
Les circulations mondialisées en Afrique : promotion, adaptation et contournement

Global flows in Africa : promotion, adaptation and circumvention

Emmanuel Chauvin, Nora Mareï et Jérôme Lombard

- 1 Qu'attendre des flux croissants de conteneurs dans les ports africains ? Ces derniers en reçoivent bien plus qu'il y a vingt ans, ainsi que le suggèrent les données enregistrées sur la rangée portuaire allant de Dakar à Lagos : moins d'un million de boîtes manipulées en 1990, plus de 4 millions manutentionnées en 2014 (Mareï, 2016). Si les échanges connaissent un essor remarquable en Afrique, la question des effets de cette croissance sur les niveaux de vie des personnes et des pays reste d'actualité. Les liens entre efficacité économique globale et transformations sociales, politiques et économiques des territoires demeurent peu abordés en Afrique alors que cette efficacité, créatrice de fluidité et de fiabilité, est présentée comme une composante déterminante du développement (Steck, 2015). La question éminemment politique de la modernisation des infrastructures et des connexions internationales participe à l'essor, aujourd'hui médiatisé, des économies africaines, avec une priorité ancienne donnée aux grandes infrastructures, dans des États sans grands moyens financiers et à l'économie rentière extravertie (Magrin, 2013).
- 2 Dans cet article nous souhaitons analyser l'articulation entre approche du développement par les infrastructures de transport, issue de théories et de pratiques anciennes dans les pays du Nord (Perroux, 1964), puis diffusée en Asie du Sud et de l'Est à partir des années 1970 (Fau *et al.*, 2013), et rapports de pouvoirs autour des circulations mondialisées en Afrique. En partant du constat que ces infrastructures permettent aujourd'hui à une partie des hommes et des marchandises du continent africain de circuler plus loin et plus vite, nous discutons des manières dont les acteurs se saisissent des circulations mondialisées, les incorporent dans leurs modes de gouvernement et leurs rapports de pouvoirs. Nous partons de l'idée que les circulations mondialisées constituent un objet politique suscitant des tensions dans les manières de les considérer selon les échelles. Cette approche renvoie aux travaux de sciences sociales invitant à lire l'espace politique

par la mobilité plutôt que par la fixité, à le comprendre y compris par les circulations, notamment des migrants et des circulants (Gottmann, 1952 ; Agnew, 1994 ; Retaille, 2005).

- 3 Notre réflexion est fondée sur le rapprochement théorique et le croisement de nos travaux de terrain sur la place de la circulation des hommes et des biens dans la production contemporaine des territoires : les uns centrés sur les grands projets d'infrastructures et la diffusion internationale des normes de transports en Afrique du Nord et de l'Ouest (Mareï, 2012) ; les autres focalisés sur les transports et les circulations marchandes en Afrique de l'Ouest, de la grande infrastructure jusqu'aux mobilités quotidiennes (Lombard, 2015) ; les derniers traitant des migrations forcées et des mobilités entravées dans des contextes d'insécurité en Afrique centrale (Chauvin, 2015). Cet article discute plus particulièrement des circulations de marchandises insérées dans les échanges régionaux et mondiaux, à la fois en Afrique du Nord, de l'Ouest et du Centre. Le rapprochement, ici engagé, permet d'analyser les phénomènes circulatoires massifs et visibles (en termes de flux, de circuits et de réseaux), tout en prenant en considération les espaces périphériques aux échanges mondialisés, les politiques d'ouverture aux circulations tout comme les entraves aux mobilités.
- 4 Une première partie analyse la promotion du développement par les grandes infrastructures et ses conséquences territoriales. Une deuxième partie examine l'inscription à géométrie variable des réseaux de transport dans les espaces politiques africains. La troisième partie porte sur les adaptations aux circulations mondialisées, notamment des marchands et des transporteurs, entre adoption et contournement des grands circuits d'échanges.

Grands acteurs et espaces des circulations mondialisées

- 5 La promotion des circulations mondialisées en Afrique résonne avec le développement intensif des infrastructures dans les Suds. Elle est appuyée par le Programme pour le développement des infrastructures (PIDA) du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD), alors même que les critiques scientifiques sur les effets induits se sont multipliées (Offner *et al.*, 2014 ; Mac-Kinnon *et al.*, 2008). Quelle que soit la situation géographique, l'infrastructure nouvelle est source de changements, puisqu'elle modifie l'accessibilité et le potentiel de connectivité des territoires. Le rapport aux territoires desservis et à l'ensemble du système de transport conditionne les relations entre transports, circulations et développement (Dawson et Barwell, 1993 ; Bretagnolle, 2014). L'acceptation libérale du développement, dont l'objectif est la connexion aux flux, et les investissements publics et privés dans les grandes infrastructures participent à la diffusion et à la consolidation dans les Suds d'un espace mondialisé de la circulation, où prédominent les dynamiques métropolitaines et d'intégration régionale.

La légitimation politique des grandes infrastructures

- 6 La primauté des investissements dans des infrastructures d'influence régionale est une tendance forte et relativement nouvelle. Après la Seconde guerre mondiale, les États coloniaux puis indépendants, lancèrent une politique d'équipement plus large d'extension des réseaux et d'entretien des voies secondaires. À partir du milieu des

années 1970, la dégradation des économies conduisit de nouveau à la concentration des investissements sur les pôles les plus productifs et sur les aires à fortes densités de population. Depuis les années 1990, des chantiers ont fleuri le long de grandes voies de connexions en Afrique. La priorité donnée aux axes majeurs de circulation est présentée par les États, les institutions multilatérales et les entreprises multinationales comme un choix politique, porteur de développement.

- 7 Ce soutien aux grandes infrastructures est légitimé par l'adoption des modèles issus de l'économie spatiale et de la nouvelle économie géographique, fondés sur les effets d'agglomérations (Krugman, 1991). Les bailleurs internationaux et régionaux, les gouvernements, les opérateurs privés, en suivant une logique libérale, produisent un discours sur l'intérêt d'accélérer les circulations mondialisées pour favoriser le développement du continent africain. Ce projet politique se conjugue à une mobilisation technique favorisant la densification des réseaux d'échanges. Ainsi, construction et réhabilitation des grandes infrastructures permettraient de réduire les coûts des circulations, de favoriser leur accélération et leur intensification, et de raccourcir la distance entre les espaces de concentration des hommes et des productions. Les économies induites, d'échelles, de localisation et d'urbanisation, favoriseraient une croissance inégalement répartie, qui, par effet de voisinage et par causalité circulaire, engendrerait un développement équilibré des territoires (Banque mondiale, 2009). Ce cercle vertueux, à la fois désiré et décrié, légitime l'investissement dans les infrastructures de connexion au sein de pôles de croissance (villes, ports, etc.). Ce pari politique a des effets concrets sur les territoires.

