Les circulations transnationales au Togo au temps de la Covid-19

Réinvention des pratiques de transport face à la contrainte

Kossigari Djolar

Géographe, UMR 8586 PRODIG et PREDES, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (France) et Université de Kara (Togo).

Jérôme Lombard

Géographe, Directeur de recherche IRD, UMR PRODIG Campus Condorcet.

Structurant les relations sociales, les circulations de biens et les déplacements de personnes ont été affectés par la logique de cloisonnement développée pour faire barrage au virus de la Covid-19. Loin de s'interrompre, les activités relevant de la mobilité et des circulations se sont maintenues au prix de nombreuses stratégies, dont cet article se fait l'écho dans le cas du Togo. Il interroge la reconfiguration des circulations et des lieux face aux mesures adoptées pour endiguer la circulation du virus. La méthodologie adoptée repose sur des entretiens menés auprès des acteurs et sur l'immersion des auteurs dans les milieux des transports : gares routières, axes de circulation, postes-frontières. L'article montre que, durant la période de la Covid, les circulations internationales se sont poursuivies dans un climat de constante négociation, sans que les rapports de pouvoir asymétriques entre les parties prenantes soient remis en question. Normes, codes et habitus se chevauchent dans un espace d'intérêts partagés entre voyageurs et agents de contrôle, sur fond de scepticisme sur la réalité du virus.

La crise du coronavirus s'est traduite par le bouleversement de l'activité humaine et sociale à l'échelle individuelle est de chaque pays. Au Togo (figure 1), les circulations de personnes et de biens ont été durement éprouvées par les mesures adoptées pour contrer la propagation de la pandémie. La fermeture des frontières aériennes et terrestres à partir du 20 mars 2020, les restrictions de déplacement des populations, à l'intérieur comme à l'extérieur du pays, le bouclage de pans entiers de territoires, la limitation de la capacité d'embarquement des camions et des véhicules de transport en commun ont ralenti les échanges et fait peser d'énormes contraintes sur les activités socio-économiques.

La crise est d'autant plus rude qu'elle survient dans un contexte où la circulation des personnes et des biens est confrontée à de nombreux obstacles : réseau routier insuffisant et de mauvaise qualité, contrôles intempestifs, taxes illicites et abusives. La survenue de la Covid-19 accentue les contraintes et engendre des conséquences négatives pour l'activité de transport international, en raison notamment de la fermeture des frontières et du renforcement des contrôles sur les grands axes routiers.

Figure 1. Carte de localisation de la zone d'étude

Les opérateurs de transport sont avant tout des exploitants individuels et des entreprises de petite taille qui ne disposent pas de l'épargne leur permettant de faire face aux crises récurrentes. Ceux-là sont engagés dans une logique de survie (Godard, 2002). En l'absence « d'un système de solidarité institutionnalisé » (Diaz Olvera *et al.*, 2010, p. 2) à même de compenser la perte de revenus liée à la cessation des activités, le respect des restrictions imposées par l'État s'avère être une gageure pour les acteurs concernés. En dépit du lancement, le 8 avril 2020, d'un programme de solidarité gouvernemental dénommé Novissi (1),

(1) Mis en place par l'État togolais, Novissi est un programme de transferts monétaires visant à soutenir tout citoyen togolais éligible ayant perdu son revenu en raison de l'adoption des mesures de riposte contre le coronavirus. Le programme vise

qui prévoit de fournir une assistance financière aux secteurs sinistrés, l'aide proposée est apparue modique et la couverture insuffisante.

N.B. : le choix des sites d'enquête s'est effectué sur la base de la situation géographique des lieux visés par rapport à l'axe routier international Lomé-Ouagadougou. Le cas de la ville de Guérin-Kouka est particulier. Il renvoie à la place que la localité occupe dans les entretiens menés auprès des conducteurs de Kara, qui assurent l'alimentation de la capitale régionale en produits agricoles, principalement les céréales sèches. L'importance du trafic et le rythme soutenu des flux justifient que l'on s'intéresse aux échanges développés de façon orthogonale au corridor.

