale ou même locale dans certains cas, se transforme parfois en structure d'aide à l'affairisme et de contrôle (y compris par la coercition) des aspirations d'une partie de la population des banlieues et des campagnes à plus de justice, d'égalité et de répartition des richesses.

Économie sénégalaise et flux mondiaux

L'internationalisation de l'économie sénégalaise se traduit par la dépendance à l'égard des flux mondiaux. Si le ^{xx}^e siècle a été celui de la production d'arachide, de sa transformation en huile et de son exportation, le ^{xxi}^e siècle est plutôt celui des importations massives de biens divers. Celles-ci concurrencent fortement les productions locales, notamment les filières commerciales de produits agricoles nationaux (céréales et produits avicoles) ou les industries textiles, aujourd'hui en chute libre.

Un territoire aménagé pour produire et exporter l'arachide

Le développement de l'économie du pays a été construit sur et pour l'arachide, cette légumineuse cultivée dans les parcelles de case jusqu'au ^{xix}^e siècle, étendue à la culture de plein champ par l'administration coloniale française et dont Régine VAN CHI-BONNARDEL disait encore en 1978 qu'elle continuait de gouverner l'économie sénégalaise (VAN CHI-BONNARDEL, 1978 : 55). La production de graines d'arachide et l'exportation d'huile et de tourteaux d'arachide ont alimenté la trésorerie de la colonie puis celle de l'État sénégalais (qui, à partir des années 1970, possédait les huileries). Elles ont sous-tendu la mise en place, en milieu rural, de filières commerciales performantes et d'un puissant appareil d'accompagnement et d'encadrement des populations (par la

présence de milliers d'employés de sociétés nationales, chargés de développer la culture). L'arachide a influé sur l'aménagement du territoire sénégalais, notamment en matière d'infrastructures routières. Les systèmes de transport ont ainsi été organisés pour l'évacuation des récoltes des villages vers les centres de groupage puis vers les usines et les ports⁹. La « graine » a contribué à dessiner un Sénégal dit « utile » densément peuplé, circonscrit au bassin arachidier¹⁰ (incluant avec le temps la zone des « terres neuves », à l'est du Sénégal, puis la Haute-Casamance).

Ce système portait en lui les faiblesses qui ont conduit à sa déliquescence. D'une part, la culture de l'arachide a connu des niveaux de production très variables d'une année à l'autre, en raison des aléas du financement bancaire et des sécheresses récurrentes. D'autre part, le système de commercialisation de l'arachide, étatisé dans les années 1960, a été débordé par sa propre importance en générant, selon Nim CASWELL (1984), des coûts énormes et d'innombrables détournements de fonds. Enfin, le développement économique et territorial engendré par la culture de l'arachide a été très déséquilibré. D'un côté, les revenus monétaires soutenus par l'arachide ont fortement varié dans le temps, sans que les producteurs soient justement rémunérés. De l'autre, les effets géographiques de la monoculture ont été désastreux pour l'aménagement du territoire : tout volontarisme, quel qu'il soit, s'est heurté à l'inertie d'un modèle séculaire qui a valorisé la remontée des graines des points de collecte vers les usines *via* un réseau routier conçu pour l'évacuation de l'arachide, en occultant tous les niveaux intermédiaires du réseau urbain.

Une dépendance croissante vis-à-vis des importations

L'effondrement progressif de l'économie de l'arachide¹¹, s'il est difficile à compenser pour l'État sénégalais, s'est produit dans un

⁹ Dans les années 1960, le trafic routier était entièrement absorbé par les évacuations d'arachides, 80 % de l'ensemble des déplacements de camions du pays s'effectuant entre décembre et avril (VAN CHI-BONNARDEL, 1978).

¹⁰ Expression caractérisant au Sénégal la zone traditionnelle de production de l'arachide, qui s'étendait dans les années 1950 de Louga, au nord, jusqu'à Kaolack, au centre-est, et à la Gambie, au sud (cf. PÉLISSIER, 1966).

¹¹ Dans le total des exportations du Sénégal, la valeur des produits dérivés de l'arachide est passée de 80 % à 17 % entre 1960 et 1995 (Ministère de

contexte de démultiplication des échanges internationaux. Le Sénégal tire désormais ses recettes d'exportations de la valorisation de richesses qui ne l'étaient pas dans les années 1960. Les produits halieutiques sont devenus une des ressources phare du pays, depuis que s'est généralisé l'équipement en moteurs des pirogues traditionnelles (qui assuraient en 2011 plus de 90 % des débarquements totaux). D'autres produits de base, comme le minerai de phosphate et la production d'acide phosphorique et d'engrais, permettent au pays de diversifier ses exportations. L'existence d'une raffinerie de pétrole et de deux cimenteries favorise aussi les exportations de carburants et de ciment vers les pays voisins. Enfin, les gisements d'or découverts dans l'est du pays engendrent un surcroît de recettes (GREIG, 2009). En comptant les produits dérivés de l'arachide, les exportations de produits déclinés ci-dessus assuraient, en 2011, 65 % des recettes, dont 15 % pour les produits pétroliers, 12,3 % pour la seule pêche et 10 % pour l'or (Ministère de l'Économie et des Finances, 2013).

La valorisation à l'étranger des potentialités touristiques du Sénégal constitue un autre atout du pays. Plus de 15 000 chambres étaient offertes en 2005 pour une fréquentation de plus de 450 000 visiteurs. Cependant, l'activité touristique reste très fluctuante et dépendante de plusieurs facteurs : contexte international, image renvoyée par le Sénégal dans le monde, en particulier en Europe et en France, et qualité des prestations. Après avoir atteint jusqu'à plus de 300 000 entrées en 1989, la fréquentation touristique est retombée à moins de 200 000 en 1993. Depuis 1999, elle oscille entre 420 000 et 470 000 entrées (Ministère de l'Économie et des Finances, 2008), avec 458 000 visiteurs en 2009, 450 000 en 2011. L'envolée des années 2000 s'expliquerait bien plus par la fréquentation des touristes résidant au Sénégal que par l'arrivée de touristes d'autres continents, signe d'une relative désaffection à l'endroit du pays et de l'instabilité de l'image du Sénégal dans l'opinion internationale.

Cette dépendance d'une partie de l'économie nationale vis-à-vis des flux de touristes internationaux s'est doublée, à partir des années 1980, d'une dépendance accrue envers les importations

| l'Économie, des Finances et du Plan, 1999). En 2011, elle n'était plus que de 3 % (Ministère de l'Économie et des Finances, 2013).

de biens. La structure de l'économie sénégalaise s'est inversée. Si les exportations continuent d'alimenter le budget national, les importations l'emportent désormais, surtout depuis que le franc CFA a été dévalué en 1994, quintuplant en valeur entre 1994 et 2011 (de près de 500 milliards à plus de 2 500 milliards de francs CFA : fig. 2 et 3)¹². Constituant 37,4 % du PIB en 2005, les biens d'équipement, les produits pétroliers et les biens de consommation entrent massivement sur le territoire sénégalais. Le riz, les machines et appareils (de transport notamment) et les produits pétroliers représentaient 39 % des importations de biens de consommation en 2005 et 47 % en 2007. Le Sénégal, qui était présent dans le commerce mondial par ses exportations de produits transformés localement, emblèmes de la politique nationale d'industrialisation, l'est désormais davantage *via* ses importations de multiples produits en provenance du monde entier. La conséquence de cette modification des flux internationaux de marchandises est sans appel pour le monde rural qui ne trouve plus, dans l'industrie nationale, un débouché indispensable à la pérennité de l'activité agricole et d'élevage.

En 2009, la branche « Transports, postes et télécommunications » contribue au PIB national à hauteur de 11 % (7,5 % en 2002, 9 % en 2005), soit une part supérieure à celle de l'agriculture (6,8 % en 2002, 8 % en 2005 et 2007), le poste « Transport » représentant 40 % de la branche, soit environ 4 % du PIB total en 2012. Le mode routier domine largement les transports au Sénégal¹³, résultat d'une motorisation rapide de l'activité de transport dans les pays du Sud en général et africains en particulier¹⁴. Avec un parc estimé à plus de 347 900 véhicules en 2011 (Ministère de l'Économie et des Finances, 2013) et un réseau routier (bitumé et non bitumé) de près de 15 000 km, le Sénégal fait partie des pays les mieux équipés d'Afrique de l'Ouest. Le maillage de voies bitumées

¹² Avant 1994, un franc français valait 50 francs CFA. Après la dévaluation, il fallait 100 francs CFA pour un franc français. Depuis 2002, 656 francs CFA valent 1 euro.

¹³ 90 % de l'activité du secteur des transports, selon la Plateforme sénégalaise des acteurs non étatiques (2009).

¹⁴ « [...] De nombreux pays en développement connaissent une progression du taux de motorisation de plus de 10 % par an, qui fait doubler le parc de véhicules à moteur tous les sept ans [...] » cf. GAKENHEIMER (1997) (trad. J. Lombard).

couvre l'ensemble du territoire habité et joint les bourgades les plus éloignées de la capitale.

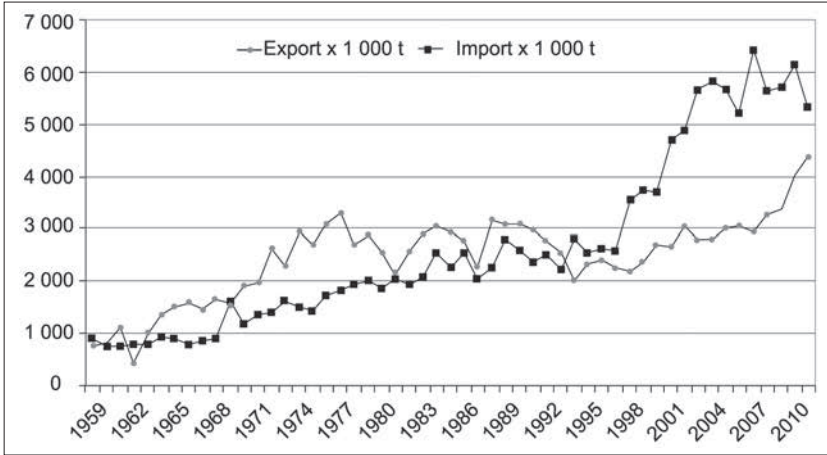


Figure 2.

Évolution comparée des importations et exportations sénégalaises en tonnages entre 1959 et 2011.

Source : Ministère de l'Économie et des Finances (2013).

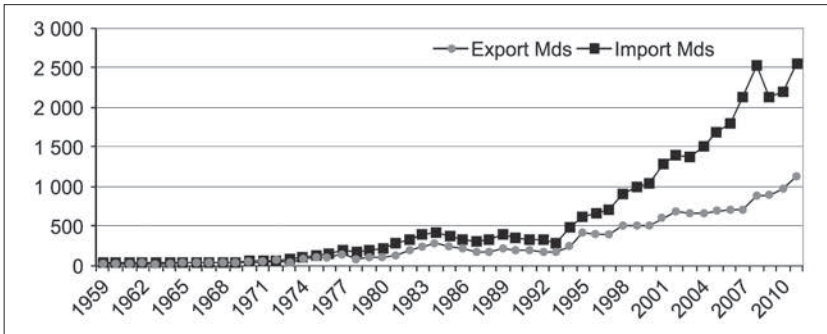


Figure 3.

Évolution comparée des importations et exportations sénégalaises en valeur (francs CFA) entre 1959 et 2011.

Source : Ministère de l'Économie et des Finances (2013).

Depuis au moins les débuts de la colonisation française, à la fin du XIX^e siècle, jusqu'à aujourd'hui, la transformation de l'espace sénégalais est, en partie, le produit de l'insertion de la colonie puis de la nation indépendante dans un processus mondial d'échanges

qui ne s'est pas imposé mais qui, au contraire, a été approprié, modelé, voire engendré localement (LOMBARD *et al.*, 2006). L'insertion du Sénégal dans l'espace monde a été portée tout autant par des systèmes politiques volontaristes et des élites aux intérêts jalousement entretenus que par des groupes sociaux ou des individus, parfois dépendants des premiers mais actifs, qu'ils soient ou non présents sur le sol sénégalais. Ces multiples relations et échanges, conséquences des distances mentales et physiques plus ou moins grandes existant entre les personnes, invitent à réfléchir aux échelles mobilisées et en jeu.

Relations et échelles spatiales

La distance entre deux points ne constitue pas un obstacle à la relation. Ce qui compte, c'est que cette dernière existe, parfois même sur de grandes distances. Les populations qui échangent entre elles, circulent, font circuler, réduisent en outre l'impact de la distance sur la relation. Nous pouvons reprendre à notre compte le propos d'Olivier Pliez quand il reconsidère le rôle de la proximité chez les habitants du Sahara : « Les distances éloignent, certes, mais la circulation rapproche et se substitue à la proximité, notamment dans le cas des réseaux villageois » (PLIEZ, 2011 : 66). La distance n'est pas contradictoire avec la maximisation des interactions sociales, contrairement à ce qu'avance Jacques LÉVY (1994, critiqué dans RIPOLL et RIVIÈRE, 2007 : 126), qui semble réduire la ville à l'absence de distance, favorable à l'urbanité, et renier la contiguïté de l'espace et les interrelations permanentes qui s'y produisent. L'idée n'est pas d'opposer un monde ouvert, où tout circule, et un monde fermé, sans relations, mais de montrer en quoi les relations à distance, quelle que soit l'amplitude de cette dernière, renforcent les ancrages, l'évolution spatiale et la production de territoires.

Dans le centre-ouest du bassin arachidier, la région rurale d'ethnie sereer majoritaire fonctionne ainsi¹⁵. Elle est arrimée à l'urbanité par la mobilité plus que par l'existence réelle d'une ville dans son périmètre. Il s'agit d'un changement considérable dans la perception des petits espaces, parce que compréhensible dans

¹⁵ Guy PONTIÉ et André LERICOLLAIS (1991) l'ont montré dans leurs travaux sur les relations à distance dans cette société.

la multiplication des échelles. Il n'y a pas d'urbanité limitée à un espace particulier, à un territoire même, celle-ci n'est saisissable que dans l'appréhension des différents niveaux géographiques présents en un lieu par les relations entre eux. La présence du monde en un lieu, si isolé soit-il, est encore plus vraie avec la globalisation : « [...] cette production globale du social, toute réticulaire et transnationale qu'elle soit, demeure spatialisée. L'un des grands apports de l'anthropologie postmoderne aura été de montrer comment la mondialisation sonne moins la « fin des territoires » que leur réinvention à travers des effets de « glocalisation », c'est-à-dire de compactage des dimensions globale et locale, éventuellement (encore que non nécessairement) au détriment de l'intermédiation nationale » (BAYART, 2004 : 189).

La prise en compte de la dimension multiscalaire des lieux comme des processus est devenue la clé de voûte de la géographie contemporaine, comme le suggère le sociologue américain Neil Brenner. Ce dernier met en avant cette obligation de regarder les processus à plusieurs échelles et jamais à une échelle unique : « [...] La plupart des chercheurs se sont attachés davantage à analyser la dimension socio-spatiale de chaque échelle géographique, en tant que niveau d'appréhension d'activités socioculturelles et économico-politiques particulières, qu'à explorer le perpétuel changement de position des unes par rapport aux autres » (BRENNER, 2001 : 603) (trad. J. Lombard). Les territoires, au sens de portions d'espace appropriées par les sociétés humaines et délimitées (LE BERRE, 1992), ne doivent pas être vus comme réceptacles uniques de processus se déroulant à une échelle particulière, mais comme des espaces aux limites mouvantes (« floues », dirait Jacques LÉVY, 2003a : 910), car réinterrogées par les pratiques des individus, des groupes sociaux, des acteurs économiques, des pouvoirs institutionnels, évoluant en même temps à plusieurs niveaux. Ce sont bien les « [...] liens entre les niveaux [qui] doivent être analysés dans un va-et-vient permanent sans délimitation réductrice de niveaux » (DESHAIES, 2006 : 315). Ainsi, il n'y a pas un « pays sereer » enfermé dans des limites statiques (et largement inventées), qui ne serait compréhensible que localement ; il n'y a pas un Sénégal enfermé dans ses frontières, qui ne serait appréhendable qu'à l'échelle nationale. Ce qui est en jeu, c'est notre capacité à embrasser les processus sociaux, économiques et politiques dans toutes leurs

échelles géographiques et à saisir l'espace et les territoires produits dans ce qu'ils ont, à une échelle particulière, d'incomplet, voire d'éphémère. En d'autres termes, le Sénégal peut se comprendre aujourd'hui autant par l'analyse des migrations internationales à longue distance que par celle de phénomènes locaux, voire microlocaux. Les deux niveaux sont indissociables.

Les échelles du transport

Le transport – produit des relations développées sous la forme d'échanges, de transactions, de rapports de force entre des individus, des groupes d'individus, des entreprises, des États – est un révélateur de l'intrication des échelles géographiques présentes en un même lieu. Il fait système dans la mesure où il résulte de multiples processus concomitants, qui interagissent et sont développés à plusieurs échelles.

La genèse et le fonctionnement du transport sénégalais montrent à la fois des emprunts extérieurs, les influences venant d'autres pays ou cultures et des spécificités locales. Le système de transport sénégalais, territorialisé – c'est-à-dire exprimant dans un espace particulier une politique forte (par exemple celle de l'État), qui engage différents types d'acteurs, des emplois, du matériel, des dynamiques urbaines (à Dakar notamment, mais aussi dans les régions et dans les communes urbaines de l'intérieur) – est en interaction avec d'autres systèmes et espaces locaux, régionaux, continentaux et mondiaux.

La multiplication des échelles d'appréhension des phénomènes (selon la thèse de N. Brenner) permet en outre de comprendre, en Afrique de l'Ouest, en quoi le fonctionnement des systèmes de transport transgresse en permanence les limites habituellement assignées à ce secteur d'activité. En effet, tant du point de vue social que spatial, les systèmes évoluent dans un espace mouvant. Les frontières n'existent pas entre le transport purement urbain et la desserte de la périphérie, entre le transport interurbain et le transport national ou international. Le système est évolutif, souple, adaptable et réactif, il oscille entre respect et contournement des règles, en fonction des demandes des usagers, des pratiques des professionnels, des politiques édictées par les États ou les collectivités locales et des injonctions des bailleurs de fonds internationaux. Ainsi, les acteurs eux-mêmes – transporteurs,

chauffeurs, usagers – évoluent dans des territoires très élastiques. Les premiers investissent le créneau du transport, en se référant à des dynamiques aperçues ailleurs, au cours de voyages d'études, de migrations, en régénérant le système par les importations (*via* des réseaux en Europe). Les seconds conduisent et règlent en même temps d'autres affaires, ils transgressent les barrières admises dans la profession, si l'opportunité se présente (marauder par exemple, c'est-à-dire rechercher le client ailleurs que dans les gares routières). Les derniers inventent des arrêts devant leur domicile, s'empressent de favoriser la création d'une ligne dans un quartier neuf, deviennent eux-mêmes transporteurs ou chauffeurs quand ils possèdent un véhicule. En conséquence, les lieux où sont proposés les transports sont sans limites, évoluant au jour le jour et devenant les phares des nouvelles centralités spatiales, tout en étant reliés les uns aux autres. Dans ces espaces, il y a mélange des genres, des activités, des modes de transport, des enjeux, des imaginaires et des échelles.

L'analyse du système de transport à différentes échelles rend compte de sa progression dans l'espace, des discontinuités mais aussi des processus d'intégration spatiale et territoriale. Au Sénégal, le développement des transports motorisés au ^{xx}e siècle a été un élément du processus d'agglomération puis d'intégration d'unités spatiales auparavant différenciées. Le Sénégal contemporain, centré d'abord sur le bassin arachidier, traversé de multiples infrastructures et moyens de transport¹⁶, a progressivement englobé l'ensemble du pays que l'on connaît aujourd'hui, incluant la vallée du fleuve Sénégal, la Casamance et l'est du pays, longtemps appelé « Sénégal oublié » par ses habitants. D'où l'intérêt de regarder comment le transport a contribué à la construction du territoire national mais aussi à sa différenciation, en reliant chaque localité aux autres dans une dynamique de proximité, tout en caractérisant de plus en plus des relations à distance qui traversent, voire ignorent, l'espace local.

¹⁶ Les déplacements de personnes et de biens s'effectuent par divers moyens de transport (ensemble des techniques utilisées pour se déplacer : voiture, charrette, avion, train, péniche, pirogue, conduite, etc.), qui empruntent différents modes de transport (route, rail, voie d'eau, voie aérienne, voie maritime). Cf. MÉRENNE (2003).

Le processus de polarisation des territoires nationaux par les capitales prend appui sur les systèmes de transport. S'inscrivant dans une évolution qui touche l'ensemble de l'Afrique (DUBRESSON *et al.*, 1994 ; DUBRESSON *et al.*, 2011), ses principales caractéristiques sont la concentration des populations et des activités sur les côtes ainsi que l'orientation des flux vers ou à partir de ces dernières. On assiste à l'émergence d'agglomérations multimillionnaires, polycentriques, qui polarisent l'espace environnant par l'existence d'un ou de plusieurs axes majeurs de communications, dont le plus important démarre du port principal (DEBRIE et DE GUIO, 2004). Au Sénégal, l'organisation spatiale des transports conforte l'émergence d'une vaste aire urbaine allant de Dakar à Rufisque-Bargny (fig. 4), qui pourrait à moyen terme agglomérer une partie de la population nationale, de l'activité économique et des emplois¹⁷, et englober la ville de Thiès (située à 70 km du centre-ville de Dakar).

La concentration spatiale de la population et des activités économiques fait du transport un des éléments discriminants du rapport à l'espace et de la matérialisation des différentes échelles existantes, auxquelles tout un chacun n'a pas accès, loin s'en faut. Dans le monde contemporain, selon Danny Mac Kinnon *et al.*, « [...] Plutôt que de favoriser une intégration spatiale régionale par les réseaux, les retombées des investissements dans le transport se caractérisent souvent par la mise en place d'un processus de désintégration, qui approfondit les différences existant entre le centre et les périphéries » (MAC KINNON *et al.*, 2008 : 28) (trad. J. Lombard). Les évolutions contemporaines du transport soulignent l'approfondissement ou l'apparition de processus d'enclavement et donc de différenciation spatiale entre unités, en Afrique en particulier (DEBRIE et STECK, 2001). Malgré les progrès signalés un peu partout sur le continent, dans le domaine des infrastructures comme dans celui des services, l'accès au transport reste difficile dans de nombreux quartiers urbains ou campagnes¹⁸. Dans l'agglomération de Dakar, on assiste ainsi à l'essor d'une

¹⁷ La région de Dakar concentre, sur 0,3 % de la superficie du pays, 20,6 % de la population nationale (2,650 millions d'habitants), 87 % des entreprises industrielles recensées, 71 % des emplois permanents (ministère de l'Économie et des Finances, 2009, 2013).

¹⁸ Cf. PORTER (2012) qui rappelle combien, en Afrique, la construction de routes (ou leur absence) a un impact sur l'activité des populations rurales en général et des femmes en particulier.



Figure 4.
L'agglomération de Dakar.

bataille majeure autour du renouvellement de la ville entre l'État, les collectivités territoriales, les agences de régulation telle que le Conseil exécutif des transports urbains de Dakar (Cetud), les investisseurs privés nationaux, tels que des chefs d'entreprise, des émigrés, les groupes d'affaires internationaux, et les ONG. En tête de ces dernières, l'ONG Enda est porteuse d'une philosophie de la participation populaire et de la promotion d'une citoyenneté locale (DEBOUVRY, 1998). Les services urbains et leur gestion, notamment les lieux de transports et les dessertes périphériques, constituent un des enjeux clé pour l'avenir de l'agglomération.

Les problèmes d'accessibilité des réseaux de transport sont encore plus massifs lorsque les grandes infrastructures, prévues pour connecter les pays africains aux échanges mondiaux, se transforment en corridors dédiés à des sociétés privées (NDJAMBOU, 2004), telles que Maersk ou Scac-Delmas-Vieljeux (SDV), filiale de Bolloré, dont l'objectif est de relier un point de chargement qui leur appartient à un terminal portuaire, suivant un processus d'intégration verticale. « Désormais, des réseaux d'infrastructures de transport totalement aux mains de grands groupes internationaux se développent », précisent PETER HALL *et al.* (2006 : 1406) (trad. J. Lombard). De telles infrastructures semblent avoir des effets mitigés sur le développement économique et spatial. Jean-Jacques BAVOUX *et al.* rappellent ainsi que « [...] l'infrastructure ne constitue pas une condition nécessaire, car son existence ne suffit pas à déclencher une dynamique économique et sociale positive » (BAVOUX *et al.*, 2005 : 206). Certains chercheurs (cf. notamment COLLETIS-WAHL et MEUNIER, 2000 ; MAC KINNON *et al.*, 2008) insistent en revanche pour lier la question des effets structurants des infrastructures aux dynamiques territoriales, aux politiques locales et aux jeux d'acteurs, sans lesquels le développement économique et social paraît impossible.

Les chercheurs, acteurs des mobilités observées

La souplesse des systèmes de transport en Afrique, leur réactivité et leur adaptabilité ne requièrent pas une approche des changements « par le haut », mais une attention particulière aux transformations et aux mutations. Observer, questionner, discuter, puis revenir, ré-observer, re-questionner et rediscuter, voilà une multitude d'impératifs qui aident à saisir, dans leur totalité,

les évolutions du transport, en mobilisant différentes échelles (locale, régionale, nationale, internationale, ouest-africaine), en observant de multiples intervenants ou acteurs, aux temporalités variées et opérant dans des lieux divers.

« Revisiter c'est [...] historiciser le monde étudié, pratiquer l'observation participante [...], avec l'objectif de comparer un site d'enquête au même site précédemment étudié par soi-même ou quelqu'un d'autre » (PLIEZ, 2011 : 162). Ainsi que le rappelait l'économiste Philippe Couty dans les années 1980, systématiser dans les mêmes lieux l'enquête qualitative et l'entretien rapide selon une périodicité donnée est souvent aussi bénéfique que le lourd attirail de recueil de données statistiques.

Le temps des chercheurs rejoint le temps de ceux qui habitent, vivent, se transportent ou transportent et bougent. Impossible, sinon, « d'habiter » le terrain alors même que c'est le temps qui passe qui permet de relier, un à un, tous les éléments d'un espace qu'on n'avait peut-être pas saisi dans toute sa temporalité. Sans « prendre le temps », celui du chercheur et de l'observateur, comment revenir, comment revisiter les lieux et voir l'effet du temps qui passe sur l'espace ? Il convient d'être attentif aux ruptures. Le temps court, celui des acteurs du lien entre les lieux compte aussi. Les chauffeurs dans les gares routières « font le rang », attendent, puis subitement, tout s'accélère, le véhicule démarre et la connexion se met en place. L'observateur doit suivre et embarquer, sinon le lien ultime qu'il est venu chercher lui fera défaut. Accélération et attentes sont sans fin dans les lieux de transport et sur les lignes, les chercheurs ne doivent pas l'oublier. Le temps long est *in fine* celui des structures, des connexions entre aires, celui des États. Il détermine le contexte dans lequel ces lieux et ces liens se mettent en place, fonctionnent, se construisent ou se déconstruisent.

L'individu, « un acteur doté d'une spatialité protéiforme »¹⁹

Les individus, par leurs pratiques sociales journalières dans l'espace, font interagir ces différents niveaux entre eux et, de ce fait, participent à la construction, au fonctionnement et à la transformation

| ¹⁹ LUSSAULT (2003 : 498).

des structures spatiales. C'est l'évolution de l'individu dans l'espace qui guide la recherche car ce dernier façonne, à sa manière, un territoire du quotidien : « Le territoire existerait-il sans le support des espaces de vie, sans les déplacements individuels, les cheminements et les pratiques routinières du quotidien, qui donnent corps et consistance à toutes les formes de rapports spatiaux ? » (DI MÉO, 1999 : 77).

La place des individus exerçant une activité dans le transport est centrale. Il s'agit du transporteur ou du chauffeur, du syndicaliste, du haut fonctionnaire gérant le secteur, etc. Leur parcours individuel renvoie à une trajectoire propre qui, non seulement, est influencée par le contexte politique et économique et la concurrence, mais qui tient aussi à la personne. Interroger cette dernière pour comprendre son parcours dans le temps et dans l'espace revêt, en partie, les mêmes caractéristiques au Nord qu'au Sud, à l'Ouest qu'à l'Est. Cela donne une idée personnalisée mais réelle de la perception par un individu des processus globaux, des enjeux spatiaux existant à l'échelle d'un État, d'une région ou d'une ville. Cette approche insiste sur la valeur heuristique de cas individuels qui ne sont ni moyens ni médians, mais qui représentent la diversité des comportements d'acteurs et sont symptomatiques de « situations » au sein desquelles, comme le suggéraient déjà Georges BALANDIER (1951), puis Frederick COOPER (2004) interrogeant les travaux de ce dernier, les acteurs disposent de marges de manœuvre et à ce titre deviennent signifiants.

Raconter ou faire raconter des histoires individuelles est, en outre, une des richesses de la recherche. Ces personnes observées, interrogées, sont comme les autres, avec leurs peines, leurs joies, leurs échecs, leurs réussites. Entrapercevoir les heurs et les malheurs d'un acteur influent dans le monde des transports ou de petites gens qui y exercent aussi une activité met à la portée de leurs discours, de leurs idéologies, de leur humanité et, permet d'appréhender leur point de vue sur le monde et leurs multiples stratégies ou tactiques.

Rendre compte des relations entre individus dans l'espace social

Observer le mouvement mais aussi les ancrages et les conflits dans les espaces sociaux demande de développer une approche dans

plusieurs directions et sur plusieurs objets à la fois : des points, des lignes et des aires. « Multisituée » (MARCUS, 1995), cette approche permet « [...] d'être attentif aux liens "improbables" entre les lieux ; de procéder à des réagencements, de suivre des processus sur plusieurs sites » (PLIEZ, 2011 : 33). L'idée de partir du point, de la ligne et de l'aire n'a pas pour objectif de figer la réflexion, et donc l'espace social, dans des catégories rigides, mais d'utiliser ces notions pour comprendre la structuration toujours mouvante de l'espace, et de ces lieux, par les pratiques.

Les points ou les lieux de transport

Le lieu de transport est ce par quoi peut être saisi le fonctionnement complexe des flux, nœud des chaînes logistiques qui font circuler les productions, centre des parcours collectifs et individuels qui mettent les sociétés humaines en mouvement permanent, foyer médiateur des informations qui commandent les actions. Il est l'expression visuelle et spatiale de la dynamique des systèmes de transport. Il traduit les évolutions sociales et les disparités économiques. Il renseigne sur les besoins de déplacement des populations alentours qui le fréquentent. Le lieu est aussi un territoire singulier et unique où se manifeste l'interaction généralisée qui anime le monde. Il est la cellule spatiale de base où s'affirme la rencontre entre l'ici et l'ailleurs, celle où se mêlent les productions, les identités et les attentes de ceux qui vivent en proximité et de ceux qui viennent d'autres horizons plus ou moins distants (LOMBARD et STECK, 2004).

L'approche présentée dans cet ouvrage privilégie les observations dans les lieux que sont les arrêts et terminaux du transport urbain, les gares routières nationales et internationales, les ports et annexes, les « garages »²⁰ de villages et de petites villes, les embarcadères de bacs et les ponts aux frontières. Elle cible les acteurs qui y opèrent, notamment toute la gamme des professionnels de

²⁰ Lieux de concentration des véhicules. Pour chaque destination, le « tour de rôle » est de mise : à leur arrivée, les chauffeurs s'inscrivent sur une liste et c'est en fonction du rang qu'ils occupent qu'ils repartent. L'attente peut durer entre quelques heures et plusieurs jours, selon l'offre de véhicules et la demande. Pour chaque départ, les regroupements de chauffeurs (affiliés à de puissants syndicats, notamment le Syndicat national des travailleurs du transport routier du Sénégal) prélèvent une somme destinée à leur fonctionnement et à une caisse de solidarité.

transport, les usagers et les décideurs. La démarche procède par itération, en suivant les pistes ouvertes par les premiers entretiens, en allant à la rencontre des lieux et des personnes signalés précédemment. Cet ensemble alors décrypté forme un réseau de lieux qui correspond en quelque sorte au territoire de la personne initialement enquêtée, autrement dit son espace social, qui recoupe celui des autres personnes interrogées.

Les lignes ou les réseaux et flux

Le lieu de transport n'est pas seulement un point de l'espace, même de grande taille. Il est aussi la somme des points de l'espace reliés par l'acte de transport, fussent-ils très éloignés les uns des autres. Il est prolongé et prolongement, il est un axe, une voie, une ligne parfois virtuelle. Il demande que les usagers, les opérateurs, les gestionnaires de ces réseaux s'adaptent en permanence au glissement des échelles qu'impose la maîtrise de la distance (LOMBARD et STECK, 2004). La question majeure est celle de l'articulation entre ces diverses échelles qui sont une des voies privilégiées pour étudier les liens entre les lieux. Ces lieux supposent des routes.

Pour le chercheur, appréhender cette notion de ligne demande une observation en direct, une expérimentation de la route, en montant à bord des véhicules de transport en commun et des camions ; cela exige une fréquentation assidue des lieux traversés et reliés entre eux par les axes (routiers le plus souvent). Cette observation peut se pratiquer en ville, par exemple sur les voies reliant le centre aux quartiers périphériques, mais aussi entre campagnes et villes secondaires ou sur les grands axes internationaux joignant le Sénégal aux pays voisins, à bord d'autocars de transport en commun²¹. Ce type d'observations passe, comme le rappelle O. Pliez, par un questionnement des utilisateurs de la ligne et de leurs itinéraires, par une reconstitution des parcours. L'observation de la ligne, qui n'implique pas nécessairement de la fréquenter, n'exclut pas l'approche statistique des flux de transport pour caractériser l'intensité des trafics. La rétrospective est

²¹ Comme nous avons pu le faire avec Armelle Choplin, en novembre 2009, au cours d'un périple circulaire autour de Dakar, via Kayes et Nioro (Mali), puis Aïoun, Aleg, Boghé, Rosso (Mauritanie) (cf. CHOPLIN et LOMBARD, 2010).

alors nécessaire pour mesurer les permanences et la pérennité de certaines structures de flux²².

Les aires ou le transport territorialisé

Points, lignes entre points et flux amènent à envisager une organisation supérieure de l'espace. Ces points, ces lignes, transformés par les pratiques sociales, forment un ensemble cohérent qui s'adosse plus ou moins aux territoires des pouvoirs en place, notamment à celui de l'État. Avec l'Indépendance des pays d'Afrique de l'Ouest, le secteur du transport est ainsi devenu un des symboles de l'unité nationale et de l'existence de la nouvelle nation sur l'échiquier africain. L'existence d'aires contiguës comme les États africains voisins les uns des autres questionne les relations développées entre elles (interrelations spatiales), à l'échelle d'espaces englobants, irrigués ou liés les uns aux autres par les systèmes de transport. On songe notamment aux corridors, dont le développement est l'un des enjeux des projets de coopération et d'intégration régionale en Afrique de l'Ouest.

Ce suivi des acteurs dans des aires organisées sur le temps long par des pouvoirs territoriaux forts (État) permet aussi de comprendre les chemins de traverse empruntés par les populations. Face à des pouvoirs souvent coercitifs, en particulier dans des États qui se sont construits par la contrainte²³, le transport est un des moyens de refuser les assignations spatiales et sociales. Il favorise l'échappée, la migration, la mobilité, il permet la découverte de l'ailleurs. Guy Di Méo, en prenant l'exemple du marcheur ou de l'automobiliste, parle de ruse utilisée dans les déplacements pour échapper aux contraintes du système spatial ou urbanistique et des programmations que celui-ci impose aux pratiques (DI MÉO, 1999 : 89). En ville, à Dakar, sur les routes, sur les axes reliant deux

²² Dans un milieu peu habitué à la recherche comme l'est celui des transporteurs, la quête de données n'est pas aisée. Aux observations déjà évoquées, il convient d'ajouter d'autres approches : étude des réglementations, de l'histoire des fédérations et syndicats, analyse d'archives d'entreprises, lecture de la presse nationale ; suivi des localisations de lieux-clés (marchés, entrepôts, « garages » et gares routières) ; consultation de listings (transporteurs, véhicules, permis de conduire) ; enquêtes par questionnaire (patrons, employés, usagers) ; entretiens biographiques (transporteurs, commerçants, émigrés, syndicalistes, administrateurs).

²³ En référence à la discussion amorcée par J.-F. BAYART (2008) dans la revue *Politique africaine*.

pays, aux frontières, les transporteurs et les chauffeurs (mais aussi les commerçants, les voyageurs) rusent pour se déplacer comme ils l'entendent, offrir un service, et, ainsi, élaborent de nouvelles façons de produire le transport. L'espace dans lequel ils évoluent est le leur et les aires qu'ils pratiquent ne recoupent qu'en partie celles de l'État, de la région et de la commune.

Organisation de l'ouvrage

Ce texte aborde en premier lieu le rôle qu'a joué et joue encore l'État central, depuis la Seconde Guerre mondiale, dans l'évolution des transports sénégalais et des pratiques sociales qui traversent le secteur.

Dans un deuxième temps, les acteurs du transport et leur positionnement à l'interface de plusieurs mondes, celui de l'État, celui de « l'informel », celui de la migration internationale, sont analysés.

Enfin sont présentées, dans un troisième temps, les transformations spatiales nationales et régionales consécutives à la démultiplication des liaisons urbaines, interurbaines et internationales, engendrées par la croissance des systèmes de transport sénégalais.

Partie I

La venue au monde des transports sénégalais

Dans le monde d'aujourd'hui, la prégnance des flux de toutes sortes va de pair avec la structuration de l'État et du territoire nation sur lequel ce dernier opère. Selon Laurent CARROUÉ (2006 : 85), il y a des niveaux clés pour l'organisation de l'espace et l'État-nation en fait partie, quoi qu'on en dise et quoi que véhiculent les débats visant à disqualifier les échelles intermédiaires, à déterritorialiser, à faire primer le flux sur le territoire. Avec Jean-Pierre DOZON (2008), nous comprenons que l'État en Afrique reste puissant dans ce monde de flux pour deux raisons. Sa construction est le fruit d'un processus long d'au moins une centaine d'années, qui n'est pas caractérisé par la rupture, mais plutôt par l'approfondissement de son autorité et de son emprise sur l'espace national. Par ailleurs, il apparaît comme une structure transnationale qui se construit depuis longtemps sur la maîtrise plus ou moins importante du système de relations et de flux internes et externes. Le rapport à l'extérieur est une constante dans l'histoire des sociétés africaines, en étant l'élément primordial de la centralisation politique et de l'accumulation économique. Il n'y a qu'à voir comment ces États ont développé les infrastructures de transport dès l'époque coloniale, comment celles-ci ont été au centre des politiques nationales et combien aujourd'hui, avec les financements internationaux, de nouvelles routes ou lignes (aériennes et maritimes) sont tracées, notamment pour connecter le territoire national aux autres. Ce que Jacques Guillaume résume ainsi : « [...] la pérennité d'une route n'est possible qu'en relation avec un ordre qui la dépasse très largement » (GUILLAUME, 2008 : 8).

F. COOPER (2008) avance la notion de « *Gatekeeper State* » ou « gardien de la barrière » pour souligner combien l'appareil étatique de certains États africains a été bâti sur le contrôle et la valorisation des relations et des flux. Ce système relationnel est structuré, hiérarchisé, pyramidal, il est contrôlé par l'autorité publique et se traduit par l'existence de réglementations, autorisations et taxes. Au Sénégal, le « *Gatekeeper State* » est, au moins depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, un État gestionnaire au service d'une élite et non pas d'un seul homme. En plus de la production, de la commercialisation, de la transformation et l'exportation de l'arachide et de ses dérivés, le pays a pu compter sur le statut de Dakar, ancienne capitale

de l'Afrique occidentale française (AOF), et sur la notoriété de cette ville en Afrique, qui lui valent, encore aujourd'hui, d'être au centre de nombreux réseaux de toutes sortes (diplomatiques, culturels, religieux). La renommée du Sénégal s'est aussi bâtie sur la présence d'un « bon port » (COOPER, 2008 : 244 ; photo 1 hors-texte), développé dès les premières décennies du ^{XX}^e siècle par les autorités coloniales (MALABARD, 1953), en raison de sa localisation sur la « [...] fourche des communications vers l'Amérique du Sud et vers l'Océan Indien » (SIEGFRIED, 1942). L'État sénégalais a ainsi été conforté par la rente que représente le prélèvement sur ce qui circule, entre dans l'espace sénégalais et en sort. Les exportations d'arachides ou de produits dérivés, moyennant une première transformation industrielle locale, ainsi que les importations de produits manufacturés en provenance de la métropole, ont représenté pour l'appareil administratif colonial une orientation économique de premier plan, permettant de dégager des revenus nécessaires au développement de la colonie. Pour l'État post-Indépendance, l'exploitation de l'arachide a été complétée par la mise en place d'une politique de valorisation d'autres ressources nationales (du moins dans les premières années) et d'industrialisation, rapidement contrecarrées par la mise sous dépendance de l'économie nationale à l'égard des flux mondiaux et des importations. Le passage de la limite territoriale, matérialisée par la frontière internationale, s'est accompagné de l'instauration d'un système de prélèvements et de subventions, organisé par une société nationale – la Caisse de péréquation et de stabilisation des prix – qui contrôlait tout autant les flux de sortie d'arachide ou d'huile que les flux d'entrée de riz ou de blé.

Si l'existence métaphorique d'une « barrière » a été rendue possible par le positionnement de l'ensemble de l'appareil d'État à l'interface de plusieurs mondes, en particulier les hauts fonctionnaires formés « à la française », le secteur privé présent sur le sol sénégalais, les sociétés commerciales et industrielles de l'ancienne métropole et, de plus en plus, les commerçants et les transporteurs sénégalais d'origine africaine ont joué un rôle de premier plan dans la consolidation de ce processus d'activation, de contrôle et de détournement des flux de toutes sortes. Dès les années 1960, l'existence d'un péage sur les importations

a encouragé le développement des fraudes, qui se sont traduites par la non-déclaration des entrées, la sous-estimation des tonnages déclarés ou par le contournement de la « barrière », en passant par les pays voisins (Gambie ou Mauritanie notamment : VAN CHI-BONNARDEL, 1978). Les industries mises en place dès la fin de l'époque coloniale ou dans les deux premières décennies post-Indépendance ont alors été fortement concurrencées, l'entrée de fripes en provenance d'Europe, par exemple, portant des coups sévères aux sociétés textiles de la place à partir des années 1970 (BREDELOUP et LOMBARD, 2008). Plus tard, dans les années 1980, les tenants de la libéralisation et les grands commerçants, ont souhaité voir évoluer le système des importations contrôlé par l'appareil d'État, afin d'augmenter leur part dans le processus d'accaparement (BOONE *et al.*, 1997). Ils ont alors investi dans les opérations de dédouanement ou de transit portuaire.

Le secteur du transport lui-même, au sein duquel les prélèvements sont massifs, est devenu un des symboles de l'État « *Gatekeeper* ». Que ce soit durant le déplacement concret des personnes et des biens sur le territoire sénégalais ou en amont, au moment de la création des sociétés, de l'importation et de la mise en circulation de nouveaux véhicules, du règlement des formalités aux services des Mines ou des Impôts, toutes les opérations exigent le paiement de nombreuses taxes et l'intervention d'une multitude d'intermédiaires.

Les contraintes imposées aux États africains par les programmes d'ajustement structurel, parfois l'encouragement à transgresser les règles au sein même des appareils d'État, ont aussi favorisé le développement de contrôles supplémentaires sur le transport, dont ont profité, parfois avec l'accord de leur hiérarchie, les corps représentant l'autorité de l'État. Nombreux sont aussi les petites gens, qui se sont institués gardiens de la « barrière », considérant implicitement qu'ils pouvaient faire comme ceux d'« en haut »²⁴. Ces barrages signent-ils la fin de l'État tout

²⁴ L'exemple d'enfants sénégalais arrêtant les voitures sur la route traversant leur village, au motif qu'ils l'entretiennent, c'est-à-dire rebouchent les trous existants avec de la terre prélevée sur les bas-côtés, est symptomatique des ressources que peut générer le transport et des failles existant dans les programmes étatiques d'entretien des axes routiers.

puissant et l'autonomisation des agents vis-à-vis de leur structure, ou plutôt une dérive de l'État sénégalais (et africain : cf. BOTTE, 2004) et sa tendance à laisser ses représentants, qu'il paye mal, trafiquer pour eux-mêmes ou pour des fonctionnaires plus haut placés ?

La logique de la décentralisation politique et territoriale semble ne pas remettre en cause cette propension des pouvoirs territorialisés, quels qu'ils soient, à organiser et à contrôler les flux qui parcourent l'espace. L'exemple des communes de l'agglomération dakaroise est ainsi spectaculaire. En place depuis 1996, les collectivités locales sénégalaises sont à la recherche de ressources que les impôts et taxes ne suffisent pas à alimenter, loin de là. Le transport urbain, secteur d'activité en plein boom dans les villes sénégalaises et dont la gestion locale est confiée aux mairies des collectivités territoriales, dispose d'un potentiel fiscal sur lequel ces dernières comptent de plus en plus pour pallier l'absence de transfert de moyens de la part de l'État (GUIBBERT, 2005 : 241 ; NDIAYE, 2013). Dans l'agglomération de Dakar, les disputes pour la mainmise sur les équipements censés rapporter gros (gares routières par exemple) entre les communes d'arrondissement, plus petit niveau territorial, sont ainsi caractéristiques des enjeux que représente la « barrière ».

Sont présentées dans un premier temps les évolutions sociales qui traversent l'appareil d'encadrement du secteur du transport et se caractérisent par une diversité des apports, des savoir-faire et des pratiques. Ces évolutions accompagnent l'insertion massive de l'économie sénégalaise du transport dans les flux mondiaux, d'abord durant la période du volontarisme d'État, ensuite lors de la libéralisation. Dans un second temps, un retour sur les mutations concrètes qu'ont connues, sous l'impulsion de l'État, les systèmes de transport sénégalais depuis la Seconde Guerre mondiale est opéré.

Entre volontarisme d'État et pragmatisme

« Organisateur du bonheur public [...] » (MBEMBE, 2002 : 52), l'État sénégalais nouvellement indépendant a mis en place un système institutionnel pour régenter l'ensemble de la vie politique et économique, selon la vision propre des hommes au pouvoir, eux-mêmes inspirés par le socialisme africain en pleine effervescence. À l'Indépendance, le nouveau régime a renforcé le volontarisme d'État, en engageant le pays sur la voie du développement. Le président Senghor et surtout le Premier ministre, Mamadou Dia, ont symbolisé à eux seuls le socialisme africain à la sénégalaise, fait de changements profonds dans la façon d'organiser les hommes et leurs rapports entre eux.

Cette prééminence du pouvoir d'État s'est accompagnée d'une prise en considération du contexte dans lequel s'opérait la transmission du pouvoir. Le pays est inséré dans un ensemble de flux d'idées, de biens, de personnes, qui ancrent le Sénégal dans un système relationnel international, loin de toute idée de fermeture. Bien que soucieux de se démarquer des anciennes pratiques, le nouvel appareil d'État reste empreint des modes de fonctionnement et d'administration hérités des Français.

La compréhension des rapports de force économiques au lendemain de l'Indépendance a caractérisé l'orientation décidée par le nouveau régime. Les intérêts de l'ancienne métropole dans l'économie sénégalaise ont été préservés et même amplifiés. Les plans

quadriennaux et quinquennaux qui se sont succédé depuis 1960 ont été sans ambiguïté. En outre, dès les années 1970, ils ont ouvert la porte à une diversification des bailleurs de fonds. Dans les années 1980, la libéralisation de la vie économique qui s'est produite au Sénégal, dans un contexte aigu de crise financière, a consolidé l'ancrage du pays dans les flux de financements internationaux.

Les systèmes de transport au Sénégal sont à l'image de ces différentes influences. Les mutations qu'ils ont enregistrées sont révélatrices du positionnement du pays à l'interface de plusieurs mondes. Sénégalais avant tout, mais aussi africain, européen et, de plus en plus, mondial.

Penser le transport : cadres, syndicalistes et idéologies entre ici et ailleurs

La transformation politique engagée lors de l'Indépendance a été structurée par la mise en place d'un système pyramidal, hiérarchisé, pensé par le haut. L'autorité des hauts fonctionnaires a semblé primer sur toute autre considération et leur pouvoir devenir exorbitant dans les années 1970 (GELLAR, 2002)²⁵. Néanmoins, ces agents de l'État, nouvellement placés sur le devant de la scène et dont un numéro de la revue *Autrepart*, au début des années 2000 (RAFFINOT et ROUBAUD, 2001), avait décrit les évolutions en Afrique depuis cinquante ans, n'émanent pas d'une structure monolithique, fermée à toute influence. Leur fonctionnement et leur idéologie empruntent tout à la fois à des registres extérieurs et à la culture sénégalaise.

Une histoire de la fonction publique sénégalaise montrerait sans aucun doute le métissage des façons de penser et des pratiques,

²⁵ Les fonctionnaires du ministère des Transports font volontiers preuve d'autoritarisme, comme l'un d'entre eux le raconte ici avec humour : « À mon époque, quand j'étais au service des Transports et me rendais à mon bureau en voiture, par un regard porté sur un chauffeur que je croisais dans la rue, je pouvais automatiquement me faire obéir et faire arrêter ou remettre en règle le véhicule. Le respect des réglementations était important, ainsi que celui des itinéraires [pour les véhicules de transport en commun] » (entretien, Dakar, 3 juillet 2003).

et les contradictions que, parfois, les fonctionnaires n'arrivent pas à lever entre leurs réflexes de lettrés et leurs habitudes de terroir. La mondialisation est tout autant le résultat de logiques multiscalaires anciennes mais renouvelées que le fruit d'une ouverture au monde d'un pays, ainsi que le rappelle J.F. BAYART (2004 : 228) : « [...] La globalisation, ici, dans sa mouture coloniale, produit des "conduites de vie", tout en confirmant l'apport des flux transnationaux aux processus de formation de l'État ». Il ajoute, et c'est révélateur du changement de perspective que nous devons adopter : « [...] les "couches sociales" sur lesquelles repose la mondialisation depuis deux siècles ont "porté" de tels "types d'homme", moins à travers les constructions linéaires et téléologiques auxquelles se vouaient les opérateurs de la "mission civilisatrice", les agents de la "libération nationale", les ingénieurs de la "révolution", les adeptes de la "transition", que dans les fentes de l'événement de la globalisation, au gré des aléas des luttes culturelles, sociales ou politiques, et sur le mode du paradoxe » (BAYART, 2004 : 250).

Ces fonctionnaires (dont Biram C. est l'archétype, cf. encadré 1), qui ont puisé des compétences dans différentes cultures, doivent leur propension à s'intéresser à l'international à la formation reçue dans les lycées de la colonie, à Saint-Louis notamment (où ont été formés des générations de futurs serviteurs de l'État sénégalais indépendant et des pays voisins), et dans les universités et écoles européennes, françaises en particulier. D'autres, par leur origine géographique, sont issus de familles implantées sur la côte atlantique ou sur les axes de pénétration coloniale et appartenant à des sociétés humaines en prise avec les influences extérieures. Charles BECKER et Mohamed MBODJ (1999) présentent ainsi la région côtière du Sine (équivalent aujourd'hui au sud de la région de Fatick et de celle de Thiès) comme ayant été précocement en contact avec les économies européennes, notamment dans les anciens comptoirs portugais, puis dans les escales et les ports de commerce de l'arachide. Les hommes qui ont grandi ainsi, à l'instar de L. S. Senghor, ont été formés au contact de multiples influences et habitudes.

Il en va de même dans le secteur du transport. Si les plus anciens fonctionnaires ont été formés « à la française », avec une grande culture administrative, s'ils ont suivi en France une

formation parfois initiale, souvent complémentaire, ils bénéficient aujourd'hui de multiples apports provenant d'Europe, mais aussi, notamment, des États-Unis²⁶. L'influence de la Banque mondiale et de ses programmes destinés à une multitude de pays africains est croissante et transforme les façons de penser de centaines d'experts du continent. Ceux qui, parmi les fonctionnaires, repoussent le système de valeurs africain, au motif qu'il « fait désordre » et introduit de l'informel²⁷, sont eux-mêmes le produit d'une double ou triple culture et réfléchissent, plus ou moins consciemment, à un mélange des apports. Ce qu'ils contribuent à faire émerger, c'est un système des transports qui doit autant à la culture dite « globalisée » qu'à la culture locale. Or, étant imprégnés d'une idéologie moderniste, arrivent-ils à rendre compatibles ces deux cultures ou, comme cela est souvent arrivé depuis des décennies, privilégient-ils l'une aux dépens de l'autre ?

Les syndicalistes et leurs représentants sont, pour partie, issus de la même veine, surtout ceux qui sont le produit à la fois du modèle français et de la société locale sénégalaise (par l'origine géographique, religieuse, etc.). Bamba Sourang, un des leaders ayant émergé dans les années 1970, ou Attou Ndiaye, un des plus virulents promoteurs des réformes durant les années 1990, étaient à la fois lettrés et en prise avec la société urbaine locale – Saint-Louis et les Mourides pour l'un, et Thiès, capitale du chemin de fer et ville rebelle au pouvoir de Dakar, pour l'autre. Aujourd'hui, dès qu'on les interroge, comme d'autres plus jeunes, ils répètent à l'envi qu'ils ont voyagé dans le monde entier pour s'enquérir des bonnes pratiques de gestion du transport et des bons matériels qu'ils pourraient importer au Sénégal. Par là même, ils contribuent au renouvellement des modes de penser et de faire du transport dans le pays.

²⁶ Voir, par exemple, en 2000, un séminaire de formation des cadres sénégalais du transport urbain, financé par la région de Bruxelles-capitale, ou bien, en 2013, un séminaire sur les outils d'évaluation du réseau routier, soutenu par la Banque mondiale (www.mit.gouv.sn/index.php/actualites/actualites/287-transports-routiers-les-acteurs-formes-aux-outils-d-evaluation-de-reseau-routier).

²⁷ Cf., par exemple, cet extrait d'un entretien avec un cadre du Conseil exécutif des transports urbains de Dakar (Cetud), répondant à une question sur les pratiques populaires dans le secteur du transport : « [...] au stade actuel, on ne peut pas interdire les pratiques de solidarité locales, mais demain ? Si les règles sociales modernes sont acceptées, on ne pourra pas oublier la rentabilité [...] » (entretien, Dakar, 25 septembre 2002).

ENCADRÉ 1.

Biram C., haut fonctionnaire.

Entretien, Dakar, 13 septembre 2000

Question : Comment êtes-vous arrivé dans le transport ?

Réponse : J'ai 61 ans, j'ai fait Génie civil, niveau technicien supérieur, une école fédérale à l'époque, j'ai eu cette chance avant l'Indépendance. Après, j'ai travaillé au ministère des Transports du Sénégal. À partir de 1963, j'étais adjoint d'un ingénieur français, j'ai travaillé sous ses ordres pendant trois ans, j'ai beaucoup appris à ses côtés. J'ai eu la chance aussi de côtoyer beaucoup d'assistants techniques, des ingénieurs « X-Mines ». Je m'insérais un peu dans leur équipe, lors des commissions de planification. J'ai eu une chance que les autres n'ont pas. En 1966, au départ de l'ingénieur français, je suis resté sur place, j'ai contribué à structurer le service des Transports qui est devenu la direction des Transports terrestres jusqu'en 1975. Ça m'a permis d'apprendre pas mal de choses, et ensuite d'aller en France où j'ai fait l'École supérieure des transports, et des stages au ministère de l'Équipement.

Q. : Après, vous êtes revenu en 1981 ?

R. : Oui, je suis resté deux ans au ministère des Transports, je me suis intéressé aux transports maritimes, puis j'ai intégré la Société nationale de commercialisation des oléagineux du Sénégal (Sonacos), jusqu'en 1996, à ma retraite de fonctionnaire. J'ai laissé passer deux ans et je suis allé travailler pour un transporteur privé.

Q. : Que faisiez-vous au service des Transports, avant 1975 ?

R. : J'ai été amené à adopter les réglementations, à organiser les transports. De notre temps quand même, il y avait un certain nombre d'organes de coordination qui n'existent plus aujourd'hui. Il y avait par exemple un Comité directeur des transports du matériel et des produits agricoles, qui rassemblait assez régulièrement différentes parties. On discutait des conditions d'évacuation des arachides, de la coordination intermodale entre le chemin de fer et la route ; parfois aussi, exceptionnellement, il y avait une mise à contribution des chalands à Ziguinchor. En dehors de cela, il y avait un Conseil interministériel des grands

produits agricoles, qui était présidé par les ministres, on discutait de la politique agricole et de tous les problèmes récurrents comme le transport. C'était l'époque des réglementations étatiques, il fallait d'autorité réserver tel tonnage au chemin de fer.

Le renouvellement des élites politiques, après la disparition des « Pères de l'Indépendance », confirme le changement d'époque et le rôle de la mobilité internationale dans les parcours des décideurs, des hauts fonctionnaires et des cadres d'entreprises. Au Sénégal, la génération qui a pris le pouvoir avec le président Abdoulaye Wade, portée par les couches moyennes non salariées (DIALLO, 2004), est composée d'anciens migrants, comme le ministre des Affaires étrangères des années 2000, Cheikh Tidiane Gadio, en poste jusqu'en 2009, qui a étudié et travaillé aux États-Unis. Moins formée aux arcanes de l'État et de l'appareil bureaucratique qu'avaient chéris les présidents Senghor et Diouf, cette génération est le produit de la montée, dans les années 1990 et 2000, d'une économie informelle dont la migration internationale constitue l'un des paradigmes. Les cadres de l'État ou des collectivités locales connaissent aussi des parcours de moins en moins linéaires. Certains, mis en disponibilité ou ayant démissionné, passent par le secteur privé ou y retournent après un contrat dans le public. Ils disposent alors d'une expérience variée du monde du travail, qui leur permet de saisir dans toutes leurs dimensions les dynamiques entrepreneuriales des opérateurs privés et les logiques spatiales qui les animent. Ils offrent en outre à ces derniers leur connaissance des réglementations, notamment lors de la passation de marchés publics. Cependant, ces mutations dans la gestion du secteur ne sont pas sans poser problème. Des dérives sont possibles, soulignées au Sénégal par le journaliste A. L. COULIBALY (2009). Des sociétés anciennement publiques deviennent privées sans que soit signé l'acte de décès des premières ; des contrats sont passés à l'avenant sans respecter les règles de passation des marchés publics. Quel que soit le gouvernement de l'ère Wade ou post-Wade, une partie des nouvelles élites sénégalaises, en phase avec les façons de faire libérales, paraît ainsi peu soucieuse de la chose publique et peu respectueuse des procédures²⁸.

²⁸ Cf. les enquêtes de la presse sénégalaise sur les marchés publics depuis 2012 : « Pire qu'un gré à gré », *Sud Quotidien*, 4 novembre 2013 (www.sudonline.sn/pire-qu-un-gre-a-gre_a_16105.html).

La planification comme canevas de l'interdépendance

Dès 1960, les fonctionnaires ont adopté les méthodes modernes de l'époque, c'est-à-dire empruntées à l'ancienne métropole : la planification quadriennale est devenue l'outil de pilotage de la programmation du développement économique et social du pays. Ces plans, s'ils ont paru marquer une rupture avec la période coloniale, ont aussi été le signe d'une large ouverture du Sénégal aux pratiques et financements extérieurs, notamment français. En 1959, le futur président de la république, L. S. Senghor, était très clair sur l'avenir des intérêts français au Sénégal : « [...] cette politique [de nationalisation et de collectivisation] ne peut inquiéter que les petits Blancs, [...] les grandes affaires du secteur privé pourront s'intégrer dans le secteur planifié [...]. Le secteur privé et européen n'a rien à craindre de l'Indépendance et du socialisme qui sera appliqué puisque ce socialisme n'intéressera que le secteur agricole [...] à 100 % africain »²⁹. L'éviction du pouvoir sénégalais, en décembre 1962, de Mamadou Dia³⁰, président du Conseil, chantre du socialisme et de la modernisation de l'économie et défenseur d'un assainissement des mœurs politiques par un changement du mode de gouvernement (DIOUF et DIOUF, 1990 : 35), permettra aux positions de Senghor de s'affirmer.

On peut distinguer deux périodes dans la planification, la première encadrant un programme de soutien aux industries nationales, la seconde encadrée dans une logique dictée par les bailleurs de fonds internationaux.

La phase nationaliste

Durant le premier Plan (1961-1964), l'État indépendant a eu pour politique de soutenir les projets industriels que le capital étranger

²⁹ Cf. Laurence MARFAING et Mariam SOW (1999 : 100-101) qui ont repris les archives de la Compagnie française d'Afrique occidentale (CFAO), d'où elles ont extrait le compte-rendu d'une rencontre entre des leaders africains, L. S. Senghor et M. Keita, et les représentants de l'entreprise.

³⁰ Accusé par le président Senghor de vouloir fomenter un coup d'État et de prendre le pouvoir. Lui et quelques-uns de ses fidèles seront arrêtés, jugés et condamnés à de lourdes peines de prison.

délaissait. Il s'agissait de diversifier et d'intégrer l'économie du pays, en développant des unités agro-industrielles ou commerciales (comme la Société nationale de distribution ou Sonadis). Le deuxième Plan (1965-1968) a marqué une pause dans les investissements de l'État et une période de consolidation des initiatives antérieures. Avec le troisième Plan (1969-1972), la recherche des capitaux extérieurs et l'appel aux multinationales ont commencé à devenir systématiques. Cette ouverture n'était pas antinomique d'un processus de « sénégalisation » des postes de cadres dans les filiales d'entreprises étrangères présentes sur le sol national. L'époque était à la valorisation des qualités de management locales et à la promotion d'entreprises dirigées par des Sénégalais³¹.

Durant le quatrième Plan quadriennal (1973-1976), l'État sénégalais a continué sur la lancée du troisième Plan, en prenant des participations dans des sociétés privées de la place, tout en ouvrant la recherche de capitaux étrangers au-delà de l'Europe. Il s'est impliqué directement dans l'exploitation et la commercialisation des grands produits (arachide, phosphates, ciment), fondement de ses exportations. L'État entendait ainsi pouvoir bénéficier des retombées des ventes sur le marché intérieur et mondial, et financer ses projets de développement. Les autorités sénégalaises demandaient aussi à ce que les exportations passent par une structure de transport dans laquelle l'État soit partie prenante. C'est ainsi que la Société sénégalaise de navigation maritime (Senam) a été créée en 1976, avec des fonds koweïtiens. Dès 1977, elle faisait circuler pas moins de sept navires entre l'Afrique et l'Europe.

Stabilisation, redressement, ajustement... ou la planification dépendante

Rapidement, la phase nationaliste, qui s'est aussi caractérisée par une ouverture aux capitaux extérieurs, a pris fin. Dans les années

³¹ Les entrepreneurs français qui occupaient des positions de contrôle dans les institutions économiques parapubliques (présidence des chambres de commerce, direction des ports, Dakar et Kaolack notamment, conseil dans les ministères stratégiques, etc.) ont été en partie remplacés. Quant aux « petits blancs », présents dès avant l'Indépendance en particulier dans le transport d'hydrocarbures, dans le transport urbain (quatre entreprises européennes de taxis possédaient 30 % des véhicules dakarois en 1969), dans la réparation automobile, certains se sont « sénégalisés », adoptant la nationalité de leur pays de résidence (voire, souvent, pays de naissance) pour continuer à développer leurs affaires.

1970, le système politique et socio-économique sénégalais qui régentait le pays s'est trouvé à bout de souffle. « Le Sénégal est dans une situation de crise économique dont les conséquences sociales qu'impliquent les politiques d'ajustement deviennent de plus en plus difficiles à supporter pour une très large majorité de la population [...] Dans tous les secteurs de l'activité économique, on constate des variations considérables et une tendance à la régression sinon à la stagnation par rapport au niveau atteint au cours des années 1960 » (DIOUF et DIOUF, 1990 : 152). Le service de la dette était insupportable, plus de 8 % du PIB en 1984 (DURUFLÉ, 1988 : 45). Les performances de l'agriculture, pilier de l'économie sénégalaise, ont été très fluctuantes, en raison notamment d'une trop forte dépendance envers la pluviométrie et, au début des années 1980, de mauvaises récoltes. Le budget de l'État a dû faire face aux variations de la production et de la commercialisation d'arachides, elles-mêmes fonction des prix et des conditions d'achat aux producteurs. Le secteur industriel, dépendant de l'activité arachidière, s'est porté encore plus mal, avec un très faible taux de croissance. Les grands projets soutenus par l'État ont été des gouffres financiers difficiles à combler. Seuls les secteurs de la pêche, du tourisme, du commerce et des transports, liés aux échanges internationaux, paraissaient dynamiques.

C'est dans ce contexte de crise financière aiguë que les Programmes d'ajustement structurel (PAS) ont été lancés. Ils se sont traduits par un afflux de fonds extérieurs sans précédent. Le volume des investissements étant en pleine stagnation, le gouvernement a été dans l'obligation de recourir aux financements internationaux. Cette orientation, loin d'être en rupture avec la politique passée, a signé l'approfondissement de la logique d'inclusion des capitaux étrangers dans le système financier sénégalais et d'insertion du pays dans la mondialisation. Plusieurs plans et programmes financiers et économiques ont été successivement développés, avec le soutien du Fonds monétaire international, de la Banque mondiale et de la Caisse centrale de coopération économique (CCCE, France) : dans un premier temps, un « Programme de stabilisation » élaboré et mis en œuvre dès 1979 ; ensuite, un « Plan de redressement économique et financier » qui a couvert la période 1980-1985 ; enfin, un « Plan d'ajustement économique et financier à moyen et long terme », développé entre 1985 et 1992.

Dans le secteur des transports, le gouvernement a conclu, à partir de 1987, un accord avec les bailleurs de fonds pour élaborer une nouvelle stratégie privilégiant les équipements, la rentabilité des investissements et des réformes institutionnelles. À partir de 1990, un nouveau dispositif est apparu, les Lettres de politique sectorielle de transport (LPST), dont la troisième a été négociée en 2010 et court jusqu'en 2015. Les deux premières lettres ont eu pour conséquence la mise en place de deux programmes spécifiques : un Programme d'ajustement sectoriel des transports (Past), pour la période 1991-1999 (Lo, 1999)³², puis un Programme sectoriel des transports (PST II) pour la période 1999-2004, dont un des objectifs majeurs a été de consolider les liaisons avec les pays voisins. La troisième Lettre de politique sectorielle, pourtant signée en 2010, n'a jusqu'à présent débouché sur aucun programme spécifique³³. Ce nouveau type de programmation, soutenu par les bailleurs de fonds internationaux, a permis à l'État de retrouver des disponibilités financières élevées : ainsi, sur la période 1991-1995, le secteur routier a-t-il vu les investissements passer à 128 milliards de francs CFA (ministère de l'Équipement et des Transports, 1994), soit un montant annuel presque cinq fois supérieur à celui de 1989-1990.

Cette période a marqué le désengagement de l'État de la planification stratégique pluriannuelle. Le neuvième Plan 1996-2001 (Plan d'orientation pour le développement économique et social ou Podes) est d'ailleurs considéré comme le dernier à envisager l'évolution du pays à moyen terme (NDOYE, 2013), le gouvernement de l'alternance de 2000 ayant par la suite négligé cet outil au profit d'autres, jugés moins bureaucratiques et plus contrôlables (comme notamment le Document de stratégie de réduction de la pauvreté ou DSRP, élaboré par le ministère de l'Économie et des

³² Les financements générés dans le cadre du Past portaient sur une assistance technique et de conseil ayant pour but de renforcer la gestion du secteur et de réduire les coûts de transport, ainsi que sur une aide à la modernisation des infrastructures, à travers la réhabilitation et l'entretien de routes bitumées et de pistes dégradées (en recourant à l'intervention privée), de sections de voies ferrées et de pistes d'atterrissage.

³³ Selon le rapport de la Plateforme sénégalaise des acteurs non étatiques (2009 : www.plateforme-ane.sn), le PST III devrait porter sur les volets suivants : promotion du transport rural, mise en place de transports de masse à Dakar, intensification de l'entretien routier, développement des corridors Dakar-Bamako, Dakar-Conakry et Dakar-Nouakchott.

Finances). Les études prospectives, telle que l'Étude prospective Sénégal 2015, publiée en 1989 (Plateforme sénégalaise des acteurs non étatiques, 2009), qui avaient vocation à préparer l'action, ont été oubliées. La réflexion est remplacée par les feuilles de route de nouvelles structures ou agences, qui sont parallèles aux services en place et qui affaiblissent la capacité de ces derniers à planifier et programmer (NDOYE, 2013 : 128).