La densification des réseaux et la montée des acteurs privés

- 8 Les administrations coloniales ont construit les premières lignes d'un système de transport caractérisé par son morcellement. Les infrastructures sont alors bâties pour raccorder les sites de production des arrière-pays (périmètres agricoles, mines) aux ports maritimes d'exportation, en étant rarement interconnectées. Cependant les évolutions des dernières décennies font qu'aujourd'hui, les axes routiers ainsi que les plates-formes portuaires et aéroportuaires tendent à former un réseau de plus en plus dense. Support dominant des transports intérieurs, les routes totalisent actuellement plus de 2 millions de kilomètres, contre 500 000 kilomètres en 1958, même si la part des routes bitumées n'augmente que faiblement (cf. tableau 1). Nœuds de transit d'une part importante du commerce international de l'Afrique, de nombreux terminaux portuaires d'hydrocarbures et de conteneurs ont été modernisés à grands frais par les États et les entreprises concessionnaires et accueillent aujourd'hui des flux croissants. Dans le transport aérien, principal vecteur des flux de voyageurs à longue distance, la mise aux normes des aéroports et la densification des réseaux intra-africains et intercontinentaux (vers le Moyen-Orient ou l'Asie...) constituent des avancées significatives, même si tous les pays n'en bénéficient pas encore. À l'inverse, les voies ferrées, qui servent surtout au transport de pondéreux, progressent peu et ne forment pas réseau, excepté en Afrique australe, certaines cessant même leur activité en raison de leur vétusté (cf. tableau 2).

Tableau 1 - Évolution de la longueur du réseau routier sur le continent africain (1958-2006)

	1958	2004	2006

Réseau routier (kilomètres)	545 600	2 064 603	2 299 160
Réseau routier bitumé (kilomètres)	96 400	620 000	643 765
Part du réseau routier bitumé (%)	17,7	27,6	28

Source : Ady et Hazlewood, 1965 ; Van Chi-Bonnardel, 1973 ; CEA, 2004 ; BAD *et al.*, 2011.

Tableau 2 - Évolution de la longueur du réseau ferroviaire sur le continent africain (1958-2010)

	1958	1973	1980	2000	2010
Réseau ferré en activité (kilomètres)	45 780	75 000	67 102	59 209	55 000

Source : Ady et Hazlewood, 1965 ; Van Chi-Bonnardel, 1973 ; Foster et Briceño-Garmendia, 2010 ; databank.banquemondiale.org, consulté en 2016.

- 9 Assumées jusqu'aux années 1970 par les États africains, en raison de l'aide internationale et des rentrées budgétaires internes, la construction et l'exploitation des infrastructures de transports sont également supportées par de grandes entreprises privées, tant occidentales qu'originaires de pays émergents. Au début des années 1990, la dégradation des économies africaines et les programmes d'ajustement structurel ont réduit l'intervention étatique. Face à des États qui n'ont pas toujours les moyens de prendre en charge et d'entretenir les infrastructures, le secteur privé voit son rôle s'étendre, surtout dans les domaines portuaire et ferroviaire. En quinze années, deux tiers des compagnies ferroviaires publiques d'Afrique subsaharienne ont été confiées à des opérateurs privés¹ (Proparco, 2011) et un tiers des ports a été concédé (Alix, 2012). La privatisation des ports, de voies de chemin de fer, et plus marginalement de portions de routes, si elle favorise le processus de modernisation des infrastructures, vise surtout l'amélioration du transit portuaire et la standardisation des pratiques.

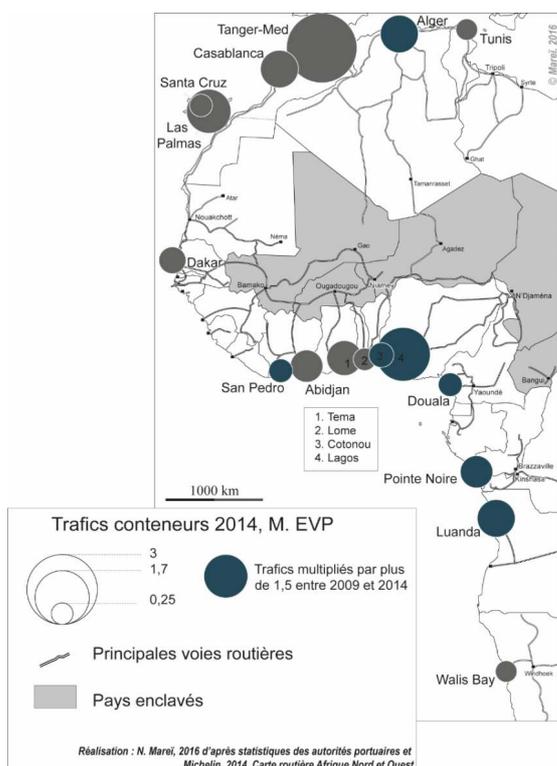
Une intégration territoriale sélective

- 10 Les mobilités et les circulations sont de puissants facteurs de réorganisation des territoires. Elles obligent à sortir des limites spatiales instituées et à regarder les différents modes d'intégration territoriale qui s'expriment en Afrique et au-delà. Deux tendances dans les processus de réorganisation spatiale s'expriment aujourd'hui en Afrique, la concentration métropolitaine, d'une part, et l'interconnexion régionale, d'autre part. Ces processus s'emboîtent l'un dans l'autre pour constituer un espace mondialisé, connecté, fluidifié, mais *de facto* sélectif.
- 11 Le développement de grandes liaisons aériennes, maritimes, routières et parfois de lignes ferroviaires modernisées entre les grandes villes du continent alimente une dynamique ancienne de croissance urbaine et de structuration des réseaux urbains africains, dont la diffusion s'opère principalement le long des littoraux. Le golfe de Guinée fournit un bon exemple des recompositions métropolitaines en cours : depuis Abidjan jusqu'à Lagos, se dessine un vaste ensemble transnational de grandes villes portuaires, alimenté par des échanges marchands et humains le long du corridor routier littoral (Dorier-Apprill et

Domingo, 2004) (cf. carte 1). C'est le propre des « villes-mondes », décrites par Saskia Sassen (2012), que de s'animer par les flux, les métropoles africaines étant comme ailleurs mondialisées, mises en réseau, et échappant parfois aux dynamiques locales.

- 12 L'Afrique voit ainsi se renforcer des ensembles spatiaux transnationaux et transversaux aux ensembles institués. Ce type d'intégration entre pays du continent est le fait de changements fonctionnels, d'échelle macro-régionale, illustrant la théorie du « new regionalism » (Hettne et Söderbaum, 1998). Le renforcement des relations entre le Maghreb et l'Afrique subsaharienne (Wippel, 2004 ; Daviet, 2014), notamment entre le Maroc et l'Afrique de l'Ouest (Marei, 2017), en est un exemple. Dans les années 1990, seule une liaison maritime mensuelle reliait le port de Casablanca au golfe de Guinée ; dans les années 2000, il n'y avait plus aucune ligne maritime entre le Maroc et ses voisins africains (le trafic passait par le port espagnol d'Algesiras ; il faudra attendre 2007 et la mise en activité du port marocain de Tanger-Med pour que renaissent les relations maritimes entre les côtes méditerranéennes et atlantiques du continent. Désormais, les navires chargés quittent le port devenu le *hub* maritime régional, alors que les effets sur le développement local restent dérisoires. Accompagnant ces mutations majeures, la mobilité des hommes dans l'espace saharo-sahélien se développe également par la route et les airs, même si les Etats de la région rechignent à investir dans les chaînons manquants des réseaux routiers transnationaux (Antil et Choplin, 2004). Si ces liens transsahariens ne sont pas nouveaux, l'accroissement des relations commerciales, puis diplomatiques, offrent des perspectives nouvelles et permettent à des filières telles que le commerce d'agrumes entre le Maroc et l'Afrique de l'Ouest de se mettre en place. Ces relations sont portées par les grands groupes internationaux du transport, qui participent à la modernisation des infrastructures et à la création de nouvelles connexions, ainsi que par de plus petits entrepreneurs qui bénéficient de l'amélioration des conditions de transport.