Cet entremêlement des logiques économiques, sociales et sanitaires, pour une activité où « il faut bouger pour s'en sortir » (Le Breton, 2005), induit de nombreux changements pratiques de la part des populations pour contourner les restrictions et s'assurer d'un minimum de rentrées d'argent. Voyageurs, transporteurs, hommes et femmes d'affaires, commerçants déploient leur « savoir-circuler » (Spire, 2010, p. 338) à différentes échelles et au gré des opportunités. Cela interroge les types de moyens et la nature des pratiques mis en œuvre par les acteurs de la circulation selon deux directions : d'une part, comment les acteurs maintiennent-ils leurs activités dans un système de contraintes accentuées ? D'autre part, de quelle manière peut-on expliquer la persistance des barrages routiers et des prélèvements illicites effectués par les préposés au contrôle sur les différents axes routiers ? Nous considérons ici que les processus d'adaptation aux contraintes, le long des routes et aux frontières des pays d'Afrique de l'Ouest, se construisent sur des principes d'intérêt commun entre tous les acteurs, illustrant l'existence d'habitudes structurelles de cohabitation entre les personnes mobiles et les représentants des pouvoirs, centraux comme locaux. En prenant appui sur les conclusions de L. Lombard (2013), qui a observé les barrages routiers en Centrafrique, la compréhension de la corruption ne peut se réduire à dénoncer les prélèvements intempestifs d'argent, à partir du moment où les voyageurs, et notamment les transporteurs et les chauffeurs, qui critiquent avec véhémence les stratégies développées lors des contrôles, semblent en accepter la pratique.

Dans la lignée des travaux réalisés sur les échanges et les circulations en Afrique de l'Ouest, nous ambitionnons d'analyser et de comprendre, au moyen d'approches, d'outils et de références employées dans ce champ – sur les acteurs, les rapports de pouvoir et les relations sociales (*cf.* Egg et Herrera, 1998 ; Bennafla, 1999 ; Lombard, 2003 ; Mechlinski, 2010) – les effets de la crise sanitaire sur les circulations et les mobilités au Togo. La crise, réputée être un accélérateur des tendances, induit des bifurcations, complique ou fluidifie les rythmes des circulations, complexifie ou régularise les trajectoires des circulants ou encore accroît les immobilisations ou les allège.

L'approche méthodologique utilisée s'appuie sur des enquêtes de terrain menées du 4 septembre 2020 au 30 mars 2021, au Togo et au Burkina Faso, dans le cadre d'une thèse de doctorat en géographie (2). Elle s'adosse à l'analyse d'un vaste corpus documentaire constitué d'articles de presse écrite, nationale et internationale, de contenus de sites internet dépendant des structures publiques et privées engagées dans la gestion de la pandémie, ainsi qu'à l'utilisation de données qualitatives issues d'entretiens réalisés auprès de chauffeurs, policiers, douaniers, passagers et autorités de régulation (soixante-quatorze en tout, dont vingt-neuf effectués avec les forces de l'ordre et de sécurité aux frontières). Elle révèle les multiples intrications entre les logiques sociales, économiques, politiques et culturelles qui tissent les circulations et les mobilités en Afrique de l'Ouest. B. Jessop *et al.* ne disent pas autre chose quand ils considèrent les territoires, les lieux, les échelles et les réseaux, pris ensemble comme des dimensions constitutives des relations socio-spatiales (Jessop *et al.*, 2008, p. 389).

Après avoir décrit et analysé les formes d'obstacle apparues avec la conjoncture sanitaire puis les stratégies d'adaptation déployées par les acteurs, nous insisterons sur le fait que la question des prélèvements illicites, opérés sur les circulations et qui sont considérés comme des ressources, relève d'un dispositif pérenne et rémunérateur, entretenu par les agents de contrôle et aussi par les circulants qui, pour franchir les barrières, doivent disposer de « leurs propres instruments de navigation », selon l'expression de L. Lombard (Lombard, *op. cit.*, p. 163).