Avec des financements spécifiques accordés au secteur du transport, la réforme des modes d'intervention de l'État s'est accélérée. Sous couvert de Décennie des transports, proclamée par les Nations unies et l'OUA entre 1978 et 1988, ces différents programmes d'aide ont conduit à la segmentation de la gestion du secteur dans tous les pays d'Afrique concernés. Celle-ci s'est traduite par la création d'agences pour la construction de routes et l'entretien, d'autorités de régulation du transport urbain, etc. Au Sénégal, une Cellule de coordination (Celco), dotée en matériel informatique et employant du personnel en partie originaire du ministère des Transports, a été chargée, dès 1999, des programmes d'ajustement sectoriel. Si la gestion a gagné en efficacité financière, la gouvernance des transports a perdu en cohérence et en vision à long terme³⁴. Ce dédoublement des structures administratives, selon l'expression de Béatrice HIBOU (1999), renforce le rôle croissant de l'expertise internationale dans le secteur du transport (GODARD, 2001).

Les intérêts étrangers au Sénégal ou l'économie de la circulation triomphante

Le tournant des années 1980, qui a vu les organisations internationales s'incruster dans la programmation financière du pays, doit se comprendre dans la droite ligne des évolutions passées qui se caractérisent par la présence, déjà ancienne et réactivée, de multiples intérêts étrangers dans l'économie de la circulation au Sénégal. « Il est [ainsi] permis de supposer que la crise économique et sociale caractérisant le Sénégal depuis plusieurs années [a] conduit les stratèges des groupes capitalistes dominant le

³⁴ La Plateforme sénégalaise des acteurs non étatiques parle même de « faiblesse des capacités de planification, de programmation et de gestion des acteurs aussi bien publics que privés » (2009 : 11).

Sénégal à imposer à la bureaucratie locale une nouvelle politique économique [...] » (DIOUF et DIOUF, 1990 : 85)³⁵.

Les intérêts français ont été en première ligne dans ces bouleversements. Au cours des années 1970, la Caisse centrale de coopération économique a adopté une position de soutien aux activités économiques basées sur les échanges internationaux. « [...] Le caractère quantitativement très limité de ses interventions dans le domaine des industries de transformation et leur orientation privilégiée dans des activités qui renvoient à une stratégie commerciale (exploitation des matières premières industrielles en fonction des besoins de l'industrie européenne, maintien des courants d'échanges internationaux par substitution des exportations de capitaux aux exportations de marchandises) font très clairement apparaître que la puissance publique française n'a pas tendu, à travers la Caisse centrale, à se substituer à l'initiative privée ou l'inciter à des reconversions, mais à l'appuyer dans sa trajectoire spontanée, la plus immédiatement profitable pour l'industrie française » (ROCHETEAU, 1982 : 119). Le résultat de ces interventions a été de renforcer le potentiel industriel existant, de plus en plus dépendant des flux internationaux pilotés par les entreprises françaises.

D'autres institutions financières, suivant en cela la CCCE, se sont positionnées judicieusement sur le créneau de l'échange international dont avait besoin l'économie sénégalaise pour croître. Pour elles, il s'est agi de se placer ou de renforcer les positions dans le commerce import-export, dans le transit, dans le transport maritime. Les participations de banques françaises comme Paribas ou Lazard dans ce secteur sont devenues importantes, que ce soit dans les anciennes maisons coloniales de commerce, comme la CFAO

³⁵ On peut penser que cette orientation, quoique mise en œuvre par des fonctionnaires formés par l'ancienne métropole, n'a pas été facile à faire accepter par les cadres des ministères, attachés au nationalisme économique développé depuis l'Indépendance. Cependant, avec le temps et le changement de politique impulsé à ce moment-là, des évolutions se sont produites, au point que l'aide internationale, soutenue par les coopérations bilatérales et multilatérales et recherchée par les réseaux politiques et associatifs sénégalais, est devenue majeure dans l'économie et a abouti à la création de services spécifiques au sein du ministère des Finances. Dans le domaine des transports, ces évolutions se sont traduites par de multiples aides et dons en nature, par exemple des véhicules destinés à la Police nationale, à des services de l'État, à des ONG, contribuant à concurrencer la production locale.

ou la Société commerciale de l'Ouest africain (Scoa), ou dans les groupes qui avaient le vent en poupe, comme Chargeurs réunis. Au Sénégal, ce dernier était spécialisé dans l'armement maritime, la consignation, le transit, la manutention, mais aussi dans les transports maritimes intérieurs, (avec la Compagnie sénégalaise de navigation maritime, Cosenam), les transports touristiques (avec Sénégal Tours), ou les transports aériens internationaux (avec la multinationale d'économie mixte Air Afrique, dont le principal actionnaire privé était l'Union des transports africains [UTA], filiale des Chargeurs réunis) (ROCHETEAU, 1982 : 180).

Aujourd'hui, les grands groupes français au Sénégal continuent d'avoir une influence prépondérante sur l'activité économique du pays. Plus de trois décennies après le virage libéral de 1980, et alors que quasiment aucune société sénégalaise de transport ferroviaire, maritime ou aérien ne subsiste (à l'exception de Senegal Airlines, créée en 2009), les groupes français sont massivement présents. Ils sont même souvent leaders locaux, dans différents secteurs (Mission économique de Dakar, 2004), comme dans l'industrie de raffinage et de distribution de carburants (Total), la construction d'infrastructures (Eiffage, Razel, etc.), le transit international, le transbordement portuaire et le transport routier (Bolloré, à travers SDV, Société anonyme de gérance et d'armement – Saga, Socopao, Sénégal Tours, mais aussi Necotrans [terminal vraquier]), le chemin de fer (Getma/Necotrans), le transport aérien (Air France), la concession de véhicules neufs haut de gamme et la réparation (CFAO). On pourrait y inclure des industries fortement génératrices de fret intérieur et d'importations : la cimenterie (Vicat), la meunerie (Grands Moulins), les boissons gazeuses (Société des brasseries de l'ouest africain – Soboa). Au tournant des années 2000, et sans doute plus qu'auparavant, certains hauts fonctionnaires de l'État sénégalais ont dénoncé en privé l'appétit démesuré des investisseurs français au Sénégal, notamment celui de Bolloré dont l'ampleur des activités dans le pays, régulièrement critiquée dans la presse³⁶, est considérable. Cette présence massive alimente

³⁶ « La manne de Bolloré dans la gestion du port de Dakar », *Sud Quotidien*, 25 novembre 2002 ; « Main basse sur l'économie : un régime de faveur sous tous les régimes », *Sud Quotidien*, 27 novembre 2002 ; « Droits de douane : 35 milliards versés par le groupe Bolloré », *Wal Fadjri*, 9 octobre 2003. Pour contrer la mauvaise image véhiculée par la presse indépendante, la filiale principale de Bolloré, SDV, n'hésite pas à soigner sa publicité dans la presse d'État.

les flux d'importations en provenance de l'ancienne métropole, premier pays fournisseur du Sénégal en Europe, même s'il voit sa part en valeur diminuer fortement au cours des années 2000 : de 49 % en 2001 à 39,4 % en 2011 (Ministère de l'Économie et des Finances, 2007 et 2011).

Bien que dominé par les intérêts français, le Sénégal est resté un pays ouvert aux investisseurs internationaux de toutes origines. Dans les années 1970, et pour la première fois depuis l'Indépendance, le pays avait fait appel à des capitaux arabes dans un projet de transport maritime. Cela a constitué le début d'un partenariat long et vivace avec les pays du Maghreb ou du Golfe (ZAROUR, 1989), qui a été confirmé, en 2008, par la prise de position de Dubaï Ports World dans le transbordement portuaire à Dakar (terminal à conteneurs)³⁷.

La mobilité des Sénégalais, nouvel atout ?

Le changement de politique au tournant des années 1980 – et la rigueur qui s'en est suivie – ont été habilement habillés d'un discours porteur sur « l'ère nouvelle »³⁸ qui s'engageait. Les effets des différents programmes d'ajustement structurel commençaient au même moment à paraître désastreux³⁹. Dans le domaine des transports, les compressions budgétaires et d'investissements étaient réelles. Si les investissements réalisés dans le secteur durant le cinquième Plan (1977-1981) se sont montés à 55,8 milliards de

Ainsi a-t-elle fait régulièrement état de l'évolution du groupe et de ses investissements au Sénégal dans le quotidien gouvernemental *Le Soleil* au début des années 2000 : cf. éditions du 6-7 janvier 2001, du 29 janvier 2002 et du 27 septembre 2002.

³⁷ Cf. www.afrik.com/article12636.html.

³⁸ Titre tiré du quotidien *Le Soleil* (5 avril 1988), relatant la tonalité des propos du président Abdou Diouf, tenus en avril 1988 lors de sa prestation de serment, prélude au démarrage de son deuxième mandat (1988-1993).

³⁹ D'une manière globale, les effets des programmes de stabilisation, de redressement ou d'ajustement ont été peu satisfaisants. Si les besoins de financement publics et extérieurs ont été stabilisés, la dette extérieure a représenté, dans les années 1980, près des deux tiers des exportations et la dette publique plus de trois ans de recettes fiscales. La production ainsi que l'emploi ont stagné. Cf. DURUFLÉ (1988 : 44).

francs CFA, par la suite (au cours du Plan 1982-1985), ils sont tombés à 41,5 milliards, ce qui n'a plus représenté que 9,2 % des investissements totaux de l'État (contre 17,7 % dans le Plan précédent). Dans les dernières années de la décennie 1980, les investissements en valeur absolue ont encore diminué pour tomber à 9,3 milliards en 1989-1990 (8 % des investissements totaux : cf. Ministère de l'Équipement et des Transports, 1994).

Soutenu par les bailleurs de fonds, le pouvoir sénégalais a lancé une nouvelle politique de développement rural basée sur le mouvement, la mobilité des personnes et des biens et le raccordement des campagnes aux villes. Le désengagement étatique devenant de plus en plus effectif (disparition de sociétés de développement rural notamment, regroupement des coopératives) et contribuant à l'accentuation des crises agricoles en milieu rural, la recherche de solutions à l'extérieur des villages a semblé stratégique pour les paysans. La fonction d'intermédiation du transport s'en est trouvée renforcée.

Une « véritable révolution silencieuse »⁴⁰

Le pouvoir des années 1980, sous la houlette du nouveau président Abdou Diouf, a justifié les nécessaires adaptations de l'économie sénégalaise par la « dégradation des termes de l'échange ». Cette expression a fait partie d'un dispositif idéologique récurrent du régime pour expliquer les problèmes économiques et faire accepter les solutions pour en sortir : « selon les analyses du gouvernement sénégalais, la nouvelle politique économique mise en œuvre s'avère incontournable pour assurer le développement économique, une croissance participative et une atténuation du coût social que ne permet pas un ajustement forcé » (DIOP et DIOUF, 1990 : 150).

Dès cette époque, le pays s'est vu imposer un nouveau slogan pour le développement : sans mobilité, point de salut. Au nom des programmes d'ajustement, le développement exigeait non plus une politique nationale, voire nationaliste, qui valorisait les richesses locales de l'agriculture, de la pêche, du sous-sol et de l'industrie,

⁴⁰ *Le Soleil*, 11 janvier 1988, reprenant le discours prononcé la veille par Abdou Diouf, lors du congrès extraordinaire de son parti l'instituant candidat à l'élection présidentielle de février 1988.

mais un formidable élan pour connecter le pays au monde, pour le placer sur les meilleures routes internationales du commerce et du transport. Dans ce même discours prononcé en janvier 1988, Abdou Diouf, président en exercice, a présenté avec talent la nouvelle philosophie qui devait inspirer et guider le pays. Il souligne alors que « [...] dans cette course pour le progrès économique et le bien-être social, replacé dans ce contexte mondial, le Sénégal, pays largement ouvert sur l'océan Atlantique, carrefour de distribution du trafic, plaque tournante du continent, dispose d'atouts importants pour rejoindre demain le club des NPI [...]. Avec le développement prodigieux atteint par les moyens de communication, la question ne se limite plus aux seuls échanges interafricains et s'étend à l'ensemble du monde, et notre pays pourrait devenir une des places *offshore* de l'économie mondiale. [...] Dans le cas d'un pays de la dimension du nôtre, la politique de développement économique et social doit bannir l'isolement et appeler l'interconnexion à un réseau, le plus étendu possible, de relations de production et de celles de tous les services situés en amont et en aval. Il faut que nous nous pénétrions bien de cette idée, ce n'est pas pour rien que nous disons que le Sénégal est un pays de liberté ».

L'ambition du pouvoir en place était grande et le chemin tracé ne supportait aucune alternative. Le besoin de circulation en milieu rural a été présenté non comme le résultat de campagnes agricoles désastreuses et de la déficience des politiques publiques, mais comme le signe de l'apparition de la modernité dans les villages et les régions intérieures.

De façon plus pragmatique, cette stratégie insistait sur la nécessité de disposer de bons services tertiaires pour dynamiser l'économie sénégalaise en phase d'internationalisation. « Au moment où nous entrons dans l'ère post-industrielle dans la plupart des pays, quel que soit leur niveau de développement, le secteur des services prendra une part de plus en plus prépondérante dans le jeu économique. Dans cette perspective, notre pays et sa capitale à la pointe extrême de l'Afrique occidentale ont un rôle privilégié à jouer comme centre de productions et d'échanges et foyer rayonnant d'une panoplie de services en rapide expansion » (*Le Soleil*, 11 janvier 1988). Sans qu'Abdou Diouf ne les nomme, les transports locaux et internationaux – position du Sénégal sur la carte de l'Afrique oblige – sont devenus vitaux pour le pays.

La mobilité des uns n'est pas celle des autres

Ce discours moderne, ouvert sur le monde, a permis au pouvoir de masquer les duretés de l'ajustement qu'il imposait au pays et la croissance des inégalités. Durant les années 1980, la paysannerie a affronté une grave crise. Selon Gilles DURUFLÉ (1988), en 1985, les revenus retirés de la vente de l'arachide étaient à leur plus bas niveau depuis 25 ans et les conditions de production très fortement détériorées. La baisse des rentrées d'argent a obligé les paysans à se tourner vers les marchés vivriers locaux et à vendre l'intégralité de leurs récoltes, préjudiciable à la reconstitution des stocks et des semences. La migration vers la ville a aussi représenté une alternative au manque de revenus sur place. L'exode saisonnier est devenu une réponse structurelle aux déficits récurrents de production. Les travaux menés par une équipe de l'Orstom (aujourd'hui IRD) entre 1984 et 1990 dans la région de Fatick ont montré la recrudescence des déplacements saisonniers en direction de Dakar, soit avant l'hivernage lorsqu'il s'annonçait désastreux (jeunes filles employées comme bonnes : cf. GUIGOU et LERICOLLAIS, 1992), soit après la récolte (jeunes hommes recrutés comme manœuvres ou jardiniers).

Le recours à la mobilité comme solution de survie a-t-il provoqué la recrudescence des transports interurbains ? Durant les années 1980, les transports liés à l'agriculture et au secteur moderne industriel ont stagné, faute de commandes de la part des sociétés d'État, en déliquescence, faute d'importantes récoltes d'arachides à acheminer vers les usines et d'argent dans les campagnes. Dans le secteur informel urbain où sont venus travailler nombre de ruraux émigrés, la consommation d'intrants n'a connu qu'une faible croissance (DURUFLÉ, 1994). Néanmoins, un indicateur a symbolisé à cette époque le développement des transports dans le pays. Bien qu'ayant stagné au milieu des années 1980 puis baissé au début des années 1990, la consommation de carburants (essence ordinaire, essence super et gazole) a enregistré une hausse durable entre 1989 et 2006 (fig. 5).

La croissance de la consommation de carburant, cependant, ne doit pas tromper. C'est d'abord la ville sénégalaise et ses entrepreneurs qui ont profité du développement des échanges de biens, notamment agricoles, et de l'accentuation des migrations saisonnières des paysans et de leurs familles. La dépendance du monde rural

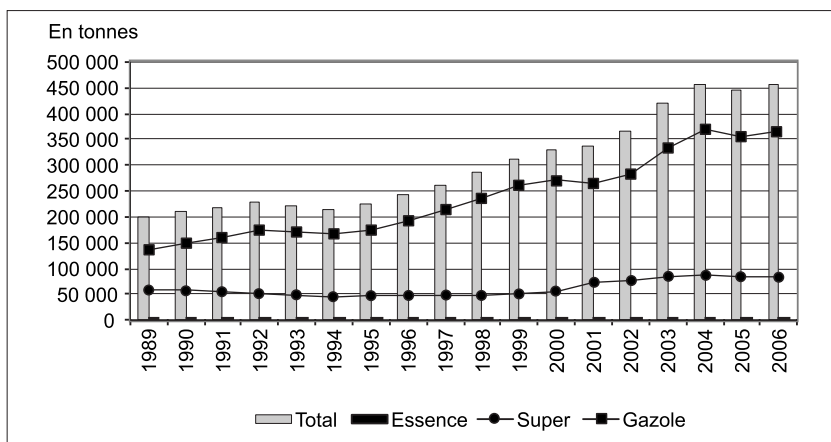


Figure 5.

**Évolution interannuelle
de la consommation de carburants entre 1989 et 2006.**

Sources : Ministère de l'Équipement et des Transports (2002) ; Ministère des Infrastructures, de l'Équipement et des Transports terrestres (2004) ; Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres, des Télécommunications et des TIC (2007).

vis-à-vis de l'économie urbaine et internationale s'est accrue. Les agriculteurs et éleveurs démunis ne pouvaient guère peser sur ses ressorts (modes de consommation, processus de commercialisation, filières, transports). Les marchés de transport ont vu émerger de nouveaux opérateurs. En 1979, la fin du Programme agricole, la dissolution, l'année suivante, de l'Office national de commercialisation et d'assistance au développement (Oncad) et l'affaiblissement des coopératives ont mis en lumière une catégorie d'acteurs en milieu rural, celle des « nouveaux traitants » (*Le Soleil*, 18 septembre 1985). Parmi ceux-ci, nombre de transporteurs qui s'étaient enrichis dans le système précédent. Ultérieurement, le secteur des hydrocarbures a été libéralisé et a profité à de nouveaux opérateurs attirés par la croissance de la demande en carburants, consécutive au développement du parc de véhicules (cf. encadré 2).

L'ajustement n'a pas été le même pour tout le monde. Les fonds récupérés dans le cadre des programmes de stabilisation financière ont permis à l'État de modérer la pression qu'il devait exercer sur les secteurs de la société qui avaient bénéficié de son action depuis l'Indépendance et qui auraient dû être les premiers concernés par une restructuration en profondeur de l'économie. En revanche, la politique d'ajustement « [a] touché plus directement

les détenteurs de revenus agricoles, les consommateurs urbains, et plus particulièrement les consommateurs de produits de base, tandis que résistaient les salariés du secteur moderne [...] et les intermédiaires licites ou illicites des filières agricoles, et qu'étaient épargnés les détenteurs de revenus non salariaux (revenus fonciers, immobiliers, commerciaux, etc.) » (DURUFLÉ, 1988 : 52). En d'autres termes, les secteurs du transport et du commerce ont enregistré avec profit les effets de l'insertion des campagnes dans le processus de libéralisation des échanges.

Dans les années qui ont suivi, cette économie de la circulation s'est généralisée à tout le pays et a permis le développement et la diversification des échanges internes. Elle s'est accompagnée du renforcement des inégalités socio-spatiales, ne bénéficiant qu'à certaines catégories de population et à certaines parties du territoire national, tant en milieu rural qu'en ville.

ENCADRÉ 2.

La libéralisation du transport des hydrocarbures et l'arrivée de nouveaux opérateurs

En 1998, le marché du transport des hydrocarbures est libéralisé : on passe de 11 transporteurs auparavant agréés (8 en 1972) à près de 30. Les tenants de l'ancien système rechignent à voir des marchés qu'ils se partageaient désormais répartis entre un plus grand nombre de transporteurs. À leurs yeux, le système est trop libéral, certains, n'ayant pas de bureaux, s'installant avec trois véhicules et ne déclarant pas leur personnel. D'autres développent, à côté du parc principal soumis aux normes internationales de sécurité, un second parc, libre de toutes contraintes et utilisé par les transporteurs ayant des contrats avec des distributeurs indépendants.

Les trois plus importants transporteurs restent en avance sur ces nouveaux concurrents. L'augmentation toujours plus grande des règles de sécurité renforce leur place de leaders. La taille de leur parc leur permet de répondre aux contraintes de la distribution (véhicules immobilisés par les pannes et les embouteillages) et de satisfaire les donneurs d'ordres quand de nouveaux marchés apparaissent. Seule l'amélioration des

infrastructures portuaires et routières, en Mauritanie, en Gambie, en Guinée-Bissau et au Mali, ainsi que la montée, dans ces pays, des transporteurs nationaux font craindre une diminution des marchés d'exportation.

La libéralisation du marché ouvre la voie à de nouveaux distributeurs qui entament le monopole des *Majors* que sont Shell, Total ou Mobil. Ainsi, en 2001, un puissant indépendant, détenu par d'anciens cadres sénégalais, s'installe comme distributeur : il possède en 2005 une quinzaine de stations-service, dont six à Dakar et deux à Touba. D'autres distributeurs voient le jour, se spécialisant dans l'exportation à destination de la Gambie ou de la Guinée-Bissau. L'évolution de la distribution s'accompagne d'une modification de l'offre de services dans les stations. La concurrence étant vive entre les distributeurs, les stations proposent désormais plus que du carburant. Situées sur les grands axes routiers de l'agglomération de Dakar ou du pays, elles attirent les clients véhiculés en implantant des petits supermarchés, des restaurants, des dépôts de crèmes glacées ou de pain. La libéralisation permet, enfin, de réduire les coûts par la suppression des gérants de station et l'embauche de personnel sous contrat. Selon les transporteurs, cette activité de commerce représenterait une bonne part des ventes des distributeurs d'hydrocarbures sur Dakar, en raison de la concurrence dans la vente de carburants due à l'augmentation du nombre de stations-service.

Bien avant l'Indépendance, le futur président Senghor avait appréhendé l'évolution à venir des nations colonisées, dans un monde qui devenait interdépendant et ne tolérait plus cette forme de domination. Pour arriver à la tête de la nation sénégalaise décolonisée et s'y maintenir, il a su allier logique nationale et logique internationale, masses rurales et élite intellectuelle et religieuse. Le choix d'une politique de nationalisme économique n'a empêché ni lui, ni les hommes du régime ou les fonctionnaires de s'appuyer sur différents registres pour gouverner, administrer et gérer, afin de gagner en légitimité. Projet collectif national et intérêts particuliers ont été les deux facettes du processus contemporain de consolidation de l'État au Sénégal. Les ruptures des années 1960 (Indépendance) et 1980 (libéralisation) se sont caractérisées

par une adaptation de la gestion politique du secteur du transport aux intérêts du pouvoir en place et des groupes sociaux qui le soutenaient. Porté à la fois par des ressorts locaux, des valeurs transnationales et un fonctionnement internationalisé qui n'a que peu changé au tournant de l'Indépendance, le développement des transports dans le pays a matérialisé l'émergence de l'État-nation.

La crise des années 1980 a posé avec acuité la question du champ spatial d'établissement d'une politique des transports. Alors que le pays se construisait sur la multiplicité d'influences et le croisement des expériences (rurales, urbaines, migratoires), ce dernier développait et consolidait son territoire national dans le cadre de frontières considérées comme intangibles. Les transports, on va le voir, s'organisaient d'abord à partir du territoire sénégalais et de son centre, selon une logique territoriale contigüe, en décalage croissant avec la logique spatiale en réseau⁴¹. Cette question d'échelles a pris une importance capitale avec le temps. L'arrivée d'Abdoulaye Wade à la présidence de la République va symboliser jusqu'à l'extrême ce hiatus, lui qui a voulu faire de Dakar et du Sénégal une ville et un pays au centre, sinon du monde, du moins du continent africain.

⁴¹ Décalage transformé en question par Sylvie JAGLIN et Benjamin STECK (2007) à propos de la capacité des réseaux à infléchir les dynamiques territoriales nationales.

Décloisonner le transport et les communications

« Quand la mise en place d'un service de transport nécessitait la construction d'infrastructures lourdes, coûteuses et de faible rentabilité, la puissance publique a été sollicitée à un moment ou à un autre de leur développement », disent Jean-Jacques BAVOUX *et al.* (2005 : 120), et cela pourrait s'appliquer à l'État sénégalais indépendant. Son implication dans le transport va même plus loin puisque, ajoutent ces auteurs, « [...] le contrôle du transport est constitutif de celui du territoire » (2005 : 120). Autrement dit, on pourrait résumer : au Sénégal, sans État, point de transport ; sans État, point de maîtrise spatiale et donc point de territoire national. Les infrastructures et les services de transport ont été développés pour mailler progressivement l'espace, à l'intérieur des frontières, et pour en faire un territoire unique, dans lequel chaque Sénégalais peut se reconnaître.

L'option socialiste explique pourquoi le développement du transport sous toutes ses formes s'est fait avec le souci de rompre avec le passé. Cependant, la prise en considération des intérêts financiers présents sur le sol national et des atouts que ceux-ci pouvaient représenter dans la mise en place d'une politique de transports ambitieuse a été au cœur de la réflexion et des impulsions données aux programmes et projets. Encore une fois, le nationalisme inhérent aux pays sortant de la colonisation n'a pas empêché les appareils d'État africains, à commencer par celui du Sénégal, d'être

pragmatiques. Les systèmes de transport ont été pensés, non pas contre l'extérieur, mais en lien avec les influences venant d'ailleurs. Du point de vue géographique, des avancées certaines ont eu lieu dans la conquête de l'espace, mais des retards importants dans le processus de jonction des réseaux d'infrastructures nationaux entre eux, en partie dûs aux relations difficiles entre pays voisins et aux choix politiques de chaque État, restent à noter.

Le corridor Dakar-Bamako, dominé par le transport routier, illustre aujourd'hui les heurs et les malheurs des liaisons internationales à partir du Sénégal et pose avec acuité la question du devenir du port de Dakar dans la compétition ouest-africaine.

Maîtrise spatiale, infrastructures et réseaux

L'essentiel de la population sénégalaise étant composée en majorité de ruraux (77 % en 1960 : cf. Ministère de l'Économie et des Finances, 2004), l'État « senhorien » a développé une politique de soutien au monde rural, à ses productions, à ses acteurs et à ses espaces (LOMBARD, 1993). Il a fait porter son effort sur la filière arachide, en intervenant massivement comme bailleur, organisateur, vulgarisateur, commerçant, transporteur⁴². Dans le transport, l'interventionnisme de l'État sénégalais a trouvé sa pleine mesure. Les autorités ont souhaité avant tout maîtriser la circulation des personnes et des biens dans l'ensemble du pays⁴³. Pour cela, elles ont planifié, organisé et évalué les différentes opérations

⁴² Il a créé pour cela de nombreux organismes d'État auxquels ont été dévolues nombre de tâches auparavant dispersées entre plusieurs intervenants privés : dans un premier temps l'Office de commercialisation agricole (Oca) et les Centres régionaux d'assistance au développement (Crad) ; dans un second temps, en 1966, l'Oncad, qui a remplacé les précédentes structures, et des Sociétés régionales de développement rural (SRDR).

⁴³ « ... La commercialisation de biens de première nécessité, par l'intermédiaire de centres de stockage et d'éclatement dans les capitales régionales et départementales, faciliterait la rationalisation des circuits de transports. Pour le riz [importé], la vente rendue destination [en incluant le transport nécessaire pour l'acheminement dans les régions] faciliterait le contrôle des transports » (Ministère des Travaux publics, de l'Urbanisme et des Transports, 1972 : 45).

de transport⁴⁴. Cette présence massive de l'État s'est doublée de la mobilisation des capitaux étrangers disponibles pour ériger des sociétés nationales.

Tout au long du ^{xx}e siècle, la construction d'infrastructures a été une constante. Mais ce n'est que tardivement, dans les années 1990, que les axes routiers ont enfin formé un réseau couvrant le pays et rejoignant les frontières.

La fin du chemin de fer

Démarrés à la fin du ^{xix}e siècle, les chantiers de construction des voies ferrées au Sénégal ont été achevés avant la Seconde Guerre mondiale. Saint-Louis a été connectée à Thiès dès 1885, puis à Kayes dans le Haut-Soudan français (actuel Mali) en 1923. En progressant rapidement vers le nord puis vers l'est du Sénégal, le chemin de fer a permis l'exploitation des terres agricoles et la diffusion de la culture d'arachide. D'abord au nord de Thiès, le long de la voie ferrée ralliant Saint-Louis, puis à l'est, en direction de Diourbel, Touba et Kaolack. Enfin, une extension vers le sud-est du pays, dans des terres considérées comme vierges, c'est-à-dire inhabitées et fertiles (fig. 6, « Évolution spatiale du bassin arachidier, 1960-2000 », cf. hors-texte). En 2000, le front de culture avait déjà franchi depuis quelques années la Gambie et grignotait l'espace en Haute-Casamance (SIDIBÉ, 2005).

Après l'Indépendance, le chemin de fer était encore considéré comme la poutre du système d'évacuation orienté vers les usines de Kaolack, Rufisque ou Dakar, sur lequel se branchaient les autres modes, sauf près des côtes où le long des bras de mer pénétrant les terres où la voie fluviale était utilisée. La figure 7, empruntée à Bernard KAYSER et Jean TRICART (1957) et présentant le réseau de transport en 1954, met en évidence la préférence pour le chemin de fer, la seule route bitumée étant celle reliant Thiès à Kaolack et à la frontière gambienne (plus deux autres en Casamance), dans des secteurs non desservis par le chemin de fer. En vertu

⁴⁴ « Le Comité directeur des transports a joué un rôle positif, d'abord comme organisme de concertation entre les divers intéressés, permettant de résoudre, au jour le jour, de multiples problèmes courants qui risquent de bloquer le déroulement rapide, avant les pluies, des transports d'arachides » (Ministère des Travaux publics, de l'Urbanisme et des Transports, 1972 : 25).

d'un plan de transport décidé en 1967, un quota d'arachides était attribué chaque année à la voie ferrée, dès que la distance à parcourir dépassait 150 km (VAN CHI-BONNARDEL, 1978 : 426). Si, entre les deux guerres, le transport primaire (des parcelles vers les points de collecte) a été dominé par le transport animal (FOUQUET, 1958), dès après 1945, c'est le transport motorisé qui s'est imposé.

En 1970, la Régie des chemins de fer sénégalais (RCFS), qui employait 3 200 personnes, avait encore vocation à développer les lignes intérieures de voyageurs. Les services proposés étaient nombreux et fréquents : dans les années 1960, une vingtaine de trains circulait chaque jour entre Dakar et Thiès (70 km), dans les deux sens. À l'époque, la RCFS et la direction nationale des Transports espéraient développer le service de banlieue dans l'agglomération de Dakar. En 1971 (Ministère des Travaux publics, de l'Urbanisme et des Transports, 1974 ; Ministère de l'Équipement et des Transports, 1994), le trafic ferroviaire de voyageurs captait une part importante du transport collectif interurbain : entre 30 et 35 % du marché, soit une moyenne annuelle de 2 600 000 passagers.

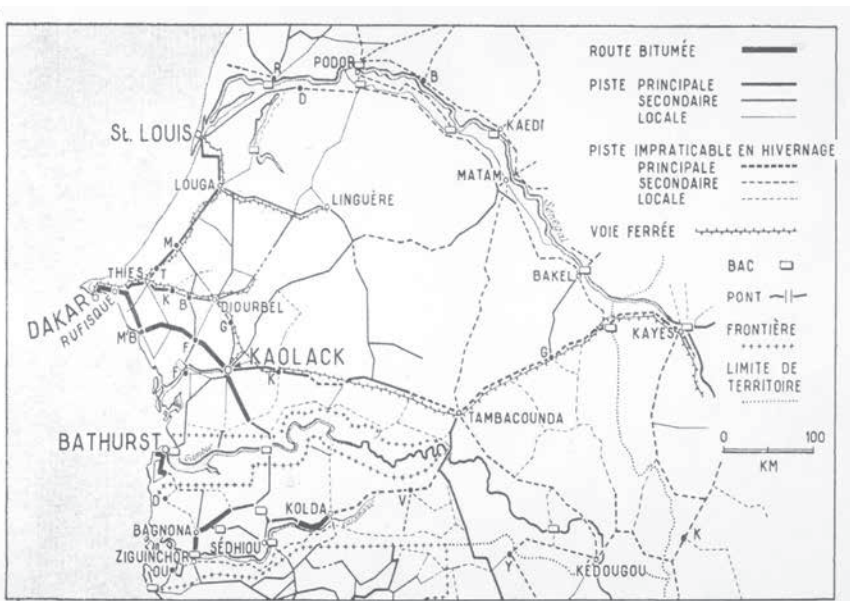


Figure 7.
**Les infrastructures de transport terrestre
dans le Sénégal des années 1950.**

Source : KAYSER et TRICART (1957).

Tableau 1.

**Trafics de marchandises comparés par mode au début des années 1970.
(en tonnes)**

Sources : Ministère des Travaux publics, de l'Urbanisme et des Transports (1974) ;

VAN CHI-BONNARDEL (1978).

Transport ferroviaire 1971		Transport fluvial 1971		Transport routier 1974	
Mali	230 000	Fleuve Sénégal	25 000 à 30 000**	Flux de montée dont	600 000
Phosphates de Taïba et Thiès	1 200 000	Fleuve Saloum	4 000 à 5 000	- Hydrocarbures - Ciment - Produits alimentaires	99 500 100 000 200 000
Reste	370 000*	Fleuve Casamance	30 000	Flux de descente dont - Arachides	950 000 800 000
Total	1,8 million				1,55 million

* Arachides (faible récolte cette année-là), ciment, hydrocarbures, marchandises diverses telles qu'engrais et produits alimentaires.

** 100 000 tonnes avant 1940.

Le déplacement du front de l'arachide vers l'est s'est accompagné de la restructuration des zones anciennement cultivées et épuisées et de la désaffectation du chemin de fer. Dans les décennies 1960 et 1970, le transfert du trafic d'arachides du rail vers la route a été continu (tabl. 1). Si, en 1964, la voie ferrée acheminait encore 299 000 tonnes de graines (route : 545 000 tonnes : VAN CHI-BONNARDEL, 1978), dix ans après, en 1974, le chemin de fer était quasiment réduit à néant puisque la route se chargeait de 800 000 tonnes. Dans le transport de voyageurs, la concurrence routière a été fatale : entre 1971 et 1974, le chemin de fer a perdu près d'un million de passagers ; jusqu'en 1981, plus de deux millions. Différents éléments expliquent cette baisse du transport ferroviaire tant pour les marchandises que pour les voyageurs. Sur ses tracés est et nord, la voie ferrée était longée par des routes nouvellement construites au début des années 1960 et qui favorisaient le détournement de marchés habituellement dédiés au « fer »⁴⁵. Par ailleurs, lorsque l'État sénégalais a hérité du réseau ferré, le matériel était vétuste, le personnel pléthorique, mal formé, le trafic amputé de la partie malienne (sauf pour le

⁴⁵ Selon Papa SAKHO (2011), dès 1957, le trafic atteignait entre 125 et 130 camions par jour pendant la traite sur le tronçon routier Kaffrine-Kaolack.

trafic international). Surtout, les tarifs pratiqués par la Régie des chemins de fer, imposés par les pouvoirs publics pour être compétitifs face à la concurrence, étaient trop bas pour couvrir les coûts du transport. En vingt ans (entre 1977 et 1996), les voies ferrées du bassin arachidier, hormis celle se dirigeant vers le Mali, ont vu le trafic diminuer drastiquement avant de s'interrompre définitivement (LESOURD et NINOT, 2006).

Le règne de la route

L'ère de la route a dû son avènement aux choix des gouvernements sénégalais de privilégier un mode de transport plus efficace pour évacuer les arachides et transporter les produits manufacturés dans l'intérieur du pays. La figure 8 (« Les infrastructures de transport au Sénégal », cf. hors-texte) est explicite à ce sujet : les principales pistes existant dans les années 1950 ont été transformées en routes, indiquant par là la primauté de ce mode sur les autres.

Dès 1960, une politique de construction de nouvelles infrastructures routières, notamment dans le bassin arachidier, a été lancée et s'est traduite par le bitumage des pistes de Diourbel et Saint-Louis (VAN CHI-BONNARDEL, 1978). Alors que le chemin de fer perdait toute attractivité, de 1961 à 1985, six Plans ont permis au Sénégal de construire l'essentiel de son réseau routier actuel, avec l'aide de financements extérieurs (Fonds européen de Développement ; Banque mondiale ; Banque africaine de développement). En 2011, quelque 3 044 km de routes nationales et 1 886 km de routes régionales et départementales sont revêtus, plus de 9 600 km de routes et de pistes non revêtues sont tracés, maillant avec densité le pays, notamment le centre-ouest. La figure 9 souligne l'accélération des ouvertures de routes et pistes dans les années 1970, puis au cours des années 2000, même si, entre les deux périodes, le rythme des constructions s'est ralenti en raison des réductions de crédits⁴⁶. Ces

⁴⁶ Entre 1985-1986 et 1989-1990, les investissements ont été divisés par trois et ramenés au dixième de ce qu'ils étaient dans la période 1977-1981. La construction de voies bitumées n'a plus connu la même progression qu'avant l'ajustement : alors que, durant le Plan 1977-1981, celle-ci était de près de 800 km, elle est retombée à 219 km entre 1992 et 1996, descendant jusqu'à 101 km par an sur la période 2003-2007. Ce n'est que depuis 2008 que les projets ont

lieux de transport que sont les routes, avec leur vie particulière, leurs rites, leurs codes et leurs pratiques, ont envahi le paysage sénégalais et remis le chemin de fer à une autre époque.

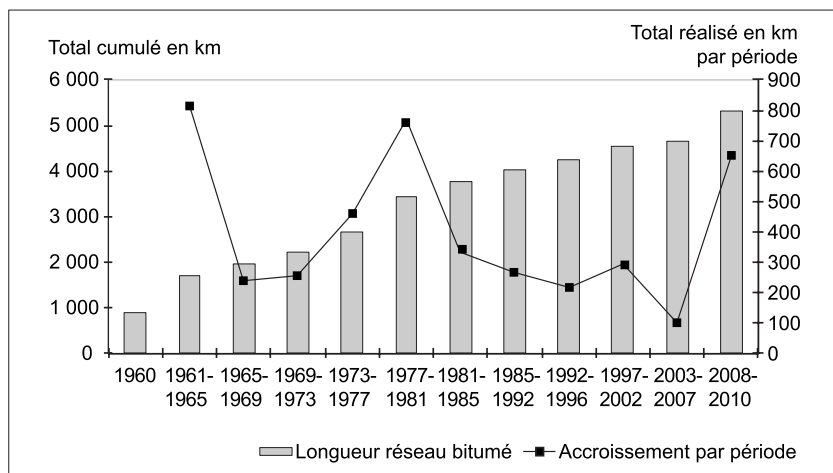


Figure 9.

Évolution globale du réseau bitumé au Sénégal entre 1960 et 2010.

Sources : Ministère de l'Équipement et des Transports (1994) ; Ministère de l'Équipement et des Transports (1998) ; Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres, des Télécommunications et des TIC (2007) ; Ministère de l'Économie et des Finances (2010).

Dans le transport de voyageurs, l'apport des capitaux français a permis de transformer le statut juridique de la Régie des transports du Sénégal (RTS), créée en 1962. L'établissement public a été dissous en 1971 au profit d'une société d'économie mixte, la Société des transports en commun du Cap-Vert (Sotrac), placée sous le contrôle de l'État (46 % des actions) et gérée par deux compagnies concessionnaires associées, Renault-Saviem et la Manutention africaine (ROCHETEAU, 1982 : 258). Le transport public, ainsi relancé, a disposé de tous les pouvoirs pour repousser les transporteurs privés sur certains axes de banlieue. Le système d'acheminement a privilégié les catégories sociales qui soutenaient le régime en place, les fonctionnaires notamment, et les quartiers qui leur étaient dédiés, à savoir les cités pavillonnaires de Grand-Dakar et du centre de la presqu'île.

été relancés, notamment dans les régions de Dakar et Fatick, entre Linguère et Matam ou entre Kédougou et la frontière malienne.

« Le Sénégal et ses voisins »⁴⁷ : l'enjeu du corridor Dakar-Bamako

Dès son accession au pouvoir, le président Abdoulaye Wade a souhaité renforcer la prééminence du port de Dakar dans le transport maritime ouest-africain. Son objectif : faire de Dakar la porte d'entrée de l'Afrique, la plaque tournante des flux maritimes mondialisés et le passage obligé de tous les armements mondiaux actifs sur la côte ouest-africaine.

Le port de Dakar soumis à la concurrence ouest-africaine

La modernisation du port de Dakar a été conduite par un directeur général issu du monde portuaire, proche du président Wade et qui, succédant à des dirigeants étrangers au transport maritime, a impulsé un développement sans précédent. L'accélération de la croissance des importations a engendré une augmentation des trafics entrant au port : de 4 millions de tonnes en 1997 à plus de 9 millions en 2012, sur un total de près de 12 millions de tonnes (Port autonome de Dakar, 2013). La croissance de la population de l'agglomération de Dakar, l'extension spatiale du bâti vers l'est de la presqu'île, la concentration de l'activité économique dans la capitale et ses banlieues, expliquent en grande partie le développement du trafic dans le port de Dakar. Le transport routier de marchandises est désormais une activité centrée sur la capitale, obligeant les transporteurs à réfléchir autant à l'échelle de l'agglomération qu'à celle du pays (pour les livraisons d'hydrocarbures par exemple ou la distribution de conteneurs, etc.). Une partie des importations est alimentée par les migrants sénégalais implantés partout dans le monde, qui envoient aux familles, installées dans les régions d'origine et à Dakar, matériels de transport (voitures ou camions) et biens d'équipement (réfrigérateurs ou ordinateurs neufs et d'occasion, etc.).

L'enjeu principal pour le Port autonome de Dakar (PAD) reste de consolider son rôle dans la desserte du Mali. La crise ivoirienne

| ⁴⁷ Pour reprendre le titre de l'ouvrage dirigé par Momar Coumba Diop (1994).

des années 2000⁴⁸ a accentué le processus de mise en concurrence des ports ouest-africains et ainsi favorisé l'apparition de ceux du Ghana ou du Togo dans le trafic extérieur malien (ISEMAR, 2008). Le corridor sénégalais a également renforcé son emprise sur le transit malien, faisant de Dakar le premier port de desserte du Mali (fig. 10). Entre 1997 et 2012, le transit malien par Dakar est ainsi passé de 310 000 à 1 724 600 tonnes (Ministère de l'Économie et des Finances, 2010 ; Port autonome de Dakar, 2013).

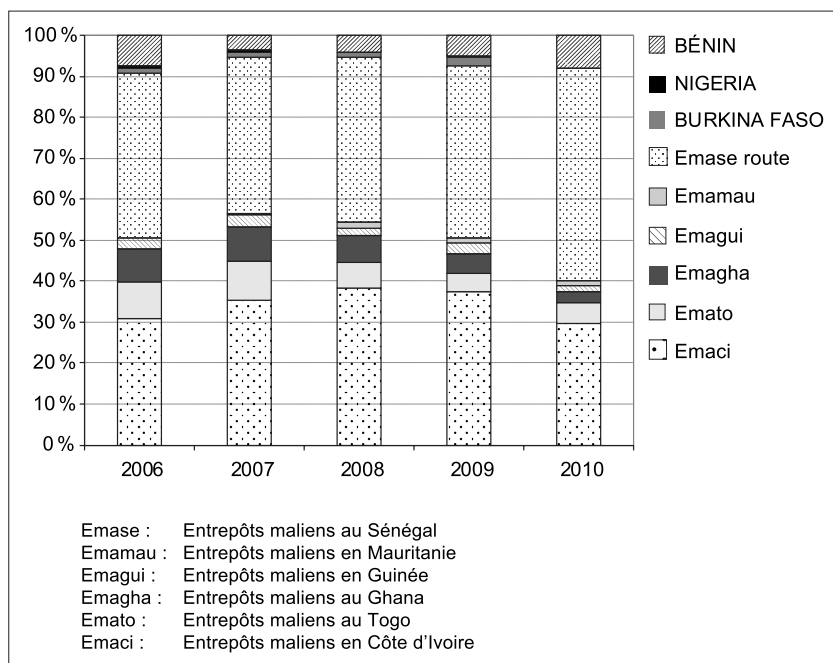


Figure 10. Répartition du trafic routier malien sur les différents corridors entre 2006 et 2010.

Sources : République du Mali et Union européenne (2012).

Cependant, la concurrence est rude pour le port de Dakar. Abidjan et Téma (Ghana), loin devant Dakar, conservent ainsi les

⁴⁸ En 2002, la Côte d'Ivoire a été scindée en deux, sa partie nord étant occupée par des belligérants considérés comme rebelles par le pouvoir d'Abidjan. L'activité économique a été ralentie, et les transports ferroviaire et routier entre le nord et le sud ont été interrompus. Le transit international en direction ou en provenance du port d'Abidjan a lui aussi été en partie suspendu, du moins jusqu'en 2003, ce qui a obligé les armateurs à s'orienter vers d'autres ports ouest-africains.

premières places, notamment pour le trafic de conteneurs (ISEMAR et SEFACIL, 2012). Plusieurs raisons expliquent cette situation. D'une part, si les conditions nautiques et la situation du port de Dakar sur la partie est de la presqu'île du Cap-Vert constituent des atouts remarquables et incontestables, sa situation au cœur du tissu urbain limite ses possibilités d'extension et freine sa capacité à rivaliser avec ses concurrents les plus sérieux. D'autre part, la route reliant Dakar à Bamako est dégradée, ce qui allonge les délais d'acheminement vers la capitale malienne et contraint les opérateurs maliens à opter pour la diversification des solutions logistiques et à ne pas privilégier la voie sénégalaise (LOMBARD *et al.*, 2013).

Un corridor devenu routier

Dans l'espace international Sénégal-Mali, les échanges ont d'abord été portés par l'infrastructure fluviale, qui a, dès le XIX^e siècle, servi d'axe de pénétration pour la conquête coloniale vers le Soudan français et fait vivre l'ensemble des localités fortifiées, de Dagana à Kayes. Cependant, l'âge d'or a été de courte durée. À partir de 1923, avec la liaison ferroviaire Thiès-Kayes, la voie d'eau a vu son trafic diminuer et « [...] entrer à partir de ce moment dans une période de sommeil qui dure encore de nos jours [...] » (KEITA-NDIAYE, 1971 : 69). Au cours du XX^e siècle, l'opérateur ferroviaire, dont le réseau couvrait mieux l'ensemble du bassin arachidier, était plus à même de répondre aux nouveaux enjeux de la colonie. Le déplacement de l'activité économique de la vallée du fleuve Sénégal vers le centre du Sénégal, puis l'Indépendance du Mali, en 1960, ont conforté le rôle primordial de la voie ferrée dans les relations ouest-est. En 1923, entre Thiès et Kayes, le trafic était de 447 500 passagers (fonctionnaires, militaires et commerçants) et de 133 000 tonnes ; en 1966, le trafic de marchandises était d'environ 150 000 tonnes.

Dans les trente dernières années du XX^e siècle, le trafic ferroviaire international a nettement progressé (jusqu'à 431 000 tonnes en 1998). Cependant, les difficultés de l'exploitation, couplées à la vétusté de la voie, ont occasionné accidents et déraillements, qui ont provoqué la dégradation rapide de l'activité. En 2000, les trafics ont été ramenés à 345 700 tonnes (Ministère de l'Équipement et des Transports, 2002). Avec la privatisation de l'exploitation

en 2003 et sa reprise par un consortium international à capitaux canadiens et français, les flux internationaux de marchandises ont paru repartir, de l'ordre de 9 % en 2004, une progression en partie due à la hausse des trafics dans le sens Sénégal-Mali (Ministère de l'Économie et des Finances, 2004). Cependant, en dépit du rachat en 2007 de la société exploitante, Transrail, par un group belge d'origine sud-africaine, Vecturis, le trafic est passé sous la barre des 300 000 tonnes en 2011 (Ministère de l'Économie et des Finances, 2013). Pour les passagers, la chute du trafic ferroviaire international dure depuis plusieurs décennies : en 1998, le train transportait 41 900 voyageurs entre le Sénégal et le Mali. En 2000, ils n'étaient plus que 30 800. Sur la période 1995-2007, la baisse a été de 42 %, l'offre se limitant aujourd'hui, avec le désengagement de l'opérateur privé, à un train international dans chaque sens par semaine⁴⁹.

Les difficultés du transport ferroviaire entre Dakar et Bamako ont renforcé la nécessité d'un axe routier de qualité. Depuis 2008, l'achèvement du bitumage des différents tronçons permet aux opérateurs sénégalais et maliens de faire circuler plus facilement leurs marchandises⁵⁰. Le trafic international a profité de l'amélioration de l'état de l'infrastructure⁵¹. Les observations effectuées au poste de douane de la frontière sénégal-malienne ou sur le pont de Kayes (photo 2 hors-texte) confirment la tendance. En 2001, pas moins 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), passaient chaque jour la frontière dans le sens Sénégal-Mali. En 2006, selon la presse malienne, plus d'une centaine de camions, venant de l'ensemble du Mali et des pays voisins (Burkina Faso et Niger notamment), traversaient

⁴⁹ La diminution du trafic marchandises engendre pour la société Transrail de réelles difficultés financières : cf. « Transrail. Le plan de sauvetage vaut 177 milliards », *Wal Fadji*, 16 mai 2012 (<http://fr.allafrica.com/stories/201205161173.html>).

⁵⁰ « Inauguration de la route Didiéni-Diéma : un boulevard sur Dakar et Nouakchott », *L'Essor*, 21-27 juillet 2008.

⁵¹ Amadou Fadel KANE, dans sa thèse d'État, rappelle qu'en Afrique de l'Ouest « [...] ce sont les transport routiers qui assurent l'essentiel des échanges transfrontaliers » (KANE, 2010 : 4071).

quotidiennement Kayes en direction du Sénégal⁵² ; en 2009, selon la Primature du Mali⁵³, ils étaient plus de 200. Il en va de même pour les voyageurs. Entre la capitale malienne et Dakar, le trafic routier de voyageurs est en progression constante : 17 000 voyageurs en 2005 contre 7 000 en 2002. En 2009, pas moins de dix autocars d'une cinquantaine de places quittaient chaque jour Bamako pour Kayes ; certains continuaient sur Dakar. Dans l'autre sens, plusieurs véhicules partaient, chaque nuit, de la capitale sénégalaise pour le Mali.

Le Sénégal au bout de l'Afrique

Si le développement des échanges internationaux entre le Sénégal et le Mali tient en partie à la crise ivoirienne des années 2000, cette croissance s'inscrit aussi dans un contexte favorable d'amélioration des liaisons routières entre capitales africaines (Cedeao, 2005). Le soutien aux corridors reliant les ports aux capitales des pays enclavés (HARTMANN, 2010) est d'autant plus appuyé que l'on constate une baisse significative des coûts du transport sur les axes lourds de circulation (TERAVANINTHORN et RABALLAND, 2009). Les bailleurs de fonds, rencontrant les intérêts des pays enclavés et des principaux opérateurs, qu'ils soient nationaux ou internationaux, poussent au renforcement des corridors, avec l'idée d'améliorer la fluidité de la circulation sur les grands axes et de réduire au maximum les freins existants, notamment les pratiques dites « anormales » (www.borderlesswa.com)⁵⁴. La surveillance des corridors ouest-africains devient le support principal de développement des systèmes de transport en Afrique (West Africa Trade Hub, 2012) et un des axes stratégiques des politiques en la matière, menées par les organisations continentales comme le Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (Nepad, cf. encadré 3).

⁵² « Kayes amorce son décollage : le soleil se lève à l'ouest », *L'Essor*, 20 septembre 2006.

⁵³ www.primature.gov.ml/index.php?option=com_content&task=view&id=2209&Itemid=1.

⁵⁴ Les poste de contrôle (douaniers, policiers, etc.), tout au long des axes routiers internationaux, ont été identifiés comme des facteurs de surcoûts (taxes illicites, pots-de-vin) et de retards importants. Ils font l'objet d'un suivi par un collectif regroupant des intérêts publics et privés, dénommé « *Borderless* » ou « sans frontière », qui vise à améliorer les conditions du commerce et du transport en Afrique de l'Ouest.

ENCADRÉ 3.

Le Nepad ou la quête de la fluidité dans les transports

L'objectif du programme de transport du Nepad est de combler les insuffisances dans les systèmes d'infrastructure et des services de transport en Afrique en :

- Réduisant le coût de transport et en améliorant la qualité du service ;
- accroissant les investissements publics et privés dans les infrastructures de transports ;
- améliorant l'entretien des infrastructures ;
- supprimant les barrières formelles et informelles (physiques et non physiques) entravant le mouvement des personnes, des biens et services ;
- appuyant la coopération et l'intégration régionale des marchés des services de transport ;
- améliorant la sécurité de tous les modes de transport (aérien, terrestre, ferroviaire, maritime et pipeline).

Source : LOMBARD *et al.* (2014).

Le corridor Dakar-Bamako est l'objet de maintes attentions (USAID, 2010). La carte du réseau routier ouest-africain en 1968 et 2009 souligne l'importance du territoire sénégalais dans les connexions ouest-est en Afrique de l'Ouest. Celles-ci vont se renforcer avec la construction d'un second axe routier entre Dakar et Bamako, *via* Kédougou, Kéniéba et Kita (fig. 11, « Le réseau routier revêtu d'Afrique de l'Ouest en 1968 et 2009 », cf. hors-texte). Allant dans le même sens, les projets routiers soutenus par la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (Cedeao) améliorent les liaisons entre capitales côtières et sahéliennes, ce dont profiteront indéniablement le Sénégal et Dakar (fig. 12, « Les axes routiers internationaux en devenir en Afrique de l'Ouest, 2005 », cf. hors-texte).

Néanmoins, le réseau sénégalais pâtit de la localisation excentrée du pays en Afrique de l'Ouest. Si le Sénégal est apparu comme un phare pour toute l'Afrique occidentale française et constitue

encore une destination prisée par les Africains⁵⁵, il n'en demeure pas moins que le pays se trouve en « bout de réseau », à l'extrémité de l'axe arrivant du Mali et donc du centre de l'Afrique de l'Ouest. Les politiques de renforcement des infrastructures nationales vers Dakar, les mésententes avec la Gambie, le Mali ou la Mauritanie ont accentué le centrage du Sénégal sur lui-même et contribué à l'éloigner de ses voisins, au point que les connexions terrestres internationales demeurent difficiles : l'axe Tambacounda-frontière malienne n'a été bitumé qu'en 1999 ; il n'y a pas de pont pour se rendre en Gambie ou en Mauritanie ; les itinéraires vers la Guinée ou la Guinée-Bissau sont rares et en mauvais état. L'échelle du territoire national fait alors apparaître un pays, y compris la région sud, pourtant rétive au pouvoir central (MARUT, 2002), tourné vers sa capitale. Dans le même temps, l'échelle continentale relègue le Sénégal dans une position périphérique, défavorable à une meilleure insertion dans les échanges ouest-africains que le Mali et le Burkina Faso, enclavés, semblent mieux maîtriser⁵⁶.

Sur l'échiquier africain, l'économie sénégalaise arrivera-t-elle à transformer en atout l'avantage que représentent le port de Dakar et sa localisation sur les routes maritimes internationales, et à attirer les opérateurs ouest-africains du transport, face à la concurrence des autres ports comme Abidjan, Téma, Lomé, bientôt Nouakchott ou Conakry ?

Autres modes, autres connexions

La position du Sénégal, à l'extrême ouest du continent, revêt un indéniable avantage pour ce qui concerne les liaisons aériennes. Dakar se retrouve au cœur des échanges intercontinentaux et transatlantiques. L'implication du Sénégal et des Sénégalais dans les réseaux internationaux de tous types a également débouché sur le développement sans précédent des technologies de la

⁵⁵ Un voyageur tchadien rencontré dans un autocar de la ligne Dakar-Bamako, en novembre 2009, disait à ce propos : « Chaque Africain rêve de voir Dakar ».

⁵⁶ Cf. par exemple les travaux d'Olivier DAVID (1999) sur les oignons du Sahel exportés vers la capitale économique ivoirienne (à plus de 1 500 km) ou ceux d'Audrey FROMAGEOT (2005) sur le maraîchage des savanes du sud du Burkina Faso, dont la production est également destinée à Abidjan (à plus de 700 km).

communication et ainsi contribué à étendre le territoire national au-delà de ses limites habituellement admises.

Le Sénégal en première ligne dans l'espace aérien africain

Pour connecter le Sénégal aux pays voisins, la voie aérienne est devenue le mode privilégié. À l'époque du « tout État », un montage associant capitaux publics et privés avait permis la mise sur pied d'une Société nationale de transport aérien (Sonatra), qui exploitait avec Air Sénégal les lignes intérieures vers l'est (région du fleuve Sénégal), le sud-est (Sénégal oriental) ou le sud (Casamance). En 2001, Air Sénégal International, dont le capital était dominé à majorité par la compagnie marocaine Royal Air Maroc, a pris la succession d'Air Sénégal et donné au transport aérien sénégalais une nouvelle ampleur, en particulier par l'offre internationale proposée. Jusqu'à sa cessation d'activité en 2007, cette compagnie a fonctionné comme un outil de mise en relations des lieux d'implantation des émigrés sénégalais en Afrique et en Europe. Elle opérait à partir de Dakar, en desservant Bamako, Abidjan, Nouakchott, ainsi que quelques villes européennes où les Sénégalais sont bien implantés, comme Marseille ou Milan. En 2009, un conflit avec le partenaire marocain a eu raison de la compagnie. Le premier vol de Senegal Airlines, la nouvelle compagnie lancée par Karim Wade, le fils de l'ancien président de la République, a eu lieu en janvier 2011. Senegal Airlines – qui a repris en partie le réseau d'Air Sénégal International, tout en étant plus nationale – n'a pas eu le succès attendu, pour des raisons à la fois politiques, économiques (défaut d'investissements) et stratégiques (concurrence dans le transport aérien insuffisamment appréhendée). Au printemps 2012, un rapport très critique sur la situation de Senegal Airlines était remis aux autorités sénégalaises, au moment où l'on annonçait une perte de 18 milliards de francs CFA pour le premier exercice⁵⁷.

La cessation d'activité d'Air Sénégal International et les difficultés de Senegal Airlines ne se sont pas traduites pour autant par la diminution des trafics internationaux enregistrés à Dakar.

⁵⁷ Soit 27 millions d'euros : cf. www.air-journal.fr/2012-04-01-senegal-airlines-une-perte-estimee-a-plus-de-27-millions-deuros-546902.html.

Ceux-ci sont à la hauteur de la compétition dont la plateforme aéroportuaire est l'enjeu. Le trafic de passagers est le troisième d'Afrique de l'Ouest (après Lagos et Abuja) et a progressé de plus de 700 000 voyageurs entre 2000 et 2011, passant de 1,17 à 1,9 million d'individus (Ministère de l'Économie et des Finances, 2013). Sur la même période, le transit qui symbolise l'attractivité de l'aéroport pour les compagnies étrangères a été multiplié par six et demi, passant de 34 000 à 223 000 passagers.

La croissance des trafics s'explique par la situation géographique de Dakar sur les routes aériennes. Durant 40 ans et jusqu'en 2001, une partie des dessertes internationales africaines, en particulier interafricaines, a été assurée par Air Afrique, la compagnie panafricaine dans laquelle l'État sénégalais avait des parts. Et Dakar était, avec Abidjan, l'une des places fortes du réseau Air Afrique. Aujourd'hui, entre l'Afrique et l'Europe, les liaisons sont dominées par les groupes européens (Air France, Brussels Airlines, Corsair, Iberia, Tap, etc.). Entre les pays ouest-africains, ce sont les sociétés nationales africaines ayant succédé à Air Afrique (Air Burkina, Air Ivoire, etc.) qui l'emportent et multiplient les dessertes (souvent sur le modèle de celles d'Air Afrique). L'aéroport de Dakar est surtout de plus en plus approché par les compagnies d'Afrique du Nord ou du Moyen-Orient (Ram, Tunisair, Afriqyah Airways, Saudia, Emirates), qui font de la plateforme aéroportuaire sénégalaise un point de rassemblement de passagers à destination de leur *Hub* principal (Casablanca, Tunis, Tripoli, Djeddah ou Dubaï). Leur but est de capter la clientèle intéressée par les offres en direction de La Mecque, du Golfe persique ou d'Asie orientale. Sur l'Asie ou sur l'Amérique, ces compagnies ont des concurrents redoutables : Ethiopian Airlines, Kenya Airways, South African Airways, Turkish Airlines, qui ont choisi la capitale sénégalaise comme l'un de leurs points d'entrée et de sortie dans cette partie de l'Afrique pour développer une offre sur les États-Unis, le Brésil, l'Afrique de l'Est ou australe (avec des vols vers Dubaï, l'Inde ou la Chine dans un deuxième temps).

La présence du Sénégal dans l'armement maritime continental ou intercontinental est, en revanche, discrète. Dès le lendemain de l'Indépendance, le Sénégal a été à la merci des armateurs mondiaux, notamment français. Si l'État sénégalais a investi dans le

transport maritime par le biais de sociétés nationales (Senam puis Cosenam), il l'a fait en partenariat avec des sociétés d'origine étrangère. La Société commerciale d'affrètements et de combustibles (Scac), leader en armement maritime, reprise ultérieurement par Delmas puis par Bolloré, a ainsi été incluse dans le montage de Dakar-Marine, une société de chantiers et réparations navals créée pour valoriser le port de Dakar. À partir de 2000, le Sénégal s'est impliqué dans plusieurs sociétés panafricaines, plus à même de répondre aux défis régionaux. Il a d'abord été partie prenante dans une nouvelle société de cabotage opérant le long des côtes africaines, la Société africaine des transports et opérations maritimes (Satomar)⁵⁸, portée par les Conseils nationaux des chargeurs, les ports, les chambres de commerce des huit pays de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA). Celle-ci a cependant rapidement cessé ses activités. En 2002, une autre société, Écomarine international, a été créée avec le soutien de la Cedeao. Avec un siège basé à Lomé, elle devait, elle aussi, rayonner sur les côtes ouest-africaines. Aujourd'hui, elle semble néanmoins stagner et ne pas offrir les services escomptés.

La connexion par les télécommunications : différenciations spatiales, réseaux sociaux

Dès l'Indépendance, l'utilisation des Technologies de l'information et de la communication (TIC) au Sénégal a été voulue dans le cadre national. En 1985, un projet de société publique, la Société nationale des télécommunications (Sonatel), a vu le jour avec le regroupement de l'Office des postes et des télécommunications et de TéléSénégal. C'est à partir des années 1990 et de la privatisation de la société que le développement des télécommunications a véritablement pris son envol. Chaque Sénégalais ou presque peut s'affranchir des distances et communiquer avec un parent, un entrepreneur, un employé, où qu'il soit et à n'importe quel moment, selon un processus « [...] d'instantanéité des relations dans des espaces sans distance [...] » (OFFNER et PUMAIN, 1996 : 112). La télécommunication a également favorisé l'ouverture d'espaces auparavant isolés et l'insertion massive des populations dans les réseaux de relations.

| ⁵⁸ « Les chargeurs ouest-africains en ligne », *Le Soleil*, 27 novembre 2000.

La croissance des télécommunications

Au Sénégal, le téléphone filaire n'a longtemps été disponible que dans les sous-préfectures et préfectures ou les bureaux de poste. Il y avait aussi les lignes reliant les gares du réseau ferroviaire. Puis, au cours des années 1990, le développement sans précédent du téléphone a accéléré la mise en communication des populations. Entre 1988 et 1997, le nombre de lignes particulières de téléphones fixes a plus que doublé à Dakar quand, dans les régions de l'intérieur, il a été multiplié par trois ou quatre. La hausse a été conséquente jusqu'en 2001 (près du double par rapport à 1998), puis a ralenti en raison de la concurrence généralisée du téléphone portable⁵⁹. Dans le même temps, un boom des cabines téléphoniques de rue s'est produit. Selon Annie CHÉNEAU-LOQUAY (1998), en 1997, il y avait 5 800 « télécentres ». La progression a semblé fulgurante puisqu'en 2001 on en comptait plus de 15 000, dont près de la moitié dans l'intérieur du pays. Cette croissance est due, en particulier, à l'investissement massif des émigrés dans la téléphonie de rue (DAFFÉ et DANSOKHO, 2002). Un investissement qui répondait à deux objectifs : mieux communiquer avec les familles et créer des activités génératrices de revenus⁶⁰.

Le téléphone mobile a, par la suite, révolutionné la télécommunication au Sénégal. Selon Michel LESOURD (2003), le nombre d'abonnés a été multiplié par 80 entre 1997 et 2002, pour atteindre 550 000 abonnés (un Sénégalais sur vingt), et par 4 entre 2003 et 2006 (plus de 2 millions d'abonnés, selon la Sonatel). En juin 2010, plus de 7,5 millions de Sénégalais étaient abonnés au mobile (Union internationale des télécommunications, 2010) ; en octobre 2012, selon l'Autorité de régulation des télécommunications et des postes (ARTP), ils étaient plus de 10,5 millions⁶¹.

Politiques publiques ou intérêt privés ?

L'utilisation du téléphone portable est sous-tendue par l'existence de politiques publiques qui orientent les stratégies privées. La

⁵⁹ La progression des lignes fixes est faible puisqu'en 2010, leur nombre atteignait 280 000 pour tout le pays (UIT, 2010).

⁶⁰ « Bakel, le paradis des télécentres », *Wal Fadjri*, 7 mai 2001.

⁶¹ Compte tenu de l'importance de la population de moins de quinze ans, ce chiffre signifie que nombre de Sénégalais disposent d'au moins deux portables.

Sonatel a eu le monopole de l'équipement du territoire national en infrastructures de base, celui des abonnements au téléphone fixe, au fax, ainsi que celui des communications pendant des décennies. Depuis sa privatisation en 1997, rien ne semble avoir changé. Selon une étude de l'ONG Panos, « [...] le Sénégal a vécu quasiment le régime de monopole privé pour un produit aussi essentiel que celui des télécommunications » (THIAM, 2004 : 5). Cependant, si dans un premier temps, à la fin des années 1990, le lancement des mobiles puis d'Internet a consolidé l'offre Sonatel, dans un second temps, à partir de 1999, l'arrivée de la concurrence a permis de diminuer les coûts d'accès à cette technique, à la fois sur les appareils, sur les abonnements et sur les communications (CHÉNEAU-LOQUAY, 2001). Actuellement, trois opérateurs de téléphonie mobile se partagent le marché : Orange Sénégal, filiale de la Sonatel elle-même possédée majoritairement par Orange (anciennement France Telecom) ; Sentel GSM, mis en place par le groupe luxembourgeois Millicom International Cellular ; Expresso Sénégal, propriété du groupe soudanais Sudatel. La compétition pour les marchés de téléphonie mobile, au Sénégal comme dans les pays voisins où la Sonatel est présente, souligne combien l'espace des échanges et des relations s'est internationalisé.

Cette structuration du marché se traduit-elle par une couverture maximale du territoire et une amélioration constante du service aux usagers ? De nombreuses zones rurales restent mal équipées en téléphone fixe. En 2005, selon une étude de la Sonatel, seuls 1 700 villages (sur les 14 000 que compte le pays) étaient raccordés au téléphone fixe, notamment les chefs-lieux de communauté rurale privilégiés. En revanche, les communications par cellulaire semblent couvrir une bonne partie du territoire sénégalais (M. GUEYE, 2004).

La faiblesse des équipements en milieu rural, la pauvreté des populations, dénoncée par Abdoulaye DIAGNE et Gaye DAFFÉ (2002), limitent le développement des TIC dans certaines régions ou parties de région au Sénégal (centre-est, est, sud-est), notamment hors des villes et villages situés sur les axes principaux. Dans un monde de réseaux et de nouvelles technologies, « [...] la croissance régulière des technologies de l'information et de la communication, s'accompagnant du développement de la mobilité virtuelle, peut renforcer les modalités d'exclusion existantes

ou en créer de nouvelles » (GRAY *et al.*, 2008 : 117) (trad. J. Lombard). Cela est valable pour le Sénégal où, « [...] à l'écart de tous les réseaux d'infrastructures, notamment d'électricité et de téléphone, loin des marchés ruraux et des petits centres d'échange et de communication, sans ville polarisatrice, trop d'espaces attendront encore longtemps leur intégration socio-spatiale, du mauvais côté de la fracture numérique » (LESOURD, 2003 : 445).