Carte 1 - Grands ports et grandes routes de la côte occidentale de l'Afrique (2014)



- 13 Les processus d'intégration s'inscrivent en des centralités, permanentes ou temporaires, réactivées ou nouvelles, qui sont les symboles de limites territoriales mouvantes et de recompositions en cours. Ainsi, l'évolution des nœuds et des lignes les desservant est susceptible de produire des polarités qui attirent les investissements et les travailleurs, autour des grands chantiers de construction et des zones d'activités. Si certaines de ces centralités peuvent être créées *ex-nihilo* comme le port Tanger-Med, la plupart du temps, elles existent déjà : ce qui s'y produit est cependant nouveau par l'ampleur des trafics, par les types d'acteurs et de circulations. Ces territoires de la circulation mondialisée interrogent le rapport de l'action publique à ces nouvelles territorialités.

Circulations et espaces politiques

- 14 Les États gardent un rôle prééminent dans les politiques de développement des infrastructures et de gestion des circulations, tout en participant à la privatisation de certains espaces. La priorité donnée aux liaisons entre les pôles productifs s'accompagne, depuis les années 1990, de l'accroissement du rôle dévolu aux acteurs privés dans le financement, la construction et la gestion des infrastructures. Le processus engagé dans toute l'Afrique souligne la diversité des espaces politiques africains, des parties restant déconnectés de ce mouvement.

Une administration privée des circulations ?

- 15 Les évolutions du modèle de développement par l'ancrage dans les flux mondiaux poussent les gouvernements africains à recourir à des fonds internationaux pour financer

les projets d'infrastructures : institutions financières mondiales (Banque mondiale, Banque africaine de développement, etc.), institutions multilatérales non africaines (Banque islamique de développement, Fond européen de développement), États (Moyen-Orient, Chine, États-Unis, France, etc.), investisseurs privés africains. Ces financements se doublent souvent, dans la maîtrise des opérations, du recours à une main d'œuvre en partie étrangère sur les chantiers de construction, comme dans le cas des autoroutes algériennes « *made by China* » (Souiah, 2011). Les investissements ont aussi des contreparties, les deux plus courantes étant l'attribution de permis d'exploration ou d'exploitation des ressources extractives, notamment pour les entreprises chinoises, et la concession, construction et gestion de l'infrastructure, pour des entreprises occidentales le plus couramment.

- 16 Dans le secteur portuaire, le mouvement de privatisation a débuté en Afrique du Nord pour s'étendre progressivement aux côtes occidentales et orientales du continent. Les grands opérateurs portuaires européens et asiatiques sont aujourd'hui partie prenante de nombreux projets de modernisation portuaire (cf. photographie 1). Ils multiplient les partenariats pour gérer les lignes maritimes à destination de l'Afrique, s'entendent pour gérer ensemble des terminaux et ainsi minimiser les risques financiers (Mareï, 2016). Les concurrents d'hier deviennent les partenaires de demain. Pour ne prendre qu'un exemple, le futur terminal en eau profonde de Kribi au Cameroun est ainsi concédé à un consortium formé par Bolloré et CMA-CGM, ainsi que par l'entreprise de génie civile chinoise CHEC.

Photographie 1 - Le terminal à conteneurs du port de Dakar opéré par Dubaï Port World depuis 2007



Cliché : J. Lombard (2015)

- 17 Dans le domaine ferroviaire, le groupe Bolloré adjoint à son projet de « boucle ferroviaire », reliant Abidjan, Ouagadougou, Niamey, Cotonou et Lomé, des *Bluezones* ou «

lieux de vie et de développement », éclairés à l'énergie solaire, disposant d'eau potable et d'Internet haut débit, en vue d'attirer des start-up africaines et de servir de vitrines aux investissements du groupe dans les énergies propres et les technologies de l'informatique et de la communication. Si les premiers rails ont été posés, si les premières *Bluezones* sont opérationnelles, le projet reste cependant dans l'expectative, l'accord public-privé entre Bolloré et les États concernés étant dénoncé par les concurrents.

- 18 Le secteur privé en Afrique, particulièrement dans le transport, tend à former des territoires d'entreprises mondialisés, transnationaux et plus ou moins hors d'atteinte des administrations publiques. P. Hugon (2002) parle d'intégration territoriale par les firmes, fruit d'une vision d'acteurs et de coopérations fonctionnelles dont l'un des objectifs est la réduction des coûts de transaction. L'importance du secteur privé et la multiplication des concessions rappelle, à certains égards, la première période coloniale, après la conquête et jusqu'à l'éclatement de la Seconde Guerre mondiale, durant laquelle un manque d'investissement des métropoles dans les colonies s'est traduit par une délégation d'encadrement aux acteurs privés (Diouf, 1999). La multiplication des financements mixtes, le recours à des fonds internationaux, le morcellement des projets et la faible régulation générale complexifient la gouvernance des transports (Lombard et Ninot, 2010) et posent la question de la place des États dans l'administration des circulations.

Quelle gestion par les États ?

- 19 Les gouvernements des États africains apportent une part non négligeable des investissements dans les infrastructures et dans leur entretien (Foster et Briceño-Garmendia, 2009) : présence d'une fiscalité publique, arbitrage et régulation dans les passations de marchés, contrôles sur les fonctions régaliennes (douanes, fiscalité) sont autant d'interventions étatiques courantes (Bennafla, 2002). Pour le pouvoir central, la promotion et l'accélération des circulations mondialisées renvoient à trois enjeux : la gestion de l'équilibre socio-spatial de son territoire, le fonctionnement de ses agents et le contrôle des populations.
- 20 L'intégration régionale et la métropolisation favorisent à l'intérieur des États des dynamiques territoriales multiformes : notamment l'intensification des rapports villes-campagnes et la différenciation entre corridors ou îlots d'activités et périphéries mal reliées aux échanges internationaux (Dubresson et al., 2011). L'insuffisance de politiques d'aménagement du territoire, d'équipement des réseaux et de gestion des ressources (Igue, 1995) freine le comblement des inégalités territoriales. Les stratégies de localisation des infrastructures sont aussi induites par des pressions politiques locales ou ethno-régionales et parfois par l'imposition de normes internationales dans le cas de l'exploitation de nouvelles rentes pétrolières et la gestion de leurs retombées (Magrin et Van Vliet, 2005).
- 21 L'impact des circulations mondialisées sur le fonctionnement des États, au quotidien, est réel. On connaît un peu mieux les pratiques de corruption lors de la construction des infrastructures, au moment de la passation des marchés publics (Blundo, 2001), et les taxations abusives à des fins d'enrichissement personnel sur les circulants et leurs marchandises (Observatoire des pratiques anormales, 2012). La « fiscalité parallèle » aux barrages routiers renchérit les coûts des transports, limite le développement des filières de commercialisation, et empêche l'entretien des infrastructures.