à fournir aux personnes et aux familles les plus vulnérables des soutiens financiers mensuels durant la période d'état d'urgence. Cf. https://novissi.gouv.tg/givedirect-novissi.

(2) En cotutelle entre l'Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne et l'Université de Kara (Togo), sous la direction de Jérôme Lombard et d'Assogba Guézéré.

L'impact de la crise sanitaire sur les conditions de circulation

Dès la déclaration officielle du premier cas, le 6 mars 2020, par un communiqué du Premier ministre (3), le gouvernement togolais a misé sur la prévention avec l'adoption de nombreuses dispositions, au rythme de l'évolution de la situation sanitaire nationale et internationale. Le 1er avril 2020, par un discours à la nation, le président de la République décrète l'état d'urgence sanitaire à partir du lendemain, pour une durée de six mois ; par la suite, celui-ci sera prolongé à plusieurs reprises. S'ensuit une série de mesures strictes de protection, parmi lesquelles la fermeture des frontières terrestres et aériennes au trafic des passagers, le bouclage de certaines villes, notamment Lomé, Kpalimé, Tsévié et Sokodé, selon les occurrences de cas positifs à la Covid, la limitation des rassemblements de masse puis la fermeture des principaux lieux accueillant du public. D'autres mesures complètent le dispositif. Il y a d'abord l'établissement d'un couvre-feu d'avril à juin 2020, puis de décembre 2020 à janvier 2021 (période correspondant aux fêtes de fin d'année) ; ensuite, la création d'une Force spéciale anti-pandémie (FOSEP), composée de cinq mille agents des forces de l'ordre et de sécurité et chargée de veiller au respect des mesures du gouvernement. À ces mesures générales sont adjointes des dispositions spécifiques à certains secteurs d'activité.

Conséquences néfastes pour les transports routiers

Après la fermeture des frontières terrestres et aériennes affectant les circulations internationales et les activités attenantes sont apparues des restrictions de circulations internes au pays. Le 2 avril 2020, de nouvelles mesures relatives au secteur des transports routiers ont été rendues publiques par les ministres en charge de la Sécurité et des Transports.

À l'échelle urbaine, pour respecter le principe de distanciation physique entre les personnes, les taxis-motos et les tricycles ont été interdits de transporter des passagers. Très vite, cette mesure s'est heurtée à la rudesse des réalités de la société togolaise, dépendante des services offerts par les taxis-motos. Dominants à Lomé, où leur nombre est évalué à 69 000 unités (4), ils constituent la seule offre de transport dans nombre de villes petites et moyennes du Togo (5). Leur poids économique, social et politique étant croissant dans la vie économique et sociale du pays (Guézéré, 2021) et face à la fronde engendrée par cette interdiction (6), le gouvernement a été contraint de retirer son décret vingt-quatre heures après sa promulgation. La suspension s'est prolongée dans le temps, sans que le gouvernement puisse revenir dessus.

Les autres mesures prises ont concerné la limitation de moitié de la capacité de chargement des véhicules affectés au transport de passagers. Ainsi, les taxis-collectifs ne pouvaient embarquer que trois personnes au lieu de six habituellement, les minibus, huit personnes et non quinze, les autobus de soixante places seulement trente (véhicules de la Société des transports de Lomé). À l'échelle interurbaine, le transport des personnes a été interdit, mais pas celui des marchandises. Cette mesure a été levée le 9 juin 2020 et remplacée, là encore, par la limitation des capacités d'embarquement. En dépit de cette nouvelle contrainte, les chauffeurs ont été invités à ne pas augmenter les prix, le ministre des Transports insistant sur le fait que « les tarifs de transport routier restent inchangés sur toute l'étendue du territoire national (7) ».