Appropriation individuelle et collective des TIC

Dans ce contexte, il convient de considérer les nouvelles technologies de l'information et de la communication comme un outil de la mondialisation de la société sénégalaise. Les utilisateurs sont les premiers acteurs de l'appropriation des TIC : entreprises industrielles, groupements de producteurs, commerçants, transporteurs, associations et ONG. Les individus surtout, les migrants internationaux et leurs familles comme le rappelle Sérigne Mansour TALL (2002), sont parmi les acteurs les plus influents du processus généralisé de mise en connexion du Sénégal. Là où les équipements de réception existent et où les populations disposent de revenus pour payer les nouvelles technologies de la communication, notamment dans les zones de migrations comme les régions de Louga ou de Tambacounda, mais aussi en ville, à Dakar, Pikine, à Thiès, Mbour, Saint-Louis, Touba surtout, le téléphone mobile, mais aussi le fax, rendent possible le développement du commerce, facilité par « [...] une internationalisation des finances du commerce » (TALL, 2002 : 253).

Les commerçants, les transporteurs, les chauffeurs, les intermédiaires, ces professions de « l'interface » dont parlent Marie-Françoise DURAND *et al.* (1992), ont été parmi les premiers à utiliser cette nouvelle technique, en vertu d'une capacité à se saisir en tous lieux des techniques de communication à leur disposition, quelles qu'elles soient⁶². Notre enquête de 2002, réalisée auprès de 142 transporteurs de marchandises de huit régions du Sénégal, indiquait que tous recourent au téléphone fixe pour leurs affaires et que, parmi eux, au moins 85 % utilisent le téléphone portable, signe d'une adhésion massive à cette technique de communication.

⁶² Cf. SYLLA (2008) à propos des nouvelles pratiques de communications dans le milieu rural sénégalais.

De même au Mali, les grands commerçants sont consommateurs de moyens de communication pour s'informer sur les cours des produits, les quantités, les livraisons, le transport (LANCRY, 2004 ; DULAU et CHÉNEAU-LOQUAY, 2004).

Les TIC participent de la construction d'un espace multipolaire. Dans le cas du Sénégal, un village de la région de Louga, le marché Sandaga de Dakar, des villes d'Italie ou des États-Unis, etc., sont liés l'un à l'autre. Pour le transporteur, il en va de même : relié par les TIC à ses fournisseurs de Dakar, il dépend par ailleurs d'une casse automobile d'Italie ou d'un entrepôt de véhicules d'occasion à Bruxelles, où il achètera de nouveaux camions ou cars grâce à des financements privés provenant des États-Unis. Les TIC lui permettent de consolider un territoire d'entreprise en expansion. Matériellement, celui-ci se traduit par des trajets de véhicules limités à l'intérieur du Sénégal mais, mentalement, il s'inscrit dans un espace ouest-africain, si ce n'est mondial, car né de cet espace ouest-africain ou mondial.

Dans certains territoires, là où se trouvent des organisations sociales puissantes, les TIC constituent un élément fondamental de questionnement des pouvoirs centraux. L'exemple de l'élection présidentielle de mars 2000 – gagnée par le président Wade au cours d'une soirée rythmée par les appels de journalistes disséminés dans tout le pays et annonçant sur les ondes, de leur téléphone portable, les résultats de chaque bureau de vote⁶³ – rappelle la portée libératoire des TIC dans un système politique corseté. Le cellulaire est devenu un des outils du transnationalisme, en favorisant l'effacement des frontières et en établissant, pour les individus, un mode de fonctionnement à cheval sur plusieurs pôles, ici et là-bas, en simultané. La confrérie mouride, comme le rappellent Jean COPANS (2000) ou Cheikh GUEYE (2002a), a su utiliser ces outils modernes car elle fonctionne avec l'aisance et dans l'espace que ces derniers lui procurent : le monde. Il ne s'agit pas pour elle de remettre en cause l'État central, mais ses adeptes contribuent à modifier la perception qu'ils en ont et s'ouvrent quotidiennement des plages de négociation sur la façon d'organiser leur vie comme ils l'entendent. L'infinie capacité des individus à s'approprier ces technologies ne doit pas être vue comme l'émergence d'un contre-pouvoir aux

| ⁶³ « L'alternance au bout du portable », *Wal Fadji*, 20 mars 2001.

pouvoirs institués qui se seraient « perdus dans le cybercosmos », si l'on se réfère à l'expression de Comi TOULABOR (2004). Désormais, le transporteur, le chauffeur, le commerçant, le migrant démarchent à distance plus facilement qu'auparavant, en inscrivant leur activité dans un espace relationnel qui transcende les limites connues habituelles. Alors qu'il peut être difficile de se déplacer par la route, le cyberspace accentue la densification des liens entre les lieux du « géo-espace », pour reprendre la comparaison entre espaces (LOMBARD et MAUNY, 1997). La question de la concordance entre pratiques sociales en réseau et intégration spatiale par la contiguïté géographique apparaît ici clairement posée.

Une histoire transnationale du matériel de transport

Le matériel de transport au Sénégal, lui aussi, alimente le questionnement sur le décalage entre réseaux marchands et territoire national. Depuis l'apparition des véhicules à moteur, le secteur est irrigué par des pratiques extérieures au contexte local mais pourtant totalement africaines, voire nationales, dans leur développement, leur évolution et leur transformation. La présence des Français ou des Libano-Syriens⁶⁴, auxquels du matériel de transport a été racheté dans les années 1960, a participé à l'internationalisation du secteur. De même, les sociétés étrangères qui ont investi dans le transport ont contribué de longue date à diversifier le matériel. Les migrants africains présents sur le sol sénégalais alimentent aussi les processus de mélanges d'influences locales et extérieures.

Un parc automobile en croissance régulière

La progression numérique du parc de véhicules, qu'ils soient particuliers, de transport en commun ou appartenant aux administrations, illustre la domination du transport routier (fig. 13). Dans

⁶⁴ Ces descendants de migrants d'origine libanaise et syrienne, venus entre les deux guerres mondiales, se sont fondus dans la société locale, rurale puis urbaine. Cf. BOUMEDOUHA (1990). Par commodité, ils sont dénommés « Libanais ».

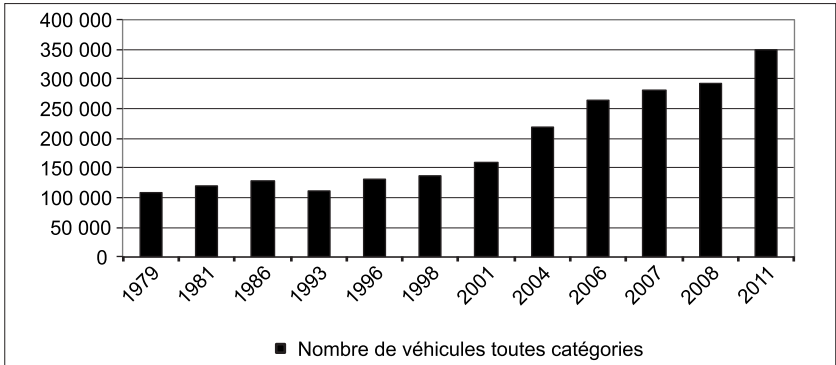


Figure 13.

Évolution du parc de véhicules routiers au Sénégal entre 1979 et 2011.

Sources : FRAUD (1999) ; HAZEMANN (1992) ; VAN CHI-BONNARDEL (1978) ; GODARD (communication personnelle) ; Ministère de l'Équipement (1981) ; Ministère de l'Équipement et des Transports (1994) ; Ministère de l'Équipement et des Transports (1998b) ; Ministère de l'Équipement et des Transports (2002) ; Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres, des Télécommunications et des Tics (2007) ; Plateforme sénégalaise des acteurs non étatiques (2009) ; Ministère de l'Économie et des Finances (2013).

certain pays, à l'Indépendance, le parc comptait tout au plus quelques centaines de véhicules. Au Sénégal (comme au Cameroun ou en Côte d'Ivoire) en revanche, il était déjà beaucoup plus étoffé, avec, en 1970, près de 50 000 véhicules. La demande était plus forte qu'ailleurs, en raison du statut de Dakar, ancienne capitale de l'Afrique occidentale française, qui a conféré aux fonctionnaires et aux cadres des industries la capacité et le désir de posséder un véhicule. Avec l'équipement du territoire national en routes, le parc a progressé dans les années 1970 et 1980. Mais, au milieu des années 1990, la demande s'est contractée, en raison de la baisse des revenus de la population qui a entraîné la stagnation du parc. La reprise de la croissance, à nouveau perceptible à la fin des années 1990, est due à l'amélioration des conditions de vie de certaines couches de la population, en particulier urbaines, et à l'adoption de mesures de libéralisation des importations de véhicules d'occasion.

En 2006, seulement 19 % du parc était âgé de moins de dix ans, contre 70 % ayant plus de quinze ans (Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres, des Télécommunications et des Tics, 2007). Si les cyclomoteurs sont les véhicules les plus récents (moins de cinq ans, 3,5 % du total), les voitures particulières sont âgées en moyenne de sept ans (68 % du parc), tandis que les

camionnettes, les camions, les remorques, les tracteurs et autocars approchent une moyenne de dix années (26,8 %). En général, les parcs de véhicules en Afrique de l'Ouest sont réputés âgés et usés et l'impact des importations sur la dégradation de la situation est considéré comme important.

Véhicules assemblés : tentative d'industrie automobile nationale

En 1963, l'État nouvellement indépendant a souhaité développer une industrie nationale de production de véhicules. Il a interdit les importations de camionnettes destinées à être reconverties en véhicules de transport de personnes en provenance d'Europe, afin de ne pas obérer le démarrage de l'usine de montage Berliet qui devait assembler plusieurs centaines de véhicules par an pour le marché national et les pays voisins et, à terme, fournir des véhicules complètement produits sur place.

D'autres industriels européens ont aussi œuvré dans la construction automobile, notamment les anciennes maisons de commerce coloniales qui ont trouvé là une occasion de diversifier leurs activités (BOST, 1997). En 1974, la Scoa a lancé une unité de véhicules taxis dits « Gaïndé » dans son implantation de la Société sénégalaise pour le développement automobile (Sosedra), qui deviendra Renault Sénégal. En 1975, la CFAO et Optorg ont ouvert une usine de montage de cycles, Industrie sénégalaise de cycles (Isency)⁶⁵. En 1976, la même CFAO a créé la Compagnie sénégalaise de construction automobile (Coseca) pour la fabrication de véhicules Ford (camionnettes, minicars). En 1980, Citroën, via les Carrosseries Marchand à Dakar, a démarré un site de montage de véhicules légers du type Méhari. Enfin, la même année, le groupe allemand Mercedes a investi dans une unité de montage de camionnettes et minicars, la Société étoile auto Sénégal (Seas).

La plupart des sociétés étrangères ont préféré n'ouvrir que des usines d'assemblage qui étaient approvisionnées en pièces détachées importées. « En raison de l'étroitesse du marché, les groupes industriels implantaient des "micro-usines", qui cumulaient d'emblée les inconvénients suivants : investissements disproportionnés

⁶⁵ À la même époque, au Mali (POCHET *et al.*, 1995) ou au Burkina Faso (CUSSET, 1995), des usines de fabrication de cycles ont été ouvertes.

au regard des marchés visés, rentabilité médiocre (faiblesse des cadences), qualité insuffisante des véhicules engageant l'image de marque des sociétés, nombreux surcoûts (conditionnement et acheminement des pièces détachées par voie maritime), faiblesse du taux d'intégration, c'est-à-dire du nombre de pièces fabriquées localement » (BOST, 1997 : 18).

Pour toutes ces unités, le marché sénégalais n'a pas été aussi porteur qu'espéré. Alors que l'État, par une convention signée en 1963, devait garantir à Berliet Sénégal 90 % de la demande, son usine n'en a couvert que 70 %. Ne bénéficiant pas du statut d'entreprise prioritaire, elle n'a pas pu véritablement développer sa production, tant pour le marché local que pour l'exportation. L'apport de l'aide bilatérale, sous la forme de dons en véhicules destinés notamment aux sociétés nationales, a aussi été extrêmement néfaste au développement des usines de montage (alors même qu'elles avaient besoin de ces marchés pour survivre). Conséquence, l'usine Berliet a observé une tendance de production variable selon les années et les commandes, elles-mêmes très fluctuantes. Dans la décennie 1965-1975 (fig. 14), la production a été globalement croissante et est passée de 200 véhicules en moyenne par an à près de 400 (renouvellement du parc de petits porteurs et de celui de minibus urbains ; photo 3 hors-texte). Mais, à partir de 1977, la production est retombée à moins de 300 (hormis le pic de 1984), puis, en 1986, à 200 véhicules.

Les coûts de production élevés ne garantissaient pas la viabilité à long terme des unités d'assemblage. François BOST parle d'un écart de 25 à 50 % en défaveur de la production locale, protégée mais peu compétitive. Si en 1974, selon un transporteur de la place, un camion de marchandises valait cinq millions de francs CFA et était racheté en deux campagnes de commercialisation d'arachides, si un taxi neuf de 1,5 million de francs CFA était payé et remboursé en quinze mois, à partir de 1980, il n'en a plus été de même. La dégradation des revenus et des conditions de vie des Sénégalais ne leur a plus permis d'acquérir des véhicules fabriqués sur place et affichant des prix à l'achat élevés.

Berliet Sénégal a tenu un rythme de production honorable pendant plus de vingt ans, jusqu'à ce que son principal actionnaire se désengage et ferme le site en 1988. Les autres unités d'assemblage avaient anticipé ou ont suivi le mouvement. Dès 1981, cinq ans

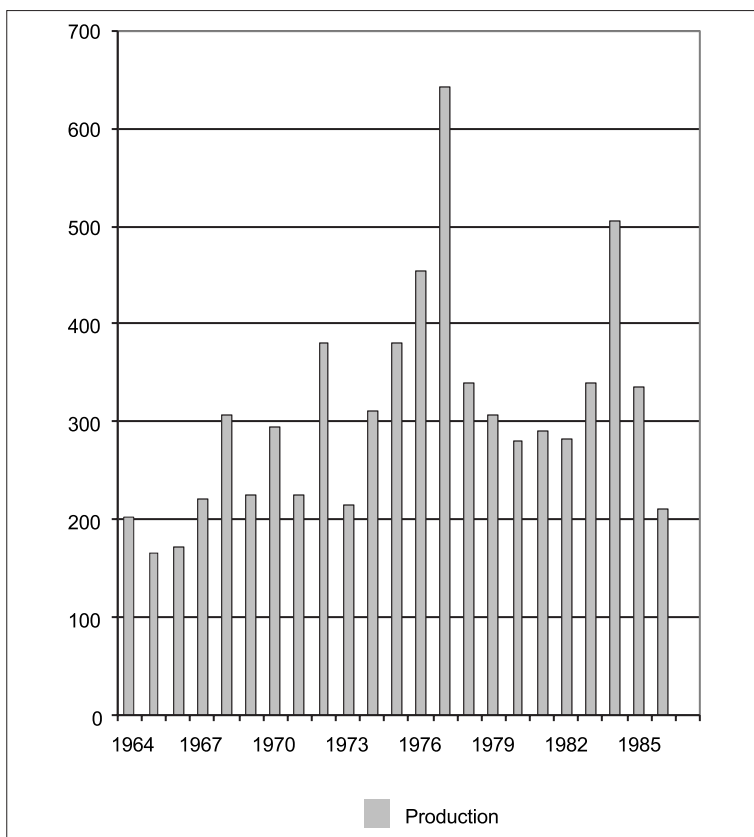


Figure 14.

**Évolution annuelle de la production
de l'usine Berliet Sénégal de 1964 à 1986.**

Source : BOST (1997).

après avoir démarré l'exploitation, la CFAO a cessé son activité. En 1994, Mercedes a fait de même. Depuis le début de la décennie 2000, des velléités de relancer une industrie de montage locale se sont concrétisées, appuyées par le président Wade désireux de relancer la coopération Sud-Sud. Ces projets ont impliqué de nouveaux capitaux, asiatiques ceux-là. Dans le cadre d'un programme de renouvellement des véhicules, financé par la Banque mondiale, une usine d'assemblage de véhicules de transport collectifs légers, située à Thiès, a été inaugurée en 2003 et a livré aux transporteurs de Dakar des minibus de marque Tata (Inde), dans un premier temps, puis de marque King Long (Chine), dans un second. Un autre fabricant de taxis berlins, dénommés Samand Mandori

(Seniran Auto), a ouvert ses portes en 2008 avec le soutien de capitaux iraniens⁶⁶, mais n'a pas obtenu le succès escompté.

Véhicules transformés

De longue date les importations dominent le marché des véhicules au Sénégal (et en Afrique) et concurrencent tout projet local de montage et d'assemblage.

Adaptations

Dès l'entre-deux-guerres, mais surtout après, l'appropriation du matériel importé par la société sénégalaise a été rendue possible par toute une série de changements. À cette époque, les automobiles n'étaient pas encore nombreuses, seuls quelques rares autochtones, commerçants ou marabouts issus des différentes confréries musulmanes, disposaient de véhicules. Serigne Mbacké SECK (2004) cite notamment Cheikh Anta Borom Gawane, frère de Cheikh Amadou Bamba Mbacké, qui a été l'un des tous premiers autochtones à se constituer un parc automobile au Sénégal. On l'appelait à l'époque Cheikh Anta *Borom Nass*, littéralement « l'homme aux véhicules ». Serigne Fallou Mbacké et Serigne Mourtada Mbacké, fils de Cheikh Amadou Bamba Mbacké, de même que le Khalife des Tidianes de Thiéneba, en possédaient également.

Les commerçants africains ont eux-mêmes diffusé la culture automobile. Ils disposaient d'une longueur d'avance en tant que fournisseurs de véhicules adaptés aux conditions de transport locales. Ainsi Malick Guissé, un transporteur et syndicaliste réputé de Rufisque, né en 1922 et décédé en 2004, racontait avoir favorisé la percée des véhicules à moteur au Sénégal après la Seconde Guerre mondiale, en travaillant chez des garagistes français puis en devenant intermédiaire pour les représentants des constructeurs à Dakar qui lui vendaient les véhicules⁶⁷. Selon ses dires, il aurait à l'époque écoulé dans le pays une cinquantaine de véhicules allemands (Hanomag), mais aussi des Chevrolet Viking, des Ford 5 tonnes, des Berliet, des Citroën T45 et T46, et des Peugeot.

⁶⁶ « Transport urbain : Seniran Auto livre 84 nouveaux taxis », *Seneweb.com*, 28 avril 2010.

⁶⁷ Entretien, Rufisque, 6 novembre 2002.

Le développement du transport de voyageurs a aussi constitué un des enjeux de l'après-guerre. Les premiers cars dits « rapides »⁶⁸, fourgons importés tels quels puis transformés sur place en minibus de 20-25 places, dans lesquels, selon Malick Guissé, « [...] les gens, méfiants, hésitaient à monter », sont apparus entre 1946 et 1949. Des camions Citroën ont été complètement reconstruits pour offrir une capacité variant entre 45 et 60 places. Le transporteur Khoury, d'origine libanaise, a transformé des camions Ford à plateau sur lesquels, pendant les trajets entre Fatick et Kaolack, les chauffeurs attachaient les passagers pour ne pas qu'ils tombent. Il a aussi récupéré des remorques pour les adapter au transport des arachides. Avec la montée des entreprises de transport tenues par des Sénégalais, le procédé de transformation s'est généralisé à toute la profession. Les mécaniciens sénégalais sont devenus des spécialistes. En circulant dans un des îlots urbains les plus denses de Dakar, à moins de deux kilomètres du palais présidentiel, on peut encore constater qu'au milieu de ruelles encombrées, des véhicules de transport sont complètement démontés puis reconstruits en minibus, les tôliers installant des fenêtres, les menuisiers des bancs, les tapissiers des sièges rembourrés (photo 4 hors-texte).

Les pièces détachées ou l'art de commercer des étrangers

Les pièces détachées nécessaires à la réparation automobile sont le support matériel de fortes interactions entre dynamique locale et flux d'importations. L'importance des garages mécaniques sur les bords de route est exemplaire de l'insertion du transport sénégalais dans un espace international. Si ces ateliers correspondent à un manque criant de ressources justifiant que les propriétaires de véhicules les réparent tant qu'ils le peuvent, leur nombre s'explique aussi par la disponibilité permanente en pièces détachées importées, retravaillées ou fabriquées sur place, et le business qui s'est mis en place sur ce créneau.

L'implication des migrants africains présents sur le sol sénégalais dans le commerce de pièces détachées illustre la façon dont des personnes, au départ extérieures, participent aux changements locaux, en étant en prise avec d'autres pays. Les pièces détachées,

⁶⁸ En référence à leur performance, comparée à celle des premiers véhicules à moteur, beaucoup plus lents.

souvent de petite taille et faciles à déplacer, sont révélatrices de la capacité des migrants à pénétrer des niches locales, en se positionnant sur un commerce transnational. Elles influencent les transformations des pratiques des transporteurs et mécaniciens locaux. L'exemple des Nigériens immigrés au Sénégal (BRUZZONE *et al.*, 2006) traduit le processus transnational dans lequel le commerce de pièces détachées, et avec lui le transport dans son entier, est entré. Souvent alphabétisés, bien formés et très entreprenants, ces migrants sont originaires d'un pays où l'industrie de montage et d'assemblage d'automobiles, de minibus et de camions était prospère (Peugeot, Leyland, Mercedes ou Volkswagen : cf. CHAULEUR, 1979) et rayonnait sur les pays voisins. Lorsque l'on interroge les transporteurs sénégalais, tous racontent l'arrivée régulière de pièces détachées Mercedes du Nigeria ou d'ailleurs, souvent d'excellente qualité et surtout adaptables à tout type de véhicules (par exemple une pièce Mercedes montée sur une voiture Peugeot).

Véhicules importés

Avec l'ajustement structurel et surtout la dévaluation du franc CFA en 1994, la libéralisation des importations de véhicules en provenance des pays du Nord s'est développée. Au Sénégal, cette logique de flux traduit la montée croissante des lobbies de commerçants (BOONE *et al.*, 1997), qui trouvent relais jusqu'au cœur de l'État pour porter leurs doléances et notamment leur souhait de voir ouvertes les vannes des importations. Renforcés par l'importance des intérêts de l'État dans le système d'importations, en particulier du fait du montant considérable⁶⁹ des taxes sur les produits importés, les flux d'importations en général, et de voitures d'occasion en particulier, sont devenus, dans les années 1990 et 2000, un des éléments moteurs de l'économie sénégalaise.

Alors même que l'industrie locale peinait à satisfaire la demande, les importations frauduleuses de véhicules ont fourni véhicules et pièces détachées aux commerçants et transporteurs sénégalais, sapant la dynamique de production dans les unités de montage.

⁶⁹ Les chiffres fournis par Régine VAN CHI-BONNARDEL (1978) sont éloquentes : en 1966, la fiscalité prélevée sur un litre de gazole représentait 67 % du prix de vente. Trente ans plus tard, la manne pour l'État était toujours aussi importante, les taxes sur les carburants équivalant à près de 15 % des recettes fiscales totales en 1997.

Cette évolution a d'ailleurs concerné l'ensemble de l'économie sénégalaise : « [...] Cette fraude est en grande partie la résultante des coûts élevés de la production locale et des protections *ad hoc*, tarifaires et non tarifaires, que les industriels sont parvenus à obtenir » (DURUFLÉ, 1988 : 71). Les changements réglementaires à l'importation, à partir de 1986, ont encore fragilisé un peu plus les constructeurs. Sous la pression des lobbies d'importateurs, l'abaissement des droits de douane sur les véhicules importés a favorisé l'introduction sur le territoire sénégalais de milliers de véhicules d'occasion. Jusqu'en 1986, le volume de ventes de véhicules neufs (fabriqués sur place et importés) se rapprochait de celui des véhicules d'occasion (fig. 15). Mais à partir de 1987 et jusqu'en 2004, le flux de nouvelles immatriculations est largement dû aux entrées de véhicules d'occasion, en particulier en 1989, 1990, 1992 et 1993 (décret de 1986), puis à partir de 1996 jusqu'en 2002 (nouveaux décrets de 1995 et 1996). Des périodes de reflux marquent cependant l'évolution des immatriculations, comme en 1987 et 1991, en 1994 et 1995 (décrets limitatifs de 1993 et 1994), puis à partir de 2003 (décret limitant l'âge des berlines importées à 5 ans et celui des camions à 10 ans). Depuis 2005, les chiffres varient fortement : les immatriculations semblent à nouveau être orientées à la hausse, autour de 15 000 par an jusqu'en 2008. Mais le service statistique de l'État sénégalais (Agence nationale de la statistique et de la démographie, ANSD), tirant lui-même ses données de la Direction des transports terrestres (DTT⁷⁰), parle plutôt de 30 000 unités nouvelles par an, allant même jusqu'à avancer le chiffre de 40 700 en 2011. À peine élu, le président Macky Sall est revenu sur la décision de son prédécesseur de limiter l'âge des véhicules importés, portant celui des berlines à 8 ans. En 2003, le Regroupement des importateurs de véhicules d'occasion, de pièces détachées et de pneus (Rivop) avait contesté la limitation de l'âge à l'importation en rappelant que les importateurs, notamment les émigrés, achetaient et revendaient des véhicules souvent plus respectueux de l'environnement que la plupart de ceux déjà en circulation. La mesure constituait à ses yeux une contrainte pour une partie des acteurs de ce négoce, même si certains ont continué d'importer soit des véhicules récents, soit des véhicules dont l'année de construction était maquillée, soit encore des

| ⁷⁰ Devenue Direction des transports routiers (DTR).

véhicules destinés aux pays voisins⁷¹ – ce qui pourrait expliquer alors l'extrême variation des données. En 2011, les importations de matériels de transport et pièces détachées automobiles sont restées élevées en valeur, de l'ordre de 206 milliards de francs CFA, le poste Automobiles et cars équivalant à 71 milliards (Ministère de l'Économie et des Finances, 2013).

Ce flux traduit les appétits des hommes d'affaires et de divers intervenants qui, parfois, n'ont rien à voir avec le secteur du transport proprement dit, mais trouvent dans le commerce d'automobiles d'occasion des possibilités de développer une activité économique et de dégager des revenus (cf. encadré 4). Ce commerce génère par ailleurs le foisonnement d'une multitude d'intermédiaires qui ont trouvé leur place dans cette nouvelle économie.

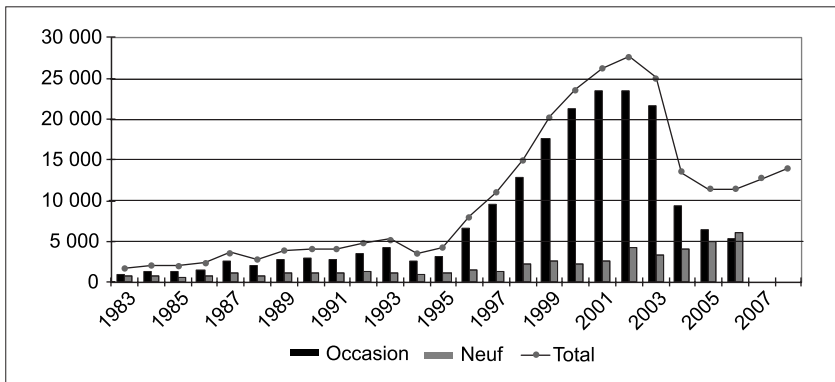


Figure 15.

Évolution annuelle des nouvelles immatriculations de véhicules au Sénégal (neufs et d'occasion) entre 1983 et 2008.

Sources : Bost (1997) ; Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres, des Télécommunications et des TIC (2007) ; Ministère de l'Économie et des Finances (2010).

Que le matériel de transport soit importé ou assemblé sur place, un rapport particulier au transport, caractérisé par des pratiques particulières de réparation, de transformation, de reconstruction des matériels, perdure jusqu'à aujourd'hui chez les professionnels, mais aussi dans la population. Ces pratiques doivent beaucoup aux flux d'importations et aux contacts qui se sont noués avec les mécaniciens, les chauffeurs ou les commerçants étrangers installés au Sénégal depuis près d'un siècle.

⁷¹ « Dakar s'offre de nouveaux parkings », *Sud Quotidien*, 30 août 2008.

ENCADRÉ 4.

Les véhicules d'occasion, de Bruxelles à Dakar⁷²

La Belgique figure parmi les grands pourvoyeurs de véhicules d'occasion ou « venants », aux côtés de l'Allemagne, de la France et de l'Italie. Bruxelles, la capitale, et le port d'Anvers, premier centre d'affaires du pays, sont les principaux lieux d'expédition vers les villes africaines.

L'attractivité de Bruxelles tient à plusieurs facteurs. La présence de la gare du Midi dans le centre-ville, non loin des garages de voitures, est un atout. Dès qu'un Africain est repéré, il se fait aborder par des démarcheurs qui l'orientent vers des vendeurs. La concentration de petits hôtels bon marché permet de se loger et de circuler dans le quartier. Le système belge fonctionne à la manière d'un guichet unique qui rend la transaction plus souple que dans les autres points d'expédition européens. Dès l'achat du véhicule, l'essentiel des démarches est pris en charge par l'interlocuteur concerné (le garagiste, le transitaire), ce qui écourte le processus d'expédition et de réception à Dakar, qui dure en moyenne trois semaines.

La spécialisation du quartier d'Anderlecht, dénommé « triangle des voitures », vient de la multiplication des petits garages (entre 200 et 300 en 2003). Ici sont rassemblés toutes les structures de la filière (garages, entrepôts, maisons de transit) ainsi que les différents opérateurs (exposants, vendeurs, courtiers). Lorsqu'un client achète un véhicule, celui-ci est aussitôt livré au transitaire désigné, parfois situé dans la maison voisine. Le client précise le nom du destinataire à Dakar et s'il désire un traitement particulier pour le véhicule (assurance, option VIP). Chez Socar Shipping, maison de transit pour de nombreux Sénégalais, des facilités de paiement sont accordées, avec possibilité de versement à la réception à Dakar. De même, avant que les véhicules ne soient convoyés au port d'Anvers, il est accordé à l'acheteur un délai supplémentaire afin qu'il charge dans la voiture quelques marchandises qui permettront, par leur revente au Sénégal, de couvrir ses frais de transport. C'est

⁷² Encadré tiré de : DIAKHO (2007).

le transitaire qui assure l'acheminement des véhicules pour l'expédition, après avoir affrété un bateau au port d'Anvers.

Socar Shipping existe depuis plus de trente ans. En 2003, l'entreprise expédiait de 1 700 à 1 800 véhicules par mois sur plusieurs pays. Depuis les années 1980, l'essentiel de la clientèle provient d'Afrique subsaharienne. Selon le patron, « tout a commencé au début des années 1970, à l'initiative de mon père. Dès que le marché méditerranéen a commencé à s'éroder, on s'est orienté vers l'Afrique de l'Ouest et du Centre où la voiture d'occasion représentait une nouvelle opportunité. La clientèle sénégalaise est appréciée car elle est parmi les plus respectueuses en relations d'affaires. Nous essayons, autant que faire se peut, de garder le contact avec les autorités belges pour que l'image de l'entreprise et de l'activité commerciale soit bien perçue dans le quartier ».

Doté d'un port en eau profonde, Dakar héberge de nombreuses sociétés de transit. La fréquence des arrivées de navires contenant des véhicules est élevée : environ tous les huit jours (du moins jusqu'en 2003). Ces navires proviennent d'Europe, plus particulièrement d'Anvers mais également du Havre et de Hambourg, parfois de Marseille ou de Gênes. La contenance des navires varie entre 100 et 800 véhicules neufs et d'occasion, destinés au Sénégal ou au transit vers les pays voisins (Mali, Guinée-Bissau ou Guinée).

Les deux principaux armateurs sont Linea Messina et Grimaldi Lines. Lorsque les navires accostent, commence une série de tractations. Le commerçant doit franchir de multiples étapes pour se voir livrer ses véhicules. Ainsi négocie-t-il avec différents interlocuteurs : le manutentionnaire, le chauffeur, puis le douanier, le courtier. Enfin, ayant trouvé un acquéreur pour son « venant », il en découd avec le service des Mines qui est chargé de vérifier que le véhicule importé est en conformité avec la réglementation en vigueur. Au total, entre le débarquement du véhicule au port et son immatriculation, le commerçant doit s'acquitter de frais divers correspondant à l'entreposage, aux taxes douanières, au gardiennage, à la location. Pour un véhicule valant en 2003 en France 4,7 millions de francs CFA, ces taxes pouvaient se monter à près de 3 millions au Sénégal.

Les systèmes de transport ont soutenu le développement territorial au Sénégal. L'expansion du bassin arachidier a été rendue possible durant le ^{xx}^e siècle par la progression sans précédent des transports ferroviaires puis routiers.

Néanmoins, la position du pays en « Finistère » occidental du continent pose question. Si la politique développée pendant plus de cent ans a transformé cet espace de royaumes concurrents en un ensemble cohérent (Makh. DIOUF, 1994), l'organisation du territoire n'a été pensée qu'en référence à la capitale, Dakar. Les relations terrestres internationales ont longtemps été délaissées au point d'aboutir à une sorte d'enclavement du Sénégal vis-à-vis de ses voisins, handicapant le rayonnement de son port sur l'hinterland continental.

Le modèle stato-centré choisi par le pouvoir politique, dont le transport a constitué un des éléments de sa propre légitimation, est constamment interrogé par le fonctionnement en réseau de la société sénégalaise et des étrangers qui résident dans le pays. Alors que le transport routier a longtemps peiné à relier le Sénégal aux pays qui le bordent, l'importance prise par le transport aérien dans les relations internationales démontre en revanche l'adaptabilité de ce mode aux façons de faire des populations. L'utilisation accrue des télécommunications par les Africains en général, et les Sénégalais en particulier, accompagne ce déploiement sur de multiples espaces de la société sénégalaise, contribuant à rendre le territoire national beaucoup plus élastique que ne le suggère la présence des frontières. Les projets de construction de routes portés par les institutions panafricaines (UEMOA, Cedeao, Nepad) pourraient concrétiser une meilleure intégration de l'espace sénégalais à l'Afrique de l'Ouest, soulignant alors l'importance des transports et des connexions régionales dans le développement national.

Deux Sénégal s'offrent à l'analyse. Le premier, territoire national, enfermé dans des limites confortées par le pouvoir politique né de l'Indépendance ; le second, d'échelle continentale et intercontinentale, porté par les réseaux d'influence sénégalais, par les migrants nationaux et étrangers, qui trouve dans les systèmes de transport à longue distance les moyens de son rayonnement.

Conclusion

L'État sénégalais moderne est le principal instigateur des transformations économiques dans le pays. Son action se recompose en permanence dans un monde qu'il a investi dès sa création à l'époque coloniale⁷³. Il est producteur de nationalisme économique mais aussi, par des réformes libérales qu'il a imposées au pays dès les années 1980, ardent défenseur de l'ancrage à l'économie internationale. L'État-nation s'est construit en partie sur les transports, sur les infrastructures, sur les services, sur les opérateurs.

La fonction de « *Gatekeeper* » qu'il a développée a conforté le positionnement du Sénégal à la lisière de plusieurs mondes. En outre, elle a mis en évidence le rôle de la frontière comme concept, espace, pratique, visant à interagir avec autrui plus qu'à s'en distinguer. Selon cette logique propre aux zones de contact, réelles ou métaphoriques, s'affrontent alors les décisions des administrateurs ou des gestionnaires – obnubilés par la modernisation du transport sénégalais et par les façons de faire empruntées ailleurs, parfois aveugles aux logiques sociales qui président aux transformations – et la capacité de la société locale et transnationale à investir le transport d'aujourd'hui. L'expertise internationale, très présente dans le transport sénégalais, contribue à modeler le secteur, en faisant circuler des concepts et des solutions qui viennent du monde entier, notamment anglophone. Le début de la décennie 1990 a vu la Banque mondiale, auparavant peu impliquée dans le secteur en Afrique (GODARD et TEURNIER, 1992), intervenir massivement, en lançant le Programme de transport pour l'Afrique subsaharienne ou *Sub Saharan Africa Transport Program* (SSATP), dans lequel le secteur privé a été pris en compte (BARRET, 1994). En 1992, le choix de Dakar comme ville pilote du programme a permis de tester des solutions nouvelles de gestion et de régulation, applicables ailleurs sur le continent par la suite ⁷⁴.

⁷³ B. HIBOU (1999) met en avant les processus de construction sur le temps long et réfute la vision du passage de l'État postcolonial imposant à un État absent et déficient.

⁷⁴ Cf. les travaux sur les structures de régulation du transport urbain à Abidjan et à Dakar : LOMBARD et ZOUHOULA BI (2008a).

Le nationalisme économique tout comme l'expertise étrangère n'ont cependant pas empêché les populations, les entrepreneurs et les transporteurs, de développer leurs propres pratiques. Les transports en Afrique et au Sénégal évoluent ainsi à cheval entre plusieurs mondes, celui des bailleurs de fonds internationaux, celui des États et des administrations, celui des professionnels et des syndicalistes, celui des migrants.

Les processus d'interaction spatiale portés à la fois par l'État et la société sénégalaise placent le Sénégal au cœur d'un vaste espace de relations. La libéralisation du transport, si elle est le résultat de l'ouverture généralisée du pays, aboutit aussi à démultiplier les initiatives et à confronter, sinon à rapprocher, fonctionnement économique et fonctionnement social.

Partie II

Acteurs du transport et espace transnational au Sénégal

« Vous savez, Professeur, ceux qui ont commencé après lui ont terminé avec une grosse entreprise de transport, mais son père non. Il a débuté avec une charrette et il a fini avec cette même charrette. »

La route, W. SOYINKA, 1988.

« Ils s'adaptent bien à ce contexte. Ils se débrouillent tout seuls. Ils ne vont pas aller voir l'État et consorts pour avoir des passe-droits, en tout cas pour les investissements à réaliser. Pour s'équiper, ils vont passer à travers les mailles des droits d'importation, des droits de douane. »

Un ancien fonctionnaire sénégalais du ministère des Transports, Dakar, 14 septembre 2000.

« Sans l'émigration, je n'aurais pu le faire. »

Un transporteur sénégalais parlant de son activité, Dakar, 17 avril 2003.

La prolifération d'acteurs intervenant au Sénégal dans le secteur du transport doit autant aux contraintes qui ont pesé sur les individus, avec la libéralisation menée par l'État depuis le début des années 1980, qu'à leur inventivité, supposée illustrer le dynamisme des populations (FASSIN, 1986). Investissant dans toutes les activités, mêlant le transport au commerce et à l'agriculture, empruntant, à l'étranger comme dans leur quartier, des idées, des capitaux, des informations, les Sénégalais réinventent, en partie par défaut, le transport de leur pays. La présentation qui suit a trait aux processus d'émergence individuelle et collective des acteurs privés du transport au Sénégal et à leurs modes de fonctionnement politiques, économiques et spatiaux. Ces parcours donnent une image personnifiée de la globalisation des transports au Sénégal et des itinéraires diversifiés des uns et des autres. Une globalisation qui n'est pas l'équivalent d'une « boîte noire », traduisant les politiques de l'État sur son territoire et dont il serait difficile de comprendre les mécanismes internes, mais qui résulte plutôt d'une construction permanente d'un mode de relation aux différents mondes auxquels appartiennent des hommes et femmes d'affaires qui investissent dans le transport.

Cette multi-appartenance façonne un territoire relationnel particulier bâti sur la mobilisation des réseaux sociaux. Ceux-ci s'appréhendent à travers la figure du rhizome ou « [...] réseau "ouvert" aux limites "floues", le plus souvent faiblement hiérarchisé, anastomosé, offrant des cheminements variés d'un nœud à un autre et des circuits » (LÉVY, 2003b : 804). Ce sont les relations avec autrui, les autres acteurs, les usagers, les forces de l'ordre qui donnent aux transporteurs, aux chauffeurs, aux apprentis, aux rabatteurs, etc., les marges de manœuvre pour, au quotidien, fabriquer le transport, « le rhizome rendant bien compte de l'espace des relations d'un individu avec d'autres individus » (LÉVY, 2003b).

Le réseau est un espace de circulations dans lequel ce qui fonde en partie l'identité de l'humanité, à savoir la mobilité des hommes et des femmes, permet le voyage, la découverte de l'ailleurs, mais aussi l'accès à la formation, aux ressources, aux clients. Les déplacements des hommes en Afrique, à courte ou à longue distance, participent depuis longtemps du mode de vie

des populations, de leur activité économique et de leur rapport au monde. Différents travaux font état de mouvements au long cours des commerçants diamantaires (BREDELOUP, 2007), de migrations des « gens du fleuve » (ADAMS, 1977) vers l'Afrique centrale, *via* Abidjan (MANCHUELLE, 2004 ; RODET, 2009 ; GARY-TOUNKARA, 2004 et 2009), de pèlerinages religieux qui emmènent les croyants vers La Mecque, autrefois à travers toute l'Afrique et à pied (VAN DUC, 1992), et qui, aujourd'hui, se transforment en voyage commercial de plusieurs mois à Djedda ou à Dubaï. Cette influence de la migration internationale se manifeste par l'évolution de l'offre de transport, attentive à ces marchés de la migration (LOMBARD, 2009). Elle trouve aussi son illustration dans les investissements des migrants dans le transport, à la fois dans leur pays d'installation migratoire et dans leur pays d'origine.

Par ces mouvements, les migrants, et donc en partie les acteurs du transport qui en sont issus, participent de cet espace mobile dont parle Denis RETAILLÉ, « [...] ni absolu, ni relatif, [...] un espace de l'usage perpétuellement recomposé dans un système de distances dont les mesures varient dans les principes même (les métriques), exprimant ainsi la spatialité comme beaucoup plus complexe que les propriétés d'étendue et de localisation ne le laissent entendre » (RETAILLÉ, 2005 : 176). Ils recomposent à leur manière le rapport des hommes à l'espace, en faisant de la mobilité, et donc du secteur du transport qui en est le support, la composante principale de leur présence dans le monde, de leur adaptation aux changements qui surviennent au quotidien. « N'y aurait-il pas quelque contradiction [...] », rappelle ainsi D. RETAILLÉ, « [...] à conserver les modèles euclidiens dans leur géométrie et qui, plus est, fortement associés à la surface terrestre comme surface de transport, alors que l'on cherche à montrer des systèmes complexes d'interaction c'est-à-dire d'information ? » (RETAILLÉ, 2005 : 184). L'espace mobile est plus qu'une invitation au mouvement, il est ce qui unit les hommes entre eux, amenant ces derniers à interroger, voire à transgresser, les délimitations établies de l'espace et à faire de leurs territoires personnels respectifs des territoires globaux et parfois mondiaux.

La spatialité chère à D. RETAILLÉ étant appréhendée autrement que comme un rapport formalisé, voire contraint, à l'espace,

les différents parcours de transporteurs sénégalais, en rapport ou à côté de l'État central, présentent alors des aspérités remarquables. Leurs territoires sont de fait composés et recomposés à différentes échelles par la mobilité, devenue partie prenante d'un système évoluant, non plus uniquement en fonction des politiques nationales, mais aussi à partir des flux d'idées, de capitaux, de matériels, de personnes, qui se produisent en Afrique et entre les continents.

Transporteurs et État sénégalais, une communauté d'intérêts

C'est dans le cadre de systèmes de transport organisés et développés par les États centraux que l'on doit analyser les partenariats entre secteur public et secteur privé, remis en avant par les institutions internationales depuis une vingtaine d'années (SITRASS, 2001). En observant l'évolution du secteur des transports africains, on comprend que, sous d'autres formes que celles d'aujourd'hui, le partenariat en question existe depuis longtemps, Achille MBEMBE rappelant que « [...] l'extension des pouvoirs tant de l'État que du marché ne s'est pas automatiquement établie sur la rupture des anciens liens sociaux [et que], dans un certain nombre de cas, [elle] s'est effectuée par le biais des hiérarchies anciennes et des anciens réseaux de patronage » (MBEMBE, 2002 : 52). Qu'il soit colonial ou indépendant, l'État au Sénégal s'est appuyé sur les acteurs privés pour organiser l'économie : les entreprises et les artisans français avant 1960, les grandes sociétés françaises après, puis, progressivement mais sans exclure ces dernières, les entrepreneurs sénégalais. La propension à investir le créneau des opérateurs de transport, les grands comme les « petites gens », a en outre bénéficié de la capacité d'intermédiation des agents de

l'État central, pour partie rompus aux arcanes de la négociation avec le privé, du commerce international et des affaires.

L'émergence des acteurs privés dans l'espace sénégalais ne peut donc se comprendre comme un processus se développant contre les pouvoirs publics, à la place de l'État, mais plutôt comme un produit du système bureaucratique d'État en même temps qu'un faiseur d'État. Les relations entre pouvoirs territoriaux et acteurs privés ont certes évolué dans le temps, mais elles sont plus que jamais présentes aujourd'hui, dans tous les contextes politiques et sociaux d'Afrique de l'Ouest. « [...] Les stratégies d'acteurs ne peuvent se faire indépendamment des transformations plus larges comme la réorganisation de l'État et les restructurations de l'économie », dit Laurent FOURCHARD (2007 : 10). Elles le sont d'autant plus que la loi organise l'existence ou l'absence des acteurs sur le terrain, facilite ou restreint leur capacité à évoluer et à se faufiler dans les mailles du corset juridique⁷⁵.

Le partenariat développé par l'État recompose à peine les hiérarchies socio-économiques et spatiales à l'œuvre dans le transport. Il accroît la prééminence de ceux – commerçants et transporteurs auxquels vont se mêler hommes et femmes d'affaires, hommes et femmes politiques et marabouts – qui savent jouer sur tous les tableaux. Ceux-ci comptent sur les réseaux sociaux dans lesquels fonctionnent les fidélités, les connivences, voire les allégeances, et par lesquels circulent les appuis, les protections et les passe-droits. En revanche, le partenariat public-privé marginalise des catégories d'acteurs qui ne participent pas ou plus à cette mondialisation des pratiques.

De la collectivisation à l'entrepreneuriat

Si, dans les premières années post-Indépendance, l'option socialiste de gouvernement a primé sur toute autre considération et

⁷⁵ Pour mieux comprendre l'importance du cadre dans lequel l'État a mis en place cette politique dirigiste dans le transport, une synthèse des documents législatifs édictés depuis 1960 a été réalisée avec l'aide d'un consultant sénégalais (LOMBARD, 2003a).

privilegié l'organisation étatique du transport et le pilotage de l'offre privée (regroupement des transporteurs dans des coopératives régionales de transport, délivrance des autorisations de transport au compte-gouttes, contrôle des tarifs par les services du ministère), dès la fin des années 1960, face aux impératifs de gestion de la filière arachide, ce régime d'administration du secteur a évolué.

L'Office national de commercialisation et d'assistance au développement (Oncad) – qui avait été chargé de s'équiper en véhicules gros porteurs pour concurrencer les grandes sociétés de transport dominant les trafics d'évacuation des arachides et de distribution des biens manufacturés ou de riz possédées par des Français ou des Libanais (VAN CHI-BONNARDEL, 1978 : 332) – a changé d'orientation. Le principe de réalité a obligé le pouvoir à ne pas rompre avec le système qui faisait la part belle aux opérateurs privés. Leur mobilisation dans la filière arachide a été réorganisée autour de l'Office de commercialisation, auquel il était demandé d'« [...] obtenir des transporteurs routiers un fort accroissement du parc de camions gros porteurs (pour les évacuations secondaires) et du parc de moyens porteurs (pour les évacuations primaires directes) » (Ministère des Travaux publics, de l'Urbanisme et des Transports, 1972 : 46). L'exemple du transporteur Khoury, devenu à ce moment-là un des premiers opérateurs de transport d'arachides, est éloquent. Équipé en usines de triage et de décorticage à Fatick, à Kaolack ou en Casamance, disposant d'un parc de plusieurs dizaines de camions pour l'évacuation, Khoury a dominé le commerce et le transport des graines d'arachide dans les années 1960 et 1970, se vantant d'avoir à lui seul, en une année, fait sortir « [...] dans les régions de Fatick et de Kaolack, 12 000 tonnes [d'arachides] de la brousse »⁷⁶. Dans le transport de voyageurs, la mise en avant des professionnels de la route a également constitué une solution : « [...] Les transports non rentables pour la régie [de chemin de fer] pourraient sans inconvénient être transférés sur le secteur du transport collectif interurbain routier de voyageurs » (Ministère des Travaux publics, de l'Urbanisme et des Transports, 1972).

La « sénégalisation » des postes à responsabilité dans les entreprises étrangères installées au Sénégal, le durcissement des textes

| ⁷⁶ Entretien, Dakar, 22 août 2000.

de loi offrant aux entrepreneurs locaux la possibilité d'investir des marchés jusqu'alors accaparés par les étrangers⁷⁷ doivent être considérés dans le cadre d'un processus de légitimation des entrepreneurs privés quels qu'ils soient. D'ailleurs, la loi de 1963, qui soulignait l'obligation d'être de nationalité sénégalaise pour faire du transport, a été vite interprétée par les étrangers comme une invitation à devenir Sénégalais.

L'État a ainsi transformé sa politique de collectivisation des transports en un soutien plus appuyé à quelques leaders. Dans chaque région, des commerçants et des entrepreneurs de transport ont été mis en avant, soutenus, financés à l'occasion des campagnes de traite. Un appui dû non seulement à leur capacité à satisfaire la demande de transport, mais aussi à leur surface sociale, leurs réseaux, leur degré d'influence dans la coopérative et, au-delà, dans le monde du transport local⁷⁸. Dans chaque ville du bassin arachidier, un ou deux patrons transporteurs, des « leaders » (AMIN, 1969 : 120), ont émergé. Là où les coopératives de transport souhaitaient garantir, de façon équitable, un développement de l'activité à chacun, l'évolution du système a ainsi remis au premier plan le grand commerçant transporteur, puissant, dont dépendaient les artisans pour préfinancer l'acquisition ou la remise en état de leur(s) véhicule(s) (cf. encadré 5).

L'amélioration des conditions de financement a aussi profité aux grands transporteurs dont le parc – gros porteurs de 15 à 25 tonnes – était suffisant pour compléter le chemin de fer. L'Oncad s'est ainsi appuyé sur leurs capacités de transport pour participer à l'évacuation des graines, notamment dans les zones sableuses (dites zones « dromadaire »), où des engins spéciaux, que seuls quelques influents transporteurs possédaient, pouvaient passer.

⁷⁷ « À la suite de pressantes démarches d'hommes d'affaires sénégalais, la loi du 28 juillet 1971, soumettant à autorisation ou déclaration préalable l'exercice de certaines professions, et le décret d'application du 11 octobre 1971 ont été pris pour faciliter l'accès prioritaire des nationaux à certains secteurs d'activités, et, en particulier, une mainmise plus rapide sur le secteur du transport public » (Ministère des Travaux publics, de l'Urbanisme et des Transports, 1974 : 11).

⁷⁸ R. VAN CHI-BONNARDEL souligne que les dirigeants des coopératives étaient souvent désignés sous l'effet des pressions politiques dakaroises.

ENCADRÉ 5.

Le soutien public aux transporteurs
(suite de l'entretien avec Biram C.)

Question : Les professionnels, vous les avez organisés ?

Réponse : Quand j'étais aux Transports, on se préoccupait d'organiser des séminaires durant la période séparant deux campagnes pour faire le point, donner des informations sur l'infrastructure, les conditions de gestion des véhicules, les différentes contraintes des modes de transports, la coordination à assurer. Il y avait des fédérations de transporteurs qu'on organisait. Parce qu'il nous fallait des relais, pour un peu maîtriser la profession. Nous avons encouragé des regroupements de transporteurs, avec une comptabilité commune. Pour le transport de personnes, juste avant mon départ, on avait commencé à initier cela, mais là les gens sont beaucoup plus individualistes. Ces gros transporteurs avaient un rôle d'amortisseur des crises sociales. Ils étaient dans l'intérieur du pays, ils aidaient pas mal de gens, mais ils ont eu tendance à se replier vers les villes avec l'exode rural. Ils sont venus sur Dakar alors qu'au départ, comme ils étaient très liés à l'arachide, ils étaient ruraux. Ils ont tous abandonné leur village pour venir s'installer à Dakar.

Q. : Vous souteniez les transporteurs nationaux ?

R. : Nous l'avons fait en 1972. Avant, les sociétés pétrolières avaient essentiellement comme clients des non nationaux. Moi, j'ai dit : « Ce n'est pas normal, douze ans après l'Indépendance, que les transports les plus juteux ne soient pas monopolisés par nos nationaux. Il faut absolument qu'on les intègre ». C'est ainsi que on a intégré quelques personnes.

Augmenter le nombre de bénéficiaires de la « barrière »

L'essor des entrepreneurs nationaux dans le secteur du transport au cours des années 1970 doit aussi être considéré avec un autre regard. Le soutien au secteur, la promotion des transporteurs nationaux, les aides au renouvellement du parc de véhicules

ont répondu dès cette époque à une logique clientéliste qui s'est amplifiée au fur et à mesure que le pouvoir en place, issu de l'après-1962, vacillait. L'enjeu était important, la crise économique due aux sécheresses répétées depuis 1968 et à la baisse des cours de l'arachide ayant gagné les campagnes. Après avoir enflammé la rue à Dakar (manifestations estudiantines de 1968 : cf. BLUM, 2012), la contestation gagnait aussi l'intérieur du pays.

Transporteur et client

Le pouvoir a bien compris qu'il devait partager les bénéfices d'une économie de plus en plus internationalisée avec des opérateurs privés qui, à l'occasion de meetings politiques, pouvaient fournir des centaines de véhicules pour transporter les militants. Il avait besoin de nouveaux soutiens dans la société et de s'assurer de la bienveillance d'hommes politiques, d'hommes d'affaires et de marabouts à son égard. Dans ces conditions, l'organisation qui avait prévalu jusqu'alors a été reléguée au second rang devant le souci de servir un peu mieux des fidèles qui allaient s'engouffrer dans la brèche. Biram C., déjà présenté, rappelait dans l'entretien de 2000 qu'après son passage au ministère, « [...] cette organisation était tombée en désuétude, les fonctionnaires ne s'occupant plus de ce qui avait été mis en place auparavant ». Sous prétexte de moderniser le transport routier, une autre politique a été promue, qui allait ouvrir la porte à une multitude de nouveaux opérateurs qui n'avaient aucun passé dans l'activité et aucune expérience de la conduite et de la gestion d'un véhicule de transport. Dans les décennies qui ont suivi, ce système de pilotage du secteur, caractérisé par la fuite en avant, et dont la conséquence principale a été la démultiplication de l'offre en véhicules, a prévalu sur toute autre considération.

Différentes opérations de modernisation des parcs de véhicules ont été lancées pour permettre à l'État d'insérer de nouvelles têtes dans le secteur et, ainsi, de faire évoluer le petit monde des transporteurs professionnels. Au moment où le ministère des Transports considérait que la venue sur le marché de transporteurs possédant un seul véhicule (72 % en 1974), sans grande expérience, ne correspondait ni à l'intérêt national ni à celui de la profession (Ministère des Travaux publics, de l'Urbanisme et des Transports, 1974 : 7), l'État a encouragé exactement le contraire.

La première opération de modernisation du parc a eu lieu en 1972-1973. Alors que les petits porteurs (moins de dix tonnes), affectés aux transports primaires d'arachides (des coopératives aux *secco*⁷⁹), vétustes et incapables de répondre à la demande, étaient supposés se moderniser grâce à un accès plus facile au crédit bancaire, le gouvernement a décidé de distribuer à des particuliers 150 véhicules de moins de dix tonnes récemment acquis par l'Oncad. L'opération a été critiquée jusque dans les bureaux du ministère des Transports, à demi-mot. Aux yeux des fonctionnaires du ministère, « [...] il semblait plus rationnel de tendre vers la réalisation de mesures énoncées ci-avant [crédit] qui offrent l'avantage de ne pas créer de préoccupations supplémentaires à l'Oncad, de rendre les transporteurs routiers plus responsables de leur exploitation ; elles revalorisaient, à ce titre, le mérite et constituaient, en définitive, un stimulant objectif à toute promotion » (Ministère des Travaux publics, de l'Urbanisme et des Transports, 1974 : 16). Au contraire, l'Oncad a dû faire face, à l'époque, à des « préoccupations supplémentaires », bien éloignées de son objectif initial : l'office est devenu une entreprise de redistribution d'avantages à des proches du pouvoir en place (CASWELL, 1994).

Une seconde opération de modernisation du parc, cette fois-ci dans le transport de voyageurs, s'est déroulée quelques années après la première, en 1976. Les transporteurs de Dakar ont été amenés par le gouvernement à se regrouper en coopératives. « L'acquisition des véhicules de remplacement [est] assortie d'avantages financiers et de facilités de crédit, notamment un prêt remboursable en cinq ans, et sans acompte, avec garantie de l'État et exonération de tous droits et taxes d'entrée » (I. DIOUF, 2002 : 47). Quatre cent vingt minibus Saviem SG2 ont été mis sur le marché en remplacement des vieux cars, pour certains en service depuis trente ans (les fameux « 1 000 kg »). Là encore, selon un syndicaliste interrogé en 2002, alors que l'État souhaitait moderniser le parc dakarois, les véhicules ont été attribués autant à des personnes sans passé ni expérience dans le transport local et surtout sans capacité financière reconnue, qu'à des transporteurs historiques de la capitale. Le pouvoir en place, représenté par le ministre des Transports, a été soupçonné d'avoir servi des personnalités proches. Ultérieurement,

⁷⁹ Points de regroupement des arachides, généralement localisés dans un bourg rural important.

la fédération des transporteurs sénégalais a dressé un bilan négatif de l'opération de renouvellement, en déclarant avoir rencontré beaucoup de difficultés avec le fonctionnement des cars Saviem.

À partir de 2005, une seconde opération de renouvellement des véhicules de transport de voyageurs a été mise en place. Une première livraison de 550 minibus Tata a été organisée. Elle a donné lieu, là aussi, à de vives contestations sur le choix des attributaires⁸⁰, souvent grands transporteurs proches du pouvoir ou hauts fonctionnaires. En réponse, le Conseil exécutif des transports urbains de Dakar (Cetud) a parlé de « concession stratégique » à leur endroit, afin de s'assurer de la réussite du projet (CISOKHO, 2012 ; LOMBARD *et al.*, 2013).

Ainsi donc, ce qui a structuré les relations entre État et commerçants s'est retrouvé à l'identique dans le transport. Les facilités accordées aux transporteurs ont permis l'émergence d'« [...] une couche d'hommes d'affaires [...] recrutés sur la base de critères autres que ceux de la rentabilité économique, en leur octroyant de manière anarchique des crédits bancaires [...]. Il n'y a aucun critère spécifique : être en vue politiquement, voter utile, c'est-à-dire être marabout ou avoir une influence quelconque, se trouver dans un point stratégique, etc. » (MARFAING et SOW, 1999 : 102).

Un véhicule, un transporteur

La phase de libéralisation qui s'est ouverte dans les années 1980 a amplifié le mouvement de diversification du secteur. La stratégie adoptée par l'État est revenue à donner toute la responsabilité dans le domaine économique aux individus, notamment aux paysans, mais pas seulement. Les Sénégalais ont été appelés à ne plus attendre tout de l'État, mais à prendre en main leur destin en devenant, sinon entrepreneurs, du moins entreprenants. Momar Coumba DIOP et Mamadou DIOUF (DIOP et DIOUF, 1990 : 84) rappellent combien la donne a changé : « la stratégie de développement véhiculée par les nouvelles politiques de redressement

⁸⁰ « Les nouveaux minibus en service dès lundi », *L'Info*, 25 novembre 2005. Décivant la visite du gouverneur de région dans les gares dakaroises de Petersen et de Lat-Dior, les journaux sénégalais ont parlé d'une agitation consécutive à l'exclusion de transporteurs affiliés à la puissante centrale syndicale (Confédération nationale des travailleurs du Sénégal, CNTS), auparavant liée au Parti socialiste.

allait entraîner une redistribution importante des rôles du secteur public et du secteur privé avec un recours important aux agents économiques en dehors de la sphère étatique, une économie fondée sur « la prise de risque ». La concurrence, le désengagement de l'État devaient se mettre en place ». L'heure était à la libération des initiatives, à la création d'entreprise, au recyclage des chômeurs dans de nouvelles activités porteuses d'avenir, de richesses et d'emplois.

L'ajustement structurel, tel que développé depuis 1979, s'est alors traduit par des restructurations dans les entreprises industrielles publiques et privées et l'arrivée sur le marché urbain de l'emploi de nombreuses personnes qui ont tenté de se reconvertir en développant un commerce ou une activité de transport. Le mouvement des « déflatés »⁸¹ a aussi correspondu à des opérations de sous-traitance au sein des sociétés industrielles qui voulaient se désengager de différentes charges dont le transport, en favorisant sa reprise par d'anciens salariés. « C'est avec les réformes de libéralisation de l'économie et du commerce précisément que le secteur informel a le plus prospéré au détriment du secteur formel » (DAFFÉ, 2002 : 77).

La pression a été très forte sur un secteur du transport jusqu'à présent dirigé, régulé (c'est-à-dire l'objet de maintes protections) et corseté par un arsenal de réglementations qui limitait l'entrée dans la profession et permettait la distribution des marchés étatiques aux affidés. Les pouvoirs publics ont soutenu l'esprit d'entreprise qui rompait avec la lourdeur administrative des premières années post-Indépendance. Toute une série de mesures, visant à faciliter le démarrage de l'activité de transporteur, ont été prises. L'État s'est mis à prôner un assouplissement général des conditions d'entrée dans la profession. L'examen des différents textes de lois qui se sont succédé confirme la volonté d'instaurer, à partir des années 1990, une plus grande tolérance pour les demandes d'exploitation de véhicules de transport à des fins commerciales. Par exemple, l'article 2 de la loi du 27 mai 1966, qui stipulait que nul ne pouvait obtenir ou conserver une autorisation administrative

⁸¹ Le terme « déflaté » désigne un agent de la fonction publique et du secteur parapublic qui est licencié dans le cadre d'une politique de dégraissage des effectifs de l'État et de restrictions budgétaires drastiques. Cf. *Bulletin de l'Apad* sur la question au Cameroun, n° 18 (KAMANDA, 1999).

d'exploiter un taxi s'il n'était pas en possession d'un certificat d'assurance couvrant sa responsabilité, a été abrogé en 1994. De même, dans l'article 3 de la loi 94.56, n'était plus prévu de retrait temporaire ou définitif de l'autorisation de transport en cas d'infraction aux dispositions ou règlements en vigueur. En 1999, un arrêté du ministre de l'Équipement et des Transports terrestres a réglementé les conditions d'obtention de l'agrément de transporteur, autrement dit l'autorisation d'exercer la profession. Il a repris les dispositions de la loi de 1994, sans revenir sur l'assouplissement des contraintes. En dépit de l'imposition d'une durée de validité de cinq années pour la carte de transporteur routier (disposition qui n'est pas stipulée dans les précédents textes), les conditions pour l'obtention de l'agrément sont devenues plus faciles à réunir pour qui voulait se lancer dans le transport⁸².

Réussir comme transporteur n'est cependant pas donné à tout le monde. Selon une enquête sur les « déflatés » effectuée en 1987 et 1988 (DURUFLÉ, 1994), peu de personnes réinsérées après leur licenciement sont devenues chauffeur (quatre seulement sur un échantillon de 78 personnes). Différentes explications sont à considérer. D'une part, en dépit du décret de 1986 libéralisant les importations, les véhicules coûtaient encore cher en 1987-1988. En outre, les « déflatés » quittaient leur emploi avec, en guise de prime de licenciement, une somme qui ne permettait pas, loin s'en faut, d'acquérir un véhicule, même importé⁸³. D'autre part, l'âpre concurrence dans un milieu rôdé par les réseaux sociaux, confrériques, géographiques, ne rendait pas la tâche aisée pour les non-professionnels. Cette « [...] catégorie [d'opérateurs] constituée de "non-professionnels", que l'on pourrait appeler des "rentiers" » (GODARD et TEURNIER, 1994), a alors gonflé l'offre de transport selon les circonstances : au gré des réparations de pannes, d'une rentrée d'argent ou de l'obtention d'un marché.

Le transport informel au Sénégal souligne ce qu'un acteur opérant dans le secteur est en réalité : non pas une création des pouvoirs

⁸² Seuls sont exigés un extrait de casier judiciaire, un certificat d'inscription au registre du commerce, des timbres et des photos d'identité.

⁸³ Projet qui est devenu plus facile avec les décrets sur les importations datant de 1995 et 1996, comme le confirment les observations réalisées à bord des taxis au début des années 2000 : nombre d'ex-employés de la Sotrac, l'ancienne société de transport public disparue en 1998, sont devenus chauffeurs à leur compte.

publics, mais plutôt une combinaison entre un entrepreneur et un débrouillard, un mélange d'initiatives privées et d'injonctions de la part des pouvoirs publics.

« Stratégie de la tension »⁸⁴

Jusque dans les années 1980, la Fédération nationale des groupements de transporteurs du Sénégal (FNGTS) a défendu les intérêts des transporteurs en bonne entente avec l'État. Sa force a été d'avoir permis de canaliser les revendications des transporteurs tout en favorisant l'accès des leaders aux faveurs de l'État. Mais, avec la création de nouvelles structures patronales et syndicales, il s'est agi pour le pouvoir de diviser le mouvement des transporteurs et de légitimer sa politique de libéralisation, gage d'entrée de milliers de néo-entrepreneurs dans le secteur.

Pour s'opposer à la fédération historique, dirigée par Bamba Sourang, l'État s'est appuyé sur un fidèle du secteur, Lobatt Fall. Dans les années 1980, ce transporteur a consolidé sa position dans le transport de voyageurs à la gare routière interurbaine de Dakar, son parc grossissant fortement grâce au soutien des banques de la place. À la lecture de la presse de l'époque, on comprend mieux la stratégie que le pouvoir a mise en place pour affaiblir le président de la FNGTS. En 1985, au moment où ce dernier est devenu responsable de la chambre de commerce de Louga, le Parti socialiste a créé une section régionale de transporteurs dans son propre fief, afin de rénover le secteur et de s'engager à lutter contre ceux qui s'opposaient aux objectifs de développement définis par le parti⁸⁵. Puis, face la méfiance de Bamba Sourang devant les évolutions imposées par l'État, la scission s'est accentuée dans tout le pays entre les tenants des deux positions, au point que deux fédérations ont commencé à cohabiter, la seconde prenant de plus en plus la place de la première et s'attribuant même l'appellation officielle « FNGTS ».

En 1992, au congrès de la fédération dissidente, le président Lobatt Fall, qui avait lui-même contribué à la division de la première fédération, a été dépassé par un autre syndicaliste, Attou

⁸⁴ Expression empruntée à J.-F. BAYART dans sa préface à la nouvelle édition de *L'État en Afrique* (2006 : XIV).

⁸⁵ *Le Soleil*, 21 novembre 1985.

Ndiaye, encore plus revendicatif. Ce dernier a fondé, dans la foulée, le Syndicat national des regroupements de transporteurs et chauffeurs propriétaires du Sénégal (ceux qui n'ont qu'un seul camion), qui est devenu majoritaire dans le milieu des transporteurs. La montée d'Attou Ndiaye a illustré la volonté du gouvernement de l'époque de faire admettre toutes les réformes possibles par le milieu des professionnels, soutenu en cela par les autorités en charge de l'administration du secteur. En 1991, le directeur des Transports a ainsi défendu la réforme et dénoncé la position rétrograde de la fédération historique⁸⁶.

En 1994, le combat pour une plus grande déréglementation a été marqué par une série de succès. Pour un certain nombre d'opérations induites par le fonctionnement des véhicules (frais de mutation des véhicules, permis de conduire, patentes, licence de transport, infractions), le montant des taxes a été réduit. Les contraintes administratives et bureaucratiques, incompatibles avec le métier de transporteur selon le Syndicat national des regroupements de transporteurs et chauffeurs, ont été amoindries, notamment la visite technique rendue possible dans les capitales régionales (et non plus à Dakar), l'arrêt de la détention provisoire des chauffeurs à la suite d'un différend avec les forces de l'ordre, la disparition de la boîte à pharmacie dans les véhicules, la suppression du port obligatoire de la ceinture de sécurité. Par la suite, le nouveau syndicat n'a eu de cesse de veiller à la bonne application des nouvelles dispositions et de rester, parmi les trois structures représentatives des transporteurs, le seul interlocuteur crédible du gouvernement.

Cette stratégie a servi les intérêts du Parti socialiste et de ses principaux dirigeants. Dans le transport, comme dans d'autres secteurs d'activité, les dividendes ont été importants. En 1993, le Syndicat des chauffeurs propriétaires a ainsi soutenu la réélection d'Abdou Diouf à la présidence de la République⁸⁷.