- 22 La promotion des circulations mondialisées modifie également la gestion des flux par les États, préoccupés par les questions sécuritaires. Se généralise une gestion des risques inhérents aux circulations, s'inspirant des normes internationales (standardisation des lieux de ruptures de charge, opérations de sécurité routière, etc.). Cette politique d'anticipation et de prévoyance rompt pour partie avec les pratiques de contrôle ou de répression, souvent anciennes et liées au développement de l'État territorial depuis l'époque coloniale, par l'entremise de quadrillage et de cloisonnements territoriaux (limitation de l'exode rural, des flux inter-régionaux, de la contrebande : cf. Chauvin, 2015). Cette nouvelle gestion du risque, en s'accompagnant d'opérations de recensement des flux, pose question lorsque l'utilisation des données n'est pas garantie par des autorités indépendantes, dans des contextes de démocratisation fragile ou d'autoritarisme latent.

Des espaces déconnectés ?

- 23 L'accélération des échanges mondialisés, sous-tendue par l'amélioration des infrastructures et de l'offre de transport, est inégale à l'intérieur des États et selon les grandes régions africaines. Les États n'ayant pas un accès direct à la mer (seize sur le continent) restent dépendants des pays côtiers pour accéder au marché international. Leur enclavement induit des temps de parcours et des coûts de transports plus élevés. Des corridors régionaux, équipés et compétitifs, permettent de relier les capitales économiques des États enclavés aux ports internationaux, notamment Douala en Afrique centrale, Abidjan, Cotonou, Lomé et Dakar en Afrique de l'Ouest. Des inégalités entre grandes régions subsistent. L'Afrique centrale est par exemple l'aire interétatique où les transports demeurent les plus lents, en raison de la faiblesse des infrastructures et de la structuration de l'offre de transport (Pourtier, 1991). Cette partie de l'Afrique pâtit notamment de son faible peuplement, qui limite la rentabilité des infrastructures (Sautter, 2000) et de son sous-équipement depuis l'époque coloniale. La densité des réseaux routiers, des voies terrestres revêtues et du réseau ferré sont les plus faibles du continent. Il n'existe pas de grand aéroport international. Les ports disposent d'une trop faible capacité de fret (Douala) et connaissent des délais de transit trop longs, liés notamment au système local d'affrètement (Teravaninthorn et Raballand, 2009). Toutefois, depuis les années 2000, les améliorations infrastructurelles sont importantes (bitumage de l'axe Douala-Moundou-N'Djaména par exemple).
- 24 Les situations d'enclavement internes à chaque pays restent également marquées dans les régions et les campagnes historiquement considérées comme inutiles sur le plan économique (absence de rente agricole ou minière), et suscitant à rebours des revendications d'intégration à l'État de la part des zones délaissées. L'absence de branchement sur les grandes circulations est parfois au fondement de revendications politiques. Nombre de rébellions ont ainsi fait du manque de connexion au pouvoir central un objet de leurs contestations. Cette marginalisation est par exemple au cœur des griefs de la rébellion Séléka dans le nord-est de la Centrafrique (Chauvin et Seignobos, 2013), dont l'un des centres (Biraou) est coupé de la capitale (Bangui) six mois de l'année, en saison des pluies, du fait de la vétusté des infrastructures routières (Chauvin, 2015). Ces revendications sont contradictoires avec les pratiques guerrières qui renforcent les maux dénoncés par ailleurs. Les infrastructures sont alors prises pour cibles, pillées pour des raisons économiques ou détruites pour limiter les déplacements du camp ennemi, par

exemple lors de la guerre du Mozambique (Brück, 2001), en Sierra Leone dans le port de Monrovia, ou en Centrafrique lors de grandes razzias. Dans les situations de conflits, les barrages routiers ont tendance à se multiplier (Raison, 2002 ; Chauvin, 2014), notamment en raison des prélèvements opérés par les mouvements armés. Toutefois, les conflits n'empêchent pas totalement les circulations des hommes et des marchandises, avec la réorientation des flux et l'« informalisation » des filières commerciales.

- 25 En situation de guerre comme de paix, les producteurs, les transporteurs et les marchands savent en effet contourner les obstacles ou s'accommoder des disparités pour créer de l'échange. Ils s'adaptent à la réorganisation des relations public-privé et participent aussi à faire des circulations mondialisées un objet politique.

Branchements sur les circulations mondialisées et contournements multiples

- 26 Par leur adaptation aux circulations mondialisées, mais aussi par le contournement des modalités de contrôle qu'ils développent dans les circuits et les filières, lors de leurs déplacements en transport et dans les lieux de commerce plus ou moins éphémères, les acteurs de l'échange intègrent les jeux politiques locaux et nationaux. C'est dans l'insertion de ces acteurs dans le monde de l'échange et de la circulation, dominé par des codes contraignants, parfois exogènes, que se joue le processus de formalisation et donc d'« informalisation » (pour passer outre). En d'autres termes, se brancher sur les circulations mondialisées, c'est-à-dire vendre ou acheter des produits du monde entier, se déplacer pour migrer hors de son pays, en Afrique ou ailleurs, revient aussi à rendre possible ou nécessaire le contournement des règles existantes, des itinéraires imposés. Si les circulations peuvent prendre une forme officielle, dans le même temps celles-ci ou d'autres peuvent croître dans l'informel, les deux formes étant indissociables dans certaines situations, institutionnelles ou politiques, du fait d'un passage possible de l'une à l'autre au gré des circonstances et des lieux².

Adoptions et adaptations aux circuits mondialisés et régionalisés

- 27 Si la plupart des routes bitumées en Afrique ont été construites après la Seconde Guerre mondiale, les échanges et les circulations à longue distance des marchands existent depuis des siècles (Amselle, 1985). Les empires coloniaux ont contraint les opérateurs indigènes à s'occuper des affaires locales (Barry et Harding, 1992), mais dès les années 1950, au Sénégal notamment (Amin, 1969), ces derniers se sont impliqués dans des filières nouvelles, devenant les grands commerçants actuels (Grégoire et Labazée, 1993).
- 28 Les filières commerciales de produits agricoles africains (céréales, oignons...) rappellent l'importance des échanges marchands dans l'économie des sociétés locales (Coste et al., 1991 ; Fromageot, 2005). Les acteurs du commerce construisent aussi les filières de produits manufacturés, importés vers les capitales africaines et les villes secondaires de leurs pays, à partir des cités commerçantes du Golfe persique, de Chine ou de Thaïlande (Choplin et Pliez, 2016), formant des réseaux marchands transnationaux.
- 29 Les marchands et transporteurs circulent en utilisant les moyens de transport à disposition, y compris ceux leur permettant de se connecter aux marchés mondiaux. Certains grands commerçants de la ville de Kayes, dans l'ouest du Mali, disaient eux-

mêmes combien, jusque dans les années 1990³, sans routes bitumées, mais avec la voie ferrée reliant Bamako à Dakar, ils accédaient aux capitales et surtout aux possibilités de voyager pour leurs affaires vers Paris ou Hong Kong. De même, les femmes commerçantes mauritaniennes (Lesourd, 2006), empruntent le réseau de lignes à conteneurs du groupe mondial Maersk pour importer à Nouakchott des produits venant de Dubaï. Enfin, les commerçants de Nouadhibou en Mauritanie, opérant des allers-retours avec le Sénégal, le long d'un segment de l'axe Dakar-Casablanca, appartiennent à un ensemble d'acteurs raisonnant d'abord en fonction de leurs réseaux d'acheteurs et moins en raison de l'existence d'une route bitumée, fût-elle nouvelle et de qualité. C'est cet entremêlement des pratiques des commerçants et des supports de la circulation, y compris des infrastructures de transport « modernes », qui caractérise une partie des échanges marchands contemporains en Afrique.