Ces limitations ont été complétées par des dispositions supplémentaires qui délèguent aux responsables des transports l'application des

(3) https://www.afro.who.int/fr/news/epidemie-coronavirus-covid-19-le-togo-declare-un-premier-cas-confirme.

(4) *Cf. republicoftogo.com* : « Plus de 000 215 taxis-motos au Togo » ; https://www.republicoftogo.com/Toutes-les-rubriques/Economie/Plus-de-215.000-taxis-motos-au-Togo. Consulté le 2021-05-08.

(5) Ces chiffres ne concernent que ceux qui sont affiliés à un syndicat, mais nombreux sont les conducteurs qui ne le sont pas, *cf.* Guézéré (2008).

(6) *Atlantic info* : « Transports : les conducteurs de taxis-motos de nouveau dans les rues de Lomé jusqu'au 11 avril », 7 avril 2020 ; http://www.atlanticinfos.com/index.php/categories/economie/item/1922-transports-les-conducteurs-de-taxis-motos-de-nouveau-dans-les-rues-de-lome-jusqu-au-11-avril. Consulté le 2021-05-08.

(7) Portail officiel de la République togolaise : « Les véhicules de transport routier de nouveau autorisés à circuler sur toute l'étendue du territoire » ; https://www.republiquetogolaise.com/transports/0906-4390-les-vehicules-de-transport-routier-de-nouveau-autorises-a-circuler-sur-toute-l-etendue-du-territoire. Consulté le 8 mai 2021.

nouvelles règles. Les syndicats des transports routiers ont été sommés d'installer des systèmes de lavage de mains dans les gares routières ; quant aux chauffeurs, ils ont été tenus de faire respecter le port du masque dans leur véhicule.

Les conducteurs à la recherche d'un équilibre introuvable

Le secteur des transports est un important pourvoyeur d'emplois au Togo (Guézéré, 2008). Il procure des revenus aux nombreux acteurs qui l'animent, conducteurs, propriétaires, syndicats, sans compter les multiples petits métiers du secteur informel. Mais les interdictions, puis la reprise limitée des activités ont affecté la trésorerie de nombreux professionnels.

Aux obligations familiales s'ajoute la nécessité de s'acquitter de la redevance auprès du propriétaire du véhicule, ce qui complique davantage la situation, comme le rappelle ce conducteur de taxi : « Avec un voyage par semaine, le propriétaire a une famille, le taximan a une famille. Comment vous allez partager ça ? » (Kara, 26 octobre 2020). D'un côté, ce dernier doit faire parvenir au propriétaire le versement hebdomadaire de 25 000 FCFA (38 euros), de l'autre, il est confronté à ses obligations familiales (besoins alimentaires, sanitaires, éducatifs), alors que depuis neuf jours il n'a effectué aucun trajet, faute de chargement. Les voyageurs se font rares, les commerçants et les petits opérateurs, à l'origine de la majorité des déplacements interurbains en partance et à destination de Kara (la capitale régionale), hésitent à se déplacer en raison du ralentissement des activités. Les difficultés socio-économiques placent alors les chauffeurs devant un choix difficile : obéir à l'autorité ou subvenir aux besoins de leur famille. De fait, les conducteurs de taxis et de minibus enfreignent les réglementations sur les restrictions sanitaires, quitte à s'exposer aux sanctions lors des contrôles.