Au cours des années 2000, les deux fédérations ainsi que le syndicat d'Attou Ndiaye ont plus ou moins disparu. Les leaders âgés

⁸⁶ *Le Soleil*, 7 août 1991.

⁸⁷ Dans un entretien réalisé en 2000 à Thiès, Attou Ndiaye rappelait ainsi sa stratégie des années 1990 : « ... Je les soutenais. Quand ils faisaient des élections, je disais à tout le monde de voter pour eux [...] Quand ils voulaient des réceptions, je pouvais mobiliser beaucoup de véhicules pour transporter leurs militants. »

se sont retirés ou sont décédés. Mais d'autres structures sont apparues ou se sont renforcées, défendant l'intérêt d'opérateurs spécialisés et cristallisant, par leur existence, l'émergence de concurrences accrues autour des marchés de transport. Il s'agit de syndicats plus corporatistes, tel que le Syndicat des transporteurs d'hydrocarbures (STH), puissante structure créée dans les années 1980 et en pointe dans les combats d'aujourd'hui pour plus de sécurité, ou de l'Union sénégalaise des entreprises de transit et de transport agréées (Usetta), portée sur les fonts baptismaux à la faveur de la libéralisation du transport de conteneurs à partir de 2011. Une autre représentation patronale est en pleine croissance : il s'agit de l'Union sénégalaise des transports routiers (USTR), dont le leader, Mbargou Badiane, ayant été proche d'Attou Ndiaye dans les années 1990, est connu dans le monde du transport. Mbargou Badiane a été responsable de la commission Transports à la chambre de commerce de Dakar. L'USTR semble en pointe depuis quelques années pour défendre les transporteurs à l'international et faire face à la présence accrue des opérateurs maliens sur le corridor Dakar-Bamako. Dans cet objectif, M. Badiane avance l'idée d'un renouvellement du parc de gros-porteurs⁸⁸. L'USTR est cependant considérée comme représentant d'abord les transporteurs dakarois et peu ceux des régions de l'intérieur, en prise avec les affres du transport local, les routes en mauvais état et l'absence de marchés.

Transport urbain : de la contrainte au soutien aux opérateurs privés

Le transport urbain est l'exemple même d'un secteur d'activité dans lequel les acteurs privés ont pris de l'importance avec le temps, s'incrutant dans le paysage dakarois dès les premières années de l'après-guerre quand les « cars rapides » ont pallié le manque de transports, consécutif à la grève des chemins de fer de la fin 1947-début 1948. L'augmentation du nombre de « cars rapides » a été lente : en 1956, ils n'étaient que quelques dizaines à rouler dans

⁸⁸ « Transport de marchandises : 300 gros porteurs attendus en 2012 », *Wal Fadjri*, 18 novembre 2011.

Dakar (DURAND et DIOUF, 1980). L'existence de ce type de véhicules n'était pas garantie par le gouvernement colonial, puis par l'État sénégalais, qui n'ont eu de cesse, pour lutter contre leur prolifération, de développer, à partir de 1949, un service gouvernemental de transport pour acheminer les fonctionnaires vers les bureaux et les étudiants vers l'hôpital de Dakar. En 1956, l'ensemble des lignes d'autocars a été ouvert aux familles de fonctionnaires, à leurs domestiques, aux invalides et mutilés de guerre⁸⁹.

En 1962, la Régie des transports sénégalais (RTS) a été créée pour développer le transport public. Elle regroupait les fonctions auparavant dévolues à l'ancien système de ramassage qui, dès 1959, réunissait le garage central du Gouvernement général de l'AOF et la Régie des transports du Mali (alors fédération réunissant Sénégal et Soudan français). Elle devait acheminer la main-d'œuvre et faciliter le déplacement des employés de l'État vers leurs nouvelles affectations dans les régions. Face à l'extension à l'ensemble de la région du Cap-Vert des services de la RTS, la capacité des « cars rapides » à transporter les Dakarois a été quasiment réduite à néant (quelques immatriculations seulement). En 1962, un projet de suppression a même été préparé, vite remis à plus tard en raison de la crise politique de décembre. En 1963, l'importation des camionnettes de marque Renault a été stoppée. En 1965, l'accès du Plateau a été refusé aux « cars rapides ». En 1967, pour sortir la compagnie nationale de transport public de sa situation financière difficile, un rapport stipulait que la condition indispensable était d'interdire les « cars rapides ».

Mais les positions ont rapidement évolué. Le gouvernement lui-même, par ses décisions, a entériné l'existence des « cars rapides ». Un premier texte, en 1969, en a fixé les conditions de circulation et de stationnement. Un second texte, en 1970, a opéré une distinction entre ceux qui circulaient à Dakar et ceux qui circulaient en banlieue. En 1973, en dépit du monopole de la Sotrac, l'État a adopté en conseil interministériel une politique de structuration spatiale de l'offre par la mise en place d'itinéraires réservés à la circulation des « cars rapides ». En 1978, face à la demande et alors que la Sotrac assurait encore 66 % des transports collectifs dakarois (chiffre de 1980 : GODARD, 2002), une nou-

| ⁸⁹ Cette section s'inspire de : LOMBARD et ZOUHOULA BI (2008b).

velle ligne de transport a été créée par un additif à l'arrêté du gouverneur de 1976 instituant les règles de circulation et de stationnement des « cars rapides ». Elle avait vocation à desservir la banlieue entre 6 et 10 heures et entre 17 et 22 heures. En 1992, un second additif a été pris pour modifier une nouvelle fois les itinéraires de desserte du Plateau par les lignes de « cars rapides ». La même année, un séminaire réunissant toutes les parties prenantes du transport urbain a confirmé l'existence définitive dans le paysage dakarois des « cars rapides ». Étaient invités, à la même table, le directeur de la Sotrac, les représentants des ministères et les propriétaires de véhicules.

Au tournant des années 1990, la compagnie publique était condamnée. À partir de 1986, les contrats de plans entre l'État et la Sotrac se sont succédé et ont été marqués par le désengagement de la coopération française (cessation des financements pour l'achat de nouveaux bus notamment) et par la diminution des subventions octroyées par l'État sénégalais. Conséquence, en 1990, la Sotrac ne captait plus qu'un tiers des passagers de transport collectif (selon Xavier GODARD, communication personnelle). Le rapport de forces entre secteur public et secteur privé s'était inversé alors que la demande des usagers n'était pas satisfaite. Le ramassage des salariés des entreprises de la place, perturbées par les réaménagements horaires de la journée de travail, était en particulier problématique. Les transporteurs urbains se sont alors engouffrés dans la brèche et ont commencé à transporter les salariés des entreprises de l'aéroport, puis ceux des hôtels (comme le Méridien Président), des banques, de la manufacture de tabacs, ou les dockers du port de Dakar.

Le plus spectaculaire a été la reconversion des transporteurs des régions de l'intérieur, dont les véhicules de transport interurbain se sont vus octroyer, entre deux voyages, une licence urbaine pour une durée de deux à trois jours. Dans un premier temps, ils ont été confinés sur des itinéraires précis, entre Pikine et Dakar, puis dans un second temps, à mesure que s'accroissaient les difficultés de déplacement, ils furent autorisés à circuler sur d'autres. Des transporteurs comme Ndiaga Ndiaye ont ainsi vu leurs véhicules de transport interurbain reconvertis en minibus de ville (avec la fin de la distinction entre licence de transport urbain et licence de transport interurbain). Aujourd'hui, certains fonctionnaires

n'hésitent pas à dire que l'État et les services centraux du ministère des Transports ont aidé ce transporteur à investir le créneau et à développer son parc⁹⁰. Dans la rue, au bureau, les gens se sont mis à parler des cars blancs de Ndiaga Ndiaye. La popularisation de son nom a été générale et a dépassé le cadre de ce transport particulier. L'appellation « *ndiaga ndiaye* » est passée dans l'imagerie populaire⁹¹. Les Dakarais utilisent encore ce terme, devenu quasiment l'équivalent d'une marque de véhicule au Sénégal.

En 2000, le Programme d'amélioration de la mobilité urbaine (Pamu), soutenu par la Banque mondiale, a été lancé. L'un de ses axes majeurs est le renouvellement du parc de « cars rapides » et de « *ndiaga ndiaye* ». La donne a complètement changé : les propriétaires de cars se sont imposés dans les discussions sur l'avenir des transports. À la session de lancement du Pamu, en 2002, les transporteurs ont ainsi protesté contre le montant de l'apport qui leur était demandé (25 %), pour chaque véhicule neuf acheté dans le cadre de l'opération de renouvellement. Dans les mois qui ont suivi, ils sont arrivés à faire baisser ce taux à 15 %. En 2005, la composante « renouvellement » du Pamu a démarré concrètement (KUMAR et DIOU, 2010). Moyennant la remise des vieux véhicules contre le versement d'une prime à la casse d'un million de francs CFA, le financement s'est organisé sous forme de crédit-bail, avec remboursement mensuel du prêt à l'Association de financement des transports urbains (Aftu). L'Aftu réunit des regroupements d'opérateurs (ou GIE) auxquels elle loue les véhicules jusqu'à extinction du crédit. Ces opérateurs se voient concédés par le Cetud une ou plusieurs lignes et sont obligés de respecter les tarifs officiels, de mettre en place une billetterie et de former le personnel. Avec la livraison, à partir de 2010, de 400 minibus supplémentaires de marque King Long (société chinoise ayant remplacé Tata dans l'usine de Thiès), ce sont près de 1 000 véhicules de transport urbain de voyageurs qui ont été remplacés (GUISSÉ, 2011).

En vingt ans, le système de transport urbain a été complètement bouleversé. En 1985, selon les chiffres du service régional

⁹⁰ En 2003, Ndiaga Ndiaye possédait officiellement, enregistrés à son nom, 284 véhicules de transport, dont 251 véhicules de 30 places.

⁹¹ Au départ, les « *ndiaga ndiaye* » sont des fourgonnettes de marque allemande Mercedes. Pendant un temps, ils ont été assemblés sur place dans l'usine Mercedes et transformés en minibus de transport collectif.

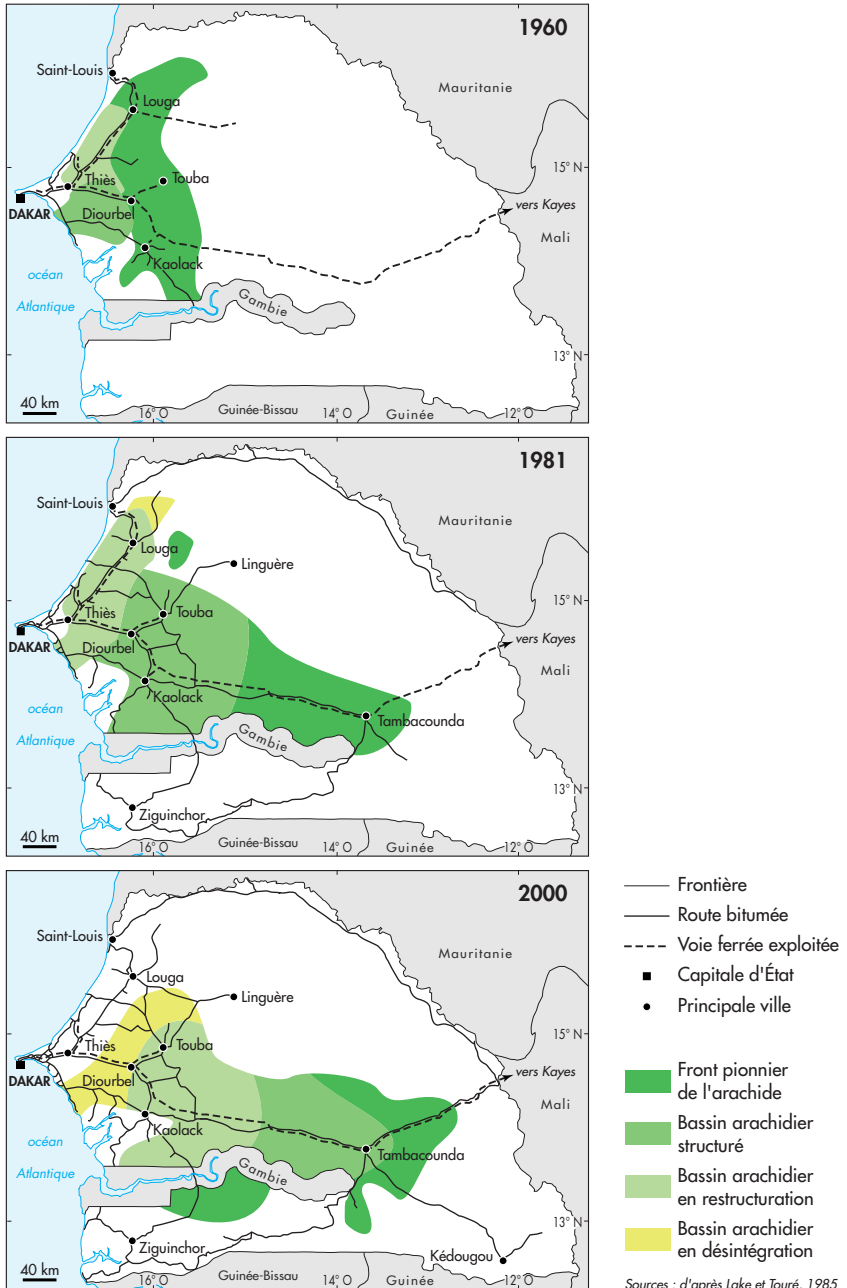


Figure 6.
Évolution spatiale du bassin arachidier (1960-2000).

Sources : LAKE et TOURÉ (1985) ; CÉSARO et al. (2010).



Figure 8.
Les infrastructures de transport au Sénégal.

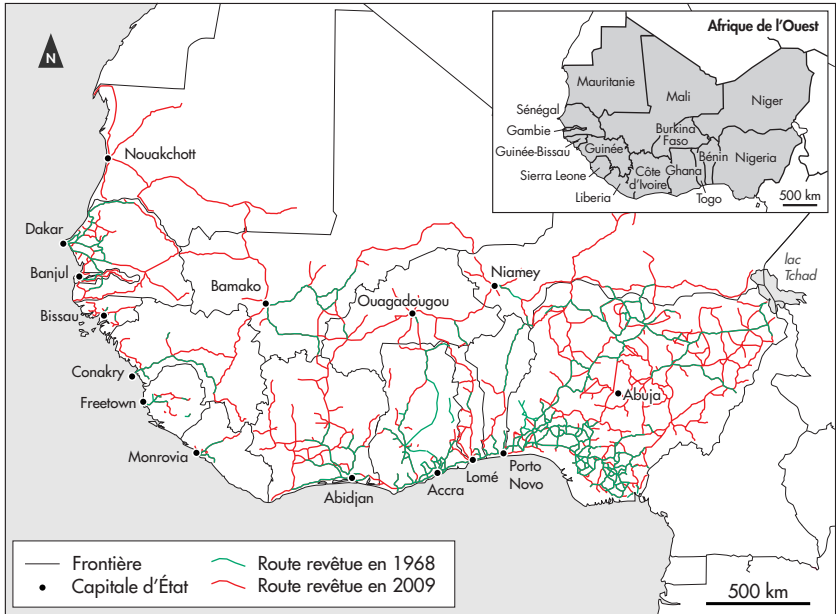
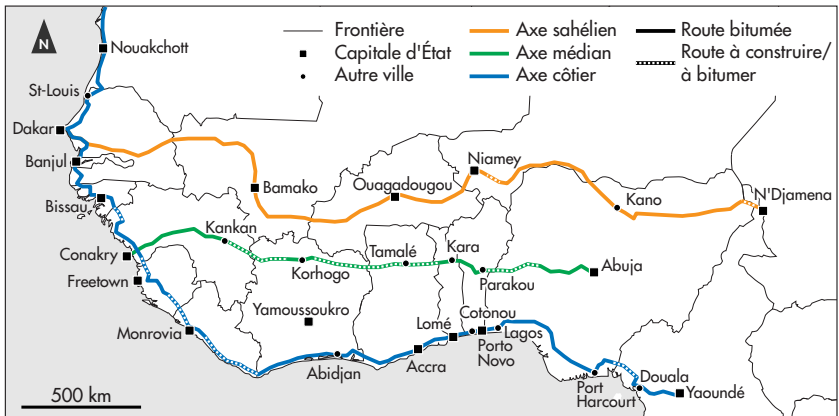


Figure 11.

Le réseau routier revêtu d'Afrique de l'Ouest en 1968 et 2009.

Réalisation : O. Ninot (Prodig). Source : LOMBARD et NINOT (2010).



Sources : d'après l'Atlas régional des transports et des télécommunications dans la CEDEAO ; J. Lombard et O. Ninot (2010)

Figure 12.

Les axes routiers internationaux en devenir en Afrique de l'Ouest (2010).

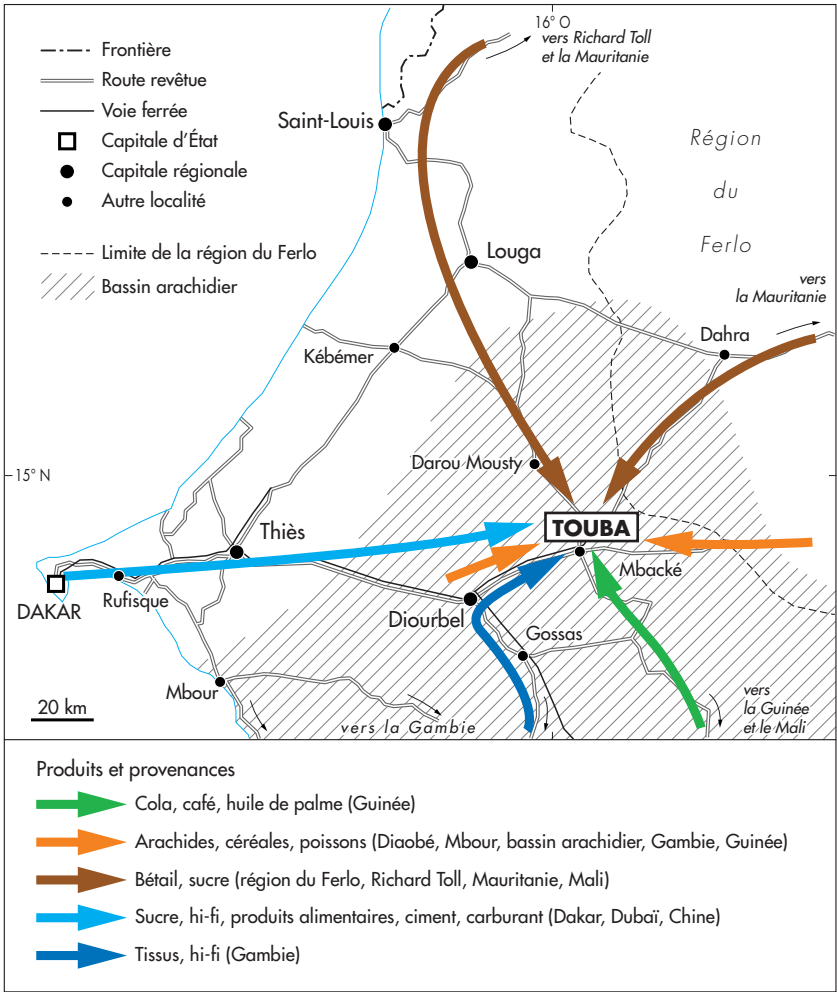
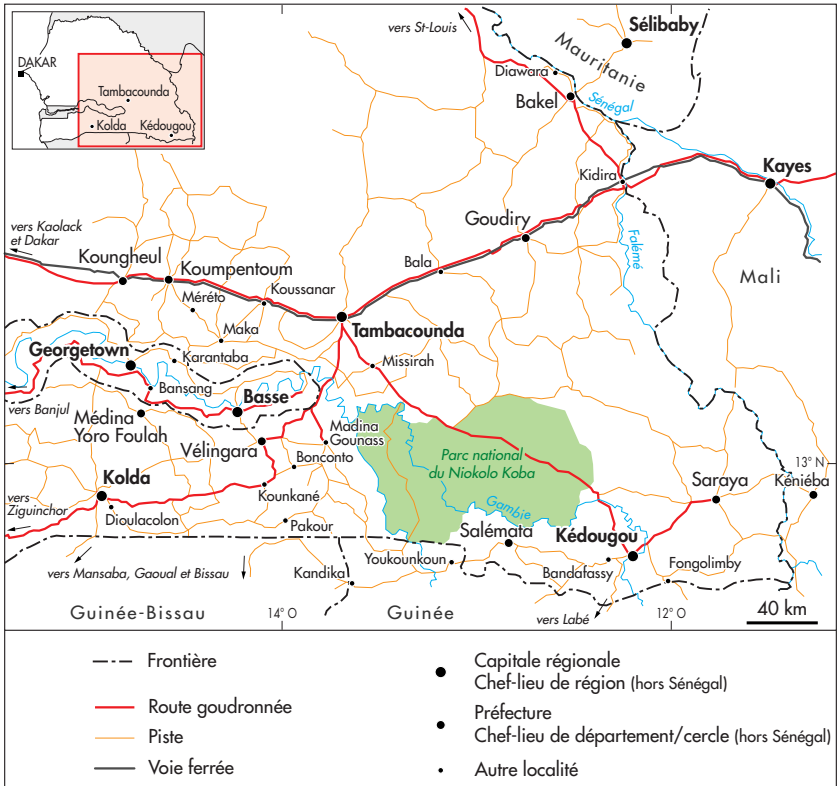


Figure 20.
Touba, au carrefour de routes et de flux.



Sources : d'après la carte routière du Sénégal, direction des TP/DTGC (1994 mise à jour 1998)

Figure 21.

La région de Tambacounda, frontière avec les pays voisins du Sénégal.

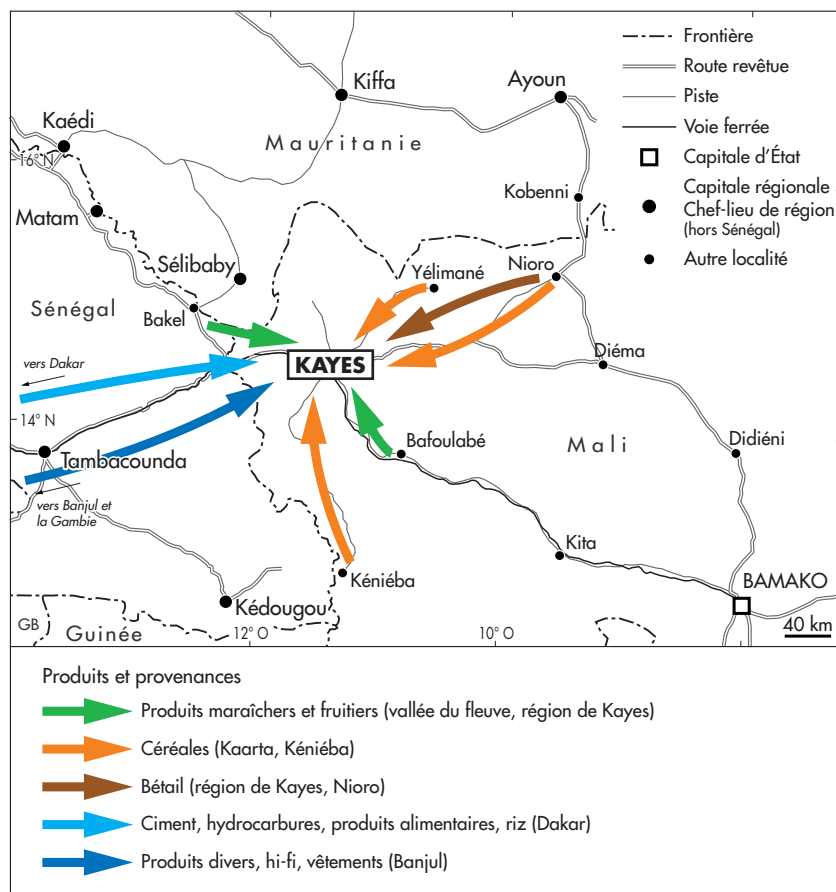


Figure 23.

La ville de Kayes sur le corridor de transport Dakar-Bamako.



Photo 1.

Dakar, première porte maritime pour l'Afrique de l'Ouest.

© Amadou Barry



Photo 2.

Le pont de Kayes (Mali) : une infrastructure majeure sur l'axe routier Dakar-Bamako.



Photo 3.

Les « cars rapides » de Dakar livrés dans les années 1970 par l'usine Berliet-Sénégal.



Photo 4

Les ateliers de construction et de réparation de minibus près de la Médina (Dakar).



Photo 5.

Le fantastique développement du commerce de motos *Djakarta* à Kaolack.



Photo 6.

Marchés ruraux du bassin arachidier approvisionnés en produits de la mer depuis Mbour.



Photo 7.
Des paysannes revenant à pied du marché rural de Patar-Sine, région de Fatick.



Photo 8.
Les « cars horaires » au garage de Diakhao, région de Fatick.



Photo 9.

La gare routière à gestion privée de Dakar-Petersen.



Photo 10.

La cité religieuse de Touba, au centre d'une étoile routière.



Photo 11.
L'ancien quartier colonial de Rosso-Mauritanie.



Photo 12.
L'escale de Diéma (Mali), au carrefour des routes du Sénégal et de Mauritanie.

des Transports, les « cars rapides » étaient plus d'un millier. En 2004, ces véhicules, ajoutés aux « *ndiaga ndiaye* », ont été estimés entre 3 300 et 3 500 unités⁹², alors que la société publique qui a remplacé la Sotrac en 2001 ne transportait en 2002 que 5 % des passagers recourant au transport collectif⁹³. Toute évolution dans les transports urbains à Dakar ne peut se faire sans les propriétaires de « cars rapides » (LOMBARD *et al.*, 2004). Désormais, avec l'inclusion dans les discussions et négociations des taximen, des chauffeurs de minibus et même des rabatteurs, une logique nouvelle est en place. Le point de vue des ministères peut ainsi parfois apparaître comme une donnée parmi d'autres dans le secteur des transports.

Entre trajectoires collectives et individuelles

L'histoire des entrepreneurs de transport au Sénégal est, selon Yves HAZEMANN (1992), concomitante de l'arrivée et de la généralisation du véhicule à moteur dans le pays dans les années 1930 et surtout après la Seconde Guerre mondiale. Si les intérêts français et libanais ont dominé la nouvelle économie de la circulation et repoussé les autochtones vers le commerce et le transport local⁹⁴, au cours du ^{xx}e siècle, l'émergence d'opérateurs privés sénégalais d'origine africaine a été réelle et massive, à l'égal de ce qui peut être observé ailleurs en Afrique (GEWALD *et al.*, 2009).

⁹² Chiffre officiel des véhicules enregistrés en 2003 à la direction nationale des Transports terrestres, auquel on peut ajouter les taxis compteurs (12 à 13 000) et les taxis de banlieue (anciennement clandestins, régularisés à partir de 1982 et confinés dans les quartiers de Grand Yoff, Parcelles assainies, et dans les villes de Pikine et Guédiawaye : sans doute plus de 3 000).

⁹³ Malgré l'obtention, en 2004, de 400 autobus neufs et la promesse, en 2011, de l'arrivée de 235 autres véhicules de construction chinoise, *Dakar Dem Dikk* a les plus grandes difficultés à reconquérir une partie du marché dont elle disposait encore jusque dans les années 1980. La concurrence sur le terrain avec les opérateurs privés, qu'ils disposent ou non d'un parc renouvelé, reste vive.

⁹⁴ Ceux-ci, souvent commerçants, ont à l'époque coloniale tenté d'investir le créneau des produits vivriers, comme le rappellent les études de B. BARRY et L. HARDING (1992) et de L. MARFAING et M. SOW (1999), puis, après 1960, des secteurs délaissés par les Français et les Libanais, comme l'industrie ou le transport.

C'est sur le temps long que l'on doit percevoir la lente progression d'un groupe d'acteurs devenus indispensables à la vie des Sénégalais et au fonctionnement de l'économie contemporaine. Ils ont été apprentis, chauffeurs, rabatteurs, mécaniciens avant de devenir propriétaires d'un véhicule, ce qui leur permet de demander et d'obtenir l'autorisation de transporter autrui. La montée de ces acteurs s'appuie sur une combinaison de valeurs propres et empruntées et rend compte de la capacité des Sénégalais à s'imaginer et à devenir transporteurs.

Difficile transmission du savoir et des réseaux

L'implication de l'État sénégalais dans l'économie nationale a abouti au maintien d'un certain nombre de transporteurs qui avaient démarré leur activité de transport avant l'Indépendance. Nés de la colonie, cajolés par l'État indépendant, ceux-ci ont su s'adapter aux nouvelles contraintes imposées par l'étatisation de la filière arachide. Ils ont été rejoints par les transporteurs affiliés à la confrérie mouride qui ont profité des liens tissés entre les marabouts et le pouvoir politique pour croître et s'imposer sur les marchés de l'arachide. Tous ont été confrontés à la transmission de leur patrimoine et à la pérennisation de leur activité.

De l'époque du « tout État » n'émergent aujourd'hui que les hommes d'affaires qui ont su rebondir quand il le fallait, qui se positionnent à la charnière de plusieurs mondes, qui empruntent à la fois au local et au global, au national et à l'international. À l'instar de certains diamantaires du fleuve Sénégal, ils ont profité de leurs réseaux locaux (dans l'appareil d'État, dans la confrérie mouride) et internationaux (groupes logistiques mondiaux, exportateurs de matériels de transport, écoles de formation, etc.). Ils ont envoyé leurs enfants suivre des études à l'université de Dakar ou à l'étranger et ainsi préparé leur succession (cf. encadré 6). En revanche, beaucoup d'autres parmi ces transporteurs du premier cercle sont tombés dans le néant et n'ont pas supporté le passage à la libéralisation de l'économie, quand le parapluie de l'État n'a plus suffi à garantir les marchés (cf. encadré 7). Comme le rappellent M. C. Diop et M. Diouf, « [...] la faillite de l'État entrepreneur [a] entraîné avec elle celle de la bourgeoisie nationale qui [s'était] développée grâce aux marchés offerts exclusivement par le gouvernement » (DIOP et DIOUF, 1990 : 155).

ENCADRÉ 6.

Tidiane S., le fils ou la transmission du savoir-faire

Dans l'immédiat après-guerre, habitant la région de Louga, le père de Tidiane S. débute dans la « traite » en utilisant des dromadaires pour transporter les arachides vers les centres de groupage⁹⁵.

« Success story »

En 1960, il se procure un premier camion et transporte ses propres marchandises à destination des villages de sa région. Pendant la campagne de commercialisation, il achemine l'arachide pour le compte des usines Lesieur et Petersen de Dakar. En 1981, l'entreprise se focalise sur le transport. En 2000, elle compte 32 camions (près de 50 en 2013), dispose d'un parking où garer les véhicules et d'un siège social qui lui permet d'avoir une visibilité dans la capitale, de recevoir ses clients et d'afficher une image moderne.

Si l'arachide occupe une part importante du chiffre d'affaires, d'autres marchandises sont recherchées. La règle ? « Démarcher chaque jour, essayer d'avoir 5 à 600 tonnes ». Par exemple, quand l'État lance des programmes de distribution d'engrais. En 1996, le commerce est investi et permet de compenser les effets néfastes de la concurrence dans le transport. En 2000, l'entreprise traite ainsi près de 25 000 tonnes de riz. L'activité internationale vers les pays voisins est également réhabilitée.

Du père au fils

Après avoir obtenu une maîtrise d'économie à Dakar, Tidiane S. entre en apprentissage dans l'entreprise en 1983. « Dans un premier temps, on est resté ensemble. Puis, peu à peu, mon père s'est démarqué pour me laisser le soin d'organiser le transport ». Mais Tidiane S. ne se sépare pas de son père et profite de son expérience dans la gestion du parc de véhicules (« il vient au bureau pour me conseiller, pour être là, s'occuper »).

Tidiane S. est à l'affût de tous les développements possibles du transport international, alors que son père fait partie de cette

⁹⁵ Entretiens, Dakar, 25 septembre 2000, 10 janvier 2002, 10 juin 2013.

génération de transporteurs qui a grandi avec les marchés de l'État, circonscrits aux limites du territoire national. Ainsi, le démarchage auprès des transitaires du port autonome porte ses fruits, puisque l'entreprise transporte l'aide alimentaire pour la Mauritanie ou la Guinée-Bissau et effectue des livraisons pour les mines de la région de Kayes (Mali). Tidiane S. adopte les modes de gestion en vogue dans l'économie libérale. Il a équipé le siège en informatique et ne conçoit pas son travail autrement. Il considère que c'est celui qui est le plus proche de ses clients, le mieux organisé, qui pourra dépasser la concurrence : « On essaie de gérer, de comprendre qui fait quoi, quel est le camion qui marche le mieux, pourquoi celui-là ne marche pas. » Quand on lui fait remarquer qu'il adopte au Sénégal des méthodes de gestion européennes, il répond que c'est nécessaire. Il n'a pas émigré comme d'autres Sénégalais originaires de la région de Louga, mais il a effectué plusieurs voyages en Europe, « juste pour voir comment fonctionnait la société ». Il achète ses camions importés à des revendeurs sur Dakar.

Alors qu'il occupe des fonctions à la chambre de commerce de Dakar, Tidiane S. considère que les fédérations professionnelles doivent évoluer : « Avec les problèmes de libéralisation et de mondialisation, il faut une autre pensée que celle des anciens, des gens formés qui lisent la presse, qui sont internationaux d'une certaine façon. » Il ne regrette pas d'être allé à l'université : « Quand vous laissez un "vieux" qui n'a pas fait l'école seul [son père, aujourd'hui décédé], un jour ou l'autre, il sera trompé par les chauffeurs. Pour la gestion moderne, il faut faire les "bancs", être outillé sur le plan intellectuel. »

L'importance du « mouridisme » dans les affaires ?

L'activisme politique favorise-t-il les affaires ? Selon Tidiane S., « il suffit d'avoir un bon produit, connu. N'importe où, quand tu as un bon produit, tu peux travailler ». Mais le fait d'être originaire de la même région que certains grands transporteurs réputés ou que l'ancien président de la République, d'être mouride et de le revendiquer (« À 98 %, mes chauffeurs sont des Mourides [...] Je sais qu'il n'y a pas de problème en général »), n'est pas étranger à la bonne marche de l'entreprise.

ENCADRÉ 7.

Latyr F., du parrainage de l'État à la chute

Né en 1930 dans un village de la vallée du fleuve Sénégal, Latyr F. est un homme qui a compté dans le transport sénégalais.

Du néant à la gloire, de la vallée à Dakar⁹⁶

Son parcours est celui d'un opportuniste qui a découvert la « poule aux œufs d'or ». D'abord *coxeur* (ou intermédiaire) à Dakar, Latyr F. acquiert un premier camion dans les années 1960 avec l'aide de son frère et se met à évacuer les produits agricoles de sa région. Pendant l'hivernage, il emprunte les navires qui remontent le fleuve pour acheminer des produits manufacturés. L'implication de Latyr F. dans le transport de marchandises va croissant puisque, dans les années 1970, 17 camions lui appartiennent. Il investit aussi le transport de voyageurs. Toujours avide de paraître le plus grand, il dit avoir possédé la majorité des véhicules présents à la grande gare de Dakar. Il raconte que, chaque jour sur la ligne de Thiès, vingt cars immatriculés à son nom circulaient : « En ce temps-là, j'étais puissant. » Au début des années 1980, Latyr F. dispose de dizaines de cartes grises de véhicules, autos, camions, cars et minicars, achetés à crédit. Son pouvoir est visible jusque dans les bâtiments de la gare. Il a construit deux magasins dont un bureau dans lequel il reçoit ses hôtes et affiche les signes de sa splendeur passée (photos, distinctions). Il finance la construction du bâtiment du regroupement des transporteurs et des chauffeurs de la gare, signe que son emprise sur le milieu est grande. En 1981, il fait ériger un hôtel destiné à loger les chauffeurs en repos. Sa notoriété se traduit par l'attribution de responsabilités dans le monde du transport. Il devient président régional des transporteurs, vice-président puis président d'une fédération.

Au service du pouvoir

« La politique n'est en rien dans mon succès », dit aujourd'hui Latyr F. Pourtant, ses relations lui permettent d'asseoir son

⁹⁶ Entretiens, Dakar, 8 janvier et 25 avril 2003. D'autres informations ont pu être collectées auprès d'un ancien fonctionnaire du ministère des Transports : entretien, Dakar, 3 juillet 2003.

activité de transporteur. En échange de son soutien au Parti socialiste, Latyr F. reçoit le marché des réquisitions. Les « corps habillés » passent par ses services pour déplacer des hommes d'un point à l'autre du territoire national. Le déménagement des fonctionnaires entre régions lui est également attribué, ainsi que les voyages scolaires. Pour le pouvoir en place, la présence à ses côtés d'hommes d'affaires originaires de la « vallée » est une garantie de soutien aux élections. Latyr F. est ainsi remercié par le parti au pouvoir : il est élu député, membre du Conseil économique et social. « J'ai reçu Senghor et Diouf chez moi », précise-t-il. Le lien tissé avec le gouvernement lui donne des entrées dans le milieu bancaire pour obtenir, dans les années 1980, de multiples crédits. Avec le pouvoir libéral élu en 2000, Latyr F. dit qu'il n'a pas de problèmes : « je suis bleu désormais » (la couleur emblématique du Parti démocratique sénégalais).

La chute

Avec le temps, la roue tourne. Latyr F. a plus de 70 ans [en 2003], ses affaires dépérissent. « La fortune est venue, elle est répartie. » Non lettré, il sait à peine parler le français, ne s'exprime pas bien en wolof et préfère la langue de son village. Son manque de formation lui a posé des problèmes lorsqu'il lui a fallu gérer son argent, noter les versements des chauffeurs, contrôler les dépôts dans les banques. Ses enfants, trop jeunes, ne peuvent l'aider. Cette absence de savoir-faire comptable, Latyr F. la paie cash quand ses conseillers le trompent ou que d'anciens chauffeurs ne lui règlent pas les traites de leur véhicule. Il avoue : « La politique m'a détourné du parc de véhicules. » En 2003, Latyr F. ne possède plus que « quelques véhicules ». Il se rend chaque jour à la gare, il loue un de ses magasins, il continue le commerce de riz dans la vallée. Les gens reconnaissent qu'il a contribué au développement du pays : « Ils ont de la considération pour moi. » Ses propos ultimes sont emblématiques d'un parcours brillant, mais tortueux et arrivé à son terme : « J'ai emprunté beaucoup de chemins dont je ne peux pas parler. »

Vers l'émancipation

Dans les années 1970, la politique en faveur du secteur privé du transport s'est traduite par l'émergence d'une catégorie d'hommes d'affaires, de commerçants et de transporteurs qui n'avaient pas le même lien que leurs aînés avec le système politico-économique des années 1960. Ils étaient parfois illettrés, souvent musulmans mourides, avaient pour certains un parcours migratoire international qui leur avait permis de visiter le monde, de se faire une idée du transport sous d'autres cieux, d'apprendre à résister aux tracasseries qui surviennent, d'accumuler des fonds. Ce n'étaient pas toujours des transporteurs de longue date, parfois ils l'étaient devenus par opportunité, en s'appuyant, en plus de leurs liens avec l'appareil d'État, sur différents ressorts sociaux ou géographiques. Rester autonome par rapport au pouvoir étatique – tout en profitant de ses faveurs – illustre l'esprit d'entreprise de chaque Sénégalais, notamment des gens de la route, qui répètent à l'envi qu'ils veulent devenir leur propre maître et avancer par eux-mêmes⁹⁷.

L'amoindrissement du *Ndigël* dans la sphère mouride a été concomitant de la libéralisation et de l'entrée massive des petits opérateurs dans le transport dakarois⁹⁸. L'esprit mouride, omniprésent dans les transports sénégalais et libéré quelque peu de la tutelle imposante du khalife, à l'heure où l'individualisation de la société urbaine sénégalaise gagne du terrain et fait émerger de nouveaux acteurs comme les femmes ou les jeunes (MBODJI, 2002), prend toute sa dimension à travers cette capacité à inventer un chemin personnel, en quelque sorte déconnecté du contrôle de la confrérie (COPANS, 2007). Ce n'est pas tant l'idéologie de la confrérie qui intéresse ici que ce en quoi elle rencontre (et rend compte) le savoir-faire des Sénégalais en général et des transporteurs en particulier. « Travaile pour ce monde comme si tu ne devais jamais

⁹⁷ Ce que des Sénégalais résumant par l'aphorisme suivant : « Si tu veux gagner de l'argent, tu sors une table devant chez toi, tu prépares des arachides grillées et tu les vends. Qui peut t'en empêcher ? » Sur l'espace public et son utilisation au Sénégal, cf. CORALLI (2001).

⁹⁸ « La capacité de certains segments des populations à échapper à l'encadrement étatique et à rogner sur ses prérogatives sont à l'œuvre vers la fin des années 1970, quand le modèle islamo-wolof des pays du *Ndigël* commence à donner les premiers signes d'épuisement » (Mam. DIOUF, 2002 : 56)

mourir et travaille pour l'autre monde comme si tu devais mourir demain », antienne répétée par tout un chacun, est le symbole de ce dévouement au travail pour soi⁹⁹. Référence ô combien collective, le mouridisme n'entrave en rien le développement de l'entreprise personnelle¹⁰⁰. Il accompagne même l'esprit du routier et celui du chauffeur qui conduit son véhicule, puis devient – s'il le peut – propriétaire de son bien de production, avec l'aide de son patron. Le mouridisme est d'autant plus garant d'une réussite personnelle que le contrat implicite passé entre la confrérie de Touba et le pouvoir politique sénégalais (soutien politique contre dividendes matériels personnels et collectifs), même revu à la baisse, assure au transporteur ou au chauffeur une visibilité dans les « garages », les gares routières et les marchés, une entrée dans les réseaux de l'administration et parfois une immunité.

Quantitativement, l'implication des Mourides dans le transport routier reste manifeste. Dans le secteur des « cars rapides », si l'on s'en tient aux minibus circulant à Dakar en 2003 (enregistrés au ministère des Transports), sur 1 546 propriétaires dont la région de naissance est connue, 32 % sont originaires des régions de Diourbel et Louga dans lesquelles l'influence mouride est grande (ces régions ne représentent que 17 % de la population totale au recensement général de 2002). Vingt-sept pour cent des transporteurs sont nés à Dakar (23 % de la population), 19 % à Thiès (13 %), 8 % à Saint-Louis (7 %) et 7 % à Kaolack (11 %). Par ailleurs, plus que chez les transporteurs originaires des autres régions du Sénégal, ceux de Louga et de Diourbel présents à Dakar sont en moyenne de plus grands propriétaires : respectivement 60 et 69 % des transporteurs originaires de ces deux régions ne possèdent qu'un véhicule, mais 70 % à Saint-Louis, 74 % à Thiès et 77 % à Kaolack. Pour les catégories « deux véhicules » et « trois véhicules et plus », les proportions sont là encore favorables aux deux régions précitées. Si l'on reprend notre enquête de 2002 auprès des transporteurs de marchandises, plus de la moitié se disait mouride (LOMBARD et NDIONE, 2002).

⁹⁹ On peut aussi citer l'axiome suivant : « Travailler pour les siens correspond à la prière et à l'adoration de Dieu. » Cf. BAVA (2002).

¹⁰⁰ « [...] Les disciples ou *talibé* n'ont jamais cessé de penser par eux-mêmes, ni d'agir en fonction de leur propre intérêt », rappelle D. CRUISE O'BRIEN (2002 : 86).

Le lent processus d'émancipation et d'individuation, décrit pour l'Afrique par François LEIMDORFER et Alain MARIE (1997), s'est accompagné de la montée des entrepreneurs privés, notamment au Sénégal ceux d'obédience mouride. L'évolution des modes de vivre et de se déplacer, mais aussi les impasses économiques, ont poussé les Sénégalais à développer les initiatives privées, en particulier dans le transport routier. Ces différentes entreprises ont contribué à faire exploser l'organisation des transports pensée et contrôlée par le « haut », c'est-à-dire par l'État, et organisée dans le cadre des frontières nationales, tout en répondant de plus en plus à la demande de mobilité chez les populations (sans toujours la satisfaire).

Le monde des transports sénégalais n'est pas clos par l'action des pouvoirs publics. Ses acteurs, ses représentants, des associations, des ONG aussi, comme Enda très impliquée dans la « gestion concertée de la filière transport » (ENDA, 2004), alimentent la recomposition permanente du secteur, donnant à voir une société sénégalaise dynamique, bien loin des clichés véhiculés ici et là.

Mobilité internationale des Sénégalais en Afrique et entrepreneuriat

La prise en compte des différentes échelles géographiques permet de comprendre le fonctionnement de l'espace sénégalais. C'est ce que l'on fera ici pour présenter et étudier l'interférence entre l'évolution des systèmes de transport au Sénégal et les déplacements internationaux des ressortissants de ce pays, transporteurs, commerçants et migrants. Il s'agit d'un processus organisé dans un espace d'échelle donnée, celle qui est le support de la politique nationale depuis 1960, qui est modifié par un autre, se déroulant à une autre échelle, plus grande. Ce n'est pas l'échelle du premier niveau qui est modifiée mais le processus lui-même, dans lequel interfèrent d'autres processus, d'échelles variées. En conséquence, le transport tel que pensé par un pouvoir d'État est influencé par d'autres processus spatiaux concomitants. De ce fait, les limites du secteur proprement dit explosent, tout comme l'espace de référence : les frontières nationales ne disparaissent pas mais deviennent un facteur parmi d'autres de la circulation croissante des personnes et des influences qui contribuent à le faire évoluer.

Se dessine alors une nouvelle carte – montrant l'espace pratiqué par les voyageurs, les commerçants et les transporteurs internationaux, et les migrants organisés en réseaux – qui se superpose à celle des États. À propos des migrants algériens observés et

enquêtés à Marseille, Alain TARRIUS et Geneviève MAROTEL (1991) montraient déjà l'émergence de configurations spatiales propres aux organisations sociales émigrées. Leur exemple était aussi une préfiguration de nos travaux menés, durant les années 2000, sur les changements du secteur des transports au Sénégal, portés comme en Algérie par les mouvements migratoires de populations achetant et revendant matériel de transport et pièces détachées, important recettes et mode de gestion, insérant le secteur du transport dans un espace plus vaste que le territoire national.

Migrant puis transporteur

Développer une activité de transport ne s'arrête pas à la cabine d'un camion. L'expérience du commerce est souvent primordiale pour réussir. De même, le parcours initiatique que représente la découverte du monde en tant que migrant apparaît irremplaçable. Celle-ci, dans un continent en perpétuel mouvement, structure de longue date les sociétés et les espaces ouest-africains (HAHN et KLUTE, 2007). La migration internationale participe ainsi d'un territoire de l'individu composé de différents lieux qui forment réseau. Guy DI MÉO (1999 : 89) utilise le terme d'« asyndète » pour caractériser ce territoire, une figure de style qui consiste à supprimer les mots de liaison, c'est-à-dire à créer de la discontinuité et de l'élosion dans le continuum spatial, aboutissant à des territoires faits de points dispersés dans l'espace et reliés par des lignes qui semblent ignorer l'espace traversé. Ces territoires non contigus, mais réellement pratiqués et entretenus, sous-tendent l'évolution des systèmes de transport qui s'adaptent à la diffusion de nouvelles pratiques de vie.

Vivre en ville après la brousse

Nombreux sont les migrants d'origine rurale qui cherchent une place de chauffeur en ville. Le secteur du transport au Sénégal est, de longue date, gonflé par l'arrivée de personnes en provenance des campagnes (cf. encadré 8). Les réseaux sociaux regroupant des migrants originaires des mêmes contrées et villages permettent de mieux s'insérer dans les arcanes de la vie citadine et

dans les méandres de chaque milieu socioprofessionnel, comme le montraient les travaux sur la migration sereer (LAVIGNE-DELVILLE *et al.*, 1994) ou l'étude sur l'insertion urbaine, menée par l'équipe Ifan-Orstom (aujourd'hui IRD) au début des années 1990 (ANTOINE et DIOP, 1995). Les besoins en apprentis et receveurs ont été croissants et ont autorisé les transporteurs à recourir à la main-d'œuvre villageoise en quête d'un emploi. Pour les transporteurs, il est inutile de déclarer l'embauche d'un nouvel apprenti ou d'un nouveau chauffeur, surtout s'ils ont commencé dans le métier de la même façon. La complexité de la législation en matière d'activité de transport explique aussi que la plupart des transporteurs passent outre les réglementations officielles.

Pour les migrants africains présents au Sénégal, les réseaux semblent indispensables pour pénétrer un secteur à la fois fermé et dérégulé. Les Guinéens, au nombre de 100 000 à Dakar sur un total de plusieurs centaines de milliers au Sénégal (LEFEBVRE, 2003), sont très impliqués dans le transport par taxi (en 1988, 5 % des emplois sont occupés par ce groupe national dans la capitale). On les retrouve encore aujourd'hui comme chauffeurs de taxi urbain. Après un certain temps passé à conduire, ces émigrés retournent chez eux et libèrent la place pour un parent arrivé depuis peu. Ils se distribuent ainsi les « volants » au sein des familles ou des communautés originaires de la même région (Haute-Guinée) ou du même village.

ENCADRÉ 8.

Du village au transport

Dame F. est originaire d'un village situé entre Bambey et Fatick¹⁰¹. « Avant, j'étais un cultivateur et je priais », dit-il. En 1994, il quitte la concession de sa mère et vient à Dakar. À son arrivée, il démarre comme commerçant, avec le soutien d'une de ses connaissances. Rapidement, son activité s'étoffe, il vend des matériaux de construction, il achète des camions à partir de 1997 et les loue à des commerçants ainsi qu'à des émigrés qui investissent dans leur village d'origine. En 1999, Dame F.

¹⁰¹ Entretien, Dakar, 1^{er} décembre 2000.

en possède quatre. Mais il constate que « sans agrément, c'est inutile ». Il n'est pas un professionnel du transport, ce qui le gêne. Au plus fort de son activité, par manque de camions disponibles, il sous-traite les marchés, en prélevant une commission variant entre 5 000 et 10 000 francs CFA.

Dame F. s'installe au « garage » du Front de Terre, « le plus vieux et le plus connu de la capitale », où les clients se rendent avec régularité. Il accepte des commandes dans tous les domaines. Il peut vendre du sable des carrières de Dakar ou du béton fabriqué localement : un camion de sable est écoulé sur Dakar à 50 000 francs CFA, un camion de béton à 65 000 francs CFA. Il lui arrive de faire du commerce dans l'intérieur, comme il peut exécuter des contrats à destination des pays voisins. Son dernier voyage en Guinée-Bissau remonte à 1999, avec un transport de ciment et de bagages pour des émigrés qui retournaient dans leur pays. En 2000, il a envoyé un camion à la frontière de la Mauritanie pour un commerçant mauritanien qui acheminait du riz et du thé vert en cartons. Au retour, il a chargé des produits locaux, tomates et oignons du delta du fleuve. Dame F. a le souci de rentabiliser au maximum l'exploitation de ses camions. Il n'y a pas d'intermédiaire, le commerçant s'occupe de tout : il est à la fois vendeur, transporteur et *coxeur* ou intermédiaire (SECK, 2006).

L'instabilité cependant caractérise l'activité de Dame F. Il fait du transport par intermittence : si un souci se présente (problèmes familiaux au village par exemple), le camion est arrêté, sinon vendu. Il avoue ne pas toujours disposer des fonds nécessaires à son rachat.

Commerce et transport à l'étranger

Les migrants commerçants installés dans un pays voisin tentent, quant à eux, de développer des systèmes de transport nécessaires à leurs activités de distribution, en particulier à destination de leur pays d'origine. Dès les années 1980, Michel AGIER (1983) avait montré que le quartier Zongo de Lomé (Togo), peuplé de populations soudaniennes, était un réceptacle de l'intégration pour les étrangers, en même temps que le creuset d'une nouvelle identité de commerçant et de notable local. Aujourd'hui, on retrouve ce type de processus d'insertion urbaine sans pour autant qu'il y ait

coupure avec le pays, le quartier ou le village d'origine. La mise en place de transports performants entre les deux pôles y contribue. L'exemple des commerçants de Kayes implantés à Dakar en est l'illustration. Au début des années 2000, avant le bitumage de bout en bout de la route Dakar-Bamako, un service hebdomadaire d'autocars entre la capitale sénégalaise et Kayes existait. Un ressortissant malien, installé depuis une dizaine d'années, proposait chaque mardi un départ et réceptionnait les arrivées en sens inverse. Son entrepôt était situé au cœur du quartier commerçant de Sandaga, celui-là même que fréquentent assidûment les correspondants des grossistes de Kayes.

Mali, Mauritanie et Sénégal sont de plus en plus reliés par des services proposés par d'anciens migrants ressortissants des pays voisins. Quotidiennement, des lignes d'autocars desservent ainsi chacune des capitales au départ des deux autres. La démultiplication du nombre d'opérateurs de transport international de voyageurs est impressionnante. Profitant du désengagement des États maliens et sénégalais du transport ferroviaire, de l'échec de la privatisation de la ligne, de la libéralisation des transports en Mauritanie et de l'ouverture de l'espace national aux opérateurs étrangers, des transporteurs avisés, souvent anciens migrants ou appartenant à des familles réparties sur les trois pays ont su se placer sur le marché des déplacements internationaux. Ils disposent de parcs importants (plusieurs dizaines de véhicules), capables de proposer, plusieurs fois par jour sur différentes lignes (Bamako-Dakar, Bamako-Nouakchott), des autocars en relativement bon état, avec du personnel formé, expérimenté, habitué aux longs trajets et à la survenue toujours possible de difficultés.

La Société Néma et frères (Sonef) appartient à un entrepreneur dont la famille est présente à la fois au Mali, en Mauritanie et au Niger. Son savoir-faire transnational lui permet d'opérer sur la ligne Bamako-Niamey, *via* Gao, ou entre Bamako et Nouakchott, en offrant un aller-retour quotidien. Elle entretient des agences avec bureau, personnel, salle de repos et restaurant dans chaque ville traversée (Diéma, Nioro au Mali ; Gogui, Kobenni, Ayoun, Maghtaa Lahjar, Aleg, Boutilimit en Mauritanie : cf. fig. 16). La Sonef entretient des relations avec chacun des pouvoirs politiques nationaux, bénéficiant de soutiens financiers importants, disposant d'un vaste réseau familial étiré sur plusieurs pays, qui

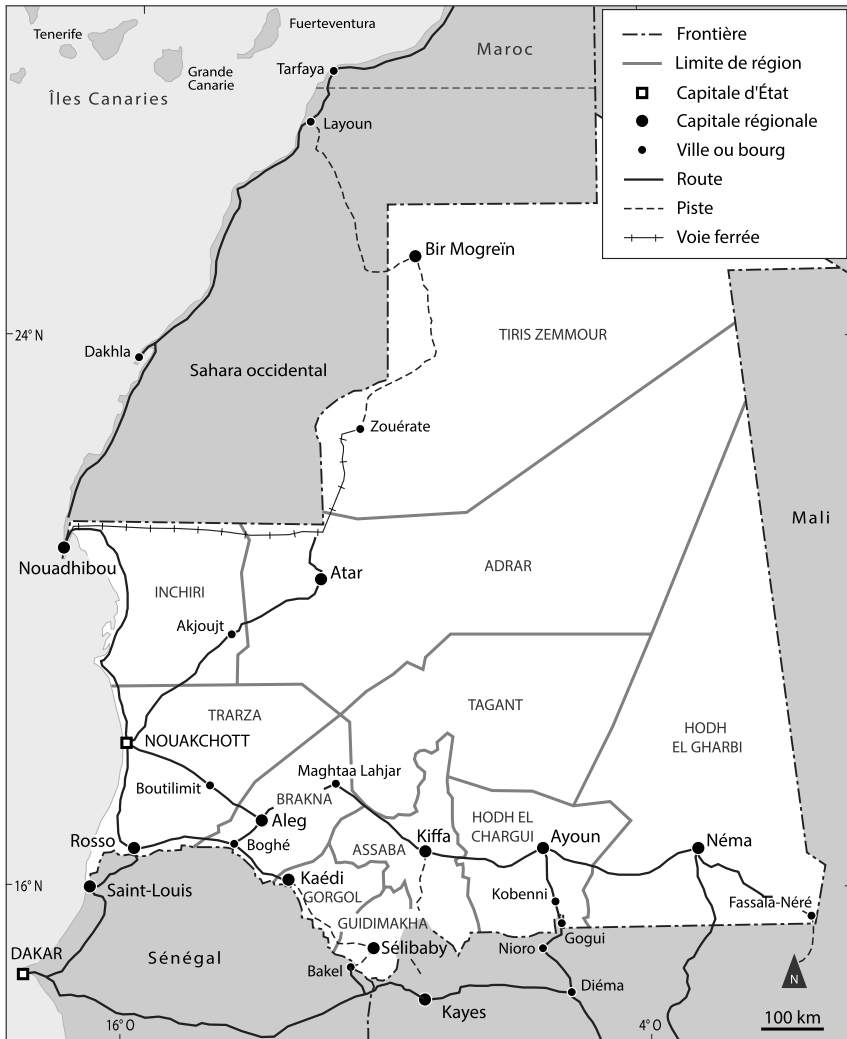


Figure 16.
Mauritanie, régions, villes et routes.

lui garantissent l'assurance de facilités aux frontières et d'un minimum de clientèle¹⁰².

¹⁰² Depuis 2009, ce transporteur a débuté ses rotations pour desservir Dakar. À l'époque, devant la difficulté pour les autocaristes étrangers à réembarquer la clientèle dans la capitale, la Sonef, comme d'autres opérateurs maliens, était obligée de recharger à Kaolack pour Bamako. En 2013, les transporteurs pouvaient à nouveau embarquer la clientèle sur le parking attitré près du grand stade de Dakar.

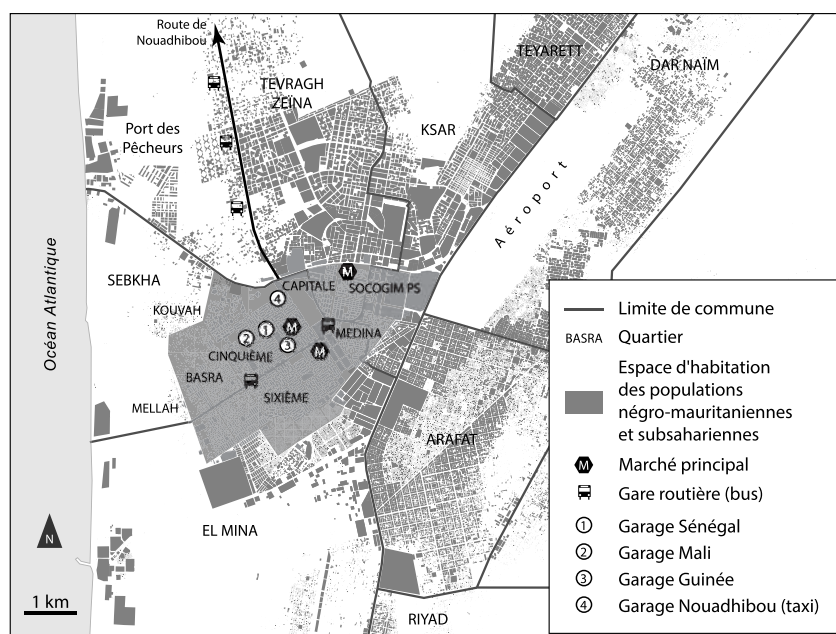
Le développement de telles organisations, souvent tournées vers la clientèle migrante du pays¹⁰³, symbolise une forme d'« activité ethnique » (soit, ici, de « transport ethnique »), décrit dans les années 1990 par Roger WALDINGER *et al.* (1990) ou encore par Stéphane DE TAPIA pour la migration turque en Europe (DE TAPIA, 2005). La création d'agences de voyage, par des migrants et pour des migrants, en est une autre illustration, même si les investisseurs souhaitent élargir leurs activités à d'autres catégories de voyageurs (comme les touristes par exemple). Sont ainsi organisés des voyages d'enfants de migrants nés en France ou bien des soutiens logistiques pour le rapatriement du corps de personnes décédées en migration. À l'autre bout de la chaîne, dans les villages soninké de la vallée du fleuve Sénégal ou à Dakar, les correspondants des agences parisiennes s'activent pour satisfaire une clientèle très mobile et offrir des prestations de qualité, *via* Internet. De grands transporteurs de Dakar proposent aussi des billets d'avions aux migrants qui souhaitent se rendre aux États-Unis.

Les Sénégalais dans le transport en Mauritanie

Le transport dans les villes étrangères est un secteur d'activité particulièrement attractif pour les migrants sénégalais. Mahamet TIMERA (1996) signalait le développement en France, parmi les ressortissants soninké, de pratiques identiques à celles des Guinéens de Dakar, les migrants devenant chauffeurs pour leurs compatriotes, notamment à leur arrivée à l'aéroport de Roissy. À Nouakchott en Mauritanie, dans les 5^e et 6^e arrondissements où réside la grande majorité des populations subsahariennes (CHOPLIN, 2009), les Sénégalais sont très impliqués dans le transport par taxi. Sans le soutien du réseau, difficile d'obtenir une voiture. Le chef du « garage » Sénégal, situé dans le 5^e arrondissement, est arrivé en 1993. Il se défend d'avoir été aidé pour devenir chauffeur, mais son discours contredit ses propos : « [...] j'ai un rôle de "diatigui", j'accueille des hommes qui arrivent du Sénégal avec mon adresse en poche. J'ai souvent logé les gens pendant une semaine avant de les présenter aux autres chauffeurs. Je

¹⁰³ Laurent FARET (2004) le détaille avec précision pour les liaisons entre les villages du nord du Mexique et Dallas aux États-Unis.

fais l'intermédiaire. »¹⁰⁴ En outre, comme il a été correspondant dans son quartier de l'omnipotente Fédération nationale des transporteurs (FNT) jusqu'en 2005, il a pu faciliter l'installation dans les garages de certains de ses compatriotes, mais aussi de Maliens ou de Guinéens : « [...] À l'époque, les taximen faisaient le rang et, quand ils partaient avec leurs clients, ils donnaient 200 UM [0,70 euro en 2007] pour la caisse de solidarité destinée à aider les chômeurs ou les malades. Tout le monde avait un petit quelque chose. » Pour preuve, en plus du « garage » Sénégal, on trouve un « garage » Mali, un « garage » Guinée où les néo-chauffeurs originaires de ces pays arrivent à s'embaucher (fig. 17).



Sources : CUN ; Cellule SPM, 2008 ; A. CHOPLIN, 2009

Figure 17.

Les « garages » tenus par les étrangers à Nouakchott.

Malgré la survenue des « événements » opposant Sénégal et Mauritanie en 1989¹⁰⁵, les Sénégalais seraient plusieurs dizaines de milliers installés en Mauritanie, 45 000 en 2006 selon la Banque

¹⁰⁴ Entretien, Nouakchott, 13 janvier 2007.

¹⁰⁵ Les violences qui ont abouti au départ des Sénégalais de Mauritanie en 1989 sont pudiquement appelées de la sorte. Touchant les populations négro-

mondiale, sans doute beaucoup plus en comptant les personnes qui franchissent quotidiennement la frontière sans être recensées ou les pêcheurs qui viennent du Sénégal par la mer¹⁰⁶. Les personnes de nationalité sénégalaise représentent près de la moitié des étrangers présents sur le sol mauritanien. La proximité géographique des deux pays ne suffit pas à expliquer l'importance numérique des Sénégalais en Mauritanie. Le rattachement du territoire mauritanien à la colonie du Sénégal (avec Saint-Louis comme capitale) a certes favorisé les déplacements des uns et des autres de part et d'autre du fleuve Sénégal. Mais c'est surtout le développement économique de la Mauritanie et son besoin de main-d'œuvre, dans un pays en manque de qualifications, qui ont provoqué l'arrivée des Sénégalais depuis les années 1950, comme ouvriers spécialisés d'abord, comme pêcheurs ensuite¹⁰⁷. Dans le secteur du transport, qui est l'objet d'une croissance désordonnée, à la suite de la libéralisation opérée depuis 2005 (BCEOM, 2005 ; JACOBS, 2007), et est porté par un flux continu d'importations de voitures contribuant à l'augmentation du parc et des opportunités d'emplois¹⁰⁸, les Sénégalais sont employés essentiellement comme chauffeurs de taxi urbain. Ils sont sans doute plusieurs centaines, mais il est difficile de connaître leur nombre exact.

La difficulté de la vie en migration reste prégnante. Les conditions d'existence rendent précaire l'activité même de chauffeur. Si en Afrique de l'Ouest les étrangers peuvent être autorisés à travailler

africaines, elles ont provoqué la mort de plusieurs centaines de personnes, dégenérant en un véritable conflit politique entre les deux pays. À la suite de ces graves incidents, les Sénégalais de Mauritanie ont été chassés et, réciproquement, les Mauritaniens présents au Sénégal expulsés.

¹⁰⁶ Effectuées en 2009 dans le cadre du programme « Migrations internationales et développement : une étude à partir de données appariées. Migrants, familles d'origine, Sénégal (Middas) », piloté par l'UMR Dial et financé par l'Agence française de développement (AFD), des enquêtes démontrent qu'une part importante de Sénégalais installés en Mauritanie circule fréquemment entre ce pays et le leur.

¹⁰⁷ La croissance du secteur de la pêche en Mauritanie attire des pirogues et des capitaines sénégalais depuis les années 1970. En 1989, on comptait dans le pays près de 1 300 artisans pêcheurs originaires du Sénégal (DIOP et THIAM, 1990). En 2000, ils étaient plus de 2 300 (IMROP *et al.*, 2002).

¹⁰⁸ Le ministère des Transports comptabilisait plus de 110 000 véhicules dans le pays en 2004. En 2006, le parc comprenait 142 000 véhicules, pour un taux de 46 pour 1 000 habitants (Cetmo, 2010). En 2010, le nombre de véhicules dépassait 160 000, dont 80 % à Nouakchott (Union européenne, 2012).

comme chauffeur, en revanche s'installer comme transporteur exige d'obtenir l'agrément du ministère des Transports, qui peut être accordé aux ressortissants de la Cedeao (dont le Sénégal par exemple est membre, mais pas la Mauritanie). Les migrants présents en Mauritanie dans le secteur national du transport n'ont souvent pas d'autorisation de travail en règle et sont susceptibles d'être contrôlés par les forces de l'ordre et de devoir payer de fortes amendes pour pouvoir de nouveau circuler¹⁰⁹. Ils sont enclins à subir l'ostracisme de certains clients¹¹⁰, ce qui renforce leur isolement et parfois leur mal-être. Leurs conditions de travail sont difficiles. Les migrants conduisent souvent des véhicules anciens, sales, sujets aux pannes récurrentes, et opèrent dans un environnement dégradé (pollution importante en ville, notamment à Dakar ou à Bamako où la congestion des axes routiers amène les chauffeurs à passer des heures dans les embouteillages). Confinés sur des lignes peu rémunératrices, comme certains Sénégalais de Nouadhibou, ils gagnent mal leur vie¹¹¹ et travaillent avec des contrats fragiles qui ne prédisposent ni au développement d'une activité durable, ni au montage d'un projet d'investissement dans le pays d'origine.

Les migrations internationales transforment-elles le transport national ?

L'accumulation d'expériences dans le transport durant leur parcours migratoire est-elle un atout pour les migrants qui envisagent de revenir s'installer au Sénégal ? Arrivent-ils à transférer

¹⁰⁹ Une disposition de la Communauté urbaine de Nouakchott (Cun), instaurant à partir du 1^{er} juillet 2010 l'obligation pour les taximen de disposer d'une licence, accentue les difficultés des chauffeurs étrangers. Cf. « Réforme des transports terrestres en Mauritanie : les taximen sénégalais aux abois », *www.emjad.net*, 26 avril 2010.

¹¹⁰ Ainsi en Mauritanie, selon des enquêtes menées en 2007 et 2008, certaines femmes maures (blanches) disent éviter de monter dans les taxis conduits par des non Mauritaniens, de surcroît noirs.

¹¹¹ En règle générale, le chauffeur doit verser au propriétaire, chaque semaine ou chaque jour, une somme fixée à l'avance, qui permet à ce dernier de payer le salaire de l'employé et de couvrir les grosses pannes. Le chauffeur a par contre à sa charge le carburant quotidien ainsi que les amendes et autres bakchichs.

autre chose que des fonds accumulés durant leur migration ? De nouvelles pratiques, de nouvelles façons de voir le transport, de nouveaux modes de gestion du secteur apparaissent-ils comme en lien direct avec le périple migratoire ? Une histoire du transport en migration¹¹² montrerait combien les migrants africains vivent, pour partie, de cette activité et ramènent avec eux (ou inspirent à distance) un rapport différent au transport, du matériel venu d'ailleurs et des comportements nouveaux dont les effets sont massifs sur le secteur national.