- 30 Cet encastrement implique l'existence de relations de pouvoirs, plus ou moins asymétriques, au sein même du monde du transport et du commerce, des ports africains inscrits sur les routes mondiales de l'échange jusqu'aux petites places marchandes localisées sur les frontières. Daniel Bach (1995) rappelle que les réseaux de la régionalisation trans-étatique impliquent une exploitation des plus faibles, qui s'intègrent dans des réseaux fortement structurés, dominés par les intérêts de grands commerçants. Les grands acteurs, tels que des hommes et femmes d'affaires, des commerçants, parfois même des chefs religieux, s'ils opèrent sur les grandes circulations mondialisées, sont engagés dans des réseaux locaux, faisant déplacer des cadets sur les routes du commerce, et sous-traitant le transport des dessertes régionales ou locales à plus petits qu'eux. Signifiant par-là que les maillons locaux de la chaîne générale (manutentionnaires, transitaires, petits métiers du commerce, etc.) s'inscrivent eux-aussi dans un vaste écheveau de circulations, selon les moments, les lieux, les réglementations.

Multiplication des moyens de circuler : diffusion, liberté et contrepuissance

- 31 Dès l'arrivée massive des véhicules motorisés et des procédés de bitumage des pistes en Afrique, les opérateurs de transport ont adopté de nouvelles techniques, souvent importées et inspirées des standards internationaux (c'est-à-dire occidentaux au départ), tout en développant localement des innovations par la combinaison ou l'hybridation. L'offre de transport s'est ainsi en permanence diversifiée (Gewald, et al. 2009).
- 32 Les véhicules neufs restent jusqu'à aujourd'hui attractifs, notamment depuis l'apparition des 4x4 devenus emblématiques des classes sociales aisées et symboles de prestige dans les ministères, les entreprises, les organisations non gouvernementales et autres services locaux des institutions internationales. En ville, les minicars neufs tendent à remplacer les minibus anciens, comme au Sénégal (Kumar et Diou, 2010). Les autorités municipales soutiennent aussi l'installation d'opérateurs de bus urbain de grande capacité, comme au Cameroun ; des réseaux de bus rapides en site propre sont également expérimentés, comme à Lagos ou encore à Addis Abeba (Hussen, 2016).
- 33 La diversification des moyens de transport trouve un de ses aboutissements dans l'adoption de véhicules neufs détournés de leur fonction ou destination première. Ainsi en va-t-il des « touk-touks », triporteurs produits par le constructeur indien Tata, dont le commerce influence la mobilité du Caire jusqu'au cœur du delta du Nil (Tastevin, 2015) et traduit les connexions entre la production mondiale des véhicules de transport et le

marché régional, voire local. Il en va de même avec les motos chinoises (cf. photographie 2), certes réputées peu pérennes, mais bon marché et maniables, et dont les importations ont révolutionné les mobilités quotidiennes. Les motos ont accéléré les circulations dans des espaces peu denses et à la voirie dégradée, inaccessibles à des moyens de transports collectifs, notamment les zones périurbaines et rurales. Face à la congestion urbaine, les petites cylindrées sont aussi appréciées pour leur rapidité jusque dans les centres des grandes villes, où, à défaut d'être régularisées, elles sont tolérées par les autorités (Hemchi, 2015). Plus couramment, elles servent aux déplacements intra-urbains dans les moyennes et les petites villes, comme au nord du Cameroun (Seignobos, 2014), symbolisant par là-même la possibilité pour les populations de s'inventer une autre façon de se déplacer, évoluant certes selon l'offre des professionnels, mais surtout en fonction de leurs propres besoins, trop souvent négligés.

- 34 Si le marché du véhicule neuf a repris vigueur depuis quelques années, il reste handicapé par la concurrence de celui de l'occasion. Déjà anciennes⁴, les importations de véhicules de seconde main sont massives depuis l'abaissement des barrières douanières dans nombre de pays d'Afrique à partir des années 1990. Le renouvellement du parc se traduit par une montée en gamme et par l'achat d'occasions moins anciennes. Le marché de l'occasion a dynamisé des ports, comme Cotonou, spécialisés dans l'importation de véhicules venus d'Europe et leur réexportation dans les pays voisins. De l'amont à l'aval, la filière est structurée par une multitude d'acteurs, publics et privés (garagistes, armateurs, importateurs, revendeurs, douaniers, mécaniciens) (Rosenfeld, 2009), qui contribuent à densifier l'offre de transport urbain et à désenclaver les campagnes, réceptacles des véhicules les plus anciens des villes.

Photographie 2 - La moto, une révolution rurale et périurbaine (Nord-Cameroun)



Cliché : S. Akoka (2012).

Espace institutionnel *versus* espace de circulations

- 35 Les espaces centraux de la mondialisation ont varié dans le temps avec les transformations des systèmes économiques et des réseaux de transport afférents. De l'exploitation du potentiel agricoles, on est passé à celle des portes d'entrée des territoires nationaux que représentent les ports et les capitales, avec pour conséquence un changement dans les systèmes de transport, avec une prédominance de la route, contribuant à faire sombrer d'anciennes escales et à faire émerger de nouvelles places (Bredeloup, 1989 ; Fiori, 2010).
- 36 De façon inédite, le branchement de l'économie des pays africains sur les circulations mondialisées montre l'émergence d'autres polarités que celles liées aux capitales, aux ports ou aux corridors. Les zones frontalières sont ainsi devenues des espaces convoités. L'Indépendance des États africains, mais aussi l'internationalisation des économies nationales ont accentué la concurrence entre territoires et donc valorisé les différences, de part et d'autre des frontières, entre zones agricoles ou monétaires, entre systèmes économiques (subvention aux industries *versus* liberté d'importation), entre zones de peuplement (disparités de taille de marché). Deux logiques prévalent jusqu'à maintenant : celle de la complémentarité entre pays offrant des produits différents (agricoles notamment) ; celle de la redistribution de biens importés, comme les produits manufacturés ou alimentaires bénéficiant de tarifs douaniers spécifiques⁵. Les effets ont été immédiats dans les périphéries nationales (Igue, 1995), où de nouvelles polarités sont apparues, notamment autour des bourgades et marchés transfrontaliers. Les travaux de Sihé Néya (2010) soulignent par exemple le renforcement du rôle de la petite ville de Niangoloko, au Burkina Faso, lors du conflit ivoirien des années 2000. La ville, située à quelques kilomètres de la frontière, sur l'axe Bouaké-Bobo Dioulasso, a vu passer des dizaines de milliers de rapatriés burkinabés, installés en Côte d'Ivoire mais ré-émigrant vers le pays d'origine de leurs parents.
- 37 Les processus de décentralisation ont accentué la constitution d'espaces dynamiques locaux, (Alvergne, 2008), notamment près des frontières, soutenus par la présence de commerçants dont l'activité est la valorisation des flux d'import-export. À la fin des années 1990, les bailleurs de fonds internationaux ont développé l'idée des « pays-frontière » (Damon et Igue, 2004), transnationaux et constitués par les périphéries nationales contiguës, sans réelle effectivité jusqu'à présent. Dans certains cas, le délitement des États centraux a profité à ces espaces périphériques, dont les leaders, les représentants des forces de l'ordre, une partie des commerçants, ont pu s'ériger en pouvoirs locaux, avec l'accord implicite du pouvoir central (Roitman, 2003).
- 38 Aujourd'hui, c'est bien la capacité des acteurs de l'échange à s'adapter avec rapidité qui caractérise les circulations internationales dans de nombreux pays d'Afrique. Profitant des grandes infrastructures régulièrement entretenues, ils opèrent entre ports et capitales, jusqu'en milieu rural. Selon les contraintes du moment, les opportunités, ils peuvent organiser une partie de leur activité hors des grands axes et passer outre les réglementations d'import-export. Ces processus de contournement à la fois dans l'espace et des moyens de transports mobilisés traduisent la recherche de liberté par rapport au modèle dominant, jusqu'à exprimer parfois un contre-pouvoir.