La multiplication des postes et des motifs de contrôle

Bien que le contrôle des circulations et des mobilités, observé durant la crise sanitaire, ne constitue pas une nouveauté en Afrique de l'Ouest (Ninot, 2003 ; Néya et Lombard, 2018 ; Boyer, 2019), il présente ici un autre visage. Ce ne sont plus seulement la régularité des documents du conducteur, le bon état du véhicule ou la conformité avec la capacité d'embarquement réglementaire qui sont considérés, mais également la responsabilité du conducteur vis-à-vis du respect des mesures-barrières, notamment le port du masque. Les transporteurs doivent dorénavant veiller eux-mêmes à ce que les passagers soient équipés, sinon, en cas de manquement à cette obligation, ils s'exposent à des amendes allant de 3 000 à 20 000 FCFA (entre 4,5 et 30 euros). Les chauffeurs de camion affectés aux transports internationaux, tout comme ceux affectés au transport national de marchandises, sont contraints, de leur côté, d'observer la consigne de l'État, autrement dit l'embarquement de deux personnes au maximum dans la cabine, à la rigueur trois si le propriétaire du chargement effectue le voyage (8).

L'un des effets directs de la gestion de la pandémie sur les circulations et les mobilités est le déploiement massif des forces de l'ordre et de contrôle sur les différents axes routiers. Cette sécurisation des espaces de circulation s'est traduite par un accroissement des postes de contrôle sur les routes du Togo (figure 2), ainsi que le souligne ce conducteur de camion burkinabé : « Voilà, quand tu rentres, il y a le contrôle un peu partout. Mais avant, là, il n'y avait pas ça. On te dit : bonne arrivée avec pistolet » (Kémérida, 27 octobre 2020). En date du 15 octobre 2020, sur le tronçon togolais de l'axe routier Lomé-Ouagadougou, on comptabilisait dix-sept postes de contrôle entre Lomé et Cinkassé (distantes de 650 kilomètres), alors que, sur le même axe, un an plus tôt, l'Observatoire des pratiques anormales (OPA (9)) n'en dénombrait que sept (UEMOA, 2019). Érigés à l'occasion de la crise du coronavirus, les postes supplémentaires représentent une difficulté de plus pour les professionnels de la route.

La fonction de surveillance déléguée aux opérateurs de transport constitue un prétexte pour accroître les contrôles et pénaliser les contrevenants, comme l'illustrent les propos de ce conducteur de taxi : « Si tu prends quelqu'un qui n'a pas mis un masque, toi, le chauffeur,

(8) Souvent la cabine d'un camion embarque le chauffeur et son apprenti, un jeune qui aide le conducteur aux manœuvres et aux opérations de chargement et de déchargement. Parfois, ces apprentis sont au nombre de deux.

(9) L'Observatoire des pratiques anormales (OPA) est l'instrument régional de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) pour le suivi de la performance des corridors de transport internationaux.

Figure 2. Poste de contrôle routier sur l'axe Lomé-Ouagadougou à hauteur de Sotouboua (Togo)
Cliché : DJOLAR Kossigari, 2020

première des choses, tu seras amendé (10). Deuxième des choses, la personne, elle, aura des problèmes aussi. Les passagers ont une stratégie. Quand tu les prends, ils vont tous mettre des masques. Maintenant, quand, toi, tu seras fixé sur le volant, ils l'enlèvent. Arrivés au checkpoint, ils te disent : celle-ci n'a pas mis de masque et tu es dans les problèmes » (Kémérida, 27 octobre 2020). Ces réponses à nos questions soulignent l'ampleur des difficultés supplémentaires engendrées par les mesures d'endiguement de la Covid et que rencontrent au quotidien les chauffeurs. Non seulement ceux-ci apparaissent impuissants face aux comportements des passagers qu'ils ne peuvent contenir, mais ils sont également tenus responsables de leurs écarts de conduite. Les conducteurs se retrouvent alors dans l'impossibilité de se conformer aux réglementations. Dans le même temps, les forces de l'ordre ne laissent passer aucune occasion de les sanctionner de façon arbitraire, quelle que soit la situation rencontrée (11).