Un retour porteur de promesses

Le retour se présente comme une période délicate. Il s'agit de se réinsérer dans une société quittée quelques années auparavant et de trouver une activité susceptible de faire vivre la personne et sa famille. Souvent, la prise en charge économique du réseau familial explique la nécessité de créer une activité rémunératrice. Sylvie BREDELOUP (1997) avait déjà montré comment les migrants diamantaires de la vallée du fleuve Sénégal, après avoir voyagé de longues années en Afrique centrale, reviennent dans leur pays d'origine pour investir, non seulement le champ politique local, mais aussi certains secteurs économiques. Dans les années 1980, les Sénégalais ont placé leur argent dans l'immobilier, en profitant de l'extension spatiale de Dakar (TALL, 2009). Ceux des décennies précédentes avaient privilégié les vieux quartiers proches du centre (Médina, Grand Dakar) et se sont progressivement constitué des parcs immobiliers conséquents, souvent composés de grandes bâtisses de plusieurs étages pouvant regrouper entre 40 et 45 chambres mises en location. À cette époque (années 1980), le transport était encore réglementé par l'État, le secteur privé toléré, mais réduit à desservir quelques axes de la capitale. Les migrants, même désireux de rentrer au pays avec un véhicule et de s'improviser transporteurs, se heurtaient à toutes sortes de tracasseries et au milieu professionnel local.

Depuis les années 1960, nombre de ressortissants africains sont revenus dans leur pays d'origine et ont dupliqué ce qu'ils avaient développé en migration. L'exemple béninois est à cet égard

¹¹² À l'instar de celle, décrite dans les années 1980 par A. TARRIUS (1985), d'une famille maghrébine du sud de la France dont la principale activité était le transport.

éclairant. Dès 1963, le rapatriement des Dahoméens¹¹³ de Côte d'Ivoire, qui rentraient avec leurs taxis, a fait évoluer l'offre de transport à Cotonou (AGOSSOU, 2004). Plus tard, en 1977 puis en 1978, le reflux des Béninois du Nigeria, du Congo et du Gabon a provoqué l'arrivée de demandeurs d'emplois sur le marché local. Ceux qui étaient propriétaires de leurs motos taxis qu'ils exploitaient en migration les ont réutilisées pour les besoins des citadins de Cotonou ou de Porto-Novo. Ailleurs en Afrique, en Guinée notamment, au lendemain de la guerre civile de 1990 au Libéria, nombre de réfugiés libériens ou guinéens sont arrivés à Conakry avec les taxis ou les minibus qu'ils conduisaient à Monrovia (GODARD et TEURNIER, 1992). De même, les Burkinabés de Côte d'Ivoire, revenus au Burkina Faso dans la décennie 2000, ont passé la frontière avec des véhicules en bon état, utilisés sur le sol ivoirien : profitant de leur capital et de leur savoir-faire, ils ont mis en place des liaisons routières rapides vers la Côte d'Ivoire à partir du Burkina Faso (BREDELOUP et KOURAOGO, 2007).

Différentes enquêtes menées au Sénégal concordent pour souligner le poids relatif de la migration internationale dans la multiplication de l'offre de transport dans le pays. Dans une étude menée au Sénégal en 1999, parmi une quarantaine de transporteurs (de marchandises comme de voyageurs) des régions de Tambacounda et de Dakar (NINOT, 2003), quelques anciens émigrés apparaissaient comme transporteurs. Ils disaient pénétrer ce secteur dans le but de trouver un revenu d'appoint, pour eux ou pour un parent, avec l'espoir d'y faire fructifier leur argent économisé en migration. Selon des informations tirées d'une autre enquête réalisée en 1999 par l'IRD¹¹⁴, plus de 7 % des émigrés (sur 511 personnes enquêtées) avaient développé une activité de transport à leur retour¹¹⁵. Dans tous les cas, pour ces migrants vivant à l'étranger ou de retour, le projet de transport

¹¹³ Avant 1975, le Bénin se dénommait Dahomey.

¹¹⁴ Données fournies par Nelly Robin (IRD). Parmi les secteurs dans lesquels les investissements des migrants se sont développés, le transport vient après l'artisanat, le commerce et la construction immobilière.

¹¹⁵ Au Mali, une étude sur une soixantaine de migrants revenus avec l'aide financière du gouvernement français dans la région de Kayes indiquait que le transport venait en troisième position (13 % des projets de retour), derrière le commerce et l'agriculture (NDIONE et LOMBARD, 2003).

se matérialise à l'identique : soit par l'envoi ou la réfection d'un véhicule acquis pendant la période migratoire, qu'ils font conduire par un petit frère, soit par l'achat d'une automobile au retour, utile par exemple au désenclavement du village¹¹⁶. Après la dévaluation du franc CFA en 1994, le transport a représenté une activité plus aisée à démarrer pour les émigrés rentrés au pays et disposant de l'argent économisé sur leur salaire gagné en Europe. D'une part, en raison de la relative modestie de l'investissement (dans le cas d'une activité de taxi urbain, de l'ordre de 1 à 2 millions de francs CFA pour une berline à l'importation au début des années 2000, soit entre 1 500 et 3 000 euros) ; d'autre part, en raison de la facilité avec laquelle le néo-transporteur pouvait débiter son nouveau métier, sans grands efforts et tracasseries administratives. Dans le transport routier de marchandises, l'investissement était plus important, mais les flux d'importation de camions d'occasion ont fait baisser les prix : au Sénégal, au début des années 2000, on pouvait trouver un camion de 10 tonnes pour 5 millions de francs CFA (7 500 euros). Les rares études sur les ventes de deux-roues au Sénégal soulignent aussi le lien qui existe entre parcours migratoire international et importations de scooters (DUBUS, 2004)¹¹⁷.

Parmi les anciens migrants internationaux, certains peuvent présenter un profil d'entrepreneur. Dans notre enquête auprès des transporteurs sénégalais, une dizaine sont dans ce cas. Souvent, le patron de la structure réside ou a résidé à l'étranger. Citadins ayant un bon niveau scolaire (au moins équivalent à la 3^e), ils sont arrivés à développer une activité florissante au Sénégal (cf. encadré 9). Leur parc est important (au moins quinze véhicules) et leur chiffre d'affaires supérieur à huit millions de francs CFA. Ils sont souvent leurs propres clients, en doublant le transport par le commerce. Ils concentrent en outre leur activité sur la capitale, lieu de tous les marchés potentiels.

¹¹⁶ Dès les années 1980, la presse sénégalaise signalait le rôle que les migrants occupaient dans les importations de véhicules et la concurrence que ce flux provoquait pour les concessionnaires locaux. Cf. « Voitures d'occasion : un marché saturé », *Le Soleil*, 7 février 1989.

¹¹⁷ Cependant, le développement du commerce de scooters neufs, dénommés *Djakarta*, fabriqués en Chine et vendus au Sénégal à des prix concurrentiels, remplace progressivement les flux d'importation de matériels d'occasion (photo 5 hors-texte).

ENCADRÉ 9.

La migration comme moteur de l'insertion au pays¹¹⁸

Mamadou B. est un ancien émigré parti dans les années 1970 en France et en Allemagne. Quand il retourne au Sénégal en 1983, il s'installe comme transporteur de voyageurs dans la grande gare routière de Dakar. En fait, Mamadou B. reprend une activité commencée avant son départ en migration, lorsqu'il était jeune apprenti pour un transporteur de la place. À son retour, il retrouve ses réseaux d'avant la migration, tout en développant de nouveaux liens avec ceux acquis en migration, en France et en Allemagne où il continue de se rendre régulièrement. Il achète ainsi en Europe des véhicules qu'il transforme en minibus au Sénégal. Mamadou B. en possède jusqu'à vingt-cinq en 1995. Quand l'activité faiblit, il se recentre sur le transport de marchandises en achetant des semi-remorques importées.

Mamadou B. possède cinq camions avec lesquels il achemine du ciment et d'autres marchandises dans l'intérieur du pays. Il complète son activité en important des pièces détachées de véhicules dont son magasin, situé dans la gare routière, est rempli. Alphabétisé en français et habitué des négociations avec les autorités, Mamadou B. a longtemps occupé des fonctions de représentant des transporteurs à la chambre de commerce de Dakar.

Les freins au migrant transporteur

Malgré la prépondérance d'activités économiques informelles en Afrique de l'Ouest, il est souvent difficile pour le migrant de s'insérer dans le transport. Pérenniser l'activité est une vraie gageure. Les migrants de retour dans leur pays ont des difficultés à s'imposer dans le paysage local. Le démarrage d'une activité de transport n'est pas aisé pour un nouveau venu qui n'a aucune expérience. C'est un secteur politisé à l'extrême, veillé par des syndicats puissants qui négocient en permanence leur liberté et celle de leurs adhérents avec les pouvoirs en place. Réussir à s'installer dans ces conditions est aléatoire, même si l'on n'est pas migrant.

| ¹¹⁸ Entretien, Dakar, 10 avril 2003.

Chez les Maliens partis à l'étranger, de retour dans la région de Kayes au début des années 2000 et ayant investi dans le transport, ceux qui ont réussi connaissaient les rapports sociaux, syndicaux et politiques du milieu local du transport parce qu'ils exerçaient la profession de chauffeur ou de transporteur avant leur départ. Au retour, ils ont retrouvé un secteur où ils avaient des habitudes, des proximités avec d'autres professionnels et des contacts qui leur ont permis d'asseoir le développement de l'activité sans passer par la famille, souvent accusée de dilapider l'argent et parfois de revendre le véhicule pour ses propres besoins. Par ailleurs, ils connaissaient la mécanique et appréhendaient plus ou moins correctement la gestion d'un véhicule et les marchés de transport.

L'échec des diplômés sénégalais devenus néo-transporteurs dans les années 1980 atteste la difficulté à pénétrer ce milieu fermé. À l'époque, le gouvernement du Sénégal avait lancé un programme économique de soutien à la création d'entreprises de transport par de jeunes « maîtrisards ». Mais, selon des informations communiquées par X. GODARD, l'opération a rapidement échoué. Les remboursements des sommes empruntées à des conditions drastiques, à la suite de pannes ou d'accidents et en raison de la saturation du marché, n'ont pas été honorés. L'échec du programme a surtout été dû à la méconnaissance, chez les candidats, d'un secteur hostile à l'émergence de concurrents qui n'étaient pas passés par la filière d'apprentissage classique et où les rapports de pouvoir doivent être parfaitement maîtrisés¹¹⁹.

Chez les migrants transporteurs, l'échec est souvent le résultat d'un projet monté à la va-vite. Laurence MARFAING rappelle les propos de l'un d'eux installé en Allemagne : « À l'étranger, tu apprends à penser loin, pas pour cinq ans, pas pour dix ans, non, loin » (MARFAING, 1999 : 14). Pour cela, le migrant doit être engagé dans une activité professionnelle capable de produire une plus-value qu'il pourra réinvestir au retour. Seule une installation stable dans le pays d'accueil lui garantit de pouvoir développer un tel projet. Or la précarité de certains parcours migratoires paraît

¹¹⁹ Au lieu de conduire eux-mêmes leur véhicule, les transporteurs embauchent des chauffeurs qui, chaque jour ou chaque semaine, doivent leur rendre des comptes. Cette pratique demande beaucoup d'expérience, ce dont les professionnels qui ont démarré apprenti, puis sont passés chauffeur ou rabatteur, avant de devenir propriétaire et transporteur, savent faire preuve.

incompatible avec de telles ambitions : les migrants maliens, aidés par la coopération française entre 1996 et 2000, étaient souvent des personnes en situation fragile en France, sans papiers et qui ont été expulsés. Ils sont revenus dans la région de Kayes sans projet et, pour certains, se sont engagés par défaut dans le transport. Faute de compétences – qu'ils ont dû acquérir sur le tas et dans la précipitation, car ils ne les avaient jamais développées en migration – ils étaient vulnérables. Disposant de véhicules usagés et désireux de relier, sur des pistes en mauvais état, leur village à la capitale régionale ou de proposer un service de taxi dans la ville de Kayes, ceux qui ont essayé de s'en sortir, en jonglant avec les moyens à leur disposition (épargne, achat de pièces d'occasion, etc.), ont vécu quotidiennement l'incertitude d'une activité aléatoire. Dépités, nombre d'entre eux se sont débarrassés de leur taxi après quelques mois et ont réinvesti le peu d'argent qui leur restait dans un projet de substitution (magasin de céréales, dépôt de boisson, boutique). Certains ont même été embauchés par des concurrents revenus comme eux de migration.

Comme le reconnaissait en 2001 un haut fonctionnaire sénégalais du ministère des Transports, pourtant attaché à la dimension nationale du secteur en tant qu'ancien directeur des Transports terrestres, ces nouvelles pratiques peuvent participer à l'évolution du secteur au Sénégal : « Ces projets d'investissements doivent apporter un plus dans le transport, par exemple améliorer l'offre, le service, par une professionnalisation de la gestion (motivation des chauffeurs, couverture sociale), de l'entretien, etc. Sinon ils ne font que gonfler l'offre et développer l'informel : ce n'est pas la peine. »¹²⁰ Depuis, la réponse à la question de l'apport des migrants au secteur du transport reste incertaine. Dans le transport urbain dakarois, la réforme menée dans le cadre du Programme d'amélioration de la mobilité urbaine (Pamu) a été portée par des opérateurs historiques dont une partie vient du secteur dit « informel » et semble perpétuer les règles de l'ancien système¹²¹.

¹²⁰ Entretiens, Bamako, 15 novembre 2001 ; Dakar, 13 décembre 2001.

¹²¹ Malgré la réforme du parc de minibus et la satisfaction de certains usagers de pouvoir disposer de lignes dans des lieux de l'agglomération et sur des itinéraires où il n'y avait auparavant aucune offre, le transport collectif urbain reste soumis au bon vouloir des chauffeurs, habitués à sectionner les trajets pour faire payer plusieurs fois les passagers ou à débarquer avant le terminus la clientèle, alors obligée de réembarquer dans un autre véhicule (et souvent de repayer). La résurgence dans

Dans le transport interurbain en revanche, des avancées ont été réalisées, sous la houlette notamment de collectifs de migrants, à l'instar de ce que l'on observe dans la région de Kédougou, où 300 ressortissants résidant en France ont réuni 170 millions de francs CFA pour constituer le capital d'une société de transport desservant, à partir de Dakar, les principales villes de l'est du pays¹²². L'investissement des migrants, dans le transport comme dans d'autres secteurs d'activité (BEAUCHEMIN *et al.*, 2013), dépend *in fine* des politiques mises en place par les gouvernements des pays de départ (MEZGER et FLAHAUX, 2013).

Dès 1994, Sérigne Mansour TALL rappelait combien les migrants popularisent des modèles architecturaux importés dans la construction immobilière, en faisant ériger de belles demeures avec balcons, colonnades, porte principale donnant directement sur le trottoir (TALL, 1994). Ces modèles d'agencement, venus d'Italie ou du Maroc, fonctionnent à merveille dans les banlieues de Dakar ou dans les rues de certaines bourgades du Burkina Faso (ZONGO, 2010). Retrouve-t-on cette modalité d'influences dans le transport ?

La variété des profils d'investisseurs dans le transport, aussi bien au Sénégal que dans d'autres pays d'Afrique, montre un secteur qui a toujours été l'objet de multiples influences, internes et externes, nationales et importées, publiques et privées. L'apport des migrants de retour dans leur pays d'origine paraît incontestable dans le secteur, même si leur implication varie et si les pouvoirs publics nationaux, soucieux de préserver l'apparente identité d'un secteur dont les entrepreneurs sont définis comme des professionnels formés dans le pays, les considèrent avec circonspection. Appartenant à des réseaux internationaux qui font interagir différents lieux en Afrique et dans le monde, ils sont attentifs aux évolutions en cours dans le transport et deviennent des acteurs à part entière du secteur, déplaçant la relation entre un système et un territoire au-delà de ses frontières habituelles, géographiques, temporelles, matérielles, financières, imaginaires.

les cars du réseau Aftu des anciennes pratiques, attribuées aux « cars rapides » et autres « *ndiaga ndiaye* », relativise quelque peu le succès de la réforme.

¹²² www.codev.gouv.sn/?Les-ressortissants-de-Kedougou ; www.afrique-de-main.org/souare-cheikh. Je remercie Valdiodio Ndiaye, de la direction régionale des Transports routiers de Dakar, de m'avoir fourni ce renseignement.

Conclusion

Le transport comme secteur d'activités n'est pas un ensemble fixé pour toujours. Comme d'autres, même développé dans le cadre de frontières nationales, il est l'objet de changements permanents. Les ressorts de son évolution sont multiples et doivent autant aux pratiques et aux itinéraires des acteurs qui le composent qu'aux politiques qui sont mises en œuvre par les pouvoirs.

On comprend mieux pourquoi les migrants sénégalais, mais aussi tous ceux qui sont présents au Sénégal, peuvent contribuer à la transformation du secteur du transport. Il y a de plus en plus d'individus, migrants ou non, de multiples nationalités, qui vont et viennent entre le Sénégal et d'autres pays, franchissant aussi souvent que possible les frontières géographiques, sociales et économiques du secteur et étant, par leur expérience de la mobilité et de la découverte sur la longue durée, capables de percevoir rapidement, avec plus ou moins de réussite, les enjeux du transport dans leur pays d'origine. Ceux-là, mais aussi les professionnels du secteur et les usagers transcendent les découpages rigides et illustrent ce que Pierre Veltz nomme « [...] la capacité de la société civile à contourner la partition en territoires bornés réalisés par les États » (VELTZ, 2007). Dans cet espace mobile, où « [...] la subversion apparaît comme la rationalité poussée au paroxysme [...] » et l'enjeu de processus « [...] d'adaptation provisoire et consciente » (RETAILLÉ, 2005 : 177), la porosité des bornages, quels qu'ils soient, est réelle et implique de comprendre les processus permanents de reformatage des bases spatiales à partir desquelles les sociétés humaines et les individus communiquent, échangent et se déplacent.

Dans ce mouvement généralisé de personnes, de biens, d'informations et de capitaux, la labilité des catégories est réelle. En d'autres termes, migrant ne rime pas uniquement avec paysan, transporteur ne signifie pas toujours être entrepreneur. Si, parfois, ce regard décalé bouleverse les repères habituels, il ouvre également des perspectives de compréhension nouvelle du monde des affaires africain et de secteurs d'activités aussi attachés au territoire, voire au terroir, que le transport¹²³.

¹²³ La littérature antillaise francophone est à ce titre exemplaire. Soulignant la porosité de l'espace et la labilité des catégories pensées comme immuables, elle

Cette prise de conscience invite à modifier l'approche des transports et la façon d'en rendre compte. Bien plus qu'une observation et une analyse des certitudes, il convient de regarder les interstices des sociétés et des espaces, par exemple les lieux de transport où s'opère au quotidien l'invention du monde. En paraphrasant Philippe Couty, il convient d'observer davantage « les apparences intelligibles » et moins les statistiques, aussi utiles que répétitives.

invite à la transgression des frontières héritées de la colonisation. Elle met en avant le morne, colline habitée des villes des Caraïbes, comme espace refuge des pauvres au sein de « l'En ville » et enclavé dans la ville. À la lecture des romans de Patrick CHAMOISEAU (1992) ou Raphaël CONFIAINT (1996), on comprend que ces lieux sont à la fois hors et dans le monde, sujets à l'isolement mais aussi à l'interaction avec le reste de l'espace urbain, tant leurs habitants sont constamment situés entre le morne et la ville, en mouvement entre les deux. Lyonel TROUILLOT, avec *Bicentenaire* (2004), positionne son héros de la même manière, lui qui descend de son faubourg vers le centre-ville pour manifester et en ressortir le soir, espère-t-il, pour remonter chez lui. Le lien entre ces lieux, faubourg, morne, « En ville » ? Simplement l'autobus, la « bombe » de Zonzon Tête Carrée, le héros de Ina CÉSAIRE (2004), qui va et vient entre les localités du nord de la Martinique, tel un fil qui relie les unes aux autres les mailles d'une résille qui s'impose dans l'espace, par-delà les délimitations.

Partie III

Métropolisation et transport au Sénégal

« [...] Alors que jusqu'ici il avait pris son village pour le centre du l'univers, il comprit brusquement que lui et ses semblables n'étaient rien d'autre que la base d'une gigantesque pyramide dont le sommet les écrasait impitoyablement. »

La fièvre de la terre, Aboubakry Moussa LAM, 1990.

« [...] Chaque groupe local est à lui-même le centre du monde. Ce qui n'empêche en rien d'intenses relations avec l'extérieur. »

Le temps des méthodes, Gilles SAUTTER, 1993a.

L'imprégnation des sociétés humaines par les différents moyens de communications, tout comme la libéralisation des échanges, la globalisation des entreprises, l'évolution des politiques publiques en faveur d'intérêts privés, se traduisent, bien au-delà des limites proprement dites de la ville, par la concentration dans l'espace des activités et des hommes, ce que Robert ESCALLIER (2002) nomme la « nouvelle métropolisation ». Dans ces espaces, la caractéristique principale est l'intensité des relations qui se développent. « [...] Les localisations de résidence, de consommation, d'activités productives, doivent s'analyser en termes de structure de territoires différant par leurs caractéristiques (densité de population, temps d'accès, etc.) mais imbriqués dans une logique indissociable : le centre-ville, la banlieue commerciale, les zones industrielles, le rural-dortoir, les aires de loisirs, etc. forment un tout, relié par des réseaux de communication et de circulation des personnes, des biens et des informations » (BRUN *et al.*, 1992). Les espaces ruraux sont entraînés dans la mouvance urbaine, comme on le constate depuis plusieurs décennies à la périphérie des métropoles du Sud (CHALÉARD, 1998 et 2014) ou en Europe du Nord (VAN DAM et HUIGEN, 1997), signe de l'insertion de toutes les composantes des sociétés humaines dans l'économie globale.

L'économie de relations centrée sur les villes devient organisatrice de l'espace. « La ville comme lieu de concentration d'activités et de traitement et de diffusion de l'information, préexistait au système Monde. Comme nœud de centralités des réseaux, la ville [est] l'un des instruments de la mondialisation » (DOLLFUS, 1995 : 672). François Ascher va plus loin lorsqu'il souligne l'interdépendance entre métropolisation et économie internationalisée : « [...] la métropolisation n'apparaît [...] pas simplement comme la croissance des grandes villes et la modification de leurs formes. C'est un processus qui s'inscrit dans des transformations plus fondamentales, qui est profondément dépendant de l'économie internationale [...] C'est une mutation qui progressivement donne naissance à un nouveau mode d'occupation et d'appropriation collective du territoire, à la formation d'aires urbaines de plus en plus peuplées, mais aussi de plus en plus distendues, discontinues, hétérogènes et multipolaires » (ASCHER, 2003 : 614). La mondialisation produit

un type d'espaces polarisés par les métropoles ou par des parties de métropoles et perpétuellement travaillés par des flux développés à différentes échelles.

L'espace est le support d'un processus de régionalisation organisé autour de pôles et de flux à longue distance, comme le rappellent Clive Charlton et Tim Vowles : « Ainsi, plus que les points fixes, les circulations et les mobilités définissent l'espace. Les régions sont à envisager comme des ensembles complexes de connexions, organisés autour de pôles urbains fonctionnant souvent sur de longues distances » (CHARLTON et VOWLES, 2008 : 121) (trad. J. Lombard). Le fonctionnement des métropoles, renommées « commutateurs [...] gérant les dispositifs de l'échange [...] dans la plus parfaite discontinuité spatiale » (CASSÉ, 1995 : 1029), aboutit à la constitution de réseaux transnationaux de villes¹²⁴, dont les sociétés et les économies peuvent interagir entre elles plus qu'avec celles de leur espace environnant (BUISSON et ROUSIER, 1998).

La dimension internationale des réseaux, aujourd'hui incontestable, se concentre dans des points clés de l'espace, des lieux techniques d'interconnexion des modes de transport qui, au fil du temps, deviennent autre chose : « espaces cosmopolites » selon Jean VARLET (2000 : 7), ce sont aussi des places de commerce, d'affaires, de résidence, de vie et de pouvoir (MENERAULT *et al.*, 2006). S'y retrouvent les entreprises de services, de logistique et de transport, qui fonctionnent en réseau grâce aux systèmes de communication, engendrant l'émergence de nouvelles centralités métropolitaines (GASCHET et LACOUR, 2002). L'infrastructure de transport et de communication, telle que proposée par exemple au sein des métropoles européennes ou entre métropoles européennes, est perçue comme un élément de stratégie et de développement des entreprises et comme participant à la « proximité organisationnelle » avec les clients (dans une logique de « juste-à-temps » : cf. LATERRASSE et SAVY, 1991).

Au Sénégal, Dakar s'est construite par la polarisation de l'ensemble des activités, des populations et des références présentes dans le pays. Elle s'est aussi développée sur les liens que

¹²⁴ Jacques BEAUCHARD (1999) distingue la « ville-villes », en réseau avec d'autres dans le monde, et la « ville-pays », enracinée dans l'espace local et régional.

ses habitants, les voyageurs, les migrants, les entrepreneurs, les commerçants, les transporteurs, la classe politique, ont tissés avec le continent et au-delà. En ce sens, elle forme métropole. L'apparition remarquable de Touba dans l'espace sénégalais, la cité religieuse de la confrérie mouride, située à 200 km à l'est de Dakar et peuplée de plusieurs centaines de milliers d'habitants¹²⁵, semble l'étirer vers l'est et signifier la possibilité d'un espace urbain structuré et plus équilibré, au sein duquel la mobilité des personnes et des biens, y compris dans les espaces ruraux situés le long de l'axe routier le traversant, constitue une donnée de base.

Partout dans le monde, la composition spatiale autour des grands pôles urbains et des axes les reliant relance la question du local. Les sociétés humaines et les espaces qui les portent trouvent-ils dans l'inclusion dans des dynamiques globales un élément de plus pour consolider, à leur manière, leur place dans la mondialisation ? Disparaissent-ils dans le maelström des flux, comme semble le penser R. BONNARDEL (1989) à propos de la région de Saint-Louis au Sénégal, passée selon elle en un siècle (1890-1990) de l'enfermement à l'extraversion (au point qu'elle n'existe plus sans l'extérieur, semble-t-elle vouloir dire), ou bien sont-ils mieux positionnés à l'interface de plusieurs mondes, tout en ayant des ancrages locaux forts ?

Les évolutions qui secouent le continent, les mouvements de populations, les échanges de biens et d'idées auxquels participent les pays africains ne traduisent-ils pas un désir de vivre sur place tout en étant en relation avec d'autres espaces ? Ne soulignent-ils pas un désir d'investir la cité, même difficilement (une autre facette des réactions des habitants, décrite par Isabelle BERRY-CHIKHAOUI *et al.* dans un ouvrage sur les villes internationales : 2002), tout en étant en phase avec les mouvements du monde (comme le révèle l'ensemble des contributions à l'ouvrage sur les « arts de la citoyenneté au

¹²⁵ À Touba, le point d'eau initial où Cheikh Amadou Bamba Mbacké s'est retiré, et à proximité duquel se trouve la grande mosquée surmontée de son immense minaret, est maintenant englobé dans une vaste agglomération de plus de 12 000 hectares et de près de 600 000 habitants (dans la communauté rurale de Touba Mosquée : cf. Ministère de l'Économie et des Finances, 2009).

Sénégal » : DIOUF et FREDERICKS, 2013) ? Ne révèlent-ils pas un désir des corps africains d'être à leur place tout en étant parmi les autres dans le monde contemporain¹²⁶ ? Les échanges qui se produisent dans les espaces frontaliers sénégalais marginalisés ne peuvent exister sans une forte dimension circulatoire des populations, qui dépasse le local et les replace dans la régionalisation dont parlent ci-dessus CHARLTON et VOWLES (2008).

¹²⁶ Cf. le précieux dossier du numéro 107 de la revue *Politique africaine* (DE LAME, 2007), consacré aux « politiques du corps », qui montre toute l'actualité des pratiques africaines.

Entre Dakar et Touba

La place que veulent occuper certains pays d'Afrique dans la globalisation économique se traduit par un encouragement à la polarisation spatiale et à la concentration géographique des flux de toutes natures dans la capitale nationale. Pour cela, il s'agit d'attirer les investissements internationaux, les grandes entreprises industrielles ou de services, les groupes de transport et de logistique, qui trouveront avantage, dans leur stratégie spatiale, à se positionner dans les capitales africaines, petites et grandes. Armelle CHOPLIN (2009) a décrit le processus pour la Mauritanie dont les dirigeants, obnubilés par l'insertion du pays dans la dynamique économique émergente du monde arabe, veulent faire de Nouakchott une capitale moderne qui ressemble aux « cités émirats » du Golfe persique. L'exemple du Maroc est également patent. À Casablanca, l'enjeu de l'internationalisation apparaît indispensable pour attirer les flux d'investissement étrangers et articuler l'économie marocaine à l'économie mondiale (BERRY-CHIKHAOUI, 2007 : 151). À Bamako ou à Accra (BERTRAND, 2011), l'impact des discours internationaux, des politiques de gestion urbaine et d'urbanisme de projet contribuent à exclure encore un peu plus de la cité les populations pauvres.

Au Sénégal, l'agglomération dakaroise évolue à partir d'un positionnement géographique optimal, au croisement de multiples routes culturelles, commerciales, logistiques, à l'interface entre territoire national et espace mondial, « aux frontières du monde » diraient Jean-Luc PIERMAY et Cheikh SARR (2007). Durant la décennie 2000, l'activisme du président Wade pour parcourir le monde à la recherche d'investisseurs intéressés par la place de Dakar, aidé

par l'omniprésente Agence pour la promotion de l'investissement et des grands travaux (Apix), est à cet égard éclairant.

Jusqu'où s'étend l'emprise de Dakar ? Sert-elle de pôle principal d'un nouveau territoire, métropolitain pourrait-on dire, qui engloberait la capitale et d'autres villes de l'intérieur, à commencer par Thiès et peut-être la conurbation Mbacké-Touba, selon « [...] un processus qui fait rentrer dans l'aire de fonctionnement quotidien de ces grandes agglomérations [Dakar] des villes et des villages de plus en plus éloignés [...] » (LEROY, 2000 : 80, citant F. ASCHER) ? L'extension sans précédent du tissu urbain dans toute la presqu'île du Cap-Vert, jusqu'à faire de la région de Dakar un espace en voie d'être recouvert par le bâti dans sa quasi-totalité, montre à quel point l'agglomération dakaroise concentre les investissements et les regards.

L'influence de la capitale, perceptible jusque dans les campagnes éloignées de Dakar, n'entrave en rien le développement d'initiatives locales. Ces localités du centre du pays, observées dans les années 1980 et revisitées dans la décennie 2000, sont dynamisées par l'existence de foires hebdomadaires qui les insèrent dans le commerce local, national et international. Elles sont soutenues par l'existence de transports de plus en plus performants, convergeant vers les villes régionales et vers la capitale. Le système des « cars horaires » est ici emblématique de la révolution des transports dans les campagnes sénégalaises.

Ces nouveaux transports sont aussi dynamisés par les communications développées avec Touba (seconde ville du pays), la cité des Mourides, qui attire les investissements, les émigrés et les commerçants (GUEYE, 2002b). Ils indiquent que le territoire sénégalais se rééquilibre, s'appuyant en cela sur les villes secondaires importantes. Il signifie aussi que la mondialisation met en évidence d'autres dynamiques que celles impulsées par l'État central à partir de Dakar et contribue à la « réinvention du local » (SAVY et VELTZ, 1995).

Transports ruraux : lier les campagnes à la ville

Si l'étatisation de la filière arachide dans les années 1960 avait limité l'offre de transport à la période de commercialisation allant

de décembre à avril, il n'en est plus de même aujourd'hui, « [...] la collecte, la transformation, la réexpédition des produits alimentaires [...] assurant des fonctions quasi permanentes » (PÉLISSIER, 2000 : 10). Considérant les effets des marchés ruraux en plein développement sur l'économie locale, Ph. COUTY disait déjà, à la fin des années 1980, ne plus reconnaître une région, le pays sereer, qu'il avait parcourue vingt ans auparavant. Le jour du marché est devenu le moment clé de la vie de relations dans l'ensemble des campagnes sénégalaises. Dans les trois arrondissements du département de Fatick, on comptait en 1988 un marché pour 8 000 habitants, soit 17 foires hebdomadaires plus ou moins importantes, sans compter les marchés situés hors département, dont l'aire d'influence empiète sur celle des premiers.

Même si le bitumage de pistes importantes a tardé à être réalisé (comme entre Bambey et Fatick), le nombre de liaisons entre les bourgs ruraux sénégalais et les villes, proches ou lointaines, a décuplé. Plus précisément, c'est le système de marchés ruraux, consolidé par la réforme des collectivités territoriales de 1972, instituant les chefs-lieux de communautés rurales, puis celle de 1996 donnant plus de pouvoirs aux conseils ruraux, qui a alimenté la production d'une nouvelle offre de transport, proposée par une multitude de petits opérateurs, commerçants et transporteurs, se déplaçant dans les campagnes les jours de marché (NINOT *et al.*, 2002).

Quand la ville se déplace à la campagne

L'essor au Sénégal des marchés ruraux hebdomadaires depuis les années 1970 témoigne de l'intégration croissante des campagnes et des bourgs aux circuits commerciaux nationaux et internationaux. Ces foires où se déploie une sorte d'effervescence joyeuse, propre au commerce et à l'échange lorsque se rencontrent directement producteurs et commerçants, s'imposent comme des centres d'échanges et de sociabilités importants, et comme les relais entre économies locale et mondiale, en connectant les campagnes aux villes régionales, à la capitale nationale et aux réseaux internationaux transfrontaliers. Au-delà de ce dynamisme, folklorisé jusque dans les circuits touristiques, la tenue hebdomadaire de marchés traduit l'émergence d'entrepreneurs situés entre campagnes et villes, à l'instar de ceux du delta intérieur du Niger (GALLAIS, 1984) ou de la grande périphérie de Bamako (RATON, 2012).

Les marchés attirent les commerçants urbains, grossistes et demi-grossistes, qui vivent pour la plupart en ville ou dans des bourgs semi-urbains. Les jours de foire, les transporteurs de la ville proche proposent une desserte le matin et un retour le soir, emmenant avec eux divers commerçants qui achètent leur place à l'unité ou se groupent pour affréter le véhicule, minibus, pick-up ou petit camion. En revanche, en direction des grands marchés, les véhicules proviennent de plus loin, des capitales régionales, Mbour, Touba, parfois Dakar (photo 6 hors-texte).

Hormis les jours de marché, la desserte à partir des villes vers les bourgs ruraux principaux se raréfie et se limite à l'organisation habituelle proposée chaque jour, commandée par le « tour de rôle » et le système de la ligne : entre le point de départ et le terminus, le trajet varie en fonction de la demande et des lieux où descendent les passagers. Le temps de parcours dépend de l'itinéraire et du kilométrage parcouru : dans la région considérée, un véhicule qui les jours de marché dessert Fatick ou Bambey en une demi-heure mettra une à deux heures pour parcourir 20 à 25 km les autres jours, s'arrêtant dans tous les villages pour embarquer ou débarquer des passagers. Dans les régions où la demande est faible, les véhicules peuvent patienter plusieurs jours avant de partir.

Situés en dehors des jours de marché et des lignes de transport, certains villages ne comptent que sur le dynamisme de leur production agricole (maraîchage par exemple) ou sur une avantageuse position de carrefour ou de contact pour voir passer des véhicules. En l'absence de services de transport motorisés, les villageois comme Rosalie F. (cf. encadré 10) se déplacent au moyen de vélos ou de charrettes ou simplement à pied (photo 7 hors-texte).

ENCADRÉ 10.

Revenir chez soi ou comment enchaîner les moyens de transport¹²⁷

Il est 18 heures. Rosalie F. attend à Bambey, sur la piste allant à Fatick, qu'une charrette à plateau veuille bien s'arrêter et la déposer à son village, distant d'au moins 20 km. Elle a des bagages et, notamment, du sucre qu'elle a acheté à la frontière

¹²⁷ Entretien, Bambey, 10 mai 2001.

gambienne. Elle est arrivée dans la journée en provenance de Diourbel, qu'elle avait rejoint le matin même *via* Kaolack. Son parcours est plein de détours, mais cela lui a permis de rester sur les grands axes et d'enchaîner les trajets en taxi (frontière gambienne-Kaolack, Kaolack-Diourbel, Diourbel-Bambey). Si elle avait emprunté un itinéraire plus court, *via* Fatick, elle est sûre, dit-elle, qu'elle aurait attendu plus longtemps dans cette petite préfecture de région, où l'offre de transport pour les villages environnants est faible. En cette fin de journée, Rosalie F espère gagner son domicile avant la nuit. Finalement, c'est dans une voiture de l'IRD qu'elle rejoint le croisement sur la piste où elle pense trouver une charrette pour parcourir les derniers kilomètres.

Les « cars horaires », lien direct vers la capitale

La transformation du milieu rural s'est fait jour avec les marchés hebdomadaires. Quelques-uns des centres semi-urbains ont repris vie. De plus en plus peuplés, avec 5 000 à 10 000 habitants, ils concentrent comme à Niakhar les services administratifs de base, indispensables à la population : chef-lieu de communauté rurale, parfois sous-préfecture, écoles et collèges publics et privés, centre de santé, antenne d'ONG, lieux de culte. Ils sont aussi de plus en plus desservis par les réseaux de téléphone et d'électricité. C'est dans ces bourgs que s'organise le transport vers les centres urbains et les marchés environnants et que sont basés les négociants et commerçants ruraux les plus actifs¹²⁸.

Le lien avec la ville ne se résume plus aux allers-retours hebdomadaires, ni à l'attente du véhicule arrivant chaque matin ou chaque soir de la ville proche. Avec le développement des bourgs marchés, avec l'arrivée de retraités de la ville déjà mise en évidence par Cris BEAUCHEMIN (2001), avec les investissements réalisés par les migrants dans leur village d'origine, une nouvelle organisation des circulations de personnes et de biens, basée non plus

¹²⁸ La thèse de Mamadou Ly (2007) souligne combien ces bourgades, parfois anciennes escales ferroviaires ou fluviales de l'époque coloniale, reprennent vie en raison, notamment, des investissements réalisés par les migrants, mais aussi de l'intense circulation automobile et des opportunités économiques que les foires hebdomadaires occasionnent.

sur l'aléatoire mais sur la régularité des transports dispensée par les « horaires », s'est mise en place. Ce système s'est généralisé à l'ensemble du Sénégal et nombre de localités rurales importantes, dans le bassin arachidier, dans la vallée du fleuve, en Casamance, au Sénégal oriental, disposent de ce service régulier. Ainsi, entre bourgs sereer et villes, des transporteurs ont créé un service à horaires fixes, par exemple de Niakhar ou Diakhao vers Dakar, avec un ou deux départs chaque jour à sept heures du matin (photo 8 hors-texte). Même chose dans l'autre sens, à partir de quatorze heures, dans le quartier Usine de la capitale, où loge une grande partie des ressortissants de la zone de Niakhar. Plusieurs transporteurs proposent ce service journalier (avec réservation de places la veille ou le matin), démultipliant ainsi l'offre quotidienne (qui auparavant, dans le pire des cas, pouvait se résumer à un départ par jour dans chaque sens, avec rupture de charge à la ville préfecture du département). « L'horaire » permet ainsi aux voyageurs de se rendre assez rapidement à Dakar et d'en revenir, si besoin est, dans la journée ou le jour suivant. Moyennant un supplément, le voyageur peut faire transporter des produits agricoles qu'il compte écouler dans la capitale ou dans la ville voisine.

Le système des « cars horaires » bénéficie de la présence de transporteurs originaires de la zone desservie ou du bourg rural, qui sont venus dans le métier sur le tard, à la faveur d'un changement de statut (salarié puis retraité), d'un élargissement de leurs activités (commerce puis transport), d'un retour de migration (de France ou d'ailleurs), d'une gestion à distance de la famille restée au village (envoi d'un véhicule), etc. Entre Niakhar et Dakar, l'un des transporteurs opérant ainsi possède deux minibus de plus de trente places (cf. encadrés 11 et 12).

ENCADRÉ 11.

Babacar D., retraité et transporteur

Babacar D. est un retraité de l'industrie. Son père, un grand commerçant, possédait une des rares voitures du village. À son décès, Babacar D. a hérité de la maison familiale, située au centre du village près du « garage ». En 1997-1998, à sa retraite, après une première expérience dans l'activité de taxi qui tourne mal (« [...] le transport est une affaire de professionnels, c'est la seule

solution pour contrôler des chauffeurs peu sérieux [...] »)¹²⁹, il replonge dans le transport. Son ancienne société lui propose de lui vendre un minibus de transport de passagers à un prix préférentiel. Il en acquiert un second qu'il destine à la liaison Niakhar-Dakar. Babacar D. se plaint de la concurrence acharnée sur la ligne. Certains mois, son véhicule peut rester plusieurs jours sans tourner. Dans le meilleur des cas, le minicar arrive de Niakhar en fin de matinée et repart pour le village en début d'après-midi ou le lendemain à quatorze heures. Cependant, Babacar D. considère que le transport est rémunérateur. Même si le chauffeur n'effectue qu'un aller-retour en deux jours, le propriétaire perçoit, à la fin du mois, plusieurs centaines de milliers de francs CFA qu'il dit réinvestir dans l'entretien du véhicule après paiement du salaire, de l'assurance et des frais annexes. Avec sa retraite de cadre et les bénéfices dégagés de son activité de transporteur, Babacar D. peut entretenir une nombreuse famille.

Le système des « horaires », devenu une activité lucrative qui rémunère le transporteur autant qu'il satisfait les usagers, symbolise le processus en cours d'intégration des villes et des campagnes sereer, dans lequel les circulations des personnes et des biens sont un des éléments moteurs des changements spatiaux. Les petites villes, les bourgs marchés et leur urbanité, dont parle Gilles SAUTTER (1993b), servent de lieux médiateurs avec le monde et « [...] d'échelons intermédiaires d'urbanisation » (POURTIER, 1993 : 96). Dans les années 1980, le président de l'époque, Abdou Diouf, parlait déjà, dans un discours repris par le quotidien national, de « transformation de la vie économique et sociale » par la mobilité, « [...] ces petits centres de production, disséminés à travers le territoire, provoquant le besoin de communications sous toutes

¹²⁹ Entretiens, Niakhar, 15 février et 10 juillet 2001. L'absence de confiance entre le propriétaire du véhicule et le chauffeur est un problème récurrent. Durant la journée, le chauffeur et l'apprenti sont libres de gérer l'argent des passagers payants comme ils l'entendent. Il est fréquent que ceux-ci soustraient une partie de la somme pour leurs besoins personnels et invoquent le soir avec le patron des pannes ou des policiers « gourmands ». En conséquence, les propriétaires accusent les chauffeurs de les voler ; en retour, ces derniers disent que les transporteurs ne les payent pas assez. D'où les prélèvements opérés sur les recettes.

ses formes pour les échanges notamment par les routes et pistes de production [...] »¹³⁰.

Il ne s'agit pas ici de considérer la campagne de façon autonome, voire à l'écart du mouvement urbain. Sur le long terme, on assiste, dans toutes les exploitations agricoles, chez tous les producteurs, à l'intégration des bénéfices qu'apportent les nouvelles activités sur les marchés ruraux (commerces divers), les déplacements en ville (solidarité familiale, commerce en ville, émigration saisonnière), les va-et-vient permanents entre espace rural et espace urbain qui constituent les deux facettes d'une même économie et société¹³¹, « [...] où les mots-clés sont désormais la mobilité et l'échange » (PÉLISSIER, 2000 : 3).

« L'horaire » pose cependant la question de la contiguïté spatiale. Par le lien direct qu'il autorise avec la capitale, il traduit le faible pouvoir d'attraction des préfectures de département et signe l'échec relatif de l'intégration territoriale à l'échelle locale. En revanche, au niveau supérieur, la somme de liens tissés avec la capitale et organisés en étoile est caractéristique de la supériorité encore prégnante de l'échelle nationale pour comprendre l'organisation spatiale d'un pays tel que le Sénégal.

ENCADRÉ 12.

Le « car horaire » de Niakhar à Dakar, un trajet (novembre 2004)

6h20 : « Garage » de Niakhar. Il fait sombre. En attente : un taxi « 7 places » pour Fatick, plusieurs minicars (dont un chargé de porcs) et trois charrettes qui amènent des passagers¹³².

¹³⁰ *Le Soleil*, 11 janvier 1988.

¹³¹ G. SAUTTER précise : « [...] Ces "objets" eux-mêmes [la ville et l'urbanisation, les questions agricoles, les mouvements de population] ne font désormais figure que de segments dans la continuité du réel. Le continuum est spatio-temporel, il relie le passé au présent, la nature à la société, la campagne au monde urbain » (cité en exergue de la préface de Chantal BLANC-PAMARD à l'ouvrage de Pierre MILLEVILLE, 2007 : I). Peter GESCHIERE et Josef GUGLER (1998 : 312) parlent aussi des urbains comme « [...] vivant dans un système double », les intégrant au village. Cf. aussi Bernard CHARLERY DE LA MASSELIÈRE *et al.* (2013) sur les nouvelles dynamiques rurales dans les pays du Sud, ainsi que les travaux en cours d'Aliou Ndao (2014), doctorant inscrit à l'université Gaston Berger (Saint-Louis du Sénégal), sur la mobilité contemporaine dans le bassin arachidier sénégalais.

¹³² Voyage et observations réalisés par Ismaïla Ly.

6h30 : Il y a foule. Une dame sort d'une maison voisine, installe une table et des bancs ainsi que le nécessaire pour le petit-déjeuner.

7h00 : Un premier minicar quitte le garage pour Bambey. L'apprenti de notre « horaire » charge des sacs de paille. Des passagers prennent leur petit-déjeuner. Le car de Fatick est plein, celui de Dakar compte 25 clients. Les boutiques ouvrent.

7h15 : Le car de Fatick s'apprête à partir. Les rabatteurs le poussent.

7h30 : C'est au tour du car chargé de porcs de s'en aller, avec seulement quatre personnes à bord. Comme le chauffeur a payé la taxe au regroupement, il peut embarquer en cours de route.

7h50 : Les passagers du minibus s'impatientent. Trois personnes occupent le siège avant.

7h55 : Le chauffeur s'approche, asperge les pédales du véhicule et son siège d'eau. Il prononce une prière, monte à bord, salue les passagers et démarre.

8h05 : Premier arrêt dans un village. L'apprenti récupère du courrier pour Dakar.

8h15 : Sur la piste, quatre passagers souhaitent monter. L'apprenti propose aux jeunes filles de s'installer dans le car tandis que les deux garçons grimpent sur le toit. Comme des passagers descendent plus loin, ils acceptent.

8h35 : Avant Bambey. Le chauffeur, sans s'arrêter, fait signe de la main qu'il n'y a plus de places.

8h50 : Bambey. Le chauffeur vérifie le pneu avant gauche. Des passagers se dépoussièrent.

8h55 : Sur la route nationale, l'apprenti reprend place à l'intérieur et referme la porte.

9h05 : Ndangalma. Un passager descend, un autre monte. L'apprenti referme la porte sous les yeux d'un gendarme et se fait disputer par le chauffeur.

9h20 : Khombole. Carburant : 10 000 francs CFA.

9h40 : Thiéneba, contrôle. Le gendarme demande son permis au chauffeur. Des vendeuses en profitent pour assaillir les fenêtres du car.

9h50 : On redémarre, le chauffeur ayant récupéré son permis contre 500 francs CFA.

9h55 : Le chauffeur fait un signe de la main à l'apprenti afin qu'il lui donne un autre billet. Entrée de Thiès, contrôle de police, 500 francs CFA.

10h00 : Nouveau contrôle pour le *duty*¹³³. Le chauffeur indique qu'il a déjà remis quelque chose.

10h10 : Sortie de Thiès. Embouteillage. Le chauffeur fait demi-tour et retrouve plus loin la route nationale.

10h30 : Ville de Pout. Un gendarme fait le tour du véhicule, inspecte le bas de caisse, discute puis fait signe de repartir.

10h45 : Arrêt à l'entrée de la région de Dakar pour le paiement de la taxe. Les collecteurs demandent à qui appartiennent les sacs de paille. Le chauffeur répond qu'ils peuvent fermer les yeux.

10h50 : Rufisque. Usine de ciment. Le chauffeur ordonne à l'apprenti de ne laisser monter personne.

11h00 : Centre-ville de Rufisque, deux passagers descendent.

11h10 : Croisement Keur Massar. Le chauffeur avertit l'apprenti que des gendarmes contrôlent le car parti avec son chargement de porcs.

11h20 : Diamaguene. Le chauffeur double par la droite sur le bas-côté. Il est fatigué et s'impatiente.

11h25 : Sonnerie du portable du chauffeur qui répond en roulant.

11h30 : Avant Pikine. À la radio, une annonce parle de l'application prochaine du nouveau code de la route et de l'interdiction de téléphoner au volant. Le chauffeur commente : « C'est pour nous causer de nouveaux problèmes, mais c'est supportable. »

11h35 : Porte de Pikine. L'apprenti demande si quelqu'un descend. Deux passagers s'éclipsent, dont le propriétaire des sacs de paille.

11h40 : Croisement Cambéréne. Trois passagers veulent descendre. Le premier le fait alors que le car roule encore. Le

¹³³ Taxe quotidienne payée, sur les marchés, par les commerçants ou, à l'entrée des villes, par les véhicules de transport.

chauffeur somme l'apprenti de fermer la porte. Les deux autres attendent que le car se soit arrêté.

11h45 : Patte d'Oie. Il reste 19 passagers.

11h50 : Carrefour avenue Bourguiba-route du Front de Terre. Un passager.

11h55 : Plus loin, au feu rouge. Deux passagers descendent et des enfants montent. Le chauffeur râle puis un des gosses rétorque : « Tu nous as pas reconnus ? » Le chauffeur répond : « Et ton père, il va bien ? »

12h00 : « Garage ». Le car pour Niakhar s'en va au moment où nous arrivons. Treize passagers descendent. Sur le parking, trois minibus en attente. Le chauffeur espère repartir au plus tard dans quatre jours. Peut-être plus tôt.

Vers une métropole dakaroise ?

La métropolisation est un processus de structuration spatiale dont la caractéristique principale est l'activation permanente d'interactions dans, à partir de et vers la ville centre. Est-ce le cas pour Dakar ? Rien n'est sûr tant l'ensemble Dakar-Pikine-Rufisque (étiré sur quarante kilomètres, d'ouest en est), polarise à l'extrême tous les flux et concentre toutes les activités économiques (A. DIOP, 2012), à commencer par le transport, laissant peu d'opportunités de développement au reste de l'espace national. L'intégration des espaces ruraux du bassin arachidier à la dynamique dakaroise signifie-t-elle cependant que l'agglomération, par son fonctionnement interne, par son rayonnement sur l'ensemble du pays ainsi que par ses liens avec d'autres métropoles dans le monde, devient une « métropole en mouvement » (DUREAU *et al.*, 2000), similaire à d'autres grandes villes ?

Concentration géographique de l'offre et de la demande de transport

La concentration de l'activité économique, des infrastructures de transport et de communication de niveau international

(port autonome, aéroport international, réseau téléphonique et Internet), et des trafics de marchandises et de personnes dans la capitale alimente la constitution d'un gigantesque ensemble urbain, quasiment continu, allant de Dakar à Bargny et englobant les villes de banlieue telles que Pikine, Guédiawaye ou Rufisque (cf. *supra* fig. 4). La taille de l'agglomération et la vie quotidienne de la cité engendrent une augmentation importante des déplacements de personnes internes et externes à l'agglomération. En dépit d'une domination de la marche à pied dans les déplacements quotidiens des Dakarais (DIAZ OLVERA et al, 2010), le recours à la voiture progresse plus vite que la population résidente, le parc de véhicules de la région de Dakar ayant presque quadruplé entre 1993 et 2011, passant de 71 500 à 256 000 unités¹³⁴. De même, entre 1996 et 2006, les consommations de carburants, de gazole notamment, ont fortement crû dans l'agglomération (Ministère des Infrastructures, de l'Équipement et des Transports, 2004 ; Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres, des Télécommunications et des TIC, 2007).

Si l'on considère l'extension vers l'est de l'agglomération dakaroise, la métropole naissante constitue un ensemble urbain comprenant la ville de Thiès (capitale régionale située à 70 km de Dakar et habitée par 300 000 personnes en 2012 : cf. Atelier international de maîtrise d'œuvre urbaine, 2012) ainsi que la ville de Mbour (à 80 km de Dakar, avec plus de 180 000 habitants)¹³⁵. Ce processus englobe les régions les plus peuplées du pays : à elles seules, Dakar et Thiès regroupent 33,8 % de la population pour des densités moyennes régionales les plus élevées du pays, dépassant les 250 hab./km² (Ministère de l'Économie et des Finances, 2011). En outre, l'autoroute à péage reliant Dakar à Rufisque devrait à moyen terme être prolongée jusqu'à Thiès, condition *sine qua non*, aux yeux des tenants de cette économie globalisée, pour pouvoir circuler rapidement jusqu'aux confins de l'agglomération. L'importance croissante des axes

¹³⁴ Même si la région de Dakar concentre une part décroissante du parc automobile : 73,6 % en 2011 contre 77,2 % en 1993.

¹³⁵ Pôle économique majeur par l'importance de la pêche, du tourisme et de la construction immobilière, Mbour est intégrée à l'espace Dakar-Thiès (GRANDIN, 2009).

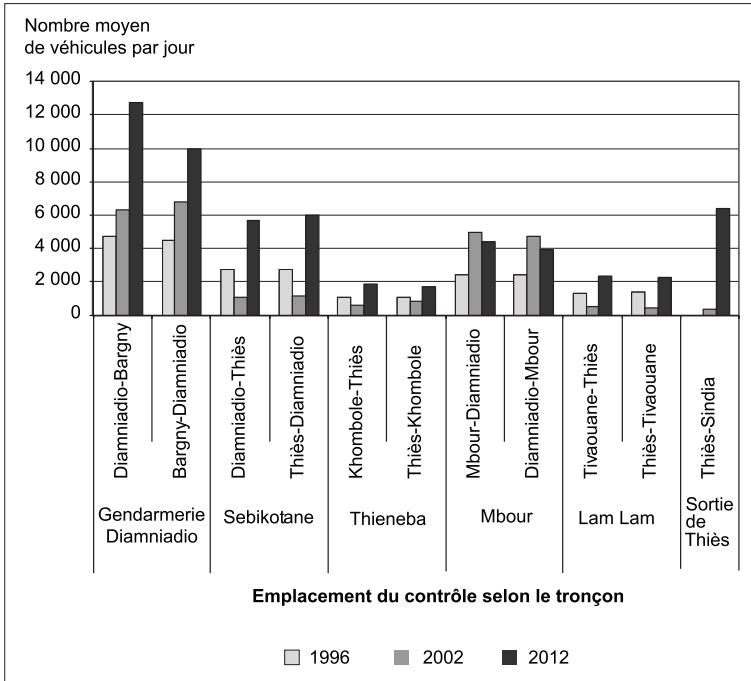


Figure 18.

**Évolution du trafic interurbain journalier moyen entre 1996 et 2012
aux sorties de la région de Dakar et des villes de Thiès et Mbour.**

(En milliers de véhicules/km par jour)

Source : Ministère des Infrastructures et des Transports (2013).

Dakar-Thiès et Dakar-Mbour se traduit dans les trafics routiers moyens comptabilisés en 1996, 2002 et 2012 (fig. 18). Compte tenu des parts du parc automobile national qu'enregistrent, après Dakar, les régions de Thiès et Diourbel (passées respectivement, entre 1993 et 2008, de 5,4 à 8,4 % et de 3,4 à 5 %), l'essentiel du trafic automobile sénégalais s'écoule entre les trois régions. Les liens entre Thiès, Mbour et l'agglomération de Dakar sont denses et portés par un réseau exceptionnel d'infrastructures, de relations et d'échanges. Signe des temps, la région de Kaolack apparaît au quatrième rang pour ce qui concerne le parc automobile (passé de 4,2 % du total national en 1993 à 3,2 % en 2008), loin derrière les régions de Saint-Louis et Diourbel : ces deux informations symbolisent la perte d'influence de l'ancienne capitale de l'arachide et de son port, auparavant renommé en Afrique de l'Ouest (DESSERTINE, 1959).

Le transport de marchandises : Dakar et rien d'autre

L'existence d'un ensemble urbain irrigué par de grands axes routiers se traduit-elle, entre chacun des pôles urbains le composant, par une distribution spatiale équilibrée des opérateurs de transport de marchandises ?

Au Sénégal, la localisation des transporteurs dans l'espace est dominée par le rapprochement géographique des marchés principaux, qui sont tous situés dans la capitale et activés par des réseaux d'influence dakarois, alimentés, entre autres, par des alliances matrimoniales. L'enquête de 2002 auprès des transporteurs routiers de marchandises est, à cet égard, explicite : alors que seulement 19 % des transporteurs de l'échantillon sont nés à Dakar, la capitale est la principale ville d'installation des transporteurs de l'intérieur du pays (53 %). Cette caractéristique pèse sur le développement de l'activité : c'est à Dakar que les entreprises ont le parc de véhicules le plus étoffé (en moyenne huit camions, contre trois à six pour les autres régions) et le plus grand nombre d'employés (en moyenne douze, mais trois à sept dans l'intérieur). Les entretiens répétés réalisés auprès de patrons de grandes entreprises dakaroises confirment cette prédominance de la capitale. En 2004, seules deux sociétés de transport (de plusieurs dizaines de salariés) étaient implantées à Thiès, la seconde ville du pays¹³⁶. Que ce soit dans le transport d'hydrocarbures, de conteneurs, de graines d'arachide, de matériaux de construction comme le ciment ou de marchandises alimentaires, les transporteurs les plus importants ont une implantation dans la capitale et tous ont déplacé leur siège de l'intérieur du pays (parfois de leur village) vers la capitale (cf. encadré 13). Être éloigné des réseaux de décision et d'intermédiation complique la tâche. C'est ce qui amène Khoury à délaisser les villes de l'intérieur et à s'implanter uniquement à Dakar, où il peut démarcher les grands donneurs d'ordres et d'où il peut rayonner sur l'ensemble du pays et au-delà. La maîtrise du territoire d'activité est recherchée par l'augmentation de la taille du parc, par la présence de cadres commerciaux et de responsables logistiques qui démarchent les clients, par l'utilisation de

| ¹³⁶ En 2013, cette répartition géographique inégale restait d'actualité.

compétences nouvelles (par exemple, chez Khoury, l'embauche d'un responsable « sécurité »). On entre là dans un territoire plus global qui renvoie à l'insertion du Sénégal dans un espace sinon mondial, du moins continental.

La capitale polarise tous les trafics en raison de son énorme marché de consommation et de sa place quasi exclusive dans la production industrielle et le trafic d'importations (de nombreux transporteurs ne sortent pas de Dakar et ont des marchés confinés à la capitale). Alors qu'avant l'Indépendance et dans les premières années post-Indépendance, l'industrie régionale permettait à des transporteurs de vivre dans l'intérieur, aujourd'hui, celle-ci a fortement diminué à Kaolack, Fatick¹³⁷ et Louga (cf. encadré 14). Dans l'enquête de 2002, la principale destination des produits transportés est la capitale (30 % des transporteurs), auxquels s'ajoutent les 20 % qui déclarent envoyer leurs camions dans toutes les régions dont Dakar. Pour les frets de retour, les transporteurs de l'intérieur concentrent leurs recherches dans la capitale (cf. encadré 15). La difficulté pour développer des relations avec d'autres régions du Sénégal que Dakar est manifeste et confirme la polarisation géographique des flux.

Plus de dix années après l'enquête de 2002, les informations récoltées auprès d'une centaine de transporteurs, dans le cadre d'une expertise effectuée pour le compte de l'État du Sénégal et de l'Union européenne (République du Sénégal et Union européenne, 2013), le confirment. Les plus grands transporteurs se spécialisent sur les marchés les plus porteurs (conteneurs, hydrocarbures), ils sont principalement basés à Dakar et leur croissance est liée, à la fois, à l'extension continue de l'agglomération et au développement sans précédent des terminaux à conteneurs au port autonome. En revanche, les plus petits transporteurs (moins de cinq véhicules) sont dispersés sur tout le territoire national (notamment à Toubia) et opèrent classiquement, quand ils le peuvent, sur des marchés de transport de produits agricoles (arachides, céréales locales, riz importé ou local, fruits et légumes), de produits d'épicerie ou de produits de la mer et de bétail.

¹³⁷ « Le personnel se croise les bras », *Le Soleil*, 7 mai 1991. Cf. aussi le rapport de l'ANSD, qui porte sur la situation économique et sociale dans la région de Fatick (Ministère de l'Économie et des Finances, 2007).

ENCADRÉ 13.

Khoury ou le basculement vers Dakar¹³⁸*Du camionneur au grand entrepreneur*

L'entreprise d'aujourd'hui doit son existence à l'immigration au Sénégal de son fondateur, arrivé à Dakar en 1918, en provenance du Liban, son pays natal. Entre les deux guerres mondiales, celui-ci devient « traitant » pour la CFAO dans le centre du bassin arachidier. Puis, Khoury déménage à Fatick et ouvre un garage mécanique. Avec ses camions chargés de sel, il rayonne à travers l'Afrique occidentale française. Après la Seconde Guerre mondiale, il lance les premières lignes de transport de voyageurs. Dans les années 1950, la concurrence est rude avec les autres Libanais de Mbour ou de Kaolack. Elle s'exacerbe à partir de 1954, avec le bitumage de la piste Dakar-Kaolack.

Fatick et Khoury

Durant la période coloniale, l'effervescence de la vie économique à Fatick est réelle. Comme d'autres wharfs, celui de Khoury sur le bras de mer qui entoure la ville l'autorise à accueillir des cotres pour l'acheminement des arachides vers les huileries de la côte. Les maisons de commerce sont nombreuses¹³⁹. Au tournant de l'Indépendance, Khoury fait vivre Fatick : selon un ancien employé, en période de « traite », il distribuait tous les 15 jours 200 millions de francs CFA dans la région. En 1954, il acquiert la station-service du centre-ville. En 1960, il ouvre une usine de décorticage qui va jusqu'à employer près de 300 permanents (au garage : 100 personnes). Le site attire chaque année plusieurs centaines de saisonniers (selon les sources, entre 500 et 2 000 employés,

¹³⁸ Entretiens avec le fils du fondateur : Dakar, 22 août 2000, 24 novembre et 2 décembre 2004 ; avec le dirigeant actuel, petit-fils du fondateur : Dakar, 5 octobre 2000, 2 décembre 2004 et 19 mars 2013. Par ailleurs, entre 2001 et 2002, plusieurs séries de discussions ont eu lieu dans la région d'origine de l'entreprise, avec près d'une vingtaine d'anciens salariés, mécaniciens, chauffeurs, commis, etc. Des visites de sites de la société ont permis de se rendre compte de l'emprise spatiale de Khoury à Fatick.

¹³⁹ L'ouvrage mémoire du fils d'un directeur de l'une de ces maisons à Fatick (GAZAL, 1993) est riche en anecdotes et images de la vie de l'époque. Il montre combien l'économie locale était rythmée par l'arachide et la société hiérarchisée.

des femmes surtout), la plupart originaires des environs. À son activité orientée vers l'arachide et le transport, Khoury ajoute une usine de fabrication de sacs et de nattes et même un cinéma dans le centre. L'implantation de la famille s'impose dans l'espace : plusieurs maisons et usines, un garage mécanique, un wharf où Khoury a sa vedette et un campement plus au sud. L'ensemble des développements industriels réalisés à Fatick attire l'attention des autorités politiques du pays, qui viennent régulièrement solliciter Khoury pour l'organisation de meetings¹⁴⁰. C'est une personne considérée : il aide les écoles de la ville, il équipe les dispensaires, les services de la police et de la gendarmerie, ainsi que la mairie à laquelle il offre des camions et des fûts de ramassage des ordures. Dans les années 1980, on lui propose d'être membre du conseil municipal. Le nom du fondateur est même avancé pour une avenue de la ville.

*La mondialisation a raison de l'histoire
entre Khoury et Fatick*

Son aura locale ne passe pas les années 1980. Le retrait de la filière arachide débute. Une partie des activités est transférée à Dakar. À Fatick, après la fermeture en 1986 de l'usine de décorticage, l'atelier de mécanique s'arrête. Les conséquences sont douloureuses : plusieurs centaines de saisonniers n'ont plus d'activité en saison sèche ; le matériel est cédé en pièces détachées aux tôliers ; les cars de ramassage du personnel sont revendus ou rachetés par d'autres transporteurs. Ces fermetures pénalisent la ville, l'exode vers Dakar des employés de Khoury s'amplifie. Le commerce est moribond, les produits sont chers, les grossistes désertent la capitale régionale. Le transport est inexistant, les autres industries ont stoppé toute activité. L'époque glorieuse est révolue. L'usine de nattes est devenue une mission religieuse, le bâtiment de la CFAO, le siège du Conseil régional et la maison de commerce Chavanet, le palais de justice. De l'activité développée dans la région par le grand-père, il ne reste pas grand chose : près du bras

¹⁴⁰ À l'occasion de la visite en 1983 du président Abdou Diouf à Fatick, Khoury soigne sa publicité en faisant paraître, dans le quotidien national, un encart souhaitant la bienvenue au chef de l'État.

de mer, une maison familiale abandonnée et des carcasses de vieux véhicules marqués du sigle de Khoury ; un superbe campement de week-end et surtout des souvenirs chez les anciens. Ceux-ci répètent à l'envi qu'ils voient filer, sur la route du Mali, les camions-citernes qui ne s'arrêtent plus dans ce qui fut le fief de l'entreprise pendant cinquante ans. L'aventure de Khoury à Fatick appartient au passé.

***Dakar : le meilleur des mondes
pour un transporteur international***

L'installation dans la capitale est la suite logique de l'évolution des transports sénégalais depuis 1945. Le développement des déplacements de voyageurs à Dakar après la Seconde Guerre mondiale se traduit par l'ouverture de la gare centrale où la concurrence avec les Sénégalais d'origine africaine est rude. Avec ses camions, Khoury se maintient dans le transport de marchandises et obtient des marchés qu'il ne peut négocier qu'à Dakar : par exemple, le transport de riz jusqu'en Mauritanie. En 1973, Khoury se lance dans le transport d'hydrocarbures dont la plateforme de chargement se situe à proximité du port. Ses marchés s'étendent progressivement à tout le Sénégal et jusqu'à Kayes au Mali où, pour le groupe Vivo (ex-Shell), il dessert les mines d'or. L'antenne de Dakar, aujourd'hui dirigée par les petits-fils, devient en 1988 le siège de l'entreprise et regroupe, en 2013, près de 200 véhicules dont plusieurs dizaines de citernes.

ENCADRÉ 14.

Mamedine G., en panne à Kaolack

Président du groupement des Opérateurs privés du Sénégal (présents dans le commerce et le transport des arachides), Mamedine G. est installé à Kaolack depuis les années 1940¹⁴¹. C'était un tout jeune homme quand il y est arrivé. Il a démarré comme apprenti chez un garagiste de la place,

¹⁴¹ Entretiens, Dakar, 31 mai 2001, 5 juin 2002 et 14 avril 2003 ; avec son épouse, Dakar, 21 mars 2002 et 5 juin 2002 ; avec son fils, Kaolack, 21 mars 2013. Mamedine G. est décédé en janvier 2013.

avant de se mettre à son compte en 1960. Il se lance dans le transport en achetant un camion de cinq tonnes, ce qui lui permet d'obtenir des marchés de transport d'arachides. Dans les années 1970, ses liens privilégiés avec le directeur général de l'organisme de commercialisation lui facilitent la tâche pour obtenir de meilleurs contrats. Son parc s'étoffe, jusqu'à approcher dans les années 1980 les quarante camions, dont plus de la moitié de semi-remorques. À la grande époque, il avoue avoir travaillé pour près de cinquante millions de francs CFA par mois. Grâce à l'amélioration des moyens de communications (routes et véhicules), il va jusqu'à rechercher les marchés les plus éloignés du Sénégal oriental pour lesquels le paiement du transport, au prorata de la distance, est rémunérateur.