Conclusion

- 39 Analyser les articulations territoriales par les circulations mondialisées constitue une entrée privilégiée pour observer les rapports de pouvoirs en Afrique, entre des acteurs qui les promeuvent, et d'autres qui s'y adaptent ou les contournent. Dans cette perspective, les organisations transnationales et les États sont en position de force : ils mettent à l'agenda institutionnel la promotion des grandes infrastructures et par conséquent les dynamiques d'échanges entre les pôles productifs et les espaces à fortes densités, suivant l'idée que ces processus favorisent le développement. À l'autre bout de la chaîne, les usagers s'adaptent aux nouveaux services, que des acteurs intermédiaires, commerçants et transporteurs, leurs rendent accessibles, épousant les axes centraux des circulations mondialisées, adoptant les véhicules standardisés, ou s'en distanciant, selon les opportunités économiques. Dans le détail, les rapports de force se complexifient. Les États sont dépendants d'investissements étrangers, mais négocient avec les institutions internationales, régionales et le secteur privé pour construire des infrastructures, tout en contrôlant les circulations sur leurs territoires. Si les transporteurs et les usagers s'adaptent au support et à l'offre de transport, ils sont aussi capables de les bouleverser par l'adoption de nouveaux moyens (motos, triporteurs) pour circuler partout et, surtout, là où les moyens de transport officiels ne vont pas.
- 40 La question politique posée par les circulations mondialisées dépend également de la faiblesse des régulations. Leur promotion et leur développement, dans un cadre libéral, et l'absence de planification de la part des pouvoirs publics sont susceptibles d'aggraver les déséquilibres spatiaux : les processus de valorisation / dévalorisation des territoires peuvent conduire à la destruction de certains pôles de proximité et, surtout, à accroître les inégalités territoriales. La construction des infrastructures et l'amélioration des conditions de transport permettent aux populations de circuler mieux et plus vite, et suscitent indéniablement des opportunités économiques. Les retombées de ces évolutions ne sont pas identiques dans l'espace. La porosité des grandes infrastructures avec le territoire environnant est plus ou moins limitée, certains espaces ne profitent pas des dynamiques à l'œuvre ou sont délaissés par les aménageurs. La concentration des investissements sur les grandes infrastructures hiérarchise ainsi les espaces. On distingue ainsi :
- Les espaces logistiques ou les territoires des grands entrepreneurs, qui répondent aux normes internationales et s'intègrent aux grands circuits d'échanges. Ils participent à des dynamiques de métropolisation, notamment littorale, et d'intégration régionale. Ils sont prioritaires dans l'agenda politique des États et des organisations transnationales.
 - Les espaces oubliés ou relégués, qui ne sont pas ou plus desservis (région peu dynamique, périphéries d'États, espaces ruraux et urbains délaissés). L'absence de branchement sur les circulations mondialisées est susceptible de créer dans ces marges des revendications politiques, parfois armées, contre les pouvoirs centraux.
 - Les espaces des marchands et des marchés, espaces des citoyens, des entrepreneurs qui « s'accrochent » aux grands flux et qui concentrent les enjeux principaux de l'aménagement et du développement de demain.
- 41 C'est dans la durée que l'on mesurera la réalité des constructions spatiales le long des grands axes de circulation ou dans les zones enclavées, tout comme l'incorporation de l'accélération des circulations dans les modes de gouvernements et la vie quotidienne.

BIBLIOGRAPHIE

- ADY P. H., HAZLEWOOD A. D., 1965, *Oxford Regional Economic Atlas*, Oxford, Clarendon Press, 164 p.
- AGNEW J., 1994, The Territorial Trap: The Geographical Assumptions of International Relations Theory, *Review of International Political Economy*, vol. 1, n°1, p. 53-80
- ALIX Y., 2012, Une décennie de conteneurisation en Afrique subsaharienne, *Note de synthèse de l'ISEMAR*, n°141, 4 p.
- ALVERGNE C., 2008, *Le défi des territoires. Comment dépasser les disparités spatiales en Afrique de l'Ouest et du Centre*, Paris, Karthala, 264 p.
- AMIN S., 1969, *Le Monde des affaires sénégalais*, Paris, Éditions de Minuit, 208 p.
- AMSELLE J.-L., 1985, *Ethnies et espaces : pour une anthropologie topologique*, Paris, La Découverte, p. 11-48
- ANTIL A., CHOPLIN A., 2004, Le chaînon manquant : la route Nouakchott-Nouadhibou, dernier tronçon de la transsaharienne Tanger-Dakar, *Afrique contemporaine*, n°208, p. 115-126
- BACH D., 1995, Les dynamiques paradoxales de l'intégration en Afrique subsaharienne : le mythe du hors-jeu, *Revue française de science politique*, vol. 45, n°6, p. 1023-1038
- BAD, OCDE, PNUD, CEA, 2011, *Perspectives économiques en Afrique 2011*, Paris, OCDE Éditions, 314 p.
- BANQUE MONDIALE, 2009, *Repenser la géographie économique*, Bruxelles, De Boeck, 420 p.
- BARRY B., HARDING L. (dir.), 1992, *Commerce et commerçants en Afrique de l'Ouest*, Paris, L'Harmattan, 2 vol., 378 p.
- BENNAFLA K., 2002, *Le commerce frontalier en Afrique centrale*, Paris, Karthala, 368 p.
- BLUNDO G., 2001, « Dessus-de-table ». La corruption quotidienne dans la passation des marchés publics locaux au Sénégal, *Politique africaine*, n°83, p. 79-97
- BREDELOUP S., 1989, *Négociants au long cours. Rôle moteur du commerce dans une région de Côte d'Ivoire en déclin*, Paris, L'Harmattan, 319 p.
- BRETAGNOLLE A., 2014, Les effets structurants des transports, une question d'échelles ? *L'Espace géographique*, Tome 43, 1/2014, p. 51-67
- BRÜCK T., 2001, Mozambique: The Economic Effects of the War, In STEWART F., FITZGERALD V. (dir.), *War and Underdevelopment. Vol. 2*, Oxford, Oxford University Press, p. 56-88
- CEA, 2004, *Les transports et l'intégration régionale en Afrique*, Paris, Maisonneuve & Larose, 228 p.
- CHAUVIN E., 2015, *Violences en Centrafrique : pouvoirs de déplacer, manières de migrer. Centrafricains déplacés et réfugiés (Cameroun, Tchad)*, thèse de doctorat, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 489 p.
- CHAUVIN E., 2014, Conflits armés, mobilités sous contraintes et recompositions des échanges vivriers dans le nord-ouest de la Centrafrique, In BALDI S., MAGRIN G., *Les échanges et la communication dans le bassin du lac Tchad, Actes du colloque de Naples du Réseau Méga-Tchad (13-15 septembre 2012)*, Naples, Università degli studi di Napoli "L'Orientale", Studi Africanistici, Serie Ciado-Sudanese (6), p. 263-287