S'adapter aux barrages : des réponses variées

Pris dans les mailles du lacis des contraintes sanitaires, les conducteurs ont tenté de contourner les difficultés en recherchant des solutions pour préserver leur accès quotidien aux sources de revenus. Selon un chauffeur béninois interrogé, « c'est le seul travail qu'on a appris. On n'a pas de terre, c'est là-bas qu'on mange. On ne peut pas rester à la maison » (Kémérida, 27 octobre 2020). Pour continuer à exercer leurs activités malgré les restrictions, les acteurs ont développé trois types de réponses : l'anticipation, l'évitement et la sur-tarification. L'une de ces stratégies – l'anticipation – relève de « stratégies corruptives » (Blundo et Sardan, 2001, p. 10).

Anticiper pour ne pas négocier

Cette stratégie consiste pour les conducteurs à procéder à de petits « cadeaux anticipateurs » (Blundo et Sardan, *op. cit.*, p.17) distribués aux policiers sur la route afin de s'attirer leur sympathie et s'attacher leurs faveurs. Sur les routes de Kigali au Rwanda, les motos-taxis « jettent une petite chose » afin que les policiers oublient l'incident (Nicaise, 2020, p. 107). Au Togo, ce geste s'observe davantage chez les conducteurs effectuant le transport interurbain de personnes, qui fréquentent régulièrement les routes nationales (encadré 1), ainsi que chez ceux travaillant dans le transport international des marchandises.

Cette sorte d'obligation des chauffeurs envers les forces de l'ordre permet aux premiers d'augmenter la capacité de chargement, sans craindre la sanction des secondes aux barrages ; ils bénéficient ainsi d'une marge de manœuvre pour négocier éventuellement la poursuite de leur trajet.

(10) Amender : verbaliser, émettre une contravention.

(11) Par exemple : « Tu veux boire de l'eau, tu enlèves le masque, on va te poursuivre et te dire de payer 10 000 FCFA » (chauffeur burkinabé, Kémérida, 20 octobre 2020).

Encadré 1

Aux environs de trois heures de l'après-midi, sur mon trajet de retour, je m'arrête à un checkpoint Covid à l'entrée de Nabroukou, une localité située sur l'axe Lomé-Ouagadougou. Trois agents des forces de l'ordre et de sécurité sont assis au bord de la route, devant la barrière qu'ils ont érigée, et dégustent une pastèque. Après quelques minutes d'échanges, un taxi arrive et se gare une quinzaine de mètres plus loin, sur le côté. Un jeune homme en sort et se dirige vers nous en courant. Il se prosterne devant l'un des policiers et lui tend de l'argent, en précisant dans la langue locale (kabyè) : « C'est le patron qui m'a envoyé te remettre ça. » Le policier sourit et lui réplique, toujours en langue locale : « Merci, c'est bon pour aujourd'hui, allez. » Puis il renvoie le jeune homme, sans prendre l'argent que ce dernier était venu lui apporter.

Source : Carnet de terrain, décembre 2020.

La stratégie d'anticipation n'évite pas les surprises, car elle comporte des risques. Ce type de relation est limité aux seules interactions entre chauffeurs et agents qui se connaissent et se croisent régulièrement aux mêmes postes de contrôle. Comme la rotation des agents entre les postes est élevée, les chauffeurs perdent ce qu'ils dénomment leurs « connaissances » et voient fondre la marge de tolérance dont ils bénéficient. En témoignent les propos de ce taximan de Dapaong : « Avant la Covid-19, on prenait six ou bien cinq [personnes] pour un taxi de cinq places. Maintenant, avec les restrictions, c'est trois : deux à l'arrière et une en cabine. Si tu en prends quatre, une de plus que prévu, toi, chauffeur, tu vas dépenser 4 000 FCFA [6 euros], 1 000 francs à chaque barrage, avant d'arriver à Dapaong. Comme nous on est habitué sur la voie, si arrivé tu trouves celui que tu connais, il ne va prendre que 500 FCFA. Ce n'est pas à tous les postes que tu vas trouver celui-là. Ce n'est pas tous les jours que tes connaissances-là sortent. » (Kara, 31 octobre 2020) Même si cette stratégie est aléatoire, elle a le mérite de nourrir l'espoir d'un éventuel traitement de faveur.