À partir de 1992-1993, la crise du système arachidier ainsi que de mauvaises affaires affaiblissent ce transporteur déjà ancien dans le métier. Son territoire d'entreprise, au même rythme que son parc de véhicules, se rétrécit. Malgré les marchés de transport de riz importé ou d'aide alimentaire, il n'enraye pas la dégradation de son chiffre d'affaires et son parc est ramené à moins d'une dizaine de véhicules. En fait, le transport qui a fait sa fortune a vécu : la route du Sénégal oriental représente aujourd'hui bien plus qu'un axe d'évacuation des graines. Les transporteurs qui ont connu cette époque glorieuse où seuls, entre décembre et avril, les camions d'arachide descendaient du grand Est vers les huileries de Kaolack ou Dakar, doivent s'adapter aux changements et trouver d'autres marchés que ne commande plus le ruban de bitume s'étirant vers l'orient.

Au cours des années 2000, Mamedine G. tente de se maintenir dans la commercialisation de l'arachide et de rester actif dans le transport. Même âgé, il espère que sa position en haut de l'échelle et ses relations lui assureront d'être au cœur des transformations à venir.

Son fils gère désormais l'activité de transport, avec seulement quelques camions. Il réalise ce que son père n'a fait que très rarement, en développant des expéditions à destination du Mali et des retours de l'ouest de Côte d'Ivoire.

ENCADRÉ 15.

Adama K., entre la brousse et Dakar

Adama K. est un transporteur de 40-45 ans originaire de Fatick. Musulman mouride, il est marié à trois femmes¹⁴². Il est alphabétisé en français, le lit et l'écrit, comme sa première épouse. Celle-ci gère la boutique de son mari à Fatick où sont entreposés divers matériaux de construction, des céréales en gros, quelques produits alimentaires. La seconde épouse habite dans une ville voisine. La troisième, en revanche, réside dans la banlieue de Dakar, près du foirail où sont vendus les bovins destinés au marché dakarois et où Adama K. est présent plusieurs jours par semaine.

Dans son entreprise, Adama K. fait tout. Il conduit lui-même un de ses camions, il cherche les marchés pour ses chauffeurs, il veille au remplissage du magasin. Il est obnubilé par son entreprise et travaille beaucoup : « Je dois chercher mon argent. » Il est propriétaire de quatre camions mais deux étaient en panne en 2002. Son marché privilégié est le transport de fanes d'arachides qu'il collecte au Sénégal oriental et écoule au foirail de la capitale, entre décembre et juillet. Adama K. a un correspondant commerçant dans le centre de Dakar à qui il achète des marchandises qui constituent le fret retour de ses véhicules. Il lui arrive aussi d'avoir un marché de transport de ciment. Son chiffre d'affaires annuel était de quatre millions de francs CFA en 2002. Adama K. dispose de relations à la douane sénégalaise (où un officier l'a recommandé pour l'achat d'un de ses véhicules), à la gendarmerie nationale et dans les ONG américaines qui lui ont fait crédit pour ses premiers véhicules.

Adama K. est hanté par les tromperies, notamment celles des chauffeurs. Il peut raconter au moins une dizaine d'histoires de ce genre lors d'un entretien. Il conduit ainsi lui-même pour éviter de se « faire avoir ». Il continue dans le transport mais aimerait voyager, émigrer et découvrir du pays.

¹⁴² Entretien, Fatick, 8 mars 2002 ; voyage en camion entre Dakar et Fatick, 6 juillet 2002.

Le remplissage des véhicules pour les petits entrepreneurs est difficile hors de la capitale. Les nombreux transporteurs de brousse rencontrés délaissent leur activité de transport une partie de l'année pour se consacrer au commerce ou à l'agriculture. Les véhicules sont alors mis sur cales, dans l'attente de jours meilleurs. Même à Dakar ou à Pikine, de nombreux opérateurs et artisans stoppent leurs camions quelques mois, les laissant stationner sur les trottoirs des principaux boulevards. Pour 18 % des 142 transporteurs interrogés en 2002, plus de la moitié du parc de véhicules ne roulait pas au moment de l'enquête, soit parce qu'il n'y avait pas de fret disponible, soit parce qu'il n'était pas en état de marche¹⁴³. Seuls 57 % de l'échantillon faisaient rouler la totalité de leur parc. La possibilité de retrouver du fret est d'autant plus difficile que les véhicules qui ne roulent pas se dégradent et peuvent ne pas être disponibles lors du redémarrage de l'activité.

Pour compenser l'absence de fret, le transporteur ne se limite pas à la gestion de son parc. En quelque sorte, il « descend » de son camion. Pratiquer le transport, voire conduire, n'est qu'un des éléments d'une palette variée d'activités, tandis qu'en France, transporteur est un métier qui requiert de plus en plus de spécialisation¹⁴⁴. L'explication est à trouver dans la capacité des opérateurs sénégalais à passer d'une activité à l'autre, d'une relation à l'autre, d'un métier à l'autre, d'un point à l'autre de leur territoire. La porosité entre activités permet à un petit entrepreneur de développer de multiples facettes de son savoir-faire : transporteur, commerçant, courtier, donneur d'ordres, etc. Adama K. est ainsi commerçant, transporteur, intermédiaire, tout cela en même temps et dans le même camion. Il est présent à Dakar et dans l'intérieur, il propose différentes compétences, il surfe d'une opportunité à l'autre. Acculé parfois à la nécessité de trouver de nouveaux marchés, le transporteur jongle avec les savoir-faire, les compétences, les clients, les relations et, par conséquent, enrichit en permanence un territoire d'activités à la fois rural et urbain.

¹⁴³ Par ailleurs, pour 15 % des personnes interrogées, entre le quart et la moitié du parc ne fonctionnait pas et pour 10 %, moins du quart. Cf. LOMBARD et NDIONE (2002).

¹⁴⁴ Même si Patrick HAMELIN (1985), spécialiste des conditions de travail des chauffeurs routiers en Europe, a rappelé avec justesse que le transport est souvent, pour un artisan, le prolongement d'une activité agricole ou d'entreprise de maçonnerie.

La relation entre entrepreneurs de transport et autres acteurs renvoie à une analyse spatiale plus globale de l'activité économique, des relations sociales et des évolutions institutionnelles. L'importance d'approches qui permettent de prendre en compte l'histoire collective des acteurs, les dynamiques entre groupes d'acteurs, au sein des transports et entre transports et industrie ou commerce, et l'histoire des lieux où ils opèrent, s'avère indispensable pour comprendre le secteur des transports¹⁴⁵. Sans elles, ces territoires que forment les aires dans lesquelles se déploient les entreprises, leurs patrons, les employés, les clients, les fournisseurs, les sous-traitants, mais aussi les imaginaires de toutes les personnes liées au sort de l'activité de transport, ne signifient plus rien car ils renvoient à des parcours d'entreprises isolés de leur contexte. Avec elles, le « territoire de l'entreprise », mais aussi le territoire socioculturel, le territoire productif, dont le transport est partie prenante, prennent de l'importance et amènent le chercheur à penser la globalité.

Lieux de transport ou enjeux de pouvoir

Dans les métropoles, les pôles d'échanges voient se concentrer d'importants investissements publics et des niches de gains élevés pour les opérateurs privés, positionnés à l'interface de circulations locales et internationales, comme on peut l'observer à Istanbul dans la gare routière d'Esenler (BORGÈS et PÉROUSE, 2004). L'émergence de tels lieux met en jeu différents pouvoirs territoriaux, nationaux et locaux, obnubilés par les questions d'image, de développement économique et, plus prosaïquement, par celles relatives au foncier et à la fiscalité (RICHER, 2004).

¹⁴⁵ Un chercheur français (BIENCOURT, 1996) distinguait le modèle de relations domestique traditionnel du modèle industriel. Le premier se caractérise par des éléments qu'on rencontre aussi au Sénégal : l'oralité, les liens personnels, l'enracinement local. La stabilité du modèle domestique passe par la pérennité des réseaux locaux. Le second est plus contemporain et voit l'écrit et les normes jouer un rôle prépondérant. Il transforme la relation de proximité spatiale avec les clients en une dimension organisationnelle très nette (comme entre Vivo et le transporteur sénégalais Khoury). Il fait évoluer les conditions dans lesquelles les entreprises de transport abordent les marchés, la concurrence et l'élargissement des territoires d'entreprises. Dans les années 1980 et 1990, Alain TARRIUS et Geneviève MAROTEL, chercheurs à l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets), ont impulsé ce type de réflexions sur l'épaisseur du territoire. Cf. notamment MAROTEL (2000).

Compétition entre territoires

En Afrique, le dynamisme du transport collectif artisanal urbain et la faillite des politiques d'aménagement autour des lieux de transport se sont traduits, à Dakar en particulier, par la confiscation d'espaces publics et leur transformation en espaces quasi privés. Parfois, l'occupation a lieu dans les marges de la ville, là où la demande en transport est insatisfaite, mais le plus souvent, elle se produit dans les centres, à proximité des gares et des pôles de convergence des citoyens (marchés, structures sanitaires et services administratifs) et en compétition avec les transports publics. La question centrale est celle de la reconnaissance de ce type d'emplacements par les pouvoirs publics nationaux et locaux, de leur organisation et de la fiscalité. Les professionnels cherchent, quant à eux, à négocier avec les autorités locales l'acceptation de leur présence, moyennant le paiement minimal d'une taxe de stationnement (LOMBARD, 2008).

Les gares routières de la capitale sénégalaise sont dominées par des regroupements de professionnels qui ont réussi, depuis des décennies (CISSOKHO, 2012), à imposer à l'État et aux communes de Dakar et Pikine le principe du prélèvement d'une somme destinée à alimenter un fond géré par eux-mêmes sur chaque départ de véhicule. À la fin des années 1990, dans le contexte de privatisation des services urbains, la gestion des deux gares du quartier central du Plateau, Petersen et Lat-Dior, a été confiée à un opérateur privé, auparavant actif dans la réalisation du plan de circulation du centre-ville et déjà gestionnaire du stationnement urbain dans cette partie de la ville (cf. *supra* fig. 4). En 2003, les deux gares observaient un trafic quotidien de 500 à 800 départs de véhicules, soit, après versement aux regroupements des professionnels, une recette annuelle de près de 40 millions de francs CFA pour le gestionnaire (photo 9 hors-texte).

Dès 1999, la commune de Dakar a retiré un certain bénéfice de l'accord passé avec le gestionnaire. Comme stipulé dans le contrat d'affermage, la mairie de Dakar recevait annuellement un fermage de 60 % du résultat net d'exploitation, soit environ 200 millions de francs CFA ou l'équivalent de près du 2 % du budget municipal¹⁴⁶.

| ¹⁴⁶ Le Soleil, 22 janvier 2004.

Mais, depuis l'émergence des communes d'arrondissement¹⁴⁷ en 1996, la donne a changé (NDIAYE *et al.*, 2009). Celles-ci revendiquent également la collecte de taxes auprès des commerçants présents dans les deux gares situées dans leur périmètre de même qu'une partie de celles versées par les véhicules qui quittent Petersen et Lat Dior. La compétition entre niveaux administratifs est rude, de nombreuses études soulignant combien la multiplication des collectivités territoriales est source de confusions et de désordres (Polyconsult Ingénierie/Oscare Afrique, 1999).

Dans le cas des deux gares du centre de Dakar, le premier maire de la commune d'arrondissement, élu en 1996, a, dès le début, revendiqué sa part dans le projet de concession du système de stationnement sur le Plateau. En 1999, il s'est lancé dans une bataille acharnée pour récupérer la gestion du stationnement et des sites de Petersen et Lat-Dior. En 2001, il a exigé de la part du gestionnaire un versement de plus de 50 millions de francs CFA, au motif que ce dernier gèrait des activités qui sont situées dans le périmètre de sa commune¹⁴⁸. Le souci du maire de bénéficier, autant que la commune de Dakar, d'une redevance annuelle versée par le gestionnaire est survenu alors que son budget communal et les prérogatives dont la loi de 1996 le dotait n'étaient pas clairement définis. La bataille pour le contrôle des taxes prélevées sur le stationnement des véhicules de transport en commun et particuliers dans la commune de Dakar illustre à la fois la dérive du processus de décentralisation, lorsqu'il n'est pas accompagné de règles de partage claires entre pouvoirs territoriaux et entre partenaires publics et privés (DE MIRAS et LE TELLIER, 2005), et la nécessité pressante d'une régulation. Cette compétition traduit aussi et surtout l'entrée des pouvoirs et des territoires locaux dans l'ère vitale de la circulation, génératrice de richesses importantes.

Espaces de vie et de survie

Les lieux de transport sont plus que des espaces où le voyageur trouve une correspondance, un véhicule, un renseignement. Dans les villes, considérées par AbdouMaliq SIMONE comme des « espaces

¹⁴⁷ Le plus petit niveau territorial dans l'agglomération, géré par un maire élu au suffrage universel indirect tous les six ans.

¹⁴⁸ « La mairie du Plateau bloque les comptes de la Sages », *Sud Quotidien*, 3 janvier 2001.

grand ouverts », la « prolifération des carrefours » (SIMONE, 1998 : 60 ; 2009) attise le potentiel de production de milliers de personnes venues y travailler ou s'enquérir d'un « petit quelque chose ». Cela tient en particulier à la capacité du secteur du transport à créer des emplois et même à offrir des opportunités de réinsertion à nombre de « déflatés » et de retraités. En 2002, à Dakar et à Pikine, Olivier NINOT et Jérôme LOMBARD estimaient à 53 000 le nombre d'emplois directs et indirects liés au transport¹⁴⁹.

La dynamique du secteur transforme la fonction attachée à chaque véhicule, qui est de déplacer des personnes d'un bout à l'autre de l'espace urbain. Vivre du transport aujourd'hui au Sénégal, ce n'est pas uniquement produire du transport et l'amener à être rentable pour la collectivité comme pour les entreprises, c'est aussi gagner de l'argent pour chacun des acteurs qui y participe et redistribuer des revenus. Existe alors un processus de prélèvement généralisé sur l'activité (en wolof, « *Kaar bi dafa yaatu gannaaw* », littéralement « le car a un dos large », sur lequel on peut prélever). L'apport pour les finances publiques, tant nationales que locales, est indéniable. S'y ajoutent les taxes indirectes et autres contraventions de police et prélèvements indus. Dans l'économie domestique, la capacité de redistribution est aussi réelle. D'abord les recettes forfaitaires journalières versées au transporteur¹⁵⁰ ; ensuite les salaires et autres rémunérations, celui du premier chauffeur, celle de l'apprenti en fin de journée ou du second chauffeur, s'il existe, qui remplace le titulaire pour la nuit. Chaque véhicule, au départ d'une tête de ligne, rapporte un peu aux rabatteurs, de même que le « péage » de police occasionne la levée d'une taxe (illégale). Viennent ensuite, dans les sites de transport ou à proximité, tous les métiers de service liés au

¹⁴⁹ Dix ans auparavant, Xavier GODARD et Pierre TEURNIER (1994) parlaient de 18 000 emplois directs dans le transport urbain dakarois. La multiplication des emplois entre les deux dates a très vraisemblablement participé à la réduction de la pauvreté et du sous-emploi en milieu urbain.

¹⁵⁰ « Le "dos" du car rapide » n'est cependant pas aussi large que chacun le voudrait. Les ressources retirées de l'activité de transport ne sont pas identiques pour tout le monde. Parmi les propriétaires, on doit distinguer les opérateurs qui arrivent à renouveler leur parc régulièrement, même avec des cars ou des taxis d'occasion, et ceux qui survivent : ces derniers, souvent anciens chauffeurs devenus propriétaires, ont des difficultés à faire rouler leur véhicule ; les rentrées quotidiennes d'argent servant d'abord à entretenir la famille. La précarité de ce type de propriétaires, si elle se traduit par un service de transport médiocre, ne dissuade pas les nouveaux entrants de tenter leur chance.

transport : changeurs de monnaie, rabatteurs en second, laveurs de véhicules. Les frais d'entretien courant, pour un parc de minibus dont plus de 80 % des véhicules sont âgés d'au moins 10 ans (Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres, des Télécommunications et des Tics, 2007), font vivre enfin un grand nombre de réparateurs en mécanique, électricité, vulcanisation, soudure métallique, tôlerie, ainsi que la multitude de revendeurs de pièces détachées d'occasion. Cinquante et un pour cent des mécaniciens qui ont été recensés en 1997 à Guédiawaye avaient pour principaux clients les chauffeurs de taxis de banlieue (KAMARA, 1997).

La multiplication des activités chez les transporteurs sénégalais, soulignée précédemment, reflète une utilisation très souple de l'espace. Celui-ci est un support de toutes les évolutions possibles. La rue dans laquelle les chauffeurs garent leur camion devient un espace de négociations avec des clients, de démarchages, de marchandages avec les autorités locales. Chaque parking de véhicules trouve de nouvelles affectations en fonction des transporteurs qui le fréquentent, des produits proposés, de l'heure de la journée, de l'époque de l'année, etc. Tout lieu est ainsi porteur de différentes et multiples utilisations qui cohabitent ou se succèdent dans le temps. Nous avons déjà montré combien, à Dakar (LOMBARD *et al.*, 2004), les trottoirs étaient devenus des parkings pour les minibus¹⁵¹. Mais il en va de même avec les transporteurs de marchandises qui, durant la journée, occupent les espaces devant les usines, les carrefours importants ou les ronds-points sur les boulevards menant aux entrées du port. Cela est vrai partout dans le pays (mais aussi au Mali et en Mauritanie), près des magasins des coopératives agricoles, à proximité des grandes foires rurales ou simplement aux entrées de villes. L'utilisation sauvage de l'espace permet aux petits transporteurs de patienter dans l'attente d'un chargement ou d'un déchargement éventuel, de s'informer des possibilités de fret aux alentours, de s'immiscer dans d'autres activités telles que le commerce ou l'intermédiation. Ces nouveaux territoires urbains sont aussi des lieux de vie où s'agglutinent restaurants à la journée, garages mécaniques, arrêts de bus, vendeurs ambulants, etc. (cf. encadré 16).

¹⁵¹ Cf. aussi les communications proposées au colloque international ADES, *Où en est la rue face à la globalisation ? Standardisation, singularisation et régulation*, Bordeaux, 27-28 novembre 2008.

Plus que des lieux de transport !

Concentrant la plupart du temps plusieurs modes, les lieux de transport deviennent des pôles d'échanges intermodaux : entre rail et route d'abord, mais surtout, dans les agglomérations multimillionnaires (VARLET, 1997), entre aérien et routier ou/et ferroviaire diversifié (train, métro). Avec le développement des connexions intermodales, générant un afflux croissant de voyageurs en attente d'une correspondance, ces lieux voient leur fonction première complétée et augmentée par une multitude d'autres, par exemple leur transformation en espace commercial, parfois en centre d'affaires avec parc d'entreprises, hôtels et restaurants, espaces récréatifs, etc. Les *Malls* américains dont parle Cynthia GHORRA-GOBIN (2004) en sont un des exemples les plus édifiants. Ces pôles d'échanges – en France, les grandes gares parisiennes de métro ou de la SNCF, certaines gares régionales du TGV, des aéroports comme celui de Paris-Charles de Gaulle ou de Saint-Exupéry à Lyon (MÉNERAULT *et al.*, 2006) ; au Sénégal, l'aéroport Léopold Sédar Senghor à Dakar et surtout le nouvel aéroport en construction – deviennent ou deviendront « prolongement de la rue », véritables métaphores de la société de services contemporaine (JOSEPH, 1999).

ENCADRÉ 16.

Des camions dans la ville

Dans la capitale, le « garage » du Front de Terre est considéré comme une des premières zones de chargement pour le sable et le béton. Auparavant, c'était un lieu où stationnaient des chauffeurs et leurs véhicules en attendant de partir en tournée. S'il a gardé cette fonction de parking, il est aussi devenu un lieu de négoce¹⁵². Cinq à six camions bennes arrivent le matin vers 8 heures et se garent les uns derrière les autres, sur les larges trottoirs de l'avenue. Aucun aménagement n'a été réalisé, le parking

¹⁵² Fonction qui s'est développée avec l'accroissement de la demande en matériaux de construction provoquée par l'extension de quartiers populaires proches et par la construction de cités de logements dans le centre et le nord de la presqu'île. La pression sur les moyens de transport s'en est alors trouvée accrue, ce qui a favorisé les « garages » tels que celui du Front de Terre, où il est possible de garer des véhicules.

s'est imposé par la force de l'habitude, au point que les trottoirs ont été transformés en vaste zone de stationnement et d'activités annexes. Des commerçants, des intermédiaires sont venus s'y agréger. Des manœuvres (avec leur pelle sur l'épaule), dont les camionneurs utilisent chaque matin les services pour les opérations de chargement ou de déchargement, en ont fait leur lieu de rendez-vous, de discussion, d'attente. Enfin, des restauratrices ont installé leurs tables et servent le plat du jour à midi.

Le « garage » du Front de Terre est réputé chez les entrepreneurs, commerçants et particuliers qui ont besoin d'un camion pour transporter divers matériaux : gravats, pierres de carrière, béton, ciment. L'intense circulation sur l'avenue explique que les clients soient nombreux à y venir pour se renseigner et évaluer les disponibilités en camions vides. Des intermédiaires ou *coxeurs* sont présents, souvent assis à l'ombre d'un arbre. Ce sont des habitués du marché du BTP, ils disposent de réseaux dans le milieu des entrepreneurs et connaissent les vendeurs des produits. Les *coxeurs* utilisent le téléphone portable, un outil indispensable pour consolider leur position d'intermédiaires. Sans lui, pas de marchés, pas de pouvoir sur les chauffeurs, pas de commission. Chaque *coxeur* travaille plus particulièrement avec un ou deux chauffeurs. Quand il reçoit une commande qui a été négociée sur place ou ailleurs, il s'enquiert des camions disponibles. S'il n'y a pas de véhicule, le *coxeur* essaie de joindre le chauffeur, sinon il attend. Mais il arrive que les chauffeurs obtiennent des marchés sans le concours d'autrui : par les relations qu'ils tissent au cours de leurs tournées, par les clients qui viennent les voir directement au « garage ».

Les intermédiaires aimeraient devenir transporteurs et éviter de dépendre d'un chauffeur. Mais, parmi eux, rares sont ceux qui ont les moyens d'acheter un camion et de se lancer dans la double activité. Les prix se discutent uniquement entre *coxeurs* ou clients et chauffeurs. Les patrons transporteurs ne sont jamais présents. Ces derniers passent au « garage » généralement le samedi après-midi, dans le but de faire le point avec le chauffeur et de se voir remettre le versement hebdomadaire.

Le « garage » ne fonctionne pas comme une gare routière où les véhicules partent à tour de rôle. L'activité est à son comble

le matin vers 9 heures, l'intensité retombe en fin de matinée, quand il n'y a plus de camion disponible. Ce n'est qu'en milieu d'après-midi que les camions commencent à revenir. Mais les marchés qui n'ont pas été honorés le matin sont souvent reportés au lendemain. Les observations montrent que les véhicules repartent rarement après 16 heures. À cette heure-ci, tout le monde considère que la journée est finie.

« Devant de telles réalités, il semble donc difficile de continuer à réfléchir aux lieux de la mobilité et à leur place dans la ville comme de simples lieux de transport et de passages » (BALLANGER, 1999 : 43). Jean-Samuel BORDREUIL parlait, de son côté, des effets de la mobilité contemporaine sur la morphologie urbaine (BORDREUIL, 1999 : 71). Au sein des agglomérations urbaines, de nouvelles centralités se construisent autour de ces lieux d'échanges et de communications (CHALAS et DUBOIS-TAINE, 1997), en passe de devenir les « nouveaux centres urbains de demain » (RUBINI, 2012), dont la matrice est constituée par les infrastructures de transport (échangeurs autoroutiers, gare ferroviaire, aéroport, gare souterraine de métro).

Dakar, métropole en construction

L'émergence de nouveaux territoires urbains au cœur de cités multimillionnaires, les liens tissés entre acteurs opérant en ces lieux et entre ces lieux, les interactions par les transports entre espaces urbains et ruraux, et la dynamique générale des systèmes de circulations contribuent à l'apparition, puis à la consolidation des métropoles.

Peut-on parler pour Dakar de « métropole en construction » (THIAM, 2008) ? Sans aucun doute, si l'on tient compte des qualités que doit posséder une métropole. La ville agglomère une masse importante de populations, elle offre de multiples activités branchées sur l'économie mondiale (commerces, services, cultures, savoirs), signe qu'elle entre de plain-pied dans ce mouvement général de métropolisation, caractérisé par une rupture entre industrialisation et urbanisation (GERVAIS-LAMBONY, 2004). Prédestinée par Assane SECK (1970) à devenir « métropole ouest-africaine », Dakar reste au centre de réseaux matériels (routes et lignes de transport) et immatériels internationaux

(prestige culturel, présence d'une université publique renommée, nombreuses écoles de formation inter-États, antennes diplomatiques et institutions mondiales ou continentales), qui accroissent son aura et lui permettent de rayonner aussi bien sur son espace national que sur l'espace ouest-africain. De même, les réseaux sociaux développés par les migrants sénégalais à travers le monde accentuent l'image d'une ville et d'un pays en prise avec les évolutions mondiales, notamment dans le domaine du commerce (vers le Golfe persique ou la Chine) ou de la religion (pèlerinages vers La Mecque *via* Djeddah, et vers Rome ou Lourdes).

La métropole dakaroise est cependant handicapée par la difficulté à se déplacer en son sein, en raison de la localisation méridionale du centre politique et d'affaires sur la presqu'île et de la géographie des flux orientés vers le sud, qui engendrent une congestion généralisée des axes routiers qui y conduisent. Le mauvais état du réseau dans certaines parties du territoire national ainsi que la dégradation, voire l'absence, de routes reliant le Sénégal aux pays voisins, ont longtemps limité le développement du port de Dakar. Les difficultés du transport ferroviaire, véritable corridor au service de l'économie portuaire sénégalaise, ne plaident pas pour une augmentation du rayonnement du pays sur le continent. Cependant, deux nouveaux axes routiers – une rocade le long de la corniche ouest à Dakar et une autoroute à péage à destination de Thiès – irriguent de mieux en mieux les pôles dynamiques de la métropole. Par ailleurs, les liaisons aériennes continentales et intercontinentales, de plus en plus développées, arrivent Dakar à un espace monde dynamique, en particulier en Asie¹⁵³.

D'autres éléments situent Dakar à mi-chemin sur l'échelle de la métropolisation. Sans être une « métropole des marges de la mondialisation » (VIGNAL, 2004), la capitale sénégalaise souffre d'un manque de gouvernance avérée à l'échelle de la région urbaine. La disparition de la Communauté urbaine de Dakar (Cud) en 2000 a ainsi attisé la crise du pouvoir local, remplacé sous la tutelle omniprésente de l'État toujours dominant, ainsi qu'une dispersion des décisions entre les niveaux administratifs, régions, villes et communes d'arrondissements, dont profitent les notabilités locales bien en place (LEGROS, 2002).

¹⁵³ Rappelé dans un dossier spécial du journal de l'IRD, *Sciences au Sud* : cf. STECK (2013).

La polycentralité émergente à Dakar, caractéristique des villes mondiales, est aussi le signe que la fragmentation urbaine progresse, enlisant certains quartiers de la capitale dans l'enclavement et le sous-développement tandis que d'autres sont totalement branchés sur l'économie mondiale. Au sein de cette économie de lieux et de liens, qui touche l'ensemble du Sénégal, l'inégalité d'accès à la mobilité est grande. Le transport routier, dominant, reste concentré sur les axes principaux, notamment ceux qui relient la capitale et le port aux grandes villes de l'intérieur et aux pays voisins. Les espaces interstitiels sont plus ou moins oubliés et confinés dans un enclavement économique grandissant. À l'intérieur de la capitale, le processus de compartimentage de la ville est encore plus accentué et rappelle ce qui est connu ailleurs, à Paris notamment (PINÇON-CHARLOT et PINÇON, 2004). On peut se demander alors dans quelle mesure les cités de Pikine et Guédiawaye profitent des effets de l'insertion du pays dans la mondialisation, tant vantée par les gouvernements sénégalais, puisque, par ailleurs elles reçoivent bien peu des investissements réalisés par l'État et les collectivités locales. Les modes de transport reflètent la différenciation spatiale à l'œuvre. Dans les quartiers neufs du nord-ouest de la presqu'île, zones pavillonnaires érigées le long des grands axes de transport et rappelant d'autres banlieues connectées de par le monde (MABIN, 2006), la croissance du parc privé de berlines et autres 4x4 satisfait la demande en transports rapides et individualisés. En revanche, dans certaines périphéries est et nord-est de l'agglomération, le transport collectif domine et encombre littéralement des voies routières médiocrement entretenues et inadaptées au trafic. Dans ces zones ainsi que dans les marges de la presqu'île et sur le front d'urbanisation, où les voies sont ensablées, la desserte en transports apparaît médiocre, voire mauvaise (GODARD, 2002). Seuls les taxis collectifs dits « de banlieue », souvent en mauvais état, s'y aventurent et encore pas partout (FALL, 2008). Dans ces secteurs où habitent les trois-quarts des ménages pauvres de l'agglomération (DIAZ OLVERA, 2002), l'analyse met en évidence une mobilité limitée au quartier et, en cas de déplacement, l'utilisation successive de plusieurs véhicules et un recours fréquent à la marche. X. GODARD (2002 : 681) conclut : « [...] les questions de fond posées par ce schéma de mobilité résident dans l'accès limité des populations urbaines aux opportunités de la ville

[mondialisée], qu'il s'agisse d'emplois, de services spécialisés ou de réseaux étendus de sociabilité. »

La notion de dépendance vis-à-vis d'autres grandes villes du monde, qu'avancait dans les années 1970 Milton SANTOS (1972) à propos des « métropoles incomplètes », n'apparaît pas comme une contrainte pour Dakar sur l'échiquier mondial. En revanche, les difficultés de déplacements internes à la capitale sénégalaise, l'isolement de quartiers entiers, la faible croissance de l'économie productive, le désengagement de l'État dans différents domaines comme l'aménagement du territoire ou l'agriculture, pourvoyeuse de la majorité des emplois, ne sont pas pour favoriser le plein développement économique et social de la métropole dakaroise.

Transporter au « pays du *Ndigël* » : Dakar, le « double » de Touba ?

L'incomplétude de la métropolisation sénégalaise tient-elle à la présence, dans la société, l'économie et l'espace sénégalais, de la ville de Touba ? Ou bien celle-ci ne devient-elle pas un autre pôle majeur de ce vaste ensemble urbano-rural dominant le territoire national ? L'évolution de l'espace sénégalais et des flux de personnes comme de marchandises plaide pour ce dernier scénario qui trouve nombre de relais dans la société sénégalaise¹⁵⁴.

Les infrastructures convergent vers Touba

Hormis Dakar, la région de Diourbel, la moins vaste du pays mais où est située la cité de Touba, compte parmi celles qui sont le plus équipées en réseau routier bitumé (fig. 19). Pour faire de Touba une cité rayonnante, les khalifes n'ont eu de cesse de rendre la ville accessible de n'importe quel point du Sénégal et de sensibiliser l'État dans ce sens. La construction d'axes routiers bitumés a permis l'émergence d'itinéraires directs vers Touba, à partir du nord-ouest, du nord-est, de l'ouest et du sud du pays

¹⁵⁴ Un enquêteur de l'IRD résidant à Dakar indique que, sans être mouride, il est sensible au pouvoir d'attraction de Touba, ville où tout est possible et où il se rend chaque année, lors du grand pèlerinage (ou *Magal*), pour faire des affaires, voir du monde, saisir quelque opportunité de se libérer de la tutelle familiale.

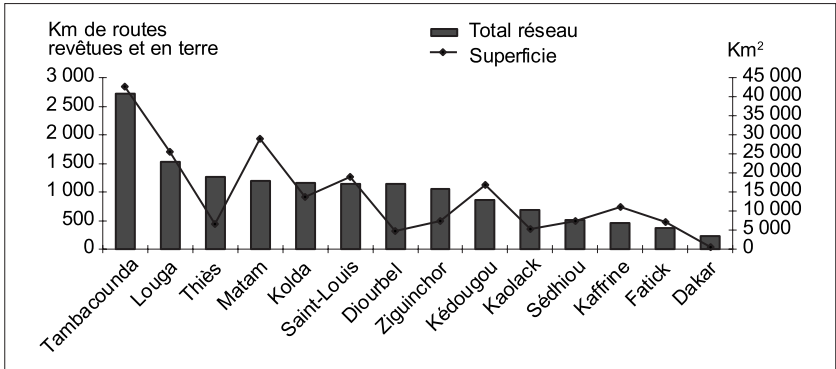


Figure 19.

**Comparaison interrégionale du réseau bitumé
selon la superficie de la région d'implantation au Sénégal.**

Source : Ministère de l'Économie et des Finances (2013).

(photo 10 hors-texte). L'édification récente (au début des années 2000) d'une route à l'est de Touba, reliant la cité religieuse aux champs d'arachide du khalife, augure en outre une extension du réseau en direction de la partie orientale du pays, où les paysans colons mourides sont déjà très nombreux¹⁵⁵. À moyen terme, la construction d'un aéroport international à proximité de la cité, qui permettrait d'accueillir les pèlerins du monde entier, améliorerait l'insertion de Touba dans l'espace mondial des transports, en même temps qu'elle en ferait, encore plus qu'auparavant, le centre géographique de la confrérie¹⁵⁶. À défaut, le déplacement entre Thiès et Mbour de l'aéroport international de Dakar, encore en chantier, recentrerait l'activité économique nationale vers l'intérieur du pays et vers l'ensemble Touba-Mbacké, à proximité de la capitale régionale, Diourbel. En outre, le bitumage de l'axe Touba-Linguère-Matam, en voie d'achèvement, finirait de placer au

¹⁵⁵ Cf. les travaux de Paul PÉLISSIER (1966), qui décrivait avec précision la progression en direction de l'est du pays du front de l'arachide, porté à partir des années 1940 par la colonisation mouride.

¹⁵⁶ Cheikh Saliou Mbacké, avant avant-dernier khalife (1990-2007), soucieux des difficultés de circulation dans Touba, avait pris personnellement en charge la construction de 200 kilomètres de routes bitumées, en investissant la somme colossale de 10 milliards de francs CFA. Demandant à tous les *talibé* d'apporter leur contribution (en espèces ou en nature) à cette entreprise, il indiquait qu'il solliciterait l'assistance des services techniques de l'État pour l'exécution des différents projets urbains (*Le Soleil*, 4 mars 2006).

centre du pays la ville de Touba, ses commerces et ses marchés, au grand dam des grossistes de Dakar, dont le pouvoir commercial permet encore à la capitale sénégalaise de rayonner sur le pays (fig. 20, « Touba, au carrefour de routes et de flux », cf. hors-texte).

Une polarisation des flux

Le souci des dignitaires de la confrérie a toujours été de renforcer l'offre de transport collectif à destination de Touba. Très présents entre Dakar et la région de Diourbel, les transporteurs mourides sont parvenus à se placer sur le créneau des « horaires ». El Hadji Ndiaga Ndiaye a été l'un des tout premiers transporteurs mourides à introduire ce type de service dans le transport collectif sénégalais (cf. encadré 17). Avec le conseil éclairé du khalife général des Mourides (« Si tu veux aider les gens, fais du transport entre Dakar et les régions, entre Dakar et Touba »¹⁵⁷), Ndiaga Ndiaye a commencé avec un seul bus, entre son village d'origine, Darou Mousty, et Dakar, puis a étendu le service à la ligne Touba-Dakar. Dans la capitale, ses chauffeurs étaient repérables à l'emplacement qu'ils avaient choisi, sur un boulevard au pied de la grande mosquée. Ndiaga Ndiaye était en outre réputé pour pratiquer des prix inférieurs à la normale.

Non seulement la ville de Touba vit des flux de pèlerins sénégalais qui s'y rendent, consomment, souvent investissent dans une résidence ou une activité, mais, de par son poids économique et démographique, elle attire aussi nombre de marchands qui font transiter des produits de toute l'Afrique de l'Ouest (céréales et fruits notamment). Les transporteurs mourides ont ainsi développé une activité importante de transport de marchandises à partir de Dakar, des grandes foires commerciales du pays, telles que Diabé en Haute-Casamance devenue une place internationale d'échanges (Enda Diapol, 2007 ; FANCHETTE, 2011), et des pays voisins. Le positionnement de la cité, à mi-chemin de la Gambie, de la Mauritanie, du Mali et de la Guinée (GUEYE, 2003, 2007), a favorisé l'arrivée de marchandises, en particulier les importations de produits de l'Afrique de l'Ouest destinées à Touba. À partir de la fin des années 1970, le café en provenance

¹⁵⁷ Entretien avec un proche de Ndiaga Ndiaye, fonctionnaire de l'État sénégalais, Dakar, 7 mai 2003.

de Guinée forestière a ainsi fait la fortune de Massamba Dieng, le premier transporteur de confrérie mouride à importer ce produit en quantités importantes (100 à 200 tonnes par mois). Par la suite, si dans les années 1990, des Guinéens sont venus supplanter la famille Dieng sur ce marché, dans l'ensemble, les commerçants et transporteurs sénégalais mourides continuent à acheminer et à importer vers Touba nombre de produits agricoles (céréales) ou manufacturés (prêt-à-porter, sucre, huile, etc.) du Sénégal et des pays voisins.

ENCADRÉ 17.

Ndiaga Ndiaye ou la prééminence de Touba par le transport

En 1955, Ndiaga Ndiaye, jeune homme âgé de 22 ans et originaire de Darou Mousty, est employé comme chauffeur chez Cathala, un commerçant français implanté dans la localité de Ngaye Mekhé (située au nord de Thiès) et « traitant » d'arachides¹⁵⁸. Ndiaga Ndiaye apprend, dit-il, « à respecter le patron et les règles ». Un apprentissage qui le marque à vie, puisqu'il en parle encore cinquante ans après. En 1959-1960, il quitte Cathala et se met à son compte, avec un taxi « 7 places » acheté à crédit. Vers 1963-1964, il revend son véhicule et part à Abidjan faire « l'Américain », c'est-à-dire chauffeur d'un taxi compteur pour une société. À son retour, il conduit un taxi appartenant à un grand transporteur mouride et opère à partir de Darou Mousty. Plus tard, il devient acquéreur de quelques minicars. En 1985, Ndiaga Ndiaye en possède douze, tous enregistrés à Dakar. Dans la décennie 1980, il transforme son parc. Jusqu'en 1994, l'usine de montage Mercedes lui livre 150 minicars de 30 places. Les châssis et les fourgons importés sont montés sur place et transformés en véhicules de transport

¹⁵⁸ Entretiens, Dakar, septembre et octobre 2002. En janvier 2003, après moultes tentatives pour le rencontrer une troisième fois, nous avons opté pour une collecte d'informations différente, en recherchant toutes les personnes qui l'avaient côtoyé dans le monde des transports (hauts fonctionnaires, cadres d'entreprise, taximen). Voir aussi Archives de la Chambre de commerce de Dakar (CC149 – PV du 18/07/1959), stockées aux Archives nationales du Sénégal (ANS).

par les acheteurs. En 2003, il possède officiellement près de 300 véhicules de transport, dont 250 minicars Mercedes. Dans les années 1990, l'État lui ouvre les portes du transport de la capitale. Dans un premier temps, Ndiaga Ndiaye transporte les employés des entreprises de la place, notamment les dockers dont le lieu d'embarquement est le parking situé en face de l'embarcadère de Gorée et qui devient une énorme gare routière sauvage. Dans un second temps, en raison des difficultés de la compagnie de transport public, l'État fait appel aux transporteurs privés en général, et à Ndiaga Ndiaye en particulier, sur les trajets banlieue-centre-ville.

Différents éléments de son parcours sont significatifs des évolutions du transport sénégalais et de l'absence de frontières entre sphère étatique et sphère privée. La progression de Ndiaga Ndiaye doit beaucoup à la forte proximité qu'il a entretenue avec certains des plus hauts dignitaires mourides. Il a bénéficié, en sa qualité de *talibé*, de l'amitié, du soutien et de financements de la part de Cheikh Abdoul Lahad Mbacké, khalife général entre 1968 et 1989. Ndiaga Ndiaye a servi de prête-nom à des hauts fonctionnaires ou à des ministres, à qui il est interdit de posséder une autre source de revenus et qui ont ainsi financé l'acquisition de ses véhicules. Si Ndiaga Ndiaye a toujours délaissé les activités syndicales patronales au profit de soutiens financiers, cela n'a pas été sans retour. Les intermédiations syndicales ont été salutaires pour un homme qui n'était pas du sérail, qui ne parle pas français et qui limite ses contacts avec l'appareil administratif au strict minimum. Sa loyauté lui a permis de bénéficier d'importantes facilités dans les banques.

Ndiaga Ndiaye a su profiter des opportunités pour augmenter son parc, être « au bon moment au bon endroit », être en phase avec l'évolution économique sénégalaise. Cependant, Ndiaga Ndiaye n'est ni un riche entrepreneur, ni un homme politique, ce que d'autres transporteurs sénégalais sont devenus, à l'égal des hommes d'affaires nigériens décrits par Emmanuel GRÉGOIRE (1994).

Reprenant la terminologie qu'appliquait en son temps Marc VERNIÈRE (1977) à propos de Dakar et de Pikine, son double, mais délocalisant et inversant le raisonnement, J.-F. Bayart fait de

Touba le pôle principal du pays auquel se raccroche la capitale Dakar. « Touba, capitale de la contrebande, de la fraude et de l'émigration wolof en Europe et en Amérique du nord, n'est pas l'Autre subversif de l'État ou du système politique sénégalais. Elle en finance la classe dirigeante, lui fournit l'essentiel de ses opportunités d'enrichissement, encadre son électorat, désamorce le potentiel de contestation sociale que représente une jeunesse surnuméraire et désœuvrée. Dakar, avec ses ministères en carton-pâte, est [devenu] son simple double, son corps astral » (BAYART, 2004 : 95).

Dans la réalité, les deux villes ont besoin l'une de l'autre. L'économie « toubienne » dépend de celle de la capitale sénégalaise, où nombre de commerçants et transporteurs disposent de leur domicile principal (BA GNING, 2013). L'économie dakaroise de son côté vit des importations qu'engendre la demande intérieure, en particulier celle de Touba gonflée par l'afflux de populations et de consommateurs. Les flux illégaux de produits illicites, qui ont trouvé en Touba, une zone de libre circulation peu contrôlée dans les années 1980 et 1990, ont également profité à l'économie et au marché dakarois. Touba apparaissait à cette époque comme une zone franche commerciale, où les forces de l'ordre et les services de douane n'avaient pas la possibilité de vérifier la provenance des produits ou la légalité des transactions¹⁵⁹. Depuis une dizaine d'années cependant, Touba n'est plus une zone de repli pour commerçants en quête de tranquillité : comme dans l'ensemble du territoire sénégalais, les activités économiques à Touba sont de plus en plus soumises à l'impôt (BA GNING, 2013).

Dakar et Touba, situées aux extrémités ouest et est de l'ancien bassin arachidier, espace aujourd'hui en crise mais qui a fait la fortune de la capitale et favorisé l'émergence des marabouts mourides, constituent aujourd'hui les deux pôles de l'économie sénégalaise de la circulation. C'est de la relation entre ces deux cités que dépend l'avenir du pays.

¹⁵⁹ Le pouvoir d'attraction de l'économie « toubienne » sur les flux de produits entrés illégalement dans le territoire sénégalais à partir de la Gambie est grand. Nombreux sont les témoins qui racontent avoir vu, surtout dans les années 1980 et 1990, des colonnes de pick-up foncer en direction de Touba sur les pistes sableuses et discrètes du bassin arachidier, protégées par des hommes armés.

L'internationalisation de l'économie sénégalaise paraît avoir produit une forme d'organisation spatiale particulièrement exacerbée, dont l'agglomération dakaroise, sans connaître l'ampleur des cas d'Istanbul, Tôkyô, Shanghai ou Mumbai, décrits dans l'ouvrage d'I. BERRY-CHIKHAOUI *et al.* (2007), est un des exemples africains. La capitale sénégalaise peut-elle se développer en opposition avec le reste du territoire national et accentuer ses relations avec d'autres capitales du continent, indépendamment des liens qui existent avec les villes de l'intérieur du pays ? L'extension vers l'est de l'aire urbaine dakaroise, la place croissante de la ville de Touba, point d'ancrage d'un développement territorial plus équilibré, relativisent ce scénario en réactualisant la figure du « peigne » dont parlaient Alain BONNAFOUS (1996) ou Jean-Jacques BAVOUX (2000), avec comme principaux éléments de structuration un axe majeur, Dakar-Touba, et des axes transversaux, Thiès-Mbour-Kaolack-Gambie-Mali, Thiès-Saint-Louis-Mauritanie, Touba-Saint-Louis, Touba-Kaolack.

L'axe Dakar-Touba traduit la relation d'interdépendance qui lie l'État et la hiérarchie mouride (et donc une organisation spatiale calquée sur les flux internationaux qu'activent les entrepreneurs et migrants mourides). Au moment où la cité de Touba semble prendre toute sa place dans le territoire national, se fait jour une interrogation sur la capacité des autorités politiques nationales – mais aussi des autorités religieuses confrériques – à mettre en place une politique de redistribution sociale et spatiale des fruits de l'économie de la circulation à l'ensemble du pays. Semble poindre la nécessité de prendre en compte et de valoriser toutes les potentialités et différences de la société sénégalaise, en allant au-delà des connivences et des accords entre intérêts particuliers.

La mondialisation *made in Sénégal* : emboîtements et réinventions

Le titre de ce chapitre, choisi en référence à l'ouvrage collectif *Abidjan, Dakar, des villes à vendre ? La privatisation Made in Africa des services urbains* (BREDELOUP *et al.*, 2008), symbolise la place que prennent les Sénégalais dans la mondialisation. Une autre facette du processus se révèle, sous la forme de flux officieux, pas toujours enregistrés, et de petits trafics développés par de petits acteurs. Ces flux, tout en paraissant locaux, sont liés le plus souvent au commerce continental et mondial. Leur développement le plus visible se produit aux frontières internationales, en l'occurrence ici celles du Sénégal avec la Mauritanie, le Mali ou la Gambie. C'est dans et à la frontière, objet formalisé de la puissance et de la souveraineté des États, que s'expriment le mieux les possibilités d'adaptation des politiques des États, les interprétations multiples des réglementations officielles, qui sont, comme le rappelait Saskia SASSEN (1999), influencées par des normes et des modèles mondialisés. Le franchissement de la frontière, en lui-même ressource, permet d'accéder à d'autres ressources (PIERMAY, 2005), quelles qu'elles soient : celles du commerce, du transport, de la contrebande. Une multitude d'acteurs en tous genres s'active,

forces de l'ordre, commerçants, transporteurs, intermédiaires, etc., qui caractérisent cet informel implanté au cœur même des systèmes formalisés d'échanges et de circulations.

Les zones frontalières sont le support des processus d'interaction spatiale qui rapprochent, lient ou éloignent les uns des autres, espaces, populations et sociétés. Les échanges développés par les petits acteurs sur les frontières du pays appartiennent à la mondialisation tout autant que ceux s'effectuant par les grands axes de transport, en particulier celui joignant le Sénégal au Mali. Les systèmes de transport symbolisent ici l'intégration au même ensemble, tout comme les emboîtements et les hiérarchies. En certains lieux, des connexions sont possibles, l'accès à d'autres niveaux géographiques est permis, ce qui n'est pas le cas partout, les commerçants et les transporteurs faisant alors appel à d'autres pour écouler ou acheminer leurs produits. Local et mondial se retrouvent en des points de l'espace qui deviennent structurants pour les territoires de la circulation.

Dans ce monde en mouvement, la question des espaces traversés mais non concernés par les flux ainsi que l'avenir de zones rurales oubliées ou de quartiers urbains isolés sont en suspens. L'impasse dans laquelle le processus de métropolisation au Sénégal est entré s'explique aussi par la croissance des inégalités.

Les échanges transfrontaliers ou l'infini de la mondialisation

De multiples espaces profitent des raccordements aux logiques nationales et mondiales. Ici, les zones frontalières du Sénégal ont été délaissées au temps de l'arachide reine. Vers le Mali, le développement spatial était concentré le long de la voie ferrée qui excluait tous les autres modes, à commencer par la route. Entre la Gambie et le Sénégal, une route bitumée relie les deux capitales et une seconde, dénommée « transgambienne », permet aux Sénégalais de traverser la Gambie sans être autorisés à s'y arrêter. Avec la Mauritanie, la frontière est matérialisée par le fleuve Sénégal que des bacs permettent de franchir au moins en trois points. En définitive, on trouve peu d'axes et, quand ils existent,

une économie du transport fonctionnant sur l'existence d'un flux de trafic liant les grandes villes. Les voies ferrées pénétrantes au cœur du continent ont permis, en traversant les frontières, l'évacuation des produits miniers ou agricoles vers les ports côtiers, tout en favorisant l'acheminement des produits importés ou fabriqués localement (CHALÉARD *et al.*, 2006). Avec ce mode mal relié aux routes, l'irrigation du territoire n'a jamais été totale car elle est souvent limitée aux bourgades disposées le long des voies. La disparition de la plupart des arrêts sur la ligne Dakar-Bamako, depuis la reprise de l'exploitation par des capitaux privés en 2003, est là pour le démontrer *a posteriori* : les riverains se plaignent de ne plus disposer de ce moyen de transport, parfois le seul à leur disposition, pour sortir de leur enclavement¹⁶⁰. La ligne n'a pas été insérée dans une vraie réflexion sur les interactions transport-espace. Le seul objectif sous-jacent a été la recherche de la fluidité de la circulation entre les deux terminaux.

Nous pouvons nous intéresser à des logiques économiques et spatiales autres, notamment à celles des petits entrepreneurs et des petits producteurs qui opèrent sur les frontières et dynamisent les échanges internationaux. Les travaux de l'équipe de John IGUÉ au Bénin dans les années 1990 (IGUÉ, 1995 ; IGUÉ et SOULÉ, 1992), mais aussi ceux d'Emmanuel GRÉGOIRE (2003) ou de Jean-Louis SANKA (2013), montrent combien les marges nationales de chaque pays vivent de l'activité d'acteurs locaux du commerce ou du transport, qui profitent des différences monétaires, tarifaires ou douanières, pour faire circuler des marchandises à travers les frontières. Philippe HUGON (2002), en paraphrasant J. Igué, parle de « dynamiques transfrontalières informelles », portées par des opérateurs privés souvent parmi les plus petits (paysans, commerçants, transporteurs).

Les transports participent à ces circulations transfrontalières. 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.

¹⁶⁰ Cf. le film en deux parties de Julien MERLAUD qui, en 2007, a choisi d'interroger tous les acteurs actuels du transport ferroviaire au Mali et d'enquêter le long du parcours en train Bamako-Kayes : www.dailymotion.com/video/x4phtd_bamako-kayes-part1_news ; www.dailymotion.com/video/x4pgyq_bamako-kayes-part2_news.

Parfois, c'est en raison même des carences en infrastructures que des flux frauduleux se développent, la pénurie de moyens techniques devenant paradoxalement une ressource, un gisement pour des entrepreneurs habiles à faire rémunérer leurs services de contrebande (STARY, 1998).

« Les chemins tortueux du passage des frontières »¹⁶¹

Mauritanie et Gambie développent des échanges transfrontaliers denses avec le Sénégal. Dans les deux cas, l'existence d'axes routiers reliant les pays en question se double de la présence, variable dans le temps, de pistes empruntées par le commerce frauduleux et la contrebande.

Une densité de trafic entre Sénégal et Mauritanie

Les échanges locaux portent sur de petites quantités de produits qu'on ne trouve pas au Sénégal ou qui sont meilleur marché côté mauritanien (par exemple les couvertures, le sucre, les légumes ou le riz) et que les douaniers laissent passer. Dans le sens Mauritanie-Sénégal, *via* les marchés hebdomadaires des bourgs sénégalais ou les boutiques de Rosso-Mauritanie, transitent des produits arrivés au port de Nouakchott (sucre bon marché, téléphones portables, etc.). Sont aussi écoulés localement arachides et ovins. D'autres échanges entrent dans le cadre de véritables filières, notamment dans le sens Sénégal-Mauritanie, par exemple le riz des périmètres irrigués, ou le sucre en morceaux de l'usine de Richard-Toll.

Les flux et leur orientation dépendent des années, des saisons, des produits. Jusqu'en 2003, le gazole mauritanien était subventionné pour les agriculteurs et, en conséquence, revendu aux Sénégalais le long du fleuve. Les variations du taux de change entre franc CFA et ouguiya expliquent aussi la recrudescence périodique des trafics : la fin de l'année 2008 semblait plutôt favorable aux Sénégalais qui, pour l'équivalent de 50 000 francs CFA, pouvaient acheter dans les boutiques de Rosso-Mauritanie portables, matériel Hi-Fi, vêtements, basins, couvertures et autres cosmétiques, et espérer les revendre au Sénégal avec une bonne marge.

| ¹⁶¹ WALTHER (2008 : 173).

La complémentarité entre les deux économies nationales explique par ailleurs la permanence de flux de trafic commerciaux à longue distance. En 2005, 1 500 véhicules dont 400 camions, camionnettes et pick-up circulaient chaque jour par la route, entre Nouakchott et Rosso, dans les deux sens (JACOBS, 2007). Une bonne partie provient du Sénégal ou s'y rend : selon des données douanières mauritaniennes, en 2006, pas moins de 350 camions sénégalais étaient entrés chaque mois sur le territoire mauritanien ou en étaient ressortis. Il n'y a plus de rupture de charge pour les camions sénégalais à la frontière, contrairement à la période ayant succédé au retrait de la Mauritanie de la Cedeao (2000), durant laquelle les marchandises devaient être transférées à la frontière sur des véhicules mauritaniens¹⁶². Chaque jour, dans les marchés centraux de Nouakchott, des camions et camionnettes sénégalais déchargent leurs marchandises en provenance de la rive gauche du fleuve : selon la saison, mangues, choux, carottes, oignons ou pastèques. Du fer et du ciment utilisés dans la construction et des boîtes de conserve viennent aussi de Dakar. Au retour, les camions sénégalais tentent de trouver du fret : poissons pour le marché central de Dakar ; « arrivages » ou matériels d'occasion débarqués au port de Nouakchott. Mais, selon les chiffres fournis par l'ANSD, les exportations du Sénégal vers la Mauritanie (produits alimentaires et métalliques, carburants) l'emportent largement sur les importations, en raison notamment des tarifs douaniers et de manutention pratiqués au port de Dakar, plus abordables que ceux du port de Nouakchott. En 2005, le Sénégal a ainsi exporté vers la Mauritanie pour près de 19 milliards de francs CFA et importé de ce pays seulement pour 672 millions de francs CFA, un écart confirmé en 2008 par les douanes mauritaniennes (exportations vers le Sénégal : 585 millions d'UM ; importations : 5 845 millions d'UM).

¹⁶² Néanmoins, depuis 2008, la frontière à Rosso est régulièrement fermée, en raison de blocus provoqués par les chauffeurs sénégalais et mauritaniens protestant contre l'entrée incontrôlée de camions mauritaniens au Sénégal ou sénégalais en Mauritanie. La régularisation des conditions dans lesquelles les véhicules circulent de part et d'autre est toujours loin d'être assurée, malgré les discussions entre ministères et les appels récurrents diffusés dans la presse : Cf. « Mauritanie-Sénégal : vers la normalisation de la libre circulation des transporteurs », *Le Calame*, 20 juillet 2011.

La fin de l'Eldorado gambien ?

Depuis l'Indépendance gambienne en 1965, la frontière entre le Sénégal et la Gambie, pays enserré dans le territoire sénégalais, est l'objet de trafics de produits. L'État gambien a développé une véritable politique de réexportation (SALL et SALLAH, 1994), portant notamment sur les biens manufacturés comme le sucre brésilien, le thé, le savon, les produits plastiques et les textiles (tissus, prêt-à-porter). Bénéficiant de prix inférieurs en raison de faibles droits de douane au port de Banjul et de la faible appréciation du dalasi par rapport au franc CFA, ces produits entrent clandestinement sur le territoire sénégalais et concurrencent directement les industries de ce pays. Dans l'autre sens, l'économie gambienne a longtemps eu besoin d'importer l'arachide sénégalaise pour la revendre sur les marchés mondiaux et ainsi obtenir des devises permettant de soutenir sa stratégie d'importation-réexportation, en particulier à destination du Sénégal (Enda, 2003 : 7). Produisant peu de céréales, la Gambie s'est également approvisionnée dans les marchés sénégalais. Mais, à la fin des années 1990 (NINOT, 2003), les trafics de mil étaient devenus irréguliers et n'avaient plus l'importance qu'ils revêtaient dans les années 1980.

Peu enregistrés et s'opérant parfois de nuit par des chemins détournés, ces trafics n'ont jamais été aisés à mesurer. Des marchés disséminés le long de la frontière ont longtemps servi de lieux d'échanges. Dans les années 1980, le marché de Karantaba, localisé sur la rive droite du fleuve Gambie et distant de moins de 50 kilomètres de la zone des « terres neuves » de Koumpentoum, voyait arriver chaque mercredi, et la nuit précédant la tenue de la foire du jeudi, des dizaines de charrettes conduites par des paysans sénégalais allant s'approvisionner en produits gambiens. Elles revenaient le soir même, chargées de dizaines de kilos de sucre que les acheteurs écoulaient dans leur village ou auprès de semi-grossistes¹⁶³. Dans les années 1990 (NINOT, 2003), le marché de Sare Ngaye, situé au nord de Basse Santa Su, tout près de la frontière sénégalaise (fig. 21, « La région de Tambacounda, frontière avec les pays voisins du Sénégal », cf. hors-texte), polarisait lui aussi tous les villages dans un rayon de 20 à 25 kilomètres.

¹⁶³ Trafics observés dans les années 1980, dans le cadre d'une étude pour l'Iram. Cf. LOMBARD (1990).

D'autres flux plus invisibles mettaient en relation les petites villes gambiennes, ces « villages entrepôts » (IGUÉ et SOULÉ, 1992) de la rive nord du fleuve Gambie, et les villes et bourgs sénégalais plus éloignés, comme Tambacounda, Kounghoul ou Koumpentoum. Les produits acheminés se retrouvaient ensuite sur les différents marchés de la région, jusqu'au nord de la route nationale 1, à près de 100 kilomètres de la Gambie. « Les zones de contact entre pays, loin de se limiter à la frontière elle-même, forment ainsi de véritables sous-espaces, potentiellement intégrés » (Enda, 2003 : 9).

En mars 2004, des villageois interrogés au Sénégal oriental ont insisté sur les difficultés pour se rendre sur les marchés en Gambie. La rupture de la confédération sénégalambienne en 1989 ayant exacerbé les ressentiments entre les deux pays et provoqué des tensions qui menacent régulièrement de dégénérer en conflit, le commerce transfrontalier ou simplement l'achat de produits gambiens pour la famille sont de plus en plus risqués en raison du surcroît de contrôles de la part des forces de l'ordre et des douaniers, et des taxes prélevées sur chaque charrette entrant frauduleusement au Sénégal. D'une manière générale, si l'essoufflement des exportations traditionnelles, le déficit de la balance commerciale et la forte dépréciation de la monnaie gambienne ont maintenu le niveau du commerce non officiel de réexportations durant les années 2000, l'extrême volatilité du change entre Gambie et Sénégal a été jugée, sur la même période, compromettante pour les activités de réexportation (Enda, 2003 : 12). Selon la Banque africaine de développement, cet avantage comparatif s'est amenuisé avec le temps, au bénéfice des pays voisins dont les infrastructures s'améliorent et les politiques commerciales s'harmonisent (BAD *et al.*, 2012).

Commerçants et autres acteurs des trafics transfrontaliers

Les circulations transfrontalières résultent de l'existence d'un espace de fonctionnement des populations qui transcende le bornage des États. Elles s'intègrent à un territoire de l'individu devenu international. Luc SINDJOUN (2002) va jusqu'à parler de contestation par les réseaux transnationaux du monopole étatique des relations internationales en Afrique. Autrement dit, les flux transfrontaliers s'expliquent aussi par l'existence de réseaux multiples, économiques, sociaux, culturels et religieux, qui se

développent à différentes échelles et mettent en relation différents espaces, selon une même logique et de mêmes références.

L'organisation des échanges revêt plusieurs aspects : d'une part, ils sont le fait d'acteurs locaux qui opèrent chaque jour à la frontière ; d'autre part, ils s'inscrivent dans des circulations plus longues menées par des acteurs fonctionnant entre villes et capitales du réseau urbain national ou international et qui n'ont pas toujours comme objectif premier de commercer. L'implication des États est directe lorsqu'ils soutiennent ouvertement de grands commerçants ou transporteurs opérant sur le créneau ou lorsque les fonctionnaires sont peu regardants sur l'origine des produits importés et laissés libres de négocier des possibilités de rémunération parallèles (commissions ou bakchichs, quand ils ne sont pas eux-mêmes engagés dans le trafic).

Entre Sénégal et Mauritanie : du commerce au pèlerinage religieux... ou l'inverse

Le pouvoir colonial français a instauré sa domination sur l'espace mauritanien en plaçant la capitale du Sénégal et de la Mauritanie à Saint-Louis du Sénégal. Ce n'est qu'en 1957 que la capitale du nouveau territoire mauritanien a été transférée à Nouakchott. Ce lien politique, s'il traduit une dépendance à l'égard du Sénégal, qui s'est notamment manifestée par l'importance du nombre de cadres mauritaniens formés dans les écoles et universités sénégalaises, est aussi le signe d'une interaction entre les économies et les sociétés des deux voisins. Tout au long de l'époque coloniale et dans les premières décennies de l'Indépendance (SANTOIR, 1974), les Mauritaniens ont investi au Sénégal, d'abord dans le transport des arachides (par chameaux), puis dans le commerce boutiquier des villes et villages du bassin arachidier. De leur côté, les Sénégalais ont migré en Mauritanie comme ouvriers spécialisés, manœuvres, taximen ou pêcheurs (MARFAING, 2005).

L'entrecroisement des flux entre les deux pays a été incessant. Ni le conflit de 1989, ni la crise de 2000, à propos du partage des eaux du fleuve Sénégal, n'ont entravé durablement la dynamique historique des relations entre les deux pays. Les flux commerciaux ont été massifs à l'époque coloniale comme après les Indépendances. La première route goudronnée a relié Nouakchott à la vallée du fleuve Sénégal en 1970 (OULD DADDAH, 2003). Les transporteurs

sénégalais rayonnaient jusqu'au-delà du fleuve, notamment lors de la grande sécheresse des années 1970 lorsqu'ils ont été réquisitionnés pour distribuer l'aide alimentaire : « [...] En 1974, le gouvernement nous a envoyés en Mauritanie, il y avait la sécheresse du côté de Néma. 1 200 km tous terrains. On chargeait à Nouakchott, on descendait à Rosso et on prenait la route de l'Est, Kiffa, Néma, la piste. On utilisait les Hartanis, les Noirs, pour guider. »¹⁶⁴

Le Sénégal et la Mauritanie forment par ailleurs un ensemble religieux et confrérique relativement continu (OULD CHEIKH, 2004). Nombre de cheikhs sénégalais ont été formés dans les medersas mauritaniennes et font des allers-retours entre les deux pays. Cette interdépendance est amplifiée par les pèlerinages religieux des membres des confréries tidiane, khadre et mouride, qui traversent le fleuve dans les deux sens pour se rendre vers les lieux saints de Kaolack, Madina Gounass ou Touba au Sénégal, et de Nimzatt en Mauritanie (N'GAIDÉ, 2002 ; ROBINSON, 2004). Des convois se forment, composés de plusieurs dizaines de véhicules, parfois d'une centaine, et transportent dignitaires religieux, pèlerins et également commerçants qui acheminent des marchandises qu'ils écouleront sur place. Selon un informateur rencontré en novembre 2008 à Nouakchott, « [...] ces déplacements génèrent de multiples trafics de marchandise, licites et illicites, souvent sans aucun contrôle, ni des forces de l'ordre ni des douanes ».

Cette interpénétration des sociétés et des économies sénégalaise et mauritanienne est portée par des acteurs à l'ampleur financière ou sociale importante, comme les commerçants, les hommes et femmes d'affaires, les cadres d'entreprises, les experts internationaux, les chefs religieux. Ceux-ci opèrent non seulement entre les deux capitales (une dizaine de vols par semaine dans les deux sens en 2013), mais aussi entre des villes secondaires.

Plus prosaïquement, les liens entre les deux pays sont alimentés par une multitude de petits opérateurs de l'échange. Des commerçantes sénégalaises partent de Dakar dans la nuit, passent le bac de Rosso au petit matin, achètent des marchandises à crédit auprès de Mauritaniens (qu'elles rembourseront au prochain voyage) et, dans l'après-midi, repartent chez elles (cf. encadré 18).

¹⁶⁴ Entretien avec Mamedine Goumballa, transporteur sénégalais, Dakar, 31 mai 2001.

Dans l'autre sens, des Mauritaniens pratiquent à l'identique, par exemple ces femmes interrogées en novembre 2008 à Nouakchott, qui exportent des poissons vers Dakar en louant les services de mareyeurs sénégalais. Au retour, elles ramènent des fruits et légumes qu'elles vendent dans les marchés de Nouakchott avec beaucoup de succès. Ces femmes déclarent faire « [...] un bon commerce », même si certaines d'entre elles estiment que le monde des mareyeurs est un milieu dur et exigeant pour les femmes.

On compte enfin les circulations quotidiennes de petites gens, paysans, éleveurs, migrants, réfugiés du conflit de 1989 installés sur la rive gauche, riverains du fleuve aussi. Jusque dans les années 1980, les habitants de Rosso-Sénégal traversaient ainsi le fleuve pour venir au cinéma, situé dans l'ancien quartier colonial de Rosso-Mauritanie¹⁶⁵ (photo 11 hors-texte). D'autres visitent leur famille résidant de l'autre côté, parfois à deux ou trois cents mètres de distance : ils agissent dans un seul espace de référence, même si la frontière sépare les deux États. La traversée en pirogue sert de lien permanent à ces familles, elle agit comme élément matériel d'un territoire du mouvement.

ENCADRÉ 18.

Les ruses des commerçantes au bac de Rosso¹⁶⁶

Ndeye S., une Sénégalaise d'une trentaine d'années, explique : « Deux fois par mois, parfois plus, je quitte Dakar à minuit et j'arrive à Rosso-Sénégal vers 5 heures. Je dors un peu dans le taxi puis prends la première pirogue vers 7 heures. De l'autre côté, les boutiques de téléphones portables ouvrent. Je vais toujours chez le même vendeur. Il m'appelle à Dakar pour me parler des nouveaux modèles qu'il a reçus de Dubaï. J'en achète six ou sept. Les acheteurs à Dakar m'ont déjà fait une avance. À 11 heures, je repasse le bac. À 13 heures, le taxi repart. À 20 heures, je suis

¹⁶⁵ Entretien avec le correspondant d'un journal mauritanien, Rosso-Mauritanie, 15 novembre 2008. À noter cependant combien la traversée quotidienne du fleuve dépend de l'état des relations entre les deux pays et de la réapparition périodique de tensions entre autorités et populations sénégalaises résidant en Mauritanie : cf. « Tension à la frontière : 235 Sénégalais refoulés de Mauritanie », www.africatime.com/senegal, 12 mars 2013.

¹⁶⁶ Entretien, Rosso-Sénégal, 10 novembre 2009.

à Dakar et le soir même j'en écoule quelques-uns. » Sûre de ses achats, Ndeye S. confie faire environ 20 000 F CFA (30 €) de bénéfices sur chacun des portables. Cette importante plus-value n'est possible que parce qu'elle ne déclare pas le trafic aux douanes sénégalaises. Sa technique est rodée : « Je cache les portables et l'argent sur moi. Si la douanière du poste essaie de fouiller mes vêtements, je crie, je fais scandale, dis que je suis indisposée et qu'elle n'a pas le droit de me toucher. » Son reçu de déclaration à la douane mentionne dix paquets de biscuits et quatre pots de mayonnaise : « Je connais bien le douanier. On s'arrange », dit Ndeye S. en souriant.

Les « petites mains » du trafic sénégal-gambien

La frontière est à la fois un espace et un monde qui sont inaccessibles aux novices. Les travaux de Karine BENNAFLA (1998) sur le marché de Mbaïboug, à la frontière entre Cameroun, Nigeria et Tchad, ont montré avec justesse les différentes relations que tissent de multiples catégories d'intervenants en ces lieux. Dans la région de Tambacounda, le même *lacis* relationnel existe aux points frontières et dans les espaces frontaliers. Différentes raisons expliquaient cette situation dans les années 1990 : le mauvais état des pistes qui limitait les contrôles, la nature frauduleuse d'une partie des produits, les fréquentes tracasseries dont faisaient l'objet les transporteurs et les commerçants aux postes frontaliers officiels. Avec la fin de la confédération sénégal-gambienne, les ruptures de charge sont devenues plus fréquentes. Au nord de Vélingara, O. NINOT faisait état, en 2003, de l'existence de deux petites gares routières se faisant face de part et d'autre de la frontière que les passagers devaient traverser... à pied !