- CHAUVIN E., SEIGNOBOS C., 2013, L'imbroglia centrafricain. État, rebelles et bandits, *Afrique contemporaine*, n°248, p. 119-148
- CHOPLIN A., PLIEZ O., 2016, Des mondialisations plus discrètes. Vers une nouvelle géographie des échanges mondiaux, *La vie des idées*, 4 octobre 2016, 7 p.
- COSTE J., EGG J. (éd) et al., 1991, *Échanges céréaliers et politiques agricoles dans le sous-espace Ouest (Gambie, Guinée, Guinée Bissau, Mali, Mauritanie, Sénégal) : Quelle dynamique régionale? Rapport de synthèse*, Paris-Montpellier-Cotonou, IRAM-INRA/ESR-UNB.
- DAMON J., IGUE J., 2004, *L'Afrique de l'Ouest dans la compétition mondiale. Quels atouts possibles ?* Paris, Karthala, 504 p.
- DAVIET S., 2014, Stratégie d'entreprises et dysfonctionnement de la régionalisation euro-méditerranéenne, *In La régionalisation du monde*, Gana A. et Richard Y. (Eds), Paris, IRMC - KARTHALA, p. 95-112
- DAWSON J., BARWELL I., 1993, *Roads are not enough: New perspectives on rural transport planning in developing countries*, Londres, Intermediate Technology Publications, 79 p.
- DIOUF M., 1999, Privatisations des économies et des Etats africains. Commentaires d'un historien, *Politique africaine*, n°73, p. 16-23
- DORIER-APPRILL E., DOMINGO E., 2004, Les nouvelles échelles de l'urbain en Afrique. Métropolisation et nouvelles dynamiques territoriales sur le littoral béninois, *Vingtième siècle*, n° 81, p. 41-54
- DUBRESSON A., MOREAU S., RAISON J.-P., STECK J.-F., 2003, *L'Afrique subsaharienne. Une géographie du changement*, Paris, Armand Colin, 272 p.
- FAU N., KHONTHAPANE S., TAILLARD C., 2013, *Transnational Dynamics in Southeast Asia*, Singapour, Institute of Southeast Asian Studies, 547 p.
- FIORI S., 2010, "Public life on a Sahel crossroad", in International Conference, *Public Life in the In-Between City*, Haïfa, 6-10 juin, Faculty of Architecture and Town Planning.
- FOSTER V., BRICEÑO-GARMENDIA C., 2010, *Infrastructures africaines. Une transformation impérative*, Paris, Pearson Education France, 344 p.
- FROMAGEOT A., 2005, Dépasser l'enclavement : le maraîchage des savanes et l'approvisionnement d'Abidjan, *Espace populations sociétés*, 2005/1, p. 83-98
- GEWALD, J.-B., LUNING, S., VANWALRAVEN, K., 2009, *The Speed of Change: Motor Vehicles and People in Africa, 1890-2000*. London, Brill.
- GOTTMANN J., 1952, *La politique des États et leur géographie*, Paris, Armand Colin, 228 p.
- GRÉGOIRE E., LABAZÉE P., 1993, *Grands commerçants d'Afrique de l'Ouest. Logiques et pratiques d'un groupe d'hommes d'affaires contemporains*, Paris, Karthala, 262 p.
- HEMCHI M. H., 2015, *Mobilités urbaines et planification : le cas de N'Djamena*, thèse de doctorat, Bordeaux, Université de Bordeaux-Montaigne, 475 p.
- HETTNE B., SÖDERBAUM F., 1998, The New Regionalism Approach, *Politeia*, vol. 17, n°3, p. 6-21
- HUGON P., 2002, Les économies en développement au regard des théories de la régionalisation, *Tiers-Monde*, tome 43, n°169, p. 9-25
- HUSSEN B.W., 2016, *Sustaining sustainable Mobility: the Integration of Multimodal Public Transportation in Addis Ababa*, thèse de doctorat, Lyon, Université Lumière Lyon 2, 403 p.

- IGUE J., 1995, *Le territoire et l'État en Afrique*, Paris, Karthala, 284 p.
- KRUGMAN P., 1991, Increasing Returns and Economic Geography, *The Journal of Political Economy*, n°99 (3), p. 483-499
- KUMAR A., DIOU C., 2010, *Renouvellement du parc d'autobus à Dakar. Avant et après*. Washington, Banque mondiale [Document d'analyse Programme de politique de transport en Afrique (SSATP) n°11, série Transport urbain], 73 p.
- LESOURD C., 2006, « Au bonheur des Dames ». *Femmes d'affaires mauritaniennes de nos jours*, thèse doctorat, Paris, EHESS, 317 p.
- LOMBARD J., 2015, *Le monde des transports sénégalais*, Marseille, IRD Éditions, 276 p.
- LOMBARD J., NINOT O., 2010, Connecter et intégrer : les territoires et les mutations des transports en Afrique, *Bulletin de l'Association des géographes français*, n°2010-1, p. 69-86
- MAC-KINNON D., PIRIE G., GATHER M., 2008, Transport and Economic Development, In R. KNOWLES R., SHAW J., DOCHERTY I. (éd.), *Transport Geographies: Mobilities, Flows and Spaces*, Oxford, Blackwell Publishing, p. 10-2.
- MAGRIN G., 2013, *Voyage en Afrique rentière. Une lecture géographique des trajectoires du développement*, Paris, Publications de la Sorbonne, 424 p.
- MAGRIN G., VAN VLIET G., 2005, Greffe pétrolière et dynamiques territoriales : l'exemple de l'on shore tchadien, *Afrique contemporaine*, n°216, p. 87-105
- MAREÏ N., 2017, Régionalisation entre Maghreb et Afrique de l'Ouest : regard géographique, *Revue Interventions économiques*, p. 33-36
- MAREÏ N., 2016, Terminalisation, spécialisation et enjeux logistiques des ports africains, *Note de synthèse de l'ISEMAR*, n°179, 4 p.
- MAREÏ N., 2012, *Le détroit de Gibraltar, Porte du Monde, Frontière de l'Europe*, thèse de doctorat, Nantes, Université de Nantes, 412 p.
- OBSERVATOIRE DES PRATIQUES ANORMALES, 2012, *21^e rapport de l'Observatoire des pratiques anormales (OPA). Résultats des enquêtes du troisième trimestre 2012*, USAID, UEMOA, West Africa Trade Hub, 21 p.
- OFFNER J.-M. et al., 2014, Les effets structurants des infrastructures de transport, *L'Espace géographique*, vol. 43, n°1, p. 51-67
- PERROUX F., 1964, *L'Économie au XX^e siècle*, Paris, Presses universitaires de France, 692 p.
- POURTIER R., 1991, L'inéluctable défi des transports, *Politique africaine*, n°41, p. 22-31
- PROPARCO, 2011, Les chemins de fer africains en chiffres, *Secteur Privé & Développement, La revue de Proparco*, n°9, p. 16-17
- RAISON J.-P., 2002, Économie politique et géopolitique des barrages routiers (Madagascar, février-mai 2002), *Politique africaine*, n°86, p. 120-137
- RETAILLÉ D., 2005, L'espace mobile, In ANTHEAUME B., GIRAUT F. (éd.), *Le territoire est mort. Vive les territoires ! Une (re)fabrication au nom du développement*, Paris, IRD, p. 175-202
- ROITMAN J., 2003, La garnison-entrepôt : une manière de gouverner dans le bassin du lac Tchad, *Critique internationale*, n° 19, p. 93-115