Pour éviter l'incertitude, certains chauffeurs préfèrent gérer la situation au cas par cas, à chaque poste de contrôle. Selon l'un d'eux, la capacité à convaincre son interlocuteur est essentielle : « Il faut savoir parler. Ils vont chercher un argument pour t'amender. Il faut savoir parler avec les corps habillés sur le chemin (12). » (Kémérida, 27 octobre 2020) Cette assertion est confirmée par un agent de contrôle qui affirme : « La personne peut avoir de l'argent, mais ça dépend de la manière dont elle va te parler ; parfois, tu ne vas pas lui prendre de l'argent. » (Lomé, 9 novembre 2020) Le « savoir-parler » ne fonctionne pas à chaque fois. Dans le contexte des circulations au Togo, l'expression doit être considérée au sens figuré. Il ne s'agit pas uniquement d'une habileté argumentative mais aussi d'une association de gestes. En plus de « chef » ou d'« autorité », qui sont les terminologies les plus usitées par les conducteurs pour désigner les agents de contrôle, il leur faut aussi « tendre la main », expression évoquant le fait pour un chauffeur de donner l'argent à un policier à travers les vitres descendues des portières, sans avoir à quitter la voiture, comme nous l'expliquent plusieurs de nos enquêtés.

L'anticipation ne résume pas à elle seule les différentes stratégies que mobilisent les opérateurs de transport aux barrages. D'autres solutions permettent de limiter les contrôles.

Contourner les checkpoints

L'évitement des postes de surveillance a été largement documenté dans les travaux réalisés sur les échanges et les circulations en Afrique de l'Ouest et sur la vitalité des espaces frontaliers (Igué, 1995 ; Bennafla, 1998 ; Enda Diapol, 2007).

Durant la période de la Covid, le profil des circulants qui empruntent les voies de contournement a évolué. Les individus voyageant habituellement en toute légalité, qui ne rencontraient aucune difficulté pour passer et qui, désormais, sont confrontés à des contrôles déclenchant le versement d'une amende, voire d'un pot de vin, tentent de contourner les postes. Depuis la fermeture des frontières, ce conducteur de taxi collectif maintient ses trajets entre Kara, Kémérida et Djougou, ville du Bénin qui est située à moins de cent kilomètres, en empruntant des chemins détournés. Son compatriote, lui aussi conducteur de taxi, regrette la situation d'avant, car il est contraint de rouler sur des pistes non surveillées et en mauvais état, qui risquent d'abîmer le véhicule : « Passer dans la brousse, nous aussi,

(12) Corps habillés (ou hommes en tenue) : expression utilisée généralement pour désigner les forces de l'ordre et de sécurité.

on ne veut pas [comprendre : on le fait malgré nous]. » (frontière Togo-Bénin, 27 octobre 2020)

Augmenter les tarifs, détourner l'usage des véhicules

Malgré les injonctions du gouvernement à restreindre les hausses de tarif et la menace de sanctions, les conducteurs ont outrepassé cette décision gouvernementale en procédant à l'augmentation des prix. Le tarif Kara-Guérin-Kouka (localité située à 95 kilomètres à l'ouest de Kara) était de 2 500 FCFA (4 euros) avant la crise sanitaire, mais il a doublé avec la Covid-19 (5 000 FCFA ou 8 euros). Les chauffeurs expliquent cette augmentation par l'impossibilité de rentrer dans leurs frais, avec seulement trois personnes à bord contre six avant la crise, ce qui a réduit de moitié les recettes réalisées par voyage. Entre Lomé et Cinkassé, pour les transporteurs informels, les tarifs ont presque doublé, le voyage en minibus passant de 9 000 à 15 000 FCFA (de 14 à 23 euros) (13).

Outre la hausse des prix, qui interdit aux personnes modestes de