Dans la pratique, les dispositions juridiques réclamées par le franchissement de la frontière ne sont pas toujours respectées. Il est fréquent 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. Pour y échapper, deux solutions existent : négocier avec les douaniers ou bien contourner les postes de contrôle. Les commerçants

ou « *bana bana* »¹⁶⁷, de même que certains particuliers, font alors appel à des passeurs ou « *ndioganes* ». Ceux-ci, s'appuyant sur des réseaux de parenté ou d'amitiés qu'ils entretiennent avec soin, connaissent les commerçants gambiens, les pistes les plus discrètes et bien souvent les douaniers eux-mêmes. Les *ndioganes* servent de lien entre les commerçants, les informant du prix des produits et de leur disponibilité (cf. encadré 19). L'économie populaire est ici celle des trafics, des combines et de l'aléatoire.

ENCADRÉ 19.

Moustapha O. L., boutiquier à Méréto¹⁶⁸

Au cœur de la zone des « terres neuves », Méréto est un marché hebdomadaire situé à 20 km de la Gambie. Moustapha O. L. tient une boutique, il est jeune, sans doute dépendant et vend de l'épicerie et quelques tissus. Il commande ses marchandises à un Mauritanien de Koumpentoum qui, lui, se charge d'organiser les achats et les acheminements depuis la Gambie. Tout en rappelant que le commerce avec ce pays est de plus en plus difficile et risqué, en raison de la présence croissante sur la frontière des policiers et douaniers des deux États, le propos de Moustapha O. L. démontre que la contrainte que représente le renforcement des contrôles frontaliers n'est pas un obstacle rédhibitoire pour tout le monde. Les agents économiques puissants et bénéficiant de réseaux solides s'en sortent, en particulier parce qu'ils jouent sur les effets de lieux. Plutôt que de négocier à Méréto, petit village des « terres neuves », le réseau mauritanien auquel appartient Moustapha O. L. s'organise à partir de Koumpentoum, la préfecture située à 25 km au nord, sur le « goudron ». C'est là, sur cette base arrière du réseau, que l'on cherche des crédits, reçoit des ordres et des commandes, s'accorde avec les autorités et autres douaniers. Même chose en Gambie où le réseau est implanté de longue date. Dans les campagnes, y compris celles situées à proximité de la frontière, les boutiques des gros villages tels que Méréto sont, en quelque sorte, les postes avancés pour la (re)distribution de biens d'origine gambienne.

¹⁶⁷ Commerçant ambulant sur les marchés.

¹⁶⁸ Entretien, Méréto, 4 mars 2004.

La faiblesse des distances parcourues par certains échanges, la modestie des acteurs, la clandestinité des flux parfois, peuvent amener à conclure que les échanges aux frontières tiennent plus de la survie locale que d'autres processus et que, dès qu'ils prennent de l'ampleur, ils cessent d'être discrets et courent à leur perte. Cependant, différents éléments plaident pour le contraire. Les flux transfrontaliers locaux ne sont qu'une des facettes des échanges internationaux réalisés entre pays voisins. Marion FRESIA (2004, 2009) montre ainsi, à propos de la vallée du fleuve Sénégal, combien certains petits trafiquants locaux, qui ne faisaient que traverser le fleuve pour vendre leurs marchandises sur la rive opposée, ont agrandi leur aire de rayonnement pour aller jusqu'à Nouakchott. Par ailleurs, les trafics décrits portent non seulement sur des produits locaux, type sucre ou riz des casiers de la vallée, mais aussi et surtout sur des produits importés du monde entier, qui sont véhiculés par des commerçants jusque dans les campagnes ou les villes du pays voisin (MEAGHER, 2003). Les cosmétiques importés à Nouakchott par les commerçantes maures revenant de Dubaï et utilisant les services de l'entreprise de logistique Maersk, que l'on retrouve ensuite à la frontière mauritanienne pour être revendus à Nioro du Sahel, au Mali, dans des boutiques bien achalandées (CHOPLIN et LOMBARD, 2009), montrent l'ampleur spatiale et économique des échanges et des circulations. À la frontière, le trafic apparaît comme local, car il passe d'un commerçant à l'autre, d'un entrepôt au camion d'un commerçant des villages du pays voisin venu s'approvisionner. Mais il se peut que la marchandise soit réexpédiée vers la grande ville ou vers la capitale, à l'instar de ce qu'indique Janet ROITMAN (2003) pour les entrepôts frontaliers des contrées voisines du lac Tchad, par lesquels transitent nombre de produits licites et illícites qui ne sont pas toujours destinés aux espaces traversés, mais à des localités plus éloignées.

À la suite des programmes d'ajustement structurel, nombre de personnes se sont lancées dans le commerce aux frontières nationales pour subvenir à leurs besoins. Mais d'autres acteurs plus puissants, profitant des faiblesses de l'État ou plus souvent soutenus par lui-même ou par une partie de ses agents (douaniers et policiers notamment), ont su agir, s'installant sur des niches de trafics juteux, sans jamais remettre en cause l'existence du

pouvoir central. Ainsi, nombre d'intermédiaires, qui sont apparus comme petits trafiquants, sont insérés dans des réseaux de plus grande ampleur et au long cours, pour lesquels les frontières ne constituent qu'une ressource parmi d'autres. Daniel BACH (1995) ne s'y trompait pas lorsqu'il rappelait, il y a vingt ans, que « [...] 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 »¹⁶⁹.

Les réseaux de commerçants ont ainsi des configurations spatiales particulières qui valorisent quelques points clés de l'espace, des têtes de ponts, par lesquels passent toutes les marchandises et dont dépendent tous leurs membres. Un bon moyen de faire fi des frontières !

Connecter le local et le mondial

C'est donc la connexion entre local, national et mondial qui est en jeu. Le transport local ou même régional ne se situe pas au même niveau que le transport national ou international : par l'ampleur des trafics, par les types de transporteurs concernés, par les modes empruntés et par les lieux de connexion touchés. Et pourtant, l'un ne va pas sans l'autre. L'existence de différents niveaux de trafics traduit l'intrication dans un même espace de multiples échelles de l'échange : entre métropoles mondiales, entre métropoles et villes secondaires, entre villes et campagnes proches, impliquant des acteurs de différentes tailles. L'articulation des échelles géographiques n'est possible qu'en certains points de l'espace où se concentrent les éléments techniques permettant les connexions : gares routières, « garages », plateformes de fret, ports, aéroports, etc. Ces lieux de transport participent d'une nouvelle organisation spatiale dans laquelle la question n'est plus de multiplier les liaisons en direction du centre, mais de hiérarchiser les liens autour de ce dernier.

¹⁶⁹ Selon l'étude d'Enda (2003 : 33), les réseaux s'articulent les uns avec les autres, en particulier au passage des frontières où le relais de commerçants, mieux introduits auprès des corps de contrôle, est indispensable.

Lieux, liens et hiérarchies

L'articulation du local et du mondial se produit en certains lieux privilégiés. Cela est d'autant plus vrai dans le transport que les investissements sont lourds et souvent peu mobiles.

La figure 22 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 sont déployés : ainsi, des lieux de niveau multiscalaire ouvrent des possibilités de liens à différentes échelles, des lieux biscalaires ne permettent des liens qu'à deux échelles, et ainsi de suite.

Quelle lecture des échanges internationaux cette figure permet-elle ? Les échanges s'insèrent dans une compréhension globale des circulations qui différencient les lieux et les liens de l'espace selon l'échelle sur laquelle ils fonctionnent. En d'autres termes, les échanges locaux 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

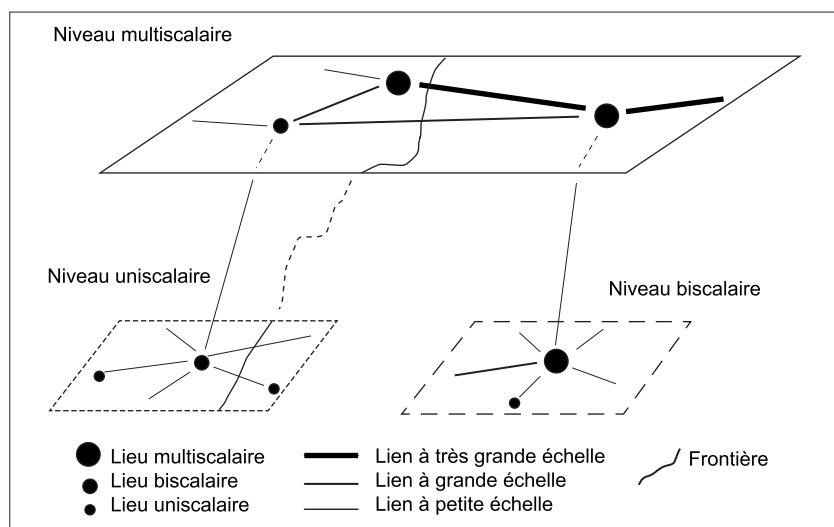


Figure 22.

Échelles du transport, lieux et liens.

Sources : CHÉNEAU-LOQUAY *et al.* (2000) ; LOMBARD (2003b).

sont infiniment différents selon les lieux considérés. Si, d'un village, 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. Par conséquent, « [...] ce n'est plus la distance physique qui compte, c'est la possibilité de pouvoir rallier n'importe quel point dans de bonnes conditions de temps, de fréquence, de coût » (STECK, 2000 : 36).

Cette organisation spatiale est caractéristique des effets métropolitains de l'économie mondialisée : les lieux clés sont accessibles entre eux, aisément et rapidement. Une hiérarchie entre lieux de transport se met en place, privilégiant les points nodaux et les terminaux, délaissant les points intermédiaires ou isolés. L'importance du point nodal dans les systèmes de transports et cette dichotomie entre les échelles de fonctionnement existent aussi bien dans les économies d'Europe occidentale, où les circulations de personnes et de biens se caractérisent par l'importance de tels lieux multiplicateurs d'échelles (SAVY, 1999), que dans les économies africaines. Dans un pays comme le Sénégal, et notamment à Dakar, c'est autour du port que les implantations d'entreprises logistiques et de transport sont majoritaires, notamment dans la zone industrielle et l'espace dénommé « plateforme de distribution », ouvert par les autorités portuaires. Les groupes mondiaux de transport maritime, comme Bolloré ou Maersk, mais aussi des sociétés locales, sont implantés à proximité des terminaux à conteneurs et, pour les premiers, de la gare ferroviaire où ils affrètent des trains vers le Mali. Les sociétés de transport d'hydrocarbures sont, quant à elles, alignées sur le même boulevard menant au port. Par cette localisation, elles sont à même de faire charger leurs véhicules et de les envoyer, aussi rapidement que possible, dans chaque quartier de la capitale, dans chaque région du Sénégal et dans les pays voisins. Depuis les années 2000, l'encombrement généralisé des voies routières menant aux mûles portuaires pose cependant une question redoutable aux autorités du port et à l'État du Sénégal : alors que le développement du trafic à conteneurs et du corridor routier vers le Mali est croissant, l'extension spatiale du port de Dakar est plus que compromise, les aménagements actuels paraissant inadaptés aux évolutions du transport maritime mondial (BA *et al.*, 2013). La recherche d'une

plus grande fluidité dans la circulation aux alentours et dans l'enceinte portuaire a certes été menée, avec l'ouverture d'un parking à conteneurs sur un des boulevards menant au port et la réalisation d'un axe routier longeant la côte et reliant les mûles les uns aux autres. À moyen terme, la question de la délocalisation, hors de Dakar, d'une partie des activités se reposera.

À une échelle plus petite, la ville de Kayes, située au Mali sur le corridor de transport Dakar-Bamako (fig. 23, « La ville de Kayes sur le corridor de transport Dakar-Bamako », cf. hors-texte), et en même temps nœud pour le transport régional, représente l'archétype de la place où le commerçant et le transporteur accèdent par des liaisons de plus en plus rapides au niveau supérieur (comme inférieur), souvent international, en l'occurrence Bamako, Nouakchott ou Dakar (cf. encadré 20). 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 et vient entre Dakar et Bamako. Les opérateurs tels que Bolloré ou même les transporteurs maliens les plus performants raisonnent ainsi : ils ont « [...] la capacité [...] à changer d'échelle, à glisser de l'une à l'autre, quand le besoin s'en fait sentir ou simplement quand l'organisation qu'ils ont mise en place le commande » (LOMBARD et STECK, 2004 : 15). 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 dans les grandes villes et les métropoles (y compris pour les trafics frauduleux importants).

ENCADRÉ 20.

La ville de Kayes dans les circulations ouest-africaines

Certaines villes, anciennes escales fluviales ou ferroviaires de l'époque coloniale, ont gardé une fonction d'interface entre économie locale et économie internationale. La ville de Kayes, bien que située à 700 km du port de Dakar et à 500 km de Bamako, a conservé sa fonction de polarisation des échanges internationaux et régionaux, à la différence d'autres escales ouest-africaines en déshérence, telles Louga (SAR, 1973) ou Dimbokro (BREDELOUP, 1989). Si la ville attire de multiples flux de marchandises en provenance des différents écosystèmes locaux (céréales de la zone sahélo-saharienne, fruits ou autres variétés

de céréales du Fouta-Djalon, cultures de décrue ou irriguées des berges du fleuve : cf. VOLBRECHT, 1999), ce sont surtout les relations internationales qui alimentent la dynamique urbaine. Kayes apparaît comme une ville de transit pour les importations en provenance du Sénégal et de Gambie, destinées aux grands chantiers régionaux (construction de routes et barrage de Manantali ; transport et parc à conteneurs ; pose d'antennes et de lignes téléphoniques ; réalisation de lignes électriques à haute tension ; mines d'or).

L'internationalisation de l'économie locale a profité au secteur local du transport routier. Des entrepreneurs maliens ont investi dans des camions-citernes, dans le but de se placer sur le marché d'importations au départ du port de Dakar. Les liens tissés avec les groupes logistiques comme SDV ou Maersk permettent à d'autres de transporter des conteneurs. Des opérateurs du sud du Mali prennent leur part des trafics de banane plantain et d'igname destinés à Kayes (HANFF, 2007). Des hommes d'affaires avisés s'équipent en autocars pour multiplier l'offre sur la ligne Bamako-Kayes (de deux à trois cars par jour pour certaines compagnies). Des ressortissants de Kayes achètent des véhicules 4x4 pour desservir les zones isolées et difficilement accessibles.

La présence de la ville de Kayes sur les routes migratoires ouest-africaines est remarquable. Aux migrations connues des Soninké de la région se rendant en France ou en Afrique centrale, viennent se mêler des flux de personnes extérieures se dirigeant vers le Sénégal, la Mauritanie, le Niger, la Côte d'Ivoire ou le Bénin, avec l'idée de rejoindre le Maghreb plus au nord, ou la côte du Golfe de Guinée, puis le Gabon, le Congo et l'Angola. Passer par Kayes devient un des itinéraires stratégiques. Dans cette ville accessible par divers moyens de transport, les migrants du Sénégal, de Côte d'Ivoire, du Bénin, du Nigeria, du Cameroun peuvent non seulement se ressourcer, gagner de l'argent nécessaire à la poursuite de leur voyage, mais aussi réorganiser l'itinéraire en fonction des possibilités de transport. La diversité des parcours de migrants se remarque aux langues utilisées (l'anglais se mêle au français), aux habitudes vestimentaires (allure décontractée, parfois rasta pour les plus jeunes), aux activités pratiquées (colporteurs par exemple,

changeurs de monnaie, etc.). L'extraction de l'or, développée dans les mines situées à 80 km au sud de Kayes, attire aussi nombre d'hommes et de femmes à la recherche d'un travail et de revenus. La commune de Sadiola serait ainsi passée de 400 à 4 000 habitants, cette croissance démographique s'accompagnant du développement de la prostitution (BERTINI, 2004).

Les lieux d'interconnexion contractent l'espace en polarisant des relations qui se développent à de multiples échelles. En cela, la mondialisation impose à chaque portion de l'espace l'intrication dans un réseau relationnel qui fonde la constitution même dudit espace, le lieu de transport en étant un des points d'entrée, de sortie et de fonctionnement. En ces lieux, agissent différents types d'acteurs, commerçants, transporteurs, marchands, voyageurs, migrants, qui, profitant de toutes les ressources disponibles dans le territoire, génériques et surtout spécifiques¹⁷⁰, font vivre cette économie en réseau, à l'intérieur des villes, des pays, comme entre villes ou pays.

Ces évolutions 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 intercités, un international de proximité, local pourrait-on dire » (DIAZ-OLVERA *et al*, 1996 : 524). Cette vision dédoublée des échanges transfrontaliers est le signe d'une accessibilité différenciée aux réseaux.

Lier les zones rurales et urbaines

En ces lieux d'interconnexion s'entrecroisent ainsi les échelles, mais ce n'est pas le cas partout. Une partie des trafics locaux reste confinée dans de petits espaces ou ne remonte qu'à l'échelon de la ville régionale, pour alimenter les marchés et le commerce

¹⁷⁰ Ce que Bernard Pecqueur nomme « [...] principe de territorialisation des actifs, c'est-à-dire la recherche de ressources propres au territoire, qui lui permettent de se différencier de son voisin plutôt que d'être en concurrence sur des productions standards » (PECQUEUR, 2005 : 299).

environnants¹⁷¹. Le problème survient quand ce type de trafic doit changer d'échelle et qu'il n'a pas les moyens nécessaires à sa disposition : pas d'organisation adéquate, pas d'infrastructure correcte, pas de marché régional distributeur. Les liens entre desserte nationale ou régionale et desserte locale s'opèrent souvent par le biais des « moyens intermédiaires de transport » (MIT) (BARWELL, 1996 ; SIEBER, 1998), cependant insuffisants pour dynamiser les circulations locales et les connexions¹⁷².

En milieu rural, l'alternative aux liaisons directes vers la capitale est à trouver dans la mise en relation fonctionnelle des lieux les uns avec les autres (notamment entre villages desservis, villages équipés, et villages isolés, villages démunis), dans la création d'organisations en réseau qui, à partir d'un village centre ou d'un chef-lieu de communauté rurale, englobent les zones oubliées par l'intermédiaire de dessertes relais. L'intégration géographique, qui se mesure « [...] à la relation des lieux, entre eux ou par l'intermédiaire d'un chef-lieu » (BRUNET *et al.*, 1993 : 281), est une piste pour remédier à la désintégration spatiale, caractérisée par « [...] un espace dont les liens fonctionnent mal, dont les parties ont éventuellement plus de relations avec l'extérieur qu'entre elles » (BRUNET *et al.*, 1993). D'où l'importance du carrefour, tel que Diéma au Mali, point d'interconnexion entre différents espaces (rural, urbain), flux (locaux-internationaux, voyageurs-marchandises), acteurs (petits et grands), échelles (cf. encadré 21).

¹⁷¹ Dans les années 1980, la multiplication des foires hebdomadaires au Sénégal a posé de nombreux problèmes d'aménagement du territoire. Chaque responsable de village souhaitait disposer d'une offre commerciale lui permettant d'attirer les commerçants citadins et d'accéder au niveau supérieur. La concurrence a cependant été trop forte et nombre de places ont disparu en quelques années.

¹⁷² L'expertise réalisée en 2003 pour l'antenne sénégalaise du Programme de transport en milieu rural (PTMR, soutenu par la Banque mondiale) a permis de se rendre compte de la relative utilité des MIT, mais aussi de leurs limites. Au cours de ce travail qui avait pour but de réfléchir aux processus d'intégration du genre dans les programmes et projets de transport en milieu rural sénégalais, il apparaissait très nettement une diversité d'utilisation de ces moyens de transport. Dans le sud du bassin arachidier, la multiplication de bicyclettes financées par une ONG locale dans les villages permet de se déplacer vers les marchés ou au chef-lieu de communauté rurale. Les jeunes filles, quand elles peuvent l'utiliser, disent se rendre plus aisément à l'école. Les problèmes surviennent à l'occasion de pannes, pas toujours réparables, et surtout lorsque le déplacement est long de plusieurs dizaines de kilomètres (vers la petite ville par exemple).

ENCADRÉ 21.

Diéma, carrefour de routes ouest-africaines

Cette petite commune rurale de 9 000 habitants (FIORI, 2009 ; 2010) est devenue un véritable *Hub*, à la croisée de trois axes vitaux (vers le Sénégal, *via* Kayes ; vers la Mauritanie, *via* Nioro ; vers Bamako, *via* Didiéni). Depuis l'achèvement de l'axe Aioun-Nioro en 2007, le carrefour est une escale obligée pour les autocars effectuant des trajets internationaux (fig. 24 ; photo 12 hors-texte). Les sociétés de transport y ont ouvert des agences où les voyageurs peuvent attendre, se restaurer, dormir, prier. Les autocars se croisent à heure fixe, dans un ballet parfois bruyant qui anime pendant quelques minutes le carrefour et les boutiques. Le voyageur qui s'arrête à Diéma peut trouver une correspondance, par exemple

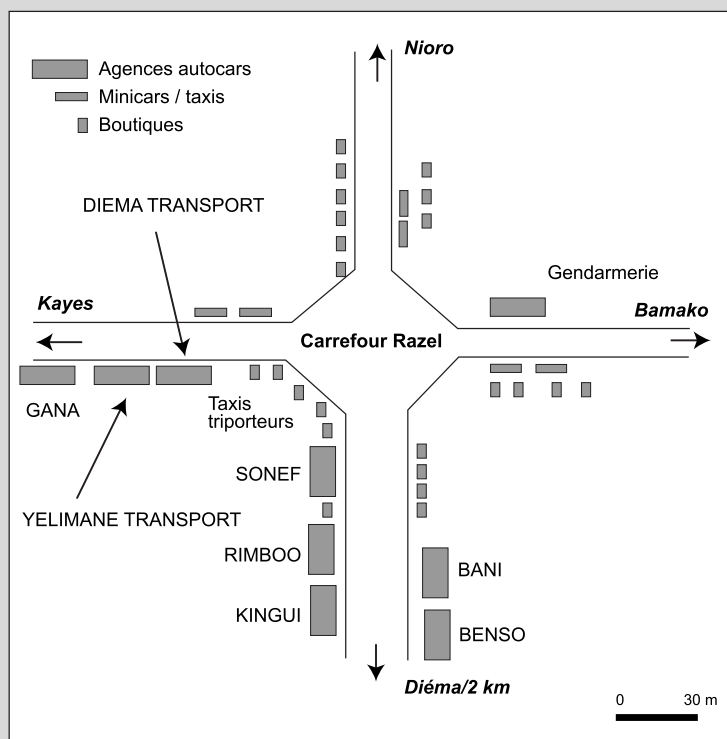


Figure 24.

Le carrefour Razel à Diéma (Mali).

Réalisation : J. LOMBARD (2009).

s'il vient de Kayes et souhaite se rendre à Nioro. Il peut aussi changer de mode, emprunter des minibus pour les villages proches ou même le triporteur d'origine chinoise pour aller au centre-ville, situé à deux kilomètres. Le développement du transport a engendré le foisonnement de commerces, restaurants, garages mécaniques, ce qui fait dire au maire de la commune : « Avant, on ne trouvait même pas une vendeuse d'arachides. » Désormais, les boutiques s'alignent de part et d'autre du carrefour dit « Razel » (du nom de la société française qui l'a construit).

Diéma, comme d'autres lieux de transport, est un point sur une carte, un modeste bourg, carrefour ou point de passage. Bien que situé aux marges de l'État malien, il appartient à ces « espaces discrets de la mondialisation » (PLIEZ, 2011), qui sont connectés à moult réseaux (routiers, marchands, migratoires) et qui font de ce type de carrefours des lieux extrêmement dynamiques et indispensables au niveau local.

Le système de « *hub and spoke* » ou de « moyeux et rayons », dont parlaient Alain BONNAFOUS *et al.* (1993), peut s'appliquer à des territoires sans ressources et endiguer la fuite en avant qui consiste à relier n'importe quel point de l'espace à la capitale. L'enjeu ? Joindre le niveau supérieur d'administration et les niveaux intermédiaires par des infrastructures de niveau local et des services de transports de qualité, comme par exemple la messagerie effectuée par un transporteur privé. La mobilisation des acteurs privés, dans le cadre notamment d'une délégation de services publics, donne une chance au territoire d'être à la fois inséré dans les circulations et porteur d'activité économique pour les opérateurs locaux. Bernard Pecqueur ne dit pas autre chose lorsqu'il considère que, si l'action publique « [...] implique les acteurs locaux et non pas une instance coercitive extérieure, elle peut concerner les acteurs privés dès lors qu'ils se coordonnent pour produire un service collectif » (PECQUEUR, 2005 : 315).

Au Mali, le projet de desserte en médicaments des vétérinaires de la région de Sikasso, qui avait été pensé dans les années 1990 par la Coopération française, allait dans ce sens¹⁷³. L'idée était qu'un

¹⁷³ Informations données par Éric Fermet-Quinet, vétérinaire pour la Coopération française au Mali à la fin des années 1990 : entretiens, Bamako, 2 mai 1997 et, par téléphone, 28 janvier 2009.

transporteur privé desserve tous les quinze jours les pharmacies vétérinaires localisées dans les chefs-lieux d'arrondissement. Il assurait un transport de qualité, réfrigéré, et, en retour, collectait et remontait des informations sur les stocks. Son circuit permettait de relier avec régularité l'arrondissement à la capitale régionale ou nationale, tout en assurant d'autres services de transport pour d'autres partenaires privés ou publics (type courrier). Le coût du projet était sérieusement réduit, le transporteur privé trouvait son compte dans l'affrètement de son véhicule, les pharmacies pouvaient espérer un approvisionnement régulier, la mutualisation des moyens de transport, entre plusieurs partenaires d'aide internationale ou services publics, permettait d'assurer la régularité et la continuité du service.

Cependant, l'inégale répartition des services de transport rural offerts est souvent compensée par la recherche du lien direct avec le centre, la ville régionale ou la capitale. Dans l'exemple des vétérinaires du Mali, si le choix de ne desservir que le village ou la bourgade centre a semblé judicieux, il n'a pas résisté à la volonté des acteurs locaux de suivre leur propre voie. Chaque projet d'aide, développant une logistique particulière et des liens directs entre centre et périphérie, a aussi alimenté tout un réseau de clientèle et de soutiens au sein de l'administration, faisant rapidement disparaître toute volonté de réforme du système de desserte.

La question de l'accessibilité et des conditions économiques, sociales et politiques de sa réalisation reste posée. L'ouverture par les marchés et les « cars horaires » ne suffit pas à générer un accroissement des richesses durable, tant est grand, dans certaines campagnes, le déficit en équipements, réseaux et filières. La présence de l'État dans l'aménagement rural apparaît cruciale pour réguler celle du libre marché (des céréales, de l'arachide, des intrants, des biens manufacturés et des transports), auquel est de plus en plus confié le soin de satisfaire la demande de produits, de soins, d'éducation et de mobilité¹⁷⁴.

La recomposition des économies étatisées, à commencer par celle du Sénégal, a fait émerger une multitude d'intervenants dans les échanges à courte ou longue distance. En cela, la mondialisation

¹⁷⁴ Problèmes que soulevait, au début de la décennie 2000, Seydou Nourou Touré dans son travail sur les perspectives de l'agriculture sénégalaise (TOURÉ, 2002).

n'est pas uniquement le fait d'acteurs majeurs, de grands commerçants ou transporteurs, d'élites qui savent se placer à l'interface de plusieurs univers. Au sein de la société, de petits acteurs, notamment ceux de la circulation, insérés ou non dans des réseaux hiérarchiques, inventent leur « propre globalisation » (BERRY-CHIKHAOUI *et al.*, 2007 ; SIMONE, 2009) et leur propre trajectoire. Celles-ci, révélées dans le commerce transfrontalier, obligent à comprendre qu'en Afrique, la grande échelle, celle des échanges entre États et des flux majeurs de produits, ne caractérise pas uniquement les corridors routiers et ferroviaires, à commencer par celui reliant Dakar à Bamako. Elle traduit aussi la réalité de l'existence et du fonctionnement d'autres types d'acteurs, qu'ils soient commerçants, transporteurs, fonctionnaires, migrants ou résidents, etc. Chacun d'entre eux, et certains plus que d'autres, opère à différents niveaux géographiques, en toute légitimité.

Révélateurs de l'inscription des espaces ruraux et urbains dans un processus d'interaction spatiale et temporelle permanente, les lieux de transport (c'est-à-dire de communication) sont une des pièces maîtresses des jeux d'échelles en présence. Ils illustrent le pouvoir croissant des réseaux d'échanges dans les processus de territorialisation-déterritorialisation-reterritorialisation (RAFFESTIN, 1987) auxquels n'échappe aucune catégorie d'acteurs. L'accès au réseau donne l'autonomie de décision et de mouvement à l'individu, il accentue sa mobilité, il l'insère potentiellement dans une multitude d'échelles, avec comme conséquence de nouveaux ancrages territoriaux (DUREAU et HILY, 2009), qui ne se résument pas uniquement, y compris au Sénégal, à valoriser la contiguïté spatiale, mais aussi à cultiver la proximité dans la distance, le contact dans la mobilité, l'échange dans la circulation.

Conclusion

L'emprise de la mondialisation sur l'espace sénégalais est particulièrement remarquable à Dakar, capitale voulant être métropole. Élitisme, capitaux, infrastructures, populations, circulations et échanges, systèmes de transport, tout conforte Dakar dans ce rôle de première place (dont le président Senghor disait, lors de l'Indépendance du Sénégal, qu'elle serait, en l'an 2000, équivalente

à Paris). De l'appropriation de la mondialisation par les Sénégalais a résulté la concentration spatiale des hommes et des activités dans ce « Finistère » devenu centre.

Mais il serait incomplet de réduire le processus à la capitale et à ses banlieues, sans y intégrer les villes de l'intérieur, notamment celles de l'axe Dakar-Thiès-Diourbel. Car, loin de ne concerner que la seule presqu'île du Cap-Vert, la mondialisation progresse à partir d'autres places urbaines de l'espace sénégalais. Touba en particulier, cité produite à la fois par la hiérarchie de la confrérie et par les migrations internationales de ses *talibé*, socle tant d'une identité mouride que d'une économie relationnelle, basée sur le commerce et sur les importations et exportations de produits (y compris frauduleuses) des et vers les pays voisins, est une de ces autres places. De même, on ne peut omettre l'ensemble des processus locaux qui alimentent la mondialisation au Sénégal, tels que les développements initiés par les migrants de retour un peu partout dans le pays, le foisonnement des marchés ruraux, la généralisation des « cars horaires » à l'ensemble des campagnes, les échanges transfrontaliers, parfois illégaux mais ô combien générateurs de revenus et d'une place dans les mutations contemporaines. Ces dynamiques font de la mobilité un « lieu de liens » (AMAR, 2009), c'est-à-dire un espace-temps dans lequel chacun a la possibilité de se déplacer, de revendiquer sa place par les liens qu'il crée et qu'il rencontre, d'imaginer sa vie en mouvement, ici et là.

Cependant, cette emprise n'est pas égale sur tout le territoire national. En reprenant les propos de James Ferguson à propos de la situation de l'Afrique dans le monde néolibéral contemporain (FERGUSON, 2006), il ne suffit pas de dire que, sur le continent et au Sénégal, la mondialisation et la métropolisation s'alimentent d'une connexion croissante entre espaces et entre populations, qui serait profitable à tous. Ces processus résultent aussi d'une nouvelle hiérarchie entre les lieux, d'une discontinuité spatiale croissante et d'un déplacement des frontières. Celles-ci ne se situent plus aux limites des territoires nationaux, régionaux et locaux, mais dans la capacité des uns et des autres à appartenir à des réseaux déployés à différentes échelles. La ville de Dakar, la cité mouride de Touba, la métropole sénégalaise en construction, le monde rural aussi, entré dans la mouvance de la ville, évoluent par atomisation de l'espace en une infinité de lieux autonomes

qui, pour les uns, se parlent, pour les autres, s'ignorent. Comme le rappellent O. NINOT (2005), lorsqu'il évoque la difficulté des producteurs ruraux à s'intégrer à l'économie de la circulation, ou encore Abdou Salam FALL et Tidiane NDOYE (2008), à propos des difficultés d'accès aux services de santé dans les campagnes isolées, accéder à la ville ne remplace pas le dynamisme local, l'existence de filières de commercialisation ou la présence d'un dispensaire. L'intégration régionale ou nationale par la circulation et l'appartenance à un territoire supranational en construction ne règlent pas les problèmes locaux d'enclavement et d'isolement.

Ce décalage entre groupes sociaux, entre espaces, voire entre territoires, la mondialisation gagnante l'occulte en partie. Comme si, seule, comptait l'échelle du continent et du monde, comme si n'existait pas (ou plus) l'échelle du village ou du quartier. Les débats contemporains sur la démocratie au Sénégal laissent de côté cet aspect décisif de la citoyenneté.

Conclusion générale

La globalisation
au cœur du développement :
un aller sans retour au Sénégal ?

Dès avant le XIX^e siècle, le transport a été le moteur de la mondialisation au Sénégal. Les compagnies coloniales ont réorienté les flux de biens et de personnes dans un sens favorable aux intérêts français (LY, 1993). Par la suite, le régime politique de la colonisation a organisé un ordre économique dominé par la métropole. Des hommes politiques et des hommes d'affaires, Sénégalais, ont grandi dans cette ambiance. Mais ils se sont aussi approprié le processus pour arriver au pouvoir ou développer leurs activités. Autrement dit, si le système de domination a obligé la société et l'économie sénégalaises à faire allégeance au colonisateur, les pratiques quotidiennes et les imaginaires des individus ont aussi été transformés et ont abouti à l'émergence d'un rapport au monde particulier.

À sa façon, chaque Sénégalais est acteur de l'ouverture au monde et de l'économie de marché. Parmi les catégories aisées, privilégiées par les différents régimes, des individus et des groupes bénéficient de marchés protégés, de passe-droits, de soutiens divers, pour consolider par exemple leur mainmise sur les flux d'exportations ou d'importations. Des transporteurs ont émergé à la faveur de telles évolutions, captant à leur profit les marchés de transport de biens ou de personnes. Mais d'autres catégories sociales de la société sénégalaise trouvent place, tant bien que mal, au quotidien, dans le système économique. Par le commerce dans les zones rurales et frontalières, par la mise en place d'activités de transport, par le départ de personnes en migration à courte ou longue distance (dont la conséquence est l'insertion de familles dans

la mondialisation et le développement de filières commerciales transcendant les frontières et les secteurs d'activités : cf. PÉRALDI, 2007), par le développement d'imaginaires qui élargissent les horizons.

Quel processus de développement économique et spatial ?

La globalisation participe du processus de développement. À commencer par celui de l'intégration régionale sur le continent, dont les avatars illustrent tout autant la dynamique des économies africaines que le système de domination néocolonial instauré par les puissances du Nord. L'éclatement des empires coloniaux en États souverains indépendants a été favorable aux intérêts des ex-métropoles qui ont préféré traiter avec chacune des nouvelles entités et chacun des pouvoirs en place, plutôt qu'avec un ou des espaces politiquement unifiés et un ou des systèmes économiques. Ces économies nationales alimentent désormais les appétits des nouvelles puissances économiques comme la Chine, l'Inde ou le Brésil, attirées par les différents gouvernements africains¹⁷⁵.

Mais divers processus à l'œuvre au Sénégal et dans les pays voisins traduisent l'approfondissement des logiques développées depuis cinquante ans. Karim DAHOU (2003), dans sa contribution à un ouvrage consacré aux atouts de l'Afrique de l'Ouest dans la compétition mondiale, rappelle combien, en dépit du déséquilibre généré par l'exploitation coloniale et néocoloniale, cette partie de l'Afrique trouve certains bénéfices à l'extraversion des économies. Il insiste sur l'urbanisation des capitales, sur la demande croissante en produits alimentaires et sur les retombées pour les filières agricoles nationales et continentales, favorables aux paysanneries. K. Dahou souligne le poids croissant que prennent les villes secondaires dans l'aménagement spatial et la dynamique industrielle et commerciale. Il n'oublie pas les conséquences de ces évolutions pour les réseaux de commerce, dynamisés par les échanges interafricains et intercontinentaux de produits de toutes sortes. La mondialisation, combinant ce que Roland Pourtier

¹⁷⁵ Cf. le dossier spécial du numéro 113 de la revue *Politique africaine* (PERROT et MALAQUAIS, 2009), consacré aux relations entre ces trois pays et le continent africain. Voir aussi ce qu'il en est dit dans POURTIER (2006).

appelle dynamiques « du dedans » et « du dehors » (POURTIER, 2003 : 16), porte donc en elle un potentiel de renouvellement des économies nationales, à commencer par celle du Sénégal.

L'emprise de l'agglomération dakaroise sur l'ensemble du Sénégal est contrebalancée par l'émergence de villes secondaires. Thiès, Touba surtout et, dans une moindre mesure, Kaolack ou Diourbel polarisent l'activité économique des campagnes environnantes, les Niayes en particulier, ces dépressions interdunaires situées le long de la côte atlantique nord et susceptibles d'approvisionner en produits maraîchers les habitants de la presqu'île du CapVert et de l'intérieur (TOURÉ FALL et FALL, 2001). Certaines filières agricoles (céréales locales, fruits), d'élevage (lait, moutons : cf. CÉSARO *et al.*, 2010), de pêche profitent de la demande pour croître. Les transports routiers de marchandises trouvent en partie dans ces marchés une alternative à la chute des trafics d'arachide. Sous l'influence de la métropole dakaroise, d'autres régions du Sénégal bénéficient de l'insertion du pays dans un espace économique mondialisé. Les régions orientales (vallée du fleuve Sénégal) ou septentrionales (autour de Louga), portées par les migrations internationales, voient les villes et les villages se transformer sous l'effet des remises financières des migrants : les marchés du bâtiment, de l'électricité rurale, de la téléphonie, de l'alimentaire et du transport de marchandises en bénéficient. Ainsi, sur la route longeant le fleuve Sénégal, il est de plus en plus fréquent de constater que les flux de trafics sont d'abord le fait de camions remplis de biens manufacturés ou de sacs de ciment destinés aux villages des familles de migrants.

La globalisation conforte aussi certaines filières du commerce continental ou intercontinental. Celles-ci empêchent pour partie les filières nationales de consolider leur marché (on pense en particulier à la filière avicole au Sénégal, concurrencée par les importations de volailles en provenance d'Europe). Elles traduisent le poids des réseaux commerçants dans la dynamique économique ouest-africaine. Emmanuel GRÉGOIRE (2003) et, plus récemment, Judith SCHEELE (2012) rappellent l'existence de puissantes filières commerciales transsahéliennes et transsahariennes qui portent sur des produits aussi divers que les cigarettes, les voitures d'occasion, l'oignon ou le carburant. Pour le Sénégal, l'importance des réseaux mourides qui rayonnent sur toute la Sénégalie et acheminent du café, des

céréales, des fruits, des produits de cueillette comme la cola, mais aussi des produits illicites comme de la drogue, des armes ou des médicaments interdits jusqu'à Touba, a déjà été évoquée. D'autres cités religieuses telles que Madina Gounass, érigées en quelque sorte en zones franches, permettent à des groupes commerçants de faire des affaires par-delà les frontières et d'alimenter des courants d'échanges majeurs en Afrique de l'Ouest. Quant aux filières intercontinentales de commerce, impulsées par des hommes et femmes d'affaires allant jusqu'aux cités du Golfe persique ou de Chine, elles irriguent les places marchandes sénégalaises et ouest-africaines (BREDELOUP et BERTONCELLO, 2007), la métropole sénégalaise comme d'autres espaces urbains devenant de vastes zones de distribution, voire de réexportation, des importations.

Les effets sur le transport de marchandises sont manifestes. Les infrastructures routières intérieures et interétatiques se développent, Benjamin STECK (2003) insistant sur la démultiplication des points de passage aux frontières terrestres pour les routes bitumées. Les routes, plus que les voies ferrées, sont devenues les infrastructures de base des corridors internationaux de transport de fret entre Dakar et Bamako, Abidjan et Ouagadougou ou Cotonou et Niamey. Les trafics de personnes et de biens interafricains suivent le mouvement. En vertu des accords de la Cedeao, les ressortissants peuvent circuler entre pays de la communauté en possession de leur seule carte d'identité. Les camions qui transportent des produits sous douane dépendent de plus en plus des accords entre États ou accords « transit routier inter-États » (Trie), qui ont pour objectifs de limiter le paiement des droits de douane à l'un des pays traversés ainsi que les péages intempestifs durant les opérations de transit. Le trafic aérien symbolise plus timidement la croissance des échanges régionaux. La carte des aéroports ouest-africains (Cedeao, 2005 : 27) montre la domination de ceux de Dakar et d'Abidjan dans les échanges interétatiques ouest-africains (Lagos étant avant tout un aéroport situé à l'interface du Nigeria et des autres continents).

On le voit, les échanges ouest-africains en général, et sénégalais en particulier, dynamisent les économies nationales et notamment celle du Sénégal, un pays qui, depuis l'existence de l'Afrique occidentale française jusqu'à l'influence actuelle de ses réseaux politiques et économiques dans le monde, rayonne au-delà de ses

frontières (ROBERT et SERVANT, 2008). Le mode de production de l'espace national sénégalais est ainsi directement relié à la mondialisation contemporaine, les réseaux sociaux, les échanges, les transports constituant tout autant les éléments d'une présence sénégalaise dans le monde que les modalités de l'inscription de la mondialisation dans l'espace national.

Les transports ou la différenciation sociale et spatiale à l'œuvre

La globalisation n'est pas facteur de désordre. C'est plutôt le mode de production, d'appropriation et de redistribution du processus qui provoque des déséquilibres. Si l'on remonte à l'époque du « tout arachide », l'État sénégalais a organisé un système de prélèvement sur l'ensemble de la filière qui permettait à l'appareil bureaucratique, tout en contrôlant les campagnes, d'alimenter à la fois les caisses du budget national et les clientèles du parti au pouvoir. Pour cela, le bassin arachidier a été privilégié et les régions du pays non concernées délaissées par les politiques d'aménagement et d'équipement du territoire (Casamance ; moyenne et haute vallée du fleuve Sénégal ; Sénégal oriental). Cependant, alors que la politique du gouvernement était de soutenir un programme d'industrialisation sur le sol national, le pouvoir a progressivement laissé des hommes d'affaires contourner les réglementations et les taxes à l'importation et faire entrer des produits étrangers en quantité importante.

Il en est allé de même dans le transport. Dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, il a fallu développer un service de transport collectif public dans la presqu'île du Cap-Vert pour acheminer avec efficacité les ouvriers du port ou les employés des services de santé, tout en confinant les « cars rapides » à quelques itinéraires. Le transport public, avant comme après l'Indépendance, était avant tout destiné à desservir certaines catégories sociales, notamment les fonctionnaires, et certaines parties de l'agglomération. La compagnie protégeait les intérêts de l'État qui s'assurait de la bonne marche de l'entreprise par l'intermédiaire d'un syndicat favorable. La politique coercitive à l'égard du secteur privé s'est cependant doublée assez rapidement de faveurs multiples. La libéralisation des importations de véhicules en 1986 a accéléré

l'ouverture du secteur à des milliers d'entrants, élargissant le nombre de bénéficiaires de la « barrière » représentée ici par le droit d'exercer l'activité de transporteur (dans le transport de voyageurs ou de marchandises). Dans les années 1990, le recours aux grands opérateurs privés de transport collectif pour assurer la desserte urbaine à Dakar a confirmé avec force l'orientation déjà ancienne donnée à la politique des gouvernements successifs.

La multiplication de l'offre privée ne s'accompagne pas d'un renforcement du désenclavement des quartiers isolés, à l'écart des grands axes. La population pauvre des banlieues doit subir les imperfections du système. Pour accéder aux déplacements motorisés et donc rapides, les plus vulnérables, les personnes âgées, les femmes et les jeunes enfants, et les gens démunis dépendent des choix opérés chaque jour par les chauffeurs en quête d'une plus grande rentabilité. Localement, à l'échelle du quartier, ils paraissent mobiles. À l'échelle de la ville, cela leur est beaucoup plus difficile.

La politique de libéralisation a élargi le fossé entre espaces urbains, engendrant une différenciation, voire une opposition, entre territoires « perdants » et « gagnants » (LOMBARD *et al.*, 2006). Si elle a permis à nombre d'intermédiaires de s'installer dans le secteur et de profiter de la demande croissante en déplacements des Daka-rois, elle n'a pas toujours contribué, loin s'en faut, à améliorer la desserte générale de la presqu'île. Dans le transport interurbain, avec la croissance du parc de véhicules de transport, la situation s'est transformée. Mais nombre de campagnes restent isolées, sans routes, sans pistes praticables, sans véhicules motorisés, avec pour seule possibilité le recours à la charrette, voire à la marche à pied, pour écouler la production ou accéder aux marchés.

Dans les territoires « gagnants », la démultiplication de l'offre aboutit à une compétition acharnée entre opérateurs, entre chauffeurs, entre apprentis, entre rabatteurs, entre clients même (pour monter à bord des minibus ou des autobus). La course à l'argent a provoqué l'augmentation de la vitesse des véhicules ainsi que le recours aux arrêts intempestifs et aux changements d'itinéraires¹⁷⁶.

¹⁷⁶ Le transport collectif urbain est soumis au bon vouloir des chauffeurs, habitués à sectionner les trajets pour faire payer l'usager plusieurs fois ou à débarquer la clientèle avant le terminus, l'obligeant alors à réembarquer dans un autre véhicule (et souvent à repayer).

Elle a conduit à l'aggravation de l'insécurité routière¹⁷⁷. La dégradation des services offerts est poussée à son comble dans le cas de processus d'accaparement de la rente de transport par certains opérateurs. En 2002, le chavirage du navire *Le Joola*, seul lien direct entre la région sud du pays et Dakar, a accentué le sentiment d'isolement de la Casamance (LOMBARD, 2003c). Ce sentiment demeure même si, depuis 2007, un navire neuf propose deux allers-retours par semaine. On pourrait également insister sur la ligne ferroviaire Dakar-Bamako dont la reprise de l'exploitation par un opérateur privé ne s'est pas traduite par une amélioration des infrastructures et du service de voyageurs. Le quasi-abandon de la ligne et du matériel a eu pour conséquence le déraillement d'un train de passagers en 2009 et le décès d'au moins cinq personnes¹⁷⁸. Dans ces deux cas, en se désengageant du service à la population au profit d'intérêts plus lucratifs, le transporteur, à qui les pouvoirs publics avaient concédé ou vendu l'exploitation, a été négligent. Le prélèvement sur l'activité de circulation semble alors être l'unique objectif d'opérateurs peu intéressés par le service aux populations.

À l'inverse de ces processus de désengagement voire d'abandon, quand la circulation concerne des catégories sociales aisées ou des zones géographiques privilégiées, des investissements adéquats sur les infrastructures sont développés. C'est le cas par exemple pour l'autoroute à péage reliant le centre-ville de Dakar au nouvel aéroport en construction. « L'effet tunnel » est important et signe, en dehors de toute considération pour les espaces traversés qui subissent pollution, bruit, divers effets indésirables (CHARLTON et VOWLES, 2008 : 133), l'ambition de faire de la capitale sénégalaise une métropole qui compte sur l'échiquier international, quel qu'en soit le coût pour la population. L'interaction spatiale, au potentiel intégrateur puissant, se résume ici à la circulation entre

¹⁷⁷ En 2011, près de 45 % des accidents de la route enregistrés impliquaient des véhicules de transport de voyageurs (Ministère de l'Économie et des Finances, 2013). Cependant, en raison d'une intense sensibilisation des chauffeurs et des usagers à la sécurité routière menée depuis 2002, le nombre de décès et de blessés graves dus à des accidents de la route a diminué, passant entre 2002 et 2009 respectivement de 631 à 196 cas et de 3 015 à 2 012 personnes (Ministère de l'Économie et des Finances, 2010).

¹⁷⁸ « Déraillement du train express Bamako-Dakar. La RTA-S pointe de l'index le gouvernement », www.allafrica.com, 27 mai 2009.

deux points de l'espace privilégiés et à une ligne les reliant entre eux. L'ensemble qui en résulte est une aire incomplète tant elle exclut populations non desservies et espaces traversés.

La force du processus de globalisation est de donner l'impression d'élargir le champ des possibles pour la population, pour chaque catégorie sociale, pour chaque individu. Dans le système colonial, il était difficile à chacun d'imaginer sa vie hors du cadre rigide dicté par l'administration (même si le héros d'Amadou Hampathé Bâ, Wangrin, arrive à se faufiler entre les mailles du filet de contraintes pour exister et faire sa vie). Le système libéral d'aujourd'hui, omniprésent, omnipotent, promettrait-il un avenir meilleur à des individus de plus en plus mobiles, soucieux de consommer et de se plonger sans état d'âme dans « [...] la différence, l'éphémère, le spectacle, la mode et la marchandisation des formes culturelles » (HARVEY, 1989 : 156) ? Les petites gens de la ville, appauvris, démunis, dominés, sont-ils à leur niveau des sujets sociaux actifs (comme semble le penser A. S. FALL, 2008 : 219), se débrouillant comme ils le peuvent dans les méandres du transport dakarois, négociant, rusant, détournant, inventant ? Les Sénégalais migrants arrivent-ils vraiment à émerger comme acteurs de leur propre trajectoire, si l'on considère les difficultés croissantes qu'ils rencontrent pour s'installer dans les pays voisins ou plus lointains, les barrières qui sont érigées sur leurs itinéraires et le lourd tribut payé en vies humaines¹⁷⁹ ?

Si l'on peut imaginer l'avenir des sociétés africaines en général et sénégalaise en particulier dans l'inventivité et la débrouille, il faut nécessairement travailler à un autre paradigme du développement. Ce modèle doit être élaboré sur le partage d'expériences avec tous les acteurs, quels qu'ils soient, et sur la construction d'un modèle du « vivre ensemble » trouvant ses racines autant dans les façons de faire des habitants que dans les programmes des bailleurs de fonds internationaux. Alors même que la compétition exacerbe la cristallisation des intérêts privés sur des situations de monopole

¹⁷⁹ Durant la période des traversées massives de pirogues vers les îles Canaries (hiver 2005-2006), la mission catholique de Nouadhibou en Mauritanie ainsi que le Croissant rouge mauritanien ont estimé les pertes humaines entre 20 et 30 % des migrants, soit au minimum quelques centaines de personnes. Les pirogues ont alors été surnommées *Samba Lakara*, expression mandingue signifiant « celle qui amène vers la mort ».

déguisé, d'accaparement et de rente, l'évolution contrastée des systèmes de transport au Sénégal est révélatrice de l'imbrication des façons de penser, des influences, et des projets individuels et collectifs, privés et publics. Elle est donc symptomatique de la nécessité de repenser, dans ce pays et ailleurs, l'organisation de la ville et de l'espace en général, les investissements, les régulations et les redistributions susceptibles de maintenir les fragiles équilibres économiques, sociaux et spatiaux.

Il convient de s'attacher à une réflexion renouvelée sur les échelles de la mondialisation. Différents éléments sont à reconsidérer. Le Sénégal est relié au monde par des réseaux divers dont ceux de transport (aériens et maritimes) et de télécommunications, mais il demeure malaisé d'y accéder ou d'en sortir par le mode terrestre. L'ensemble du pays est inséré dans un espace mondial de circulations, d'échanges, d'influences, d'idées, de capitaux, mais il reste difficile, voire impossible, de circuler entre certaines parties de l'espace dakarois ou national. Cette différenciation entre les échelles de fonctionnement du pays et de la société, correspondant à une sorte d'aller vers le monde sans retour vers les quartiers et villages du Sénégal, illustre la déconnexion croissante entre la nécessité de la diffusion spatiale du développement et la logique de la longue distance et de la relation exclusive au centre, quel qu'il soit et où qu'il se situe. C'est sans doute dans la prise en compte de ce décalage entre échelles, mais aussi dans le règlement des problèmes qui sont à la source de ce décalage que se joue, dans le territoire national comme dans les relations avec les sociétés et pays voisins, l'avenir du Sénégal.

Références bibliographiques

ADAMS A., 1977 – *Le long voyage des gens du fleuve*. Paris, Maspero.

AGIER M., 1983 – *Commerce et sociabilité Les négociants soudanais du quartier Zongo de Lomé (Togo)*. Paris, Orstom.

AGOSSOU N., 2004 – « Les taxis motos zemijan à Porto-Novo et à Cotonou ». *Autrepart*, 32, p. 135-148.

AMAR G., 2009 – « La mobilité comme lieu de liens ». Communication au colloque international *Lieux et liens. Espaces, mobilités, urbanités*. Cerisy-la-Salle, 26 mai-2 juin.

AMIN S., 1969 – *Le monde des affaires sénégalais*. Paris, Éditions de Minuit.

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., SEVIN O. (éd.), 1989 – *Tropiques. Lieux et liens*. Paris, Orstom.

ANTOINE Ph., DIOP A. B. (dir.), 1995 – *La ville à guichets fermés ? Itinéraires, réseaux et insertion urbaine*. Dakar/Paris, Ifan/Orstom.

APPADURAI A., 1999 – « Mondialisation, recherche, imagination ». *Revue internationale des sciences sociales*, 160, p. 257-267.

ARBARET-SCHULZ Ch., BEYER A., PIERMAY J.-L., REITEL B., SELIMANOSVSKI C., SOHN Ch., ZANDER P., 2004 – « La frontière, un objet spatial en mutation ». *EspacesTemps.net* [<http://espacestems.net/document842.html>].

ASCHER F., 2003 – « Métropolisation », in J. Lévy, M. Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris, Belin, p. 612-615.

Atelier international de maîtrise d'œuvre urbaine, 2012 – Thiès, « Ville carrefour ». *Vers une métropole d'équilibre : de l'échelle globale à l'échelle locale*. www.ateliers.org/IMG/pdf/1_sujet_thies_2012.pdf.

BA D., DIAW A. T., LECLERC G., MÉRING C., 2013 – « Analyse de la dynamique spatiale du port de Dakar de 1900 à 2009 : enjeux

multi-scalaires et aménagements », *Cybergeo : European Journal of Geography*, 635 [http://cybergeo.revues.org/25773].

BA GNING S., 2013 – « Touba, le paradis fiscal piégé », in M. C. Diop (éd.), *Le Sénégal sous Abdoulaye Wade. Le Sopi à l'épreuve du pouvoir*. Dakar/Paris, Cres/Karthala, p. 513-526.

BACH D., 1995 – « Contraintes et ressources de la frontière en Afrique subsaharienne ». *Revue internationale de politique comparée*, 2 (3), p. 533-542.

BAD, OCDE, PNUD, CEA, 2012 – *Perspectives économiques en Afrique 2012. Gambie 2012* [www.africaneconomicoutlook.org].

BADIE B., 1995 – *La fin des territoires*. Paris, Fayard.

BALANDIER G., 1951 – « La situation coloniale : approche théorique ». *Cahiers internationaux de sociologie*, 11, p. 44-79.

BALLANGER F., 1999 – « Les lieux de transport : des centres commerciaux du XXI^e siècle », in A. Pény, S. Wachter (dir.), *Les vitesses de la ville*. La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, p. 25-45.

BARRET R., 1994 – « The role of the World Bank in the development of urban transport in sub-Saharan Africa », in X. Godard (dir.), *Les transports dans les villes du Sud*. Paris, Karthala/Codatu, p. 277-290.

BARRY B., HARDING L. (éd.), 1992 – *Commerce et commerçants en Afrique de l'Ouest. Le Sénégal*. Paris, L'Harmattan.

BARWELL I., 1996 – *Le transport et le village. Conclusions d'une série d'enquêtes villages et d'études de cas réalisées en Afrique*. Washington, Banque mondiale et Commission économique pour l'Afrique [Document de travail SSATP 23F].

BAVA S., 2002 – « De la "baraka aux affaires" : ethos économique-religieux et transnationalité chez les migrants sénégalais mourides ». *Revue européenne des migrations internationales*, 19 (2), p. 69-84.

BAVOUX J.-J., 2000 – « Les réseaux ferroviaires dans les pays en développement : une structuration encore souvent déficiente ». *Flux*, 41, juillet-septembre, p. 17-27.

BAVOUX J.-J., BEAUCIRE F., CHAPELON L., ZEMBRI P., 2005 – *Géographie des transports*. Paris, Armand Colin.

BAYART J.-F., 1999 – « L'Afrique dans le monde : une histoire d'extraversion ». *Critique internationale*, 5, p. 97-120.

BAYART J.-F., 2004 – *Le gouvernement du monde. Une critique politique de la mondialisation*. Paris, Fayard.

BAYART J.-F., 2006 (1989) – *L'État en Afrique : la politique du ventre*. Paris, Fayard [nouvelle édition].

BAYART J.-F., 2008 – « Hégémonie et coercition en Afrique subsaharienne. La "politique de la chicotte" ». *Politique africaine*, 110, juin, p. 123-152.

BCEOM, 2005 – *Mission d'assistance technique pour la mise en œuvre de réformes* du sous-secteur des transports routiers en Mauritanie. Nouakchott, ministère de l'Équipement et des Transports.

BEAUCHARD J., 1999 – « Transit et villes-pays », in A. Pény, S. Wachter (dir.), *Les vitesses de la ville*. La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, p. 157-167.

BEAUCHEMIN C., 2001 – *L'émergence de l'émigration urbaine en Côte d'Ivoire : radioscopie d'une enquête démographique (1988-1993)*. Paris, Ceped.

BEAUCHEMIN C., LESSAULT D., SAKHO P., 2013 – « Dakar : des ménages mieux logés grâce aux migrants ? », in Beauchemin C., Kabbanji L., Sakho P., Schoumaker B., *Migrations africaines : le codéveloppement en questions*. Paris, Armand Colin, p. 159-190.

BECKER Ch., MBODJ M., 1999 – « De la traite à la crise agricole. Historique des échanges commerciaux dans le Sine », in A. Lericollais (éd.), *Paysans sereer. Dynamiques agraires et mobilités au Sénégal*. Paris, IRD, p. 95-116.

BENNAFLA K., 1998 – « Mbaïboum, un marché au carrefour de frontières multiples ». *Autrepart*, 6, p. 53-72.

BENNAFLA K., 1999 – « La fin des territoires nationaux ». *Politique africaine*, 73, mars, p. 24-49.

BERRY-CHIKHAOUI I., 2007 – « Les citadins face aux enjeux d'internationalisation de la ville. Casablanca et Marseille : où est le Nord, où est le Sud ? ». *Autrepart*, 41, p. 149-163.

BERRY-CHIKHAOUI I., DEBOULET A., ROULLEAU-BERGER L., 2007 – « Internationalisation, dynamiques économiques et urbaines et positions des citadins », in I. Berry-Chikhaoui, A. Deboulet, L. Roulleau-Berger (dir.), *Villes internationales. Entre tensions et réactions des habitants*. Paris, La Découverte, p. 7-28.

BERTINI B., 2004 – *La lutte contre le VIH/Sida au Mali. L'arrivée des antirétroviraux (ARV) à Kayes : entre espoirs et doutes*. Montreuil, GRDR.

BERTRAND M., 2011 – *De Bamako à Accra. Mobilités urbaines et ancrages locaux en Afrique de l'Ouest*. Paris, Karthala, 384 p.

BIENCOURT O., 1996 – « Concurrence par la qualité dans le transport routier de marchandises. Normes ou réseaux ? ». *Revue d'économie industrielle*, vol. 75, 1^{er} trimestre, p. 211-222.

BLUM F., 2012 – « Sénégal 1968 : révolte et grève générale ». *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 59-2, p. 142-175.

BONNAFOUS A., 1996 – « Filières de transport : économie de lignes ou économie de nœuds », in Actes de Sitrass IV, *Efficacité, concurrence, compétitivité : la chaîne du transport en Afrique subsaharienne*. Lyon/Arcueil, CNRS-LET/Inrets, p. 9-13.

BONNAFOUS A., PLASSARD F., VULIN B., 1993 – *Circuler demain*. Paris/La Tour d'Aigues, Datar/Éditions de l'Aube [Coll. Monde en cours].

BONNARDEL R., 1989 – « La vallée du Sénégal, de l'enfermement à l'extraversion (1890-1990) ». *Cahiers géographiques de Rouen*, 32, p. 163-168.

BOONE C., DIOP M. C., THIOUB I., 1997 – « La libéralisation de l'économie et les luttes d'intérêts au Sénégal ». *Sociétés africaines et diaspora*, 5, p. 5-43.

BORDREUIL J.-S., 1999 – « Changement d'échelle urbaine et/ou changement de formes ». *Annales de la recherche urbaine*, 82, p. 71-77.

BORGES C., PEROUSE J.-F., 2004 – « La gare routière du Grand Istanbul, une étourdissante plaque tournante ». *Autrepart*, 32, p. 51-73.

BOST F., 1997 – « Les constructeurs automobiles français et leurs stratégies d'assemblage en Afrique subsaharienne », in *Géographie de l'automobile et aménagement des territoires*. Arcueil/Nanterre, Inrets/Université Paris X, p. 17-32.

BOTTE R. (coord.), 2004 – « Globalisation et illicite en Afrique ». *Politique africaine*, 93, mars.

BOUMEDOUHA S., 1990 – « Adjustment to West African realities: the Lebanese in Senegal ». *Africa*, 60 (4), p. 538-549.

BREDELOUP S., 1989 – *Négociants au long cours. Rôle moteur du commerce dans une région de Côte d'Ivoire en déclin*. Paris, L'Harmattan.

BREDELOUP S., 1997 – « Migrants et politiciens à Ouro Sogui (moyenne vallée du fleuve Sénégal) : pour quelle dynamique urbaine », in M. Bertrand, A. Dubresson (éd.), *Petites et moyennes villes d'Afrique noire*. Paris, Karthala, p. 279-304.

BREDELOUP S., 2007 – *La « diams'pora » du fleuve Sénégal*. Toulouse, Presses universitaires du Mirail.

BREDELOUP S., BERTONCELLO B., 2007 – « De Hong Kong à Guangzhou, de nouveaux “comptoirs” africains s’organisent ». *Perspectives chinoises*, 98, p. 98-110.

BREDELOUP S., KOURAOGO O., 2007 – « Quand la crise ivoirienne stimule les trajectoires professionnelles des transporteurs burkinabé émigrés ». *Revue européenne des migrations internationales*, 23 (3), p. 133-149.

BREDELOUP S., LOMBARD J., 2008 – « Mort de la fripe en Afrique ou fin d’un cycle ? ». *Revue Tiers Monde*, 194, p. 391-412.

BRENNER N., 2001 – « The limits to scale? Methodological reflections on scalar structuration ». *Progress in Human Geography*, 25 (4), p. 591-614.

BRUN A., CAVAILHÈS J., PERRIER-CORNET Ph., SCHMITT B., 1992 – « Les espaces ruraux revisités ». *Revue d’économie régionale et urbaine*, 1, p. 37-66

BRUNET R., FERRAS R., THÉRY H., 1993 – *Les mots de la géographie*. Paris/Montpellier, Belin/Reclus.

BRUZZONE T., FALL P. D., TALL S. M., GUEYE C., 2006 – *Le milieu sénégalais et l’action transnationale des migrants*. Rome, CeSPI.

BUISSON M.-A., ROUSIER N., 1998 – « L’internationalisation des villes : métropolisation et nouveaux rapports ville-région ». *Revue d’économie régionale et urbaine*, 2, p. 163-184.

CAILLY L., 2003 – « Géographie sociale », in J. Lévy, M. Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l’espace des sociétés*. Paris, Belin, p. 852-855.

CARROUÉ L., 2006 – « Globalisation, mondialisation : clarification des concepts et emboîtement d’échelles ». *Historiens et géographes*, 395, p. 83-87.

CASSÉ M.-C., 1995 – « Réseaux de télécommunications et construction territoriale », in A. Bailly, R. Ferras, D. Pumain (éd.), *Encyclopédie de géographie*. Paris, Economica, p. 1021-1038.

CASWELL N., 1984 – « Autopsie de l’Oncad. La politique arachidière au Sénégal. 1966-1980 ». *Politique africaine*, 14, p. 39-73.

CEDEAO, 2005 – *Atlas régional des transports et des télécommunications dans la Cedeao*. Issy-les-Moulineaux, Club du Sahel et de l’Afrique de l’Ouest.

CÉSAIRE I., 2004 – *Zonzon, tête carrée*. Paris, Le Serpent à Plumes.

CESARO J. D., MAGRIN G., NINOT O., 2010 – *Petit atlas de l’élevage au Sénégal. Commerce et territoires*. Montpellier/Paris, Cirad/Prodig [ATP Icare].

Cetmo, 2010 – *Le secteur logistique sur la rive sud de la Méditerranée occidentale. Étude monographique : Mauritanie*. Barcelone, Centre d'étude des transports pour la Méditerranée occidentale.

CHALAS Y., DUBOIS-TAINE H., 1997 – *La ville émergente*. La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.

CHALÉARD J.-L., 1998 – « Croissance urbaine et production vivrière ». *Afrique contemporaine*, 185, p. 3-18.

CHALÉARD J.-L. (dir.), 2014 – *Métropoles aux Suds. Le défi des périphéries ?* Paris, Karthala.

CHALÉARD J.-L., CHANSON-JABEUR Ch., BÉRANGER Ch. (éd.), 2006 – *Le chemin de fer en Afrique*. Paris, Karthala/Prodig/Sedet.

CHAMOISEAU P., 1992 – *Texaco*. Paris, Gallimard.

CHARLERY DE LA MASSELIÈRE B., THIBAUD B., DUVAT V., 2013 – *Dynamiques rurales dans les pays du Sud. L'enjeu territorial*. Toulouse, Presses universitaires du Mirail.

CHARLTON C., VOWLES T., 2008 – « Inter-urban and Regional Transport », in R. Knowles, J. Shaw, I. Docherty (ed.), *Transport Geographies. Mobilities, Flows and Spaces*. Oxford, Blackwell Publishing, p. 120-136.

CHAULEUR J.-P., 1979 – *L'Afrique industrielle*. Paris, Maisonneuve et Larose.

CHÉNEAU-LOQUAY A., 1998 – *Comment développer les usages des nouvelles technologies de l'information et de la communication pour les besoins de l'échange*. Talence, UMR Regards [Rapport de mission au Sénégal].

CHÉNEAU-LOQUAY A., 2001 – « Les territoires de la téléphonie mobile en Afrique ». *Netcom*, 15 (1-2), p. 121-132.

CHÉNEAU-LOQUAY A., LOMBARD J., NINOT O., 2000 – « Réseaux de communications et territoires transfrontaliers en Afrique : les limites d'une intégration par le bas ». *Cahiers de l'Association Tiers monde*, 15, p. 35-46.

CHOPLIN A., 2009 – *Nouakchott. Au carrefour de la Mauritanie et du monde*. Paris, Karthala.

CHOPLIN A., LOMBARD J., 2009 – « La Mauritanie offshore. Extraversion économique, État et sphères dirigeantes ». *Politique africaine*, 114, p. 85-102.

CHOPLIN A., LOMBARD J., 2010 – « "Suivre la route". Mobilités et échanges entre Mali, Mauritanie et Sénégal ». *Echogéo*, 14 [<http://echogeo.revues.org/12127>].

CISSOKHO S., 2010 – *La réforme d'un secteur informel. Les transports à Dakar*. Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, UFR de Science Politique [Mémoire de Master II].

CISSOKHO S., 2012 – « Réformer en situation de "décharge" : les transports publics à Dakar durant les mandats d'Abdoulaye Wade ». *Politique africaine*, 126, p. 163-184.

COLLETIS-WAHL K., MEUNIER C., 2000 – « Économie des transports : la question du lien infrastructure-développement appliquée aux PED ? ». *Mondes en développement*, 28, p. 109-117.

CONFIANT R., 1996 – *La vierge du grand retour*. Paris, Grasset.

COOPER F., 2004 – « Grandeur, décadence... et nouvelle grandeur des études coloniales depuis le début des années cinquante ». *Politix*, 17 (66), p. 17-48.

COOPER F., 2008 – *L'Afrique depuis 1940*. Paris, Payot.

COPANS J., 2000 – « Mourides des champs, mourides des villes, mourides du téléphone portable et de l'Internet ». *Afrique contemporaine*, 194, p. 24-33.

COPANS J., 2007 – « Espaces mourides (municipal, régional, national et/ou mondial) et les territoires étatiques africains et occidentaux ou comment l'appartenance confrérique interpelle l'instance nationale », in IPDSR, *Stratégies de population et stratégies de développement : convergences et divergences ?* Dakar [Actes du 1^{er} symposium international, 24-26 juillet 2006].

CORALLI M., 2001 – *Espace public et urbanité. Le cas de Koungheul au Sénégal*. Paris, L'Harmattan.