- ROSENFELD M., 2009, Le commerce d'exportation de voitures d'occasion entre Bruxelles et Cotonou, *Cahiers de l'Urmis*, n°12, mis en ligne le 25 juin 2009, consulté en 2016, <http://urmis.revues.org/838>
- SASSEN S., 2012, *Cities in a world economy*, Thousand Oaks, Sage, 399 p.
- SAUTTER G., 2000, *Un projet colonial sans lendemain. Le chemin de fer Bangui-Tchad (A.E.F.)*, Paris, CEAF, EHESS, 325 p.
- SCHEELE J., 2012, *Smugglers and Saints of the Sahara. Regional Connectivity in the Twentieth Century*, Cambridge, Cambridge University Press, 288 p.
- SEIGNOBOS C., 2014, La moto chinoise : une révolution rurale et urbaine, In BALDI S., MAGRIN G., *Les échanges et la communication dans le bassin du lac Tchad, Actes du colloque de Naples du Réseau Méga-Tchad (13-15 septembre 2012)*, Naples, Università degli studi di Napoli "L'Orientale", Studi Africanistici, Serie Ciado-Sudanese (6), p. 243-262
- NEYA S. 2010, Crises ivoiriennes, migrations de retour et recompositions des rapports villes-campagnes : la ville frontalière de Niangoloko et son hinterland, In ZONGO M. (Ed.), *Les enjeux autour de la diaspora burkinabè*, Paris, L'Harmattan, p. 209-234
- SOUIAH F., 2011, L'Algérie *made by China*, *Méditerranée*, n°116, mis en ligne le 1er juin 2013, consulté en 2017, <http://mediterranee.revues.org/5468>
- STECK B., 2015, Introduction à l'Afrique des ports et des corridors : comment formuler l'interaction entre logistique et développement, *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 59, n°168, p. 447-467.
- TASTEVIN Y.-P., 2015, Bajaj en Égypte ou la diffusion discrète de l'*autorickshaw* en Afrique, *Autrepart*, n°76, p. 127-146
- TERAVANINTHORN S., RABALLAND G., 2009, *Le prix et le coût du transport en Afrique. Étude des principaux corridors*, Washington, Banque mondiale, 160 p.
- VAN CHI-BONNARDEL R., 1973, *Grand Atlas du continent africain*, Paris, Éditions Jeune Afrique, 335 p.
- VELTZ P., 2008, *Des lieux et des liens : essai sur les politiques du territoire à l'heure de la mondialisation*, La Tour d'Aigues, Éd. de l'Aube, 155 p.
- WIPPEL S., 2004, Le renouveau des relations marocaines avec l'Afrique subsaharienne : la formation d'un espace économique transsaharien ? In MARFAING L., WIPPEL S. (éd.), *Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine : un espace en constante mutation*, Paris, Berlin, Karthala, ZMO, p. 29-60

NOTES

1. Calcul hors Afrique du Sud
2. Le cas de ce transporteur d'hydrocarbures sénégalais expliquant, qu'il possède à la fois un parc de véhicules reconnu, pour effectuer la distribution des carburants pour les majors pétroliers, et un parc moins connu, pour les marchés de produits dangereux, tels que des résidus ou des boues, est pour le moins parlant (enquête de J. Lombard, Dakar, novembre 2004).
3. Enquête de J. Lombard, Kayes, novembre 1998.
4. Dans les années 1950, l'apparition des « cars rapides » sénégalais est le résultat de la transformation de camionnettes importées en véhicules de transport en commun à plateau, sur

lesquels on attachait les passagers pour qu'ils ne tombent pas (Entretien de J. Lombard, Dakar, août 2000).

5. Par exemple, les produits subventionnés par le gouvernement algérien, revendus à Bordj Mokhtar, dans le sud pays, à destination du Mali (Scheele, 2012).

RÉSUMÉS

En partant du constat que les grandes infrastructures de transport permettent aujourd'hui à une partie des hommes et des marchandises du continent africain de circuler plus loin et plus vite, cet article discute des manières dont les acteurs, dans leurs rapports de pouvoirs et à différentes échelles, se saisissent des circulations marchandes mondialisées. Entre incantations politiques, réorganisations des relations public-privé, hybridation des moyens de circuler et usages différenciés, l'analyse permet de rendre compte de situations africaines contrastées.

Assuming the role of large transport infrastructures to improve human and good flows in Africa, this paper discusses the ways in which the stakeholders can grasp the issues link to global flows, in their multi-level and multi-scalar power relationships. Between political incantations, reorganisation of public-private relations, hybridization of various circulation means and the use of these circulations as opposition force, the analysis of relations between circulations and territories allows to enter in african contrasted situations in a world where easier and speedier circulations are imperatives.

INDEX

Keywords : good flows, globalisation, political dynamics, infrastructure facilities, North Africa, West Africa, Central Africa

Mots-clés : circulations marchandes, mondialisation, dynamiques politiques, infrastructures, Afrique du Nord, Afrique de l'Ouest, Afrique centrale

AUTEURS

EMMANUEL CHAUVIN

UMR 8586 Prodig, CNRS UMR 8586 Prodig, 2 rue Valette, 75005 Paris <http://www.prodig.cnrs.fr/>
chauvinemmanuel@yahoo.fr

NORA MAREÏ

CNRS, UMR 8586 Prodig, CNRS UMR 8586 Prodig, 2 rue Valette, 75005 Paris <http://www.prodig.cnrs.fr/>
nora.mareï@cnrs.fr

JÉRÔME LOMBARD

IRD, UMR 8586 Prodig, CNRS UMR 8586 Prodig, 2 rue Valette, 75005 Paris <http://www.prodig.cnrs.fr/>
jerome.lombard@ird.fr