COULIBALY A. L., 2009 – *Contes et mécomptes de l'Anoci*. Dakar, Éditions Sentinelles.

COUTY Ph., 1996 – « Développement autonome et compensation », in Ph. Couty, *Les apparences intelligibles. Une expérience africaine*. Paris, Éditions Arguments, p. 183-194.

CRUISE O'BRIEN D., 2002 – « Les négociations du contrat social sénégalais », in D. Cruise O'Brien, M. C. Diop, M. Diouf, *La construction de l'État au Sénégal*. Paris, Karthala, p. 83-93.

CUSSET J.-M., 1995 – *Les transports urbains non motorisés en Afrique subsaharienne. Le cas du Burkina Faso*. Lyon/Paris, LET/Inrets.

DAFFÉ G., 2002 – « La difficile réinsertion du Sénégal dans le commerce mondial », in M. C. Diop (éd.), *La société sénégalaise entre le local et le global*. Paris, Karthala, p. 67-81.

DAFFÉ G., 2013 – « Le pouvoir de l'argent et l'argent du pouvoir : la gestion de l'économie sénégalaise 2000-2010 », in M. C. Diop (éd.), *Sénégal (2000-2012). Les institutions et politiques publiques à l'épreuve d'une gouvernance libérale*. Dakar/Paris, Cres/Karthala, p. 85-114.

DAFFÉ G., DANSOKHO M., 2002 – « Les nouvelles technologies de l'information et de la communication : défis et opportunités pour l'économie sénégalaise », in M. C. Diop (éd.), *Le Sénégal à l'heure de l'information*. Paris, Karthala, p. 45-96.

DAHOU K., 2003 – « Structure du commerce extérieur et intégration régionale », in J. Damon, J. O. Igué (dir.), *L'Afrique de l'Ouest dans la compétition mondiale. Quels atouts possibles ?* Paris, Karthala/CSAO, p. 325-343.

DARDEL E., 1990 – *L'homme et la terre*. Paris, Éditions du CTHS.

DAVID O., 1999 – *Les réseaux marchands africains face à l'approvisionnement d'Abidjan*. Université Paris X, UFR de géographie [Thèse de doctorat].

DE LAME D. (coord.), 2007 – « Politiques du corps ». *Politique africaine*, 107, octobre.

DE MIRAS C., LE TELLIER, 2005 – *Gouvernance urbaine et accès à l'eau potable*. Paris, L'Harmattan.

DE TAPIA S., 2005 – *Migrations et diasporas turques. Circulations migratoires et continuité territoriale (1957-2004)*. Istanbul/Paris, Ifeaa/Maison-neuve et Larose.

DEBOUVRY P., 1998 – *Décider pour aménager*. Dakar, Enda.

DEBRIE J., DE GUIO S., 2004 – « Interfaces portuaires et compositions spatiales : instabilités africaines ». *Autrepart*, 32, p. 21-36.

DEBRIE J., STECK B., 2001 – « L'enclavement, réévaluation théorique et application à l'Afrique de l'Ouest ». *L'Espace géographique*, 1, p. 26-36.

DESHAIES L., 2006 – « La dialectique du mouvement et des lieux : combiner échelles et récits ». *Cahiers de géographie du Québec*, 50 (141), p. 313-317.

DESSERTINE A., 1959 – *Un port secondaire de la côte occidentale d'Afrique : Kaolack*. Kaolack, Chambre de commerce.

DI MÉO G., 1999 – « Géographies tranquilles du quotidien. Une analyse de la contribution des sciences sociales et de la géographie à l'étude des pratiques spatiales ». *Cahiers de géographie du Québec*, 43 (118), p. 75-93.

DIA H., 2009 – *Espaces domestiques, espaces villageois, espaces urbains multi-situés : cinquante ans de migrations à partir de la moyenne vallée du*

fleuve Sénégal (1960-2010). Paris, Université Paris Descartes. Thèse de doctorat en sociologie.

DIAGNE A., DAFFÉ G. (éd.), 2002 – *Le Sénégal en quête d'une croissance durable*. Paris, Karthala.

DIAKHO A., 2007 – *Retour au Sénégal et stratégies entrepreneuriales de migrants dans le secteur des transports, des télécommunications et du multimédia*. Université de Paris VIII, UFR Territoires, Environnements, Sociétés [Thèse de doctorat en anthropologie].

DIALLO M., 2004 – *Le Sénégal, un lion économique ?* Paris/Dakar, Karthala/Crepos.

DIAZ OLVERA L., 2002 – *Mobilités quotidiennes et pauvreté. Méthodologie et résultats (EMTSU Dakar)*. Lyon, association ARTUR [Rapport pour le Cetud].

DIAZ-OLVERA L., LE NIR M., PLAT D., RAUX Ch., 1996 – « Échanges sans frontières, échanges sans limites ? ». *Revue d'économie régionale et urbaine*, 3, p. 511-530.

DIAZ-OLVERA L., PLAT D., POCHET P., SAHABANA M., 2010 – « Entre contraintes et innovations : évolutions de la mobilité quotidienne dans les villes d'Afrique subsaharienne ». *Espace populations sociétés*, 2-3, p. 337-348.

DIOP A., 2012 – « Dakar », in S. Bekker, G. Therborn (éd.), *Capital cities in Africa*. Dakar, Codesria, p. 32-44.

DIOP H., THIAM I., 1990 – « Quelques aspects des migrations de pêcheurs du secteur artisanal maritime en Mauritanie ». *Bulletin scientifique du CNROP*, XX, p. 63-72.

DIOP M. C., 1992 – « La crise de l'agriculture africaine ». *Sociétés espaces temps*, I, 1.

DIOP M. C., 2008 – « Du "socialisme africain" à la "lutte contre la pauvreté". La fin des ambitions de développement », in G. Daffé, A. Diagne (dir.), *Le Sénégal face aux défis de la pauvreté*. Dakar/Paris, CRES/Karthala/Crepos, p. 322-373.

DIOP M. C., DIOUF MAM., 1990 – *Le Sénégal sous Abdou Diouf*. Paris, Karthala.

DIOP M. C., DIOUF MAM., DIAW A., 2000 – « Le baobab a été déraciné. L'alternance au Sénégal ». *Politique africaine*, 78, p. 157-179.

DIOUF I., 2002 – « C comme Car rapide ou les tentatives d'intégration du transport artisanal », in X. Godard (dir.), *Les transports et la ville au sud du Sahara*. Paris, Karthala/Inrets, p. 43-56.

DIOUF Makh., 1994 – *Sénégal. Les ethnies et la nation*. Paris, L'Harmattan.

DIOUF Mam., 2002 – « Culture politique et administrative et réformes économiques », in D. Cruise O'Brien, M. C. Diop, M. Diouf, *La construction de l'État au Sénégal*. Paris, Karthala, p. 49-61.

DIOUF Mam., FREDERICKS R., 2013 – *Les arts de la citoyenneté au Sénégal. Espaces contestés et civilités urbaines*. Paris, Karthala.

DOLLFUS O., 1995 – « Géopolitique du système monde », in A. Bailly, R. Ferras, D. Pumain (éd.), *Encyclopédie de géographie*. Paris, Economica, p. 667-693.

DOZON J.-P., 2008 – *L'Afrique à Dieu et à Diable. États, ethnies et religions*. Paris, Ellipses.

DUBRESSION, A., MARCHAL J.-Y., RAISON J.-P., 1994 – *Les Afriques au sud du Sahara*. Paris/Montpellier, Belin/Reclus [Géographie universelle, tome 6].

DUBRESSION A., MOREAU S., RAISON J.-P., STECK J.-F., 2011 – *L'Afrique subsaharienne. Une géographie du changement*. Paris, Armand Colin [3^e édition].

DUBUS C., 2004 – *Émigration, mondialisation, importation. Étude des réseaux d'importateurs au Sénégal. L'exemple de l'importation de véhicules d'occasion*. Université Lyon II Louis Lumière, UFR de géographie [Mémoire de maîtrise].

DULAU C., CHÉNEAU-LOQUAY A., 2004 – « Des réseaux de communication mondialisés dans un espace enclavé : les grands commerçants de Kayes au Mali », in A. Chéneau-Loquay (dir.), *Mondialisation et technologies de la communication en Afrique*. Paris/Bordeaux, Karthala/MSHA, p. 237-254.

DURAND F., DIOUF M. B., 1980 – *Quels transports urbains dans le tiers monde ? « Cars rapides » à Dakar*. Dakar, Enda [Coll. Études et Recherches].

DURAND M.-F., LÉVY J., RETAILLÉ D., 1992 – *Le monde : espaces et systèmes*. Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques/Daloz.

DUREAU F., DUPONT V., LELIÈVRE E., LÉVY J.-P., LULLE T. (coord.), 2000 – *Métropoles en mouvement. Une comparaison internationale*. Paris, Anthropos-IRD.

DUREAU F., HILY M.-A. (coll.), 2009 – *Les mondes de la mobilité*. Presses universitaires de Rennes.

DURUFLÉ G., 1988 – *L'ajustement structurel en Afrique. Sénégal, Côte d'Ivoire, Madagascar*. Paris, Karthala.

- DURUFLÉ G., 1994 – *Le Sénégal peut-il sortir de la crise ?* Paris, Karthala.
- Enda, 2003 – *La Sénégambie méridionale : dynamiques d'un espace d'intégration partagé entre États*. Dakar.
- Enda, 2004 – *Le Réseau d'acteurs du transport*. Dakar [Rapport d'activités semestre 2/an 1].
- Enda Diapol, 2007 – *Les dynamiques transfrontalières en Afrique de l'Ouest*. Ottawa/Dakar/ Paris, CRDI/Enda Diapol/Karthala.
- ESCALLIER R., 2002 – « Métropoles et globalisation dans le monde arabe et méditerranéen : état, enjeux et perspectives ». *Cahiers de la Méditerranée*, 64 [<http://cdlm.revues.org/index68.html>].
- FALL A. S., NDOYE T., 2008 – « La demande de soins et l'accès aux services de santé dans les régions centrales du Sénégal », in G. Daffé, A. Diagne (dir.), *Le Sénégal face aux défis de la pauvreté*. Dakar/Paris, Cres/Karthala/ Crepos, p. 109-127.
- FALL A. S., 2008 – *Bricoler pour survivre. Perceptions de la pauvreté dans l'agglomération urbaine de Dakar*. Paris, Karthala.
- FANCHETTE S., 2011 – *Au pays des Peuls de Haute-Casamance. L'intégration territoriale en question*. Paris, Karthala.
- FARET L., 2004 – « Pratiques de mobilité, transport et acteurs transnationaux dans le champ migratoire Mexique États-Unis ». *Autrepart*, 32, p. 115-134.
- FASSIN E., 1986 – « Promenade sociologique à Abidjan : à propos du livre d'Abdou Touré ». *Politique africaine*, n°24, décembre, pp. 133-143.
- FERGUSON J., 2006 – *Global Shadows. Africa in the Neoliberal World Order*. Durham, Duke University Press.
- FIORI S., 2009 – « Les mutations liées à la route. Diéma (Mali) ». École nationale supérieure d'architecture de Montpellier [Compte-rendu d'atelier].
- FIORI S. 2010 – « Public life on a Sahel crossroad », in International Conference, *Public Life in the In-Between City*, Haifa (Israel), 6-10 June. Faculty of Architecture and Town Planning.
- FOUQUET, J., 1958 – *La traite des arachides dans le pays de Kaolack et ses conséquences économiques, sociales et juridiques*. Saint-Louis du Sénégal, Ifan [Coll. Études sénégalaises n°8].
- FOURCHARD L. (éd.), 2007 – *Gouverner les villes d'Afrique subsaharienne*. Paris, Karthala,

FRAUD B., 1999 – *Transports et logistique. Situation et perspectives des infrastructures sénégalaises dans la compétitivité sous-régionale et internationale*. Dakar, Conseil économique et social.

FRESIA M., 2004 – « “Frauder” lorsqu’on est réfugié ». *Politique africaine*, 93, p. 42-62.

FRESIA M., 2009 – *Les Mauritaniens réfugiés au Sénégal. Une anthropologie critique de l’asile et de l’aide humanitaire*. Paris, L’Harmattan.

FROMAGEOT A., 2005 – « Dépasser l’enclavement : le maraîchage des savanes et l’approvisionnement d’Abidjan ». *Espace populations sociétés*, 1, p. 83-98.

GAKENHEIMER R., 1997 – « Rapid motorization in the developing world: correlates and consequence », in *Géographies de l’automobile et aménagement des territoires*. Arcueil/Nanterre, Inrets/Université Paris X, p. 149-156.

GALLAIS J., 1984 – *Hommes du Sahel*. Paris, Flammarion.

GARY-TOUNKARA D., 2004 – « Circulation migratoire et abolition des frontières. Quand le Mali (ex-Soudan) regarde vers la mer, les migrants conquièrent l’outre-mer (1933-1974) », in E. Guerassimoff (dir.), *Migrations internationales, mobilités et développement*. Paris, L’Harmattan, p. 67-97.

GARY-TOUNKARA D., 2009 – « La dispersion des Soudanais/Maliens à la fin de l’ère coloniale ». *Hommes et migrations*, 1279, p. 12-23.

GASCHET F., LACOUR C., 2002 – « Métropolisation, centre et centralité ». *Revue d’économie régionale et urbaine*, 1, p. 49-72.

GASTELLU J.-M., MARCHAL J.-Y. (éd.), 1997 – *La ruralité dans les pays du Sud à la fin du xx^e siècle*. Paris, éditions de l’Orstom, coll. Colloques et séminaires.

GAZAL G., 1993 – *Le wharf de Niamnioroh*. Paris, La Pensée universelle.

GELLAR Sh., 2002 – « Pluralisme ou jacobinisme : quelle démocratie au Sénégal », in M. C. Diop (éd.), *Le Sénégal contemporain*. Paris, Karthala, p. 507-528.

GERVAIS-LAMBONY Ph., 2004 – « Mondialisation, métropolisation et changement urbain en Afrique du Sud ». *Vingtième Siècle*, 81, p. 57-68.

GESCHIERE P., GUGLER J., 1998 – « The urban-rural connection: changing issues of belonging and identification ». *Africa*, 68, p. 309-319.

GEWALD J.-B., LUNING S., VAN WALRAVEN K., 2009 – *The Speed of Change: Motor Vehicles and People in Africa, 1890-2000*. Londres, Brill.

GHORRA-GOBIN C., 2004 – « Lieu du transport et polycentrisme : une expérience américaine ». *Autrepart*, 32, p. 37-50.

GODARD X., 2001 – « Difficultés d'adaptation des approches du transport urbain pour les villes en développement. Analyse critique d'études des bureaux internationaux à Dakar ». *Cahiers scientifiques du transport*, 39, p. 15-41.

GODARD X., 2002 – « Les transports de Dakar : vers une intégration lente », in M. C. Diop (dir.), *La société sénégalaise entre le local et le global*. Paris, Karthala, p. 657-685.

GODARD X., TEURNIER P., 1992 – *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement structurel*. Paris, Karthala.

GODARD X., TEURNIER P., 1994 – « Cars rapides à Dakar ». *Histoires de développement*, 25, mars, p. 35-39.

GRANDIN J., 2009 – *L'axe Dakar/Mbour. Étude d'un espace en devenir au Sénégal*. Université de Paris I, UFR de géographie [Mémoire de master I].

GRASLAND C., 1997 – « À la recherche d'un cadre théorique et méthodologique pour l'étude des maillages territoriaux ». Communication aux *Entretiens Jacques Cartier*, 8-10 décembre.

GRAY D., FARRINGTON J., KAGERMEIER A., 2008 – « Geographies of Rural Transport », in R. Knowles, J. Shaw, I. Docherty (ed.), *Transport Geographies*. Oxford, Blackwell Publishing, p. 102-119.

GRÉGOIRE E., 1994 – « Démocratie, État et milieux d'affaires au Niger ». *Politique africaine*, 56, p. 94-107.

GRÉGOIRE E., 2003 – « Réseaux et espaces économiques trans-étatiques », in J. Damon, J. O. Igué (dir.), *L'Afrique de l'Ouest dans la compétition mondiale. Quels atouts possibles ?* Paris, Karthala/CSAO, p. 345-366.

GREIG I., 2009 – « Le Sénégal Oriental à l'aube du développement minier. Les collectivités locales des jeux du pouvoir aux enjeux du territoire ». *EchoGéo*, 8, mars-mai [<http://echogeo.revues.org/10918>].

GUEYE Ch., 2002a – « Enjeux et rôle des NTIC dans les mutations urbaines : le cas de Touba », in M. C. Diop (dir.), *Le Sénégal à l'heure de l'information*. Paris/Genève, Karthala/Unrisd, p. 169-222.

GUEYE Ch., 2002b – *Touba. La capitale des Mourides*. Dakar/Paris, Enda/Karthala/IRD.

GUEYE Ch., 2003 – « Café et pain Touba : entrepreneuriat individuel, action collective et croyances dans l'économie réelle de Touba », in G. Kobou (éd.), *Les économies réelles en Afrique*. Dakar, Codesria, p. 281-292.

GUEYE Ch., 2007 – « Entre frontières économiques et frontières religieuses : le café Touba recompose le territoire mouride », in J.-L. Piermay, Ch. Sarr (dir.), *La ville sénégalaise. Une invention aux frontières du monde*. Paris, Karthala, p. 137-151.

GUEYE M., 2004 – « Dynamique des réseaux et des systèmes de communication des migrants commerçants sénégalais », in A. Chéneau-Loquay (dir.), *Mondialisation et technologies de la communication en Afrique*. Paris/Bordeaux, Karthala/MSHA, p. 255-274.

GUIBBERT J.-J., 2005 – « Une autre gouvernance existe-t-elle ? Éclairages sénégalais », in J.-J. Guibbert, J.-L. Coll (coord.), *L'aménagement au défi de la décentralisation en Afrique de l'Ouest*. Toulouse, Presses universitaires du Mirail, p. 227-241.

GUIGOU B., LERICOLLAIS A., 1992 – « Crise de l'agriculture et marginalisation économique des femmes sereer siin (Sénégal) ». *Sociétés espaces temps*, I (1), p. 45-64.

GUILLAUME J. (éd.), 2008 – *Les transports maritimes dans la mondialisation*. Paris, L'Harmattan.

GUISSÉ B., 2011 – *Problématique du financement et de la gestion des infrastructures et services de transport dans l'espace Cedeao*. Dakar, ministère des Transports terrestres, des Transports ferroviaires et de l'Aménagement du Territoire [Communication à la Fidak].

HAHN H. P., KLUTE G. (éd.), 2007 – *Cultures of Migration. African Perspectives*. Münster, Lit Verlag.

HALL P., HESSE M., RODRIGUE J.-P., 2006 – « Reexploring the interface between economic and transport geography ». *Environment and Planning A*, 38, p. 1401-1408.

HAMELIN P., 1985 – *Situations et conditions de travail des conducteurs de poids lourds transportant des marchandises, origines sociales et carrières professionnelles, éléments du genre de vie*. Arcueil, Onser.

HAMPATÉ BA A., 1999 – *L'étrange destin de Wangrin*. Paris, 10/18 [Réédition].

HANFF N., 2007 – *La région de Kayes au Mali : entre enclavement et ouverture*. Université de Lille I, UFR de Géographie [Mémoire de Master I].

HARTMANN O., 2010 – « Comment les pays enclavés s'articulent-ils à la mondialisation ? ». *Afrique contemporaine*, 234 (2), p. 41-58.

HARVEY D., 1989 – *The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Londres, Basil Blackwell.

HAZEMANN Y., 1992 – « Routes et routiers du Sénégal au xx^e siècle : les sources de l'histoire des transports », in H. d'Almeida-Topor, Ch. Chanson-Jabeur et M. Lakroum (éd.), *Les transports en Afrique, XIX-XX^e siècles*. Paris, L'Harmattan, p. 210-221.

HIBOU B., 1999 – « La décharge, nouvel interventionnisme ». *Politique africaine*, 73, mars, p. 6-13.

HUGON Ph., 2002 – « Le Nepad : nouvelle chance pour l'Afrique ? ». *Afrique contemporaine*, 204, p. 42-51.

IGUÉ J., 1995 – *Le territoire et l'État en Afrique*, Paris, Karthala.

IGUÉ J., SOULÉ B. G., 1992 – *L'État entrepôt au Bénin. Commerce informel ou solution à la crise*. Paris, Karthala.

IMROP, MPEN, A3PAM, 2002 – *Séminaire national sur l'aménagement des pêches en Mauritanie. Bilans et perspectives*. Nouadhibou, Imrop [Rapport final].

ISEMAR, 2008 – *Enjeux et position concurrentielle de la conteneurisation ouest-africaine*. Note de synthèse n° 104 [www.isemar.asso.fr/fr/pdf/note-de-synthese-isemar-104.pdf].

ISEMAR, SEFACIL, 2012 – *Une décennie de conteneurisation en Afrique subsaharienne*. Note de synthèse n° 141 [www.isemar.asso.fr/fr/pdf/note-de-synthese-isemar-141.pdf].

JACOBS, 2007 – *Étude relative à la faisabilité et à la mise en œuvre des mesures d'accompagnement de la réforme du sous-secteur des transports terrestres*. Nouakchott, Ministère de l'Équipement et des Transports.

JAGLIN S., STECK B., 2007 – « Réseaux et frontières géopolitiques ». *Flux*, 70, p. 4-7.

JOSEPH I. (dir.), 1999 – *Ville en gares*. La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.

KAMANDA C. B. (dir.), 1999 – « Itinéraires de "déflatés" au Cameroun ». *Bulletin de L'Apad*, 18.

KAMARA B., 1997 – *Les taxis de banlieue, une composante du transport intermodal à Dakar : exemple de Guédiawaye (Sénégal)*. Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Département de Géographie [Mémoire de maîtrise].

KANE A. F., 2010 – *Les frontières et leurs conséquences en Afrique de l'Ouest de la Mauritanie à la Guinée Conakry : l'espace mauritano-guinéen*. Université Cheikh Anta Diop de Dakar, thèse de doctorat d'État.

KAYSER B., TRICART J., 1957 – « Rail et route au Sénégal ». *Annales de géographie*, 356, p. 328-350.

KEITA-NDIAYE R., 1971 – *Kayes et sa région. Étude de géographie urbaine au Mali*. Strasbourg, Université Louis Pasteur [Thèse de géographie].

KUMAR A., DIOU C., 2010 – *Renouvellement du parc d'autobus à Dakar*. Washington, Banque mondiale [Document d'analyse SSATP n°11, série Transport urbain].

LAKE L.-A., TOURÉ S. N., 1985 – *L'expansion du bassin arachidier, Sénégal 1954-1979 : approche cartographique et interprétation dynamique*. Paris, Insee [Note Amira n° 48].

LAM A. M., 1990 – *La fièvre de la terre*. Paris, L'Harmattan.

LANCRY C., 2004 – « Systèmes et réseaux de communication dans une région de passage : Sikasso au Mali », in A. Chéneau-Loquay (dir.), *Mondialisation et technologies de la communication en Afrique*. Paris/Bordeaux, Karthala/MSHA, p. 123-144.

LATERRASSE J., SAVY M., 1991 – « Réseaux logistiques et réseaux d'information associés : Organisations et territoires », in F. Rowe, P. Veltz (dir.), *Entreprises et territoires en réseaux*. Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées.

LAVIGNE DELVILLE P., LOMBARD J., GONIN P., 1994 – « Des migrants et des terroirs. Comparaisons des situations dans la vallée du fleuve Sénégal et au pays Serer ». *Hommes et terres du Nord*, 4, p. 151-165.

LE BERRE M., 1992 – « Territoires », in A. Bailly, R. Ferras, D. Pumain (éd.), *Encyclopédie de géographie*. Paris, Economica, p. 601-622.

LEFÈBVRE G., 2003 – « La ville africaine et ses immigrants : les Guinéens au Sénégal et à Dakar », in M. Lesourd (éd.) *L'Afrique. Vulnérabilité et défis*. Nantes, Éditions du Temps, p. 161-197.

LEGROS O., 2002 – « Aide internationale et pouvoir local en milieu urbain. L'exemple de Yeumbeul dans la banlieue de Dakar (Sénégal) ». *Annales de géographie*, 626 (4), p. 339-358.

LEIMDORFER M., MARIE A., 1997 – *L'Afrique des individus. Itinéraires citadins dans l'Afrique contemporaine (Abidjan, Bamako, Dakar, Niamey)*. Paris, Karthala.

LEROY S., 2000 – « Sémantiques de la métropolisation ». *L'Espace géographique*, 1, p. 78-86.

LESOURD M., 2003 – « Nouvelles technologies, nouvelles inégalités ? Les NTIC et les fractures socio-spatiales. Exemples au Sénégal et aux îles du Cap-Vert », in M. Lesourd (éd.) *L'Afrique. Vulnérabilité et défis*. Nantes, Éditions du Temps, p. 421-447.

LESOURD M., NINOT O., 2006 – « Un divorce au Sénégal : le chemin de fer Dakar Niger et la route nationale », in J.-L. Chaléard, Ch. Chanson-Jabeur (éd.), Ch. Béranger, *Le chemin de fer en Afrique*. Paris, Karthala/Prodig/Sedet, p. 105-125.

LÉVY J., 1994 – *L'espace légitime. Sur la dimension spatiale de la fonction politique*. Paris, Presses de la FNSP.

LÉVY J., 2003a – « Territoire », in J. Lévy, M. Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris, Belin, p. 907-910.

LÉVY J., 2003b – « Rhizome », in J. Lévy, M. Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris, Belin, p. 804.

LO M., 1999 – « Le PAST du Sénégal : évaluation sommaire et leçons », in Actes de Sitrass V, *Les projets sectoriels des transports en Afrique Subsaharienne : bilan et réflexions*. Lyon/Arcueil, LET/Inrets, p. 123-130.

LOMBARD J., 1990 – Échanges régionaux et pratiques de production consommation des paysans du Sénégal. Les cas du Sine-Saloum et des Terres neuves. Montpellier/Cotonou/Paris, Inra/UNB/Iram.

LOMBARD J., 1993 – « Acteurs et enjeux dans le bassin arachidier sénégalais », in Ch. Blanc-Pamard (éd.), *Politiques agricoles et initiatives locales : adversaires ou partenaires*. Paris, Orstom, p. 133-160.

LOMBARD J., 2003a – *Recueil, présentation et commentaire des textes législatifs et réglementaires sur les transports terrestres au Sénégal*. Dakar, IRD.

LOMBARD J., 2003b – « Transports et circulations dans l'espace ouest-africain. Échanges, acteurs et lieux », in M. Lesourd (éd.), *L'Afrique. Vulnérabilités et défis*. Nantes, Éditions du Temps, p. 241-265.

LOMBARD J., 2003c – « Des dérives du système des transports sénégalais à la catastrophe du Joola ». *Afrique contemporaine*, 207, p. 165-184.

LOMBARD J., 2008 – « Où sont les gares ? Professionnels contre usagers dans l'espace politique du transport à Dakar », in S. Bredeloup, B. Bertonecello, J. Lombard (éd.), *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ?* Paris, L'Harmattan, p. 255-279.

LOMBARD J., 2009 – « Du taxi au migrant ou l'inverse ! Influences réciproques du transport et de la migration internationale en Afrique de l'Ouest ». *Cahiers de géographie du Québec*, 53 (149), p. 241-260.

LOMBARD J., BRUEZ F., DIAKHO A., 2006 – « Les transports sénégalais à l'aune du système-monde », in Lombard J., Mesclier É., Velut S. (éd.), *La mondialisation côté Sud. Acteurs et territoires*. Paris, IRD-ENS, p. 183-202.

LOMBARD J., MAUNY P., 1997 – « Flux de marchandises et flux d'informations : espace(s) de production des transports routiers de marchandises ». *Netcom*, 11 (2), p. 369-401.

LOMBARD J., MESCLIER E., VELUT S., 2006 – « La mondialisation : objet géographique », in J. Lombard, E. Mesclier, S. Velut (éd.), *La mondialisation côté Sud. Acteurs et territoires*. Paris, IRD-ENS, p. 13-42.

LOMBARD J., NDIONE S. P., 2002 – *Enquête auprès des transporteurs routiers de marchandises du Sénégal*. Dakar, Direction de la planification et de la statistique.

LOMBARD J., NINOT O., 2002 – « Impasses et défis dans le transport routier », in M. C. Diop (dir.), *La société sénégalaise entre le local et le global*. Paris, Karthala, p. 109-162.

LOMBARD J., NINOT O., 2010 – « Connecter et intégrer : Les territoires et les mutations des transports en Afrique ». *Bulletin de l'association des géographes français*, 1, p. 69-86.

LOMBARD J., NINOT O., STECK B. 2014 – « Corridors de transport en Afrique et intégration territoriale en questions », in A. Gana, Y. Richard, *Les intégrations régionales dans le monde. Processus de construction régionale et articulation global-local*, Paris/Tunis, Karthala/IRMC, p. 245-264.

LOMBARD J., SAKHO P., BRUEZ F., BAILLON F., 2004 – « Les rues de Dakar : espaces de négociation dans le transport urbain ». *Autrepart*, 32, p. 115-134.

LOMBARD J., STECK B. (éd.), 2004 – « Quand le transport est d'abord un lieu ». *Autrepart*, 32, p. 3-19.

LOMBARD J., STECK B., CISSOKHO S., 2013 – « Les transports sénégalais. Ancrages internationaux et dérives locales », in M. C. Diop (éd.), *Sénégal (2000-2012). Les institutions et politiques publiques à l'épreuve d'une gouvernance libérale*. Dakar/Paris, Cres/Karthala, p. 642-671.

LOMBARD J., ZOUHOULA BI M.-R., 2008a – « Des instances de régulation pour quoi faire ? Avenir délicat dans le transport urbain (Abidjan, Dakar) », in S. Bredeloup, B. Bertonecello, J. Lombard (éd.), *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ?* Paris, L'Harmattan, p. 195-216.

LOMBARD J., ZOUHOULA BI M.-R., 2008b – « Minibus et taxis à Abidjan et Dakar : 50 ans de lutte pour la reconnaissance du secteur privé », in S. Bredeloup, B. Bertonecello, J. Lombard (éd.), *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ?* Paris, L'Harmattan, p. 43-62.

LUSSAULT M., 2003 – « Individu », in J. Lévy, M. Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris, Belin, p. 494-498.

LY A., 1993 – *La Compagnie du Sénégal*. Dakar/Paris, Ifan/Karthala.

LY M., 2007 – *Les enjeux du transport rural dans le développement de la région de Fatikh*. Université Cheikh Anta Diop, Faculté des Lettres et Sciences humaines, Département de géographie [Thèse de troisième cycle].

MABIN A., 2006 – « La suburbanisation en Afrique du Sud : entre héritage et innovation », in J. Lombard, E. Mesclier, S. Velut (éd.), *La mondialisation côté Sud. Acteurs et territoires*. Paris, IRD/ENS, p. 273-285.

MAC-KINNON D., PIRIE G., GATHER M., 2008 – « Transport and Economic Development », in R. Knowles, J. Shaw, I. Docherty (éd.), *Transport Geographies*. Oxford, Blackwell Publishing, p. 10-28.

MALABARD J., 1953 – « Dakar ». *Géographia*, 20, mai, p. 18-22.

MANCHUELLE F., 2004 – *Les diasporas des travailleurs soninké (1848-1960). Migrants volontaires*. Paris, Karthala.

MARCUS G., 1995 – « Ethnography In/Of the World System: the Emergence of Multi-Sited Ethnography ». *Annual Review of Anthropology*, 24, p. 95-117.

MARFAING L., 1999 – « Le retour des migrants : mythes et réalités. Le cas des Sénégalais d'Allemagne ». Communication au colloque du Sedet, *Être étranger et migrant en Afrique au xx^e siècle*. Paris, 9-11 décembre, 7 p.

MARFAING L., 2005 – « Du savoir-faire sénégalais en matière de pêche sur les côtes mauritaniennes : une approche historique ». *Stichproben. Wiener Zeitschrift für kritische Afrikastudien*, 8, p. 69-98.

MARFAING L., SOW M., 1999 – *Les opérateurs économiques au Sénégal*. Paris, Karthala.

MAROTEL G., 2000 – *Territoires productifs et entrepreneurs de transport routier de marchandises. Émergence et évolution de l'offre de transport en France et en Italie*. Puteaux/Arcueil, ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement/Inrets [Rapport pour la Drast].

MARUT J.-C., 2002 – « Le problème casamançais est-il soluble dans l'État nation ? », in M. C. Diop (dir.), *Le Sénégal contemporain*. Paris, Karthala, p. 426-458.

MBEMBE A., 2002 – *De la post-colonie*. Paris, Karthala.

MBODJI M., 2002 – « Le Sénégal entre ruptures et mutations. Citoyennetés en construction », in M. C. Diop (éd.), *Le Sénégal contemporain*. Paris, Karthala, p. 575-600.

MEAGHER K., 2003 – « A Back Door to Globalisation? Structural Adjustment, Globalisation and Transborder Trade in West Africa ». *Review of African Political Economy*, 30 (95), p. 57-75.

MENERAULT P., BAPTISTE H., KERTUDO C., OLLIVRO J., SOULAS C., STRANSKY V., 2006 – *Les pôles d'échanges en France. État des connaissances, enjeux et outils d'analyse*. Lyon, Certu.

MÉRENNE E., 2003 – *Géographie des transports*. Presses universitaires de Rennes.

MEZGER C., FLAHAUX M.-L., 2013 – « Dakar, après le retour... Le devenir professionnel des migrants », in Beauchemin C., Kabbanji L., Sakho P., Schoumaker B., *Migrations africaines : le codéveloppement en questions*, Paris, Armand Colin, p. 281-326.

MILLEVILLE P., 2007 – *Une agronomie à l'œuvre. Pratiques paysannes dans les campagnes du Sud*. Paris/Versailles, Éditions Arguments/Quae.

Ministère du Développement rural, 1984 – *Nouvelle politique agricole*. Dakar.

Ministère de l'Économie, des Finances et du Plan, 1999 – *Situation économique et sociale du Sénégal*. Édition 1998. Dakar, Direction de la Prévision et de la Statistique.

Ministère de l'Économie et des Finances, 2004 – *Situation économique et sociale du Sénégal*. Édition 2004. Dakar, Direction de la Prévision et de la statistique.

Ministère de l'Économie et des Finances, 2007 – *Situation économique et sociale du Sénégal*. Édition 2005. Dakar, Direction de la Prévision et de la statistique.

Ministère de l'Économie et des Finances, 2007 – *Situation économique et sociale de la région de Fatick*. Édition 2006. Dakar, ANSD-Service régional de Fatick.

Ministère de l'Économie et des Finances, 2008 – *Situation économique et sociale du Sénégal*. Édition 2007. Dakar, ANSD.

Ministère de l'Économie et des Finances, 2009 – *Situation économique et sociale du Sénégal*. Édition 2008. Dakar, ANSD.

Ministère de l'Économie et des Finances, 2009 – *Situation économique et sociale de la région de Diourbel*. Édition 2009. Dakar, ANSD-Service régional de Diourbel.

Ministère de l'Économie et des Finances, 2010 – *Situation économique et sociale du Sénégal*. Édition 2009. Dakar, ANSD.

Ministère de l'Économie et des Finances, 2011 – *Note d'analyse du commerce extérieur*. Édition 2011. Dakar, ANSD.

Ministère de l'Économie et des Finances, 2013 – *Situation économique et sociale du Sénégal*. Édition 2011. Dakar, ANSD.

Ministère de l'Équipement, 1981 – *Plan national de transport. Rapport final*. Dakar, Direction générale des Travaux publics.

Ministère de l'Équipement et des Transports, 1994 – *Mémento des transports terrestres du Sénégal*. Dakar, Direction des Transports terrestres.

Ministère de l'Équipement et des Transports, 1998a – *Campagne nationale de comptage de trafic et d'enquêtes origine–destination*. Dakar, Direction des Travaux publics [G.I.C., 3 rapports].

Ministère de l'Équipement et des Transports, 1998b – *Mémento des transports terrestres du Sénégal*. Dakar, Direction des Transports terrestres.

Ministère de l'Équipement et des Transports, 2002 – *Mémento des transports terrestres du Sénégal*. Dakar, Direction des Transports terrestres.

Ministère des Infrastructures, de l'Équipement et des Transports terrestres, 2004 – *Mémento des transports terrestres du Sénégal*. Dakar, Direction des Transports terrestres.

Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres, des Télécommunications et des TIC, 2007 – *Mémento des transports terrestres du Sénégal*. Dakar, Direction des Transports terrestres.

Ministère des Infrastructures et des Transports, 2013 – *Campagne nationale de comptage routier et d'enquête Origine/Destination sur l'ensemble du réseau routier classé du Sénégal*. Dakar, Ageroute Sénégal [Rapport à mi-parcours].

Ministère des Travaux publics, de l'Urbanisme et des Transports, 1972 – *Communication en Conseil interministériel sur les transports routiers*. Dakar, Direction des Transports.

Ministère des Travaux publics, de l'Urbanisme et des Transports, 1974 – *Communication en Conseil interministériel sur la coordination des transports au Sénégal*. Dakar, Direction des Transports.

Mission économique de Dakar, 2004 – *Investissements directs étrangers et présence française au Sénégal*. Dakar, Ambassade de France [Fiche de synthèse].

MOLENAERS N., RENARD R., 2006 – « L'aide internationale et la quête évasive du développement socioéconomique au Sénégal ». *Cahier de l'Institut de politique et de gestion du développement*, 9, juin, 26 p. [Université d'Anvers].

N'GAÏDÉ A., 2002 – « Les marabouts face à la "modernité". Le dental de Madina Gounass à l'épreuve », in M. C. Diop (dir.), *Le Sénégal contemporain*. Paris, Karthala, p. 617-652.

NDAO A., 2014 – « Mobilité et mutations socioéconomiques dans le bassin arachidier sénégalais », Communication au colloque *Mobilités sans incertitude ? Incertitude des mobilités ?* CNFG, Le Havre, 10-12 septembre.

NDIAYE E.H.M., WADE C. S., PEDRAZZINI Y., CHENAL J., 2009 – « Accords et conflits d'intérêts dans la gestion de la gare routière Petersen de Dakar », in J. Chenal, Y. Pedrazzini, G. Cissé, V. Kaufmann, *Quelques rues d'Afrique. Observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott*. Lausanne, Éditions du Lausur, p. 81-91.

NDIAYE S., 2013 – « Configuration et tendances récentes de la politique publique de développement local (2000-2012) », in M. C. Diop (éd.), *Sénégal (2000-2012). Les institutions et politiques publiques à l'épreuve d'une gouvernance libérale*. Dakar/Paris, Cres/Karthala, p. 759-788.

NDIONE B., LOMBARD J., 2003 – *Diagnostic des projets de réinsertion économique des migrants de retour. Étude de cas au Mali (Bamako, Kayes)*. Dakar, OIM [Rapport pour la Coopération suisse].

NDJAMBOU L. E., 2004 – « Échanges maritimes et enclavement en Afrique. Le cas des ports d'Abidjan et de Cotonou ». *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 226-227, p. 233-258.

NDOYE O., 2013 – « Le Gouvernement à l'épreuve de la gestion du système de planification », in M. C. Diop (éd.), *Sénégal (2000-2012). Les institutions et politiques publiques à l'épreuve d'une gouvernance libérale*. Dakar/Paris, Cres/Karthala, p. 114-148.

NINOT O., 2003 – *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)*. Université de Rouen, UFR de géographie [Thèse de doctorat].

NINOT O., 2005 – « Pour une lecture critique des circulations entre villes et campagnes dans les pays du Sud : l'exemple du Sénégal », in S. Arlaud, Y. Jean, D. Royoux (coord.), *Rural-urbain, nouveaux liens, nouvelles frontières*. Presses universitaires de Rennes, p. 455-466.

NINOT O., LESOURD M., LOMBARD J., 2002 – « Nouveaux espaces, nouvelles centralités : échanges et réseaux en milieu rural sénégalais ». *Historiens et géographes*, 379, p. 235-246.

OFFNER J.-M., PUMAIN D., 1996 – *Réseaux et territoires. Significations croisées*. La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.

OULD CHEIKH A. W., 2004 – « Espace confrérique, espace étatique : le mouridisme, le confrérisme et la frontière mauritano-sénégalaise », in Z. Ould Ahmed Salem (éd.), *Les trajectoires d'un État frontière*. Dakar, Codesria, p. 113-140.

OULD DADDAH M., 2003 – *La Mauritanie contre vents et marées*. Paris, Karthala.

PECQUEUR B., 2005 – « Le développement territorial : une nouvelle approche des processus de développement pour les économies du Sud », in B. Antheaume, F. Giraut (éd.), *Le territoire est mort, vive les territoires !* Paris, IRD, p. 295-316.

PÉLISSIER P., 1966 – *Les paysans du Sénégal. Les civilisations agraires du Cayor à la Casamance*. Saint-Yrieix, Imprimerie Fabrègue.

PÉLISSIER P., 2000 – « Les interactions rurales-urbaines en Afrique de l'Ouest et Centrale », *Bulletin de l'APAD*, 19 [<http://apad.revues.org/422>].

PERALDI M., 2007 – « Aventuriers du nouveau capitalisme marchand. Essai d'anthropologie de l'éthique mercantile », in F. Adelhah, J.-F. Bayart (éd.) *Voyages du développement. Émigration, commerce, exil*. Paris, Karthala, p. 73-113.

PERROT S., MALAQUAIS D. (coord.), 2009 – « Afrique, la globalisation par les Suds ». *Politique africaine*, 113.

PIERMAY J.-L., 2005 – « Nouvelles frontières ? ». *Outre-Terre*, 11, p. 57-71.

PIERMAY J.-L., SARR Ch. (éd.), 2007 – *La ville sénégalaise. Une invention aux frontières du monde*. Paris, Karthala.

PINÇON-CHARLOT M., PINÇON. M., 2004 – *Sociologie de Paris*. Paris, La Découverte.

Plateforme des acteurs non étatiques, 2009 – *Le secteur des transports au Sénégal. Enjeux et défis pour la réalisation des objectifs de croissance durable et de réduction de la pauvreté*. Dakar [Groupe thématique Transports].

PLIEZ O., 2011 – *Les cités du désert. Des villes sahariennes aux sahara-towns*. Toulouse, Presses universitaires du Mirail.

POCHET P., KLEIN O., TOILIER F., GODARD X., MALOU N., BALLO A., COULIBALY M., DJENAPO M., KEITA M., 1995 – *Les transports urbains non motorisés en Afrique subsaharienne. Le cas du Mali*. Lyon/Paris, LET/Inrets.

Polyconsult Ingénierie/Oscare Afrique, 1999 – *Étude de restructuration des gares routières dans l'agglomération de Dakar, y compris le déplacement en périphérie des fonctions interurbaines des gares routières de Pompiers et de Colobane*. Dakar, Cetud.

PONTIE G., LERICOLLAIS A., 1991 – « Relations à distance des migrants sereer ». Communication au séminaire Ifan-Orstom, *Processus d'insertion urbaine et itinéraires résidentiels, professionnels et familiaux*, SalyPortudal (Sénégal), 27-30 mai.

Port autonome de Dakar, 2013 – *Statistiques 2012 – Synthèse*. [www.port-dakar.sn/images/fidak/RAPPORT_STATISTIQUES_2012_SYNTHESE.pdf].

PORTER G., 1995 – « The impact of road construction on women's trade in rural Nigeria ». *Journal of Transport Geography*, 3 (1), p. 3-14.

PORTER G., 2012 – « Reflections on a century of road transport developments in West Africa and their (gendered) impacts on the rural poor ». *EchoGeo*, 20 [http://echogeo.revues.org/13116].

POURTIER R., 1993 – « Petites villes et villes moyennes : développement local et encadrement étatique ». *Afrique contemporaine*, 168, p. 82-97.

POURTIER R., 2003 – « La régionalisation en Afrique de l'Ouest : approches spatiales », in J. Damon, J. O. Igué (dir.), *L'Afrique de l'Ouest dans la compétition mondiale. Quels atouts possibles ?* Paris, Karthala/CSAO, p. 13-32.

POURTIER R., 2006 – « L'Afrique noire au crible de la mémoire coloniale ». *Hérodote*, 120, p. 215-230.

RAFFESTIN C., 1987 – *Repères pour une théorie de la territorialité humaine*, Paris, ENPC [Groupe Réseaux, cahier n° 7].

RAFFINOT M., ROUBAUD F., 2001 – « Recherche fonctionnaires désespérément ». *Autrepart*, 20, p. 5-10.

RATON G., 2012 – *Les foires au Mali. De l'approvisionnement urbain à l'organisation de l'espace rural. Le cas de la périphérie de Bamako*. Université de Paris 1, UFR de géographie [Thèse de doctorat].

République du Mali, Union européenne, 2012 – *Étude des impacts de la lutte contre la surcharge sur le secteur des transports terrestres maliens*. Bruxelles, Safege/Sitrass [rapport final].

République du Sénégal, Union européenne, 2013 – *Diagnostic sur le secteur transport routier de marchandises au Sénégal*. Bruxelles, Safege/Sitrass [rapport final].

RETAILLÉ D., 2005 – « L'espace mobile », in B. Antheaume, F. Giraut (éd.), *Le territoire est mort, vive les territoires !* Paris, IRD, p. 175-201.

RETAILLÉ R., 2013 – « Une rencontre avec Denis Retaillé : les lieux de la mondialisation ». *Annales de géographie*, 693, p. 572-580.

RICHER C., 2004 – *Multipolarités urbaines et intermodalité : les pôles d'échanges, un enjeu pour la coopération intercommunale*. Université de Lille 1, UFR de géographie [Thèse de doctorat].

RIPOLL F., RIVIÈRE J., 2007 – « La ville dense comme seul espace légitime ? Analyse critique d'un discours dominant sur le vote et l'urbain ». *Annales de la recherche urbaine*, 102, p. 121-130.

ROBERT A.-C., SERVANT J.-Ch., 2008 – *Afriques, années zéro. Du bruit à la parole*. Nantes, Éditions L'Atalante.

ROBINSON D., 2004 – *Sociétés musulmanes et pouvoir colonial français au Sénégal et en Mauritanie, 1880-1920*. Paris, Karthala.

ROCHE C., 2003 – *Le Sénégal à la conquête de son indépendance. 1939-1960*. Paris, Karthala.

ROCHETEAU G., 1982 – *Pouvoir financier et indépendance économique en Afrique. Le cas du Sénégal*. Paris, Orstom/Karthala.

RODET M., 2009 – *Les migrantes ignorées du Haut-Sénégal (1900-1946)*. Paris, Karthala.

ROITMAN J., 2003 – « La garnison-entrepôt : une manière de gouverner dans le bassin du lac Tchad ». *Critique internationale*, 19, p. 93-115.

ROLLAND-MAY Ch., 2001 – « Limites, discontinuités, continu : le paradoxe du flou ». *L'information géographique*, 2, p. 1-20.

RUBINI C., 2012 – *La ville mobile*. Paris, Éditions de la Cité du design.

SAKHO P., 2011 – *Économie de traite, chemin de fer et urbanisation au Sénégal*. Sarrebruck, Éditions universitaires européennes.

SALL E., SALLAH H., 1994 – « Senegal and the Gambia. The politics of Integration », in M. C. Diop (dir.), *Le Sénégal et ses voisins*. Dakar, Série Sociétés Espaces Temps, p. 117-141.

SANKA J.-L., 2013 – *Frontières politiques, dynamiques territoriales et environnement en Afrique de l'Ouest. Le cas des Rivières du Sud : Gambie, Casamance (Sénégal), Guinée-Bissau, Guinée Conakry*. Université de Bordeaux III, école doctorale Montaigne humanités [Thèse de doctorat].

SANTOIR Ch., 1974 – *L'émigration maure : une vocation commerciale affirmée*. Dakar, Orstom.

SANTOS M., 1972 – « Les villes incomplètes des pays sous-développés ». *Annales de géographie*, 81 (445), p. 316-323.

SAR M., 1973 – *Louga et région (Sénégal). Essai d'interprétation des rapports villes/campagnes dans la problématique du développement*. Dakar, Ifan.

SASSEN S., 1999 – « La métropole : site stratégique et nouvelle frontière ». *Cultures et conflits*, p. 33-34.

SAUTTER G., 1993a – « Le temps des méthodes », in G. Sautter, *Parcours d'un géographe. Des paysages aux ethnies, de la brousse à la ville, de l'Afrique au monde*. Paris, Éditions Arguments, p. 695-708 [tome 2].

SAUTTER G., 1993b – « Réflexions sur les “petites villes” dans les pays en voie de développement », in G. Sautter, *Parcours d'un géographe. Des paysages aux ethnies, de la brousse à la ville, de l'Afrique au monde*. Paris, Éditions Arguments, p. 561-584 [tome 2].

SAVY M., 1999 – « Les échelles du fret. Géographie des lieux, géographie des flux », *Annales de la recherche urbaine*, 82, p. 94-100.

SAVY M., VELTZ P., 1995 – *Économie globale et réinvention du local*. La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.

SCHEELE J., 2012 – *Smugglers and Saints of the Sahara: regional connectivity in the twentieth century*. Cambridge, Cambridge University Press.

SECK S. M., 2006 – « Transport et territoires : les coxeurs de Dakar, du bénévolat à la prestation de service ». *Bulletin de la société géographique de Liège*, n° 48, p. 7-17.

SECK S. M., 2004 – « Mouridoulahi ou les logiques d'investissement des Mourides dans le transport au Sénégal », in Bredeloup S. (dir.), *Autour de services urbains, l'émergence de dispositifs gestionnaires composites. Confrontations d'expériences abidjanaises, dakaroises et durbanites*. Paris, Isted/Gemdev [Rapport de convention Prud].

SECK A., 1970 – *Dakar, métropole ouest-africaine*. Dakar, Ifan.

SIDIBÉ M., 2005 – *Migrants de l'arachide*. Paris, coll. À travers champs, IRD Éditions.

SIEBER N., 1998 – « Appropriate transport and rural development in Makete district, Tanzania ». *Journal of Transport Geography*, 6 (1), p. 69-73.

SIEGFRIED A., 1942 – « Les routes maritimes mondiales ». *Les Études rhodaniennes*, 17 (1-2), p. 5-20.

SIMONE A., 1998 – *Mutations urbaines en Afrique*. Dakar, Codesria [Document de travail n° 3/97].

SIMONE A., 2009 – *City Life from Jakarta to Dakar: Movements at the Crossroads*. New York/Londres, Routledge.

SINDJOUN L., 2002 – *Les relations internationales africaines : entre États en crise et flux internationaux*. Dakar, Codesria [Document de travail n° 1].

SITRASS, 2001 – *Sphère publique, sphère privée : quelle organisation, quelles performances et quels financements des transports en Afrique subsaharienne ?* Lyon/Arcueil, Let/Inrets [collection Actes].

SONATEL, 2007 – *Rapport Annuel 2005*. [www.sonatel.sn/documents/rapport_sonatel_2005_fr.pdf]

SOYINKA W., 1988 – *La route*. Paris, Hatier.

STARY B., 1998 – « Rentes et ressources frontalières : le cas des échanges Ghana/Côte d'Ivoire », in D. Bach (dir.), *Régionalisation, mondialisation et fragmentation en Afrique subsaharienne*. Paris, Karthala, p. 243-255.

STECK B., 2000 – *Contribution à une géographie du développement*. Université du Havre [Dossier pour l'habilitation à diriger des recherches, tome 2].

STECK B., 2003 – « L'Afrique de l'Ouest confrontée à l'impératif de circulation », in M. Lesourd (éd.), *L'Afrique. Vulnérabilité et défis*. Nantes, Éditions du Temps, p. 219-240.

STECK B., 2013 – « L'Afrique entre transports et mobilités. Ciel nuageux ». *Sciences au Sud*, 68, janvier-février-mars.

SYLLA I., 2008 – « TIC et accès des ruraux à l'information : l'exemple de Xam Marse de Manobi (Sénégal) ». *Netcom*, 22 (1-2) / *Netsuds* 3.

TALL S. M., 1994 – « Les investissements immobiliers à Dakar des émigrants sénégalais ». *Revue européenne des migrations internationales*, 10 (3), p. 137-151.

TALL S. M., 2002 – « Les émigrés sénégalais et les nouvelles technologies de l'information et de la communication », in M. C. Diop (dir.), *Le Sénégal à l'heure de l'information*. Paris/Genève, Karthala/Unrisd, p. 223-261.

TALL S. M., 2009 – *Investir dans la ville africaine. Les émigrés et l'habitat à Dakar*. Paris, Karthala.

TARRIUS A., 1985 – « Transports autoproduits : production et reproduction du social ». *Espaces et sociétés*, 46, p. 35-54.

TARRIUS A., MAROTEL G., 1991 – *Les fourmis de l'Europe : migrants riches, migrants pauvres et nouvelle ville internationale*. Arcueil, Inrets [collection Rapports, n° 140].

TERAVANINTHORN S., RABALLAND G., 2009 – *Le prix et le coût du transport en Afrique. Étude des principaux corridors*. Washington, Banque mondiale.

THIAM B., 2004 – *Étude sur la téléphonie rurale au Sénégal*. Londres, Institut Panos.

THIAM O., 2008 – *L'axe Dakar-Touba (Sénégal). Analyse spatiale d'un corridor urbain émergent*. Université d'Avignon, école doctorale Espace, Temps et Pouvoirs, Pratiques culturelles [Thèse de doctorat].

TIMERA M., 1996 – *Soninkés en France. D'une histoire à l'autre*. Paris, Karthala.

TOULABOR C., 2004 – « Les TIC au Ghana ou la perte de l'État dans le cybercosmos ? », in A. Chéneau-Loquay (dir.), *Mondialisation et technologies de la communication en Afrique*. Paris/Bordeaux, Karthala/MSHA, p. 105-122.

TOURÉ E.H.S.N., 2002 – « Tendances et perspectives de l'agriculture », in M. C. Diop (éd.), *La société sénégalaise entre le local et le global*. Paris, Karthala, p. 189-225.

TOURÉ FALL S., FALL A. S. (dir.), 2001 – *Cités horticoles en sursis ? L'agriculture urbaine dans les grandes Niayes au Sénégal*. Dakar, CRDI.

TROUILLOT L., 2004 – *Bicentenaire*. La Tour d'Aigues, Babel.

Union européenne, 2012 – *Étude de l'impact de la réforme sur le sous-secteur des transports terrestres. Mauritanie*. Bruxelles, Consortium Parsons Brinckerhoff [Rapport final provisoire].

Union internationale des télécommunications (UIT), 2010 – *Aperçu du Sénégal en 2010*.

USAID SÉNÉGAL, 2010 – *Dakar-Bamako corridor Cost of Transport Analysis*. Dakar.

VAN CHI-BONNARDEL R., 1978 – *Vie de relations au Sénégal. La circulation des biens*. Dakar, Ifan [Coll. Mémoires n° 90].

VAN DAM F., HUIGEN P., 1997 – « L'espace rural des Pays-Bas : un changement fondamental ». *Hommes et terres du Nord*, 2, p. 115-123.

VAN DUC J., 1992 – « Les voies du pèlerinage à La Mecque de la fin du 19^e à nos jours : les cas des pèlerins voltaïques/burkinabé », in H. d'Almeida-Topor, Ch. Chanson-Jabeur, M. Lakroum (éd.), *Les transports en Afrique XIX-XX^e*. Paris, L'Harmattan, p. 189-199.

VARLET J., 1997 – *Dynamiques des réseaux de transport et recompositions territoriales*. Université Toulouse Le Mirail, UFR de géographie [Dossier pour l'habilitation à diriger des recherches].

VARLET J., 2000 – « Dynamique des interconnexions des réseaux de transports rapides en Europe : devenir et diffusion spatiale d'un concept géographique ». *Flux*, 41, p. 5-16.

VELTZ P., 2007 – *Mondialisation, villes et territoires*. Paris, Puf [Réédition].

VERNIÈRE M., 1977 – *Dakar et son double Dagoudane Pikine*. Paris, Bibliothèque nationale [Thèse éditée].

VIGNAL L., 2004 – « Une métropole des marges de la mondialisation. L'exemple du Caire ». *Esprit*, mars-avril, p. 164-174

VOLBRECHT L., 1999 – *Stratégies des acteurs du transport dans la région de Kayes (Mali)*. Université de Paris I, UFR de géographie [Mémoire de maîtrise].

WALDINGER R., ALDRICH H., WARD R., 1990 – *Ethnic entrepreneurs. Immigrant Business in Industrial Societies*. Newbury Park, Sage Publications.

WALTHER O., 2008 – *Affaires de patrons. Villes et commerce transfrontalier au Sahel*. Berne, Peter Lang.

West Africa Trade Hub, 2012 – *Coûts du transport et de la logistique sur le corridor Lomé- Ouagadougou*. USAID, Rapport technique n° 47.

ZAROUR C., 1989 – *La coopération arabo-africaine, bilan d'une décennie 1975-1985*. Paris, L'Harmattan.

ZONGO M. (dir.) 2010 – *Les enjeux autour de la diaspora burkinabè. Burkinabè à l'étranger, étrangers au Burkina Faso*. Paris, L'Harmattan.

Sigles et acronymes

AFD	Agence française de développement
Aftu	Association de financement des transports urbains (Sénégal)
ANSD	Agence nationale de la statistique et de la démographie (Sénégal)
AOF	Afrique occidentale française
Apad	Association euro-africaine pour l'anthropologie du changement social et du développement
Apix	Agence pour la promotion de l'investissement et des grands travaux (Sénégal)
ARTP	Autorité de régulation des télécommunications et des postes (Sénégal)
ASI	Air Sénégal international
BAD	Banque africaine de développement
BCEOM	Bureau central d'études pour les équipements d'outre-mer
CCCE	Caisse centrale de coopération économique
Cedeao	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
Celco	Cellule de coordination (Sénégal)
Cetmo	Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale
Cetud	Conseil exécutif des transports urbains de Dakar
CFA	Communauté financière d'Afrique
CFAO	Compagnie française d'Afrique occidentale
CNTS	Confédération nationale des travailleurs sénégalais
Coseca	Compagnie sénégalaise de construction automobile
Cosenam	Compagnie sénégalaise de navigation maritime
CR	Communauté rurale (Sénégal)

Crad	Centre régional d'assistance au développement (Sénégal)
CUD	Communauté urbaine de Dakar
CUN	Communauté urbaine de Nouakchott
Dial	Développement, institutions et mondialisation (Unité mixte de recherche)
DSRP	Document de stratégie de réduction de la pauvreté
Enda	Environnement et développement du Tiers-monde
DTT	Direction des transports terrestres
DTR	Direction des transports routiers
FNT	Fédération nationale des transports (Mauritanie)
FNGTS	Fédération nationale des groupements de transporteurs du Sénégal
Getma	Groupe d'entreprises de transport maritime et aérien
GIE	Groupe d'intérêt économique
HDR	Habilitation à diriger des recherches
Ifan	Institut fondamental d'Afrique noire
Imrop	Institut mauritanien de recherches océanographiques et des pêches
Inrets	Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité
Iram	Institut de recherches et d'applications des méthodes de développement
IRD	Institut de recherche pour le développement
Isemar	Institut supérieur d'économie maritime
Isency	Industrie sénégalaise de cycles
LPST	Lettre de politique sectorielle de transport
Middas	Migrations internationales et développement : une étude à partir de données appariées. Migrants, familles d'origine, Sénégal
MIT	Moyen intermédiaire de transport
Nepad	Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique
NPI	Nouveau pays industriel
OCA	Office de commercialisation agricole (Sénégal)

Oncad	Office national de commercialisation et d'assistance au développement (Sénégal)
ONG	Organisation non gouvernementale
Orstom	Office de la recherche scientifique et technique d'outre-mer (aujourd'hui IRD)
OUA	Organisation de l'unité africaine
PAD	Port autonome de Dakar
Pamu	Programme d'amélioration de la mobilité urbaine (Sénégal)
PAS	Programme d'ajustement structurel
Past	Programme d'ajustement sectoriel des transports
Podes	Plan d'orientation pour le développement économique et social (Sénégal)
Prodig	Pôle de recherche pour l'organisation et la diffusion de l'information géographique
PST	Programme sectoriel des transports
PTMR	Programme de transport en milieu rural
RAM	Royal Air Maroc
RCFS	Régie des chemins de fer sénégalais
Rivop	Regroupement des importateurs de véhicules d'occasion, de pièces détachées et de pneus (Sénégal)
RTS	Régie des transports sénégalais
Saga	Société anonyme de gérance et d'armement
Satomar	Société africaine des transports et opérations maritimes
Scac	Société commerciale d'affrètements et de combustibles
Scoa	Société commerciale de l'ouest africain
SDV	Scac-Delmas-Vieljeux
Seas	Société étoile auto Sénégal
Senam	Société sénégalaise de navigation maritime
Soboa	Société des brasseries de l'Ouest africain
Sonadis	Société nationale de distribution (Sénégal)
Sonatel	Société nationale de télécommunications (Sénégal)
Sonatra	Société nationale de transport aérien (Sénégal)
Soseda	Société sénégalaise pour le développement automobile

Sotrac	Société des transports en commun du Cap-Vert (Sénégal)
SRDR	Société régionale de développement rural (Sénégal)
SSATP	<i>Sub Saharan Africa Transport Program</i>
STH	Syndicat des transporteurs d'hydrocarbures
TIC	Technologies de l'information et de la communication
Trie	Transit routier inter-États
UEMOA	Union économique et monétaire ouest-africaine
UIT	Union internationale des télécommunications
USAID	<i>United States Agency for International Development</i>
USTR	Union sénégalaise des transports routiers
Usetta	Union sénégalaise des entreprises de transit et de transport agréées
UTA	Union des transports africains

Table des matières

Remerciements	5
Sommaire	7
Préface	9
Avant-propos	15
Introduction	
Lieux et liens	17
<i>Limites et relations</i>	17
<i>Des évolutions politiques propices à la globalisation du Sénégal</i>	19
<i>Économie sénégalaise et flux mondiaux</i>	24
<i>Relations et échelles spatiales</i>	29
<i>Organisation de l'ouvrage</i>	41
 Partie I	
LA VENUE AU MONDE DES TRANSPORTS SÉNÉGALAIS	43
Chapitre I	
Entre volontarisme d'État et pragmatisme	49
Penser le transport : cadres, syndicalistes et idéologies entre ici et ailleurs	50
La planification comme canevas de l'interdépendance.....	55
<i>La phase nationaliste</i>	55
<i>Stabilisation, redressement, ajustement...</i> <i>ou la planification dépendante</i>	56
<i>Les intérêts étrangers au Sénégal</i> <i>ou l'économie de la circulation triomphante</i>	59
La mobilité des Sénégalais, nouvel atout ?	62
<i>Une « véritable révolution silencieuse »</i>	63
<i>La mobilité des uns n'est pas celle des autres</i>	65
 Chapitre II	
Décloisonner le transport et les communications	71
Maîtrise spatiale, infrastructures et réseaux	72

<i>La fin du chemin de fer</i>	73
<i>Le règne de la route</i>	76
« Le Sénégal et ses voisins » : l'enjeu du corridor Dakar-Bamako....	78
<i>Le port de Dakar soumis à la concurrence ouest-africaine</i>	78
<i>Un corridor devenu routier</i>	80
<i>Le Sénégal au bout de l'Afrique</i>	82
Autres modes, autres connexions.....	84
<i>Le Sénégal en première ligne dans l'espace aérien africain</i>	85
<i>La connexion par les télécommunications :</i> <i>différenciations spatiales, réseaux sociaux</i>	87
La croissance des télécommunications	88
Politiques publiques ou intérêt privés ?	88
Appropriation individuelle et collective des TIC	90
Une histoire transnationale du matériel de transport.....	92
<i>Un parc automobile en croissance régulière</i>	92
<i>Véhicules assemblés : tentative d'industrie automobile nationale</i>	94
<i>Véhicules transformés</i>	97
Adaptations.....	97
Les pièces détachées ou l'art de commercer des étrangers	98
<i>Véhicules importés</i>	99
Conclusion	105

Partie II

ACTEURS DU TRANSPORT ET ESPACE TRANSNATIONAL

AU SÉNÉGAL.....	107
-----------------	-----

Chapitre III

Transporteurs et État sénégalais, une communauté d'intérêts	113
De la collectivisation à l'entrepreneuriat	114
Augmenter le nombre de bénéficiaires de la « barrière ».....	117
<i>Transporteur et client</i>	118
<i>Un véhicule, un transporteur</i>	120
« Stratégie de la tension »	123
Transport urbain : de la contrainte au soutien aux opérateurs privés	125
Entre trajectoires collectives et individuelles	129
<i>Difficile transmission du savoir et des réseaux</i>	130
<i>Vers l'émancipation</i>	135

Chapitre IV

Mobilité internationale des Sénégalais en Afrique et entrepreneuriat	139
Migrant puis transporteur	140

<i>Vivre en ville après la brousse</i>	140
<i>Commerce et transport à l'étranger</i>	142
<i>Les Sénégalais dans le transport en Mauritanie</i>	145
Les migrations internationales	
transforment-elles le transport national ?	148
<i>Un retour porteur de promesses</i>	149
<i>Les freins au migrant transporteur</i>	152
Conclusion	156
 Partie III	
MÉTROPOLISATION ET TRANSPORT AU SÉNÉGAL	159
 Chapitre V	
Entre Dakar et Touba	165
Transports ruraux : lier les campagnes à la ville	166
<i>Quand la ville se déplace à la campagne</i>	167
<i>Les « cars horaires », lien direct vers la capitale</i>	169
Vers une métropole dakaroise ?	175
<i>Concentration géographique de l'offre et de la demande de transport</i>	175
<i>Le transport de marchandises : Dakar et rien d'autre</i>	178
<i>Lieux de transport ou enjeux de pouvoir</i>	186
Compétition entre territoires	187
Espaces de vie et de survie	188
Plus que des lieux de transport !	191
<i>Dakar, métropole en construction</i>	193
Transporter au « pays du Ndigël » :	
Dakar, le « double » de Touba ?	196
<i>Les infrastructures convergent vers Touba</i>	196
<i>Une polarisation des flux</i>	198
 Chapitre VI	
La mondialisation made in Sénégal :	
emboîtements et réinventions	203
Les échanges transfrontaliers ou l'infini de la mondialisation	204
<i>« Les chemins tortueux du passage des frontières »</i>	206
Une densité de trafic entre Sénégal et Mauritanie	206
La fin de l'Eldorado gambien ?	208
<i>Commerçants et autres acteurs des trafics transfrontaliers</i>	209
Entre Sénégal et Mauritanie : du commerce au pèlerinage religieux...	
ou l'inverse	210
Les « petites mains » du trafic sénégal-gambien	213
Connecter le local et le mondial	216

<i>Lieux, liens et hiérarchies</i>	217
<i>Lier les zones rurales et urbaines</i>	221
Conclusion	226

Conclusion générale

La globalisation au cœur du développement : un aller sans retour au Sénégal ?	229
Quel processus de développement économique et spatial ?	230
Les transports ou la différenciation sociale et spatiale à l'œuvre	233
Références bibliographiques.....	239
Sigles et acronymes.....	269
Table des matières	273



À l'heure où la demande de mobilité est massive et où les transports occupent une place déterminante à l'échelle mondiale, les systèmes africains de circulation combinent projets étatiques et initiatives populaires, offrant d'intéressantes options de développement économique. L'accroissement du niveau de vie et l'intensification des migrations internationales en Afrique de l'Ouest contribuent à l'élargissement des aires de vie – du terroir et du quartier jusqu'à la métropole et au-delà des frontières –, transformant les pratiques de déplacements et favorisant les investissements dans le secteur du transport.

À partir de l'exemple du Sénégal, appréhendé sur la durée du ^{xx}e siècle, cet ouvrage analyse la mobilité des populations ouest-africaines. Il décrypte en premier lieu le rôle de l'État et des opérateurs privés dans les politiques de transport. Il présente le positionnement des acteurs du transport, à l'interface entre injonctions gouvernementales, pratiques informelles et financements internationaux. Il décrit enfin les transformations spatiales nationales et régionales consécutives à la démultiplication des liaisons, notamment les corridors de transports, et insiste sur les inégalités d'accès à la mobilité. L'exemple sénégalais abordé ici questionne l'avenir du transport en Afrique de l'Ouest, tributaire de l'amélioration des communications, de la concertation avec les usagers et de l'adaptation des professionnels.

Jérôme Lombard, géographe, est spécialiste du transport et des mobilités en Afrique. Il est directeur de recherche à l'IRD et directeur de l'UMR Prodig (CNRS - Paris 1 - Paris IV - Paris 7 - EPHE - IRD - AgroParisTech).

32 €

IRD

44, bd de Dunkerque
13572 Marseille cedex 02
editions@ird.fr

www.editions.ird.fr



ISBN 978-2-7099-1852-7
ISSN 1958-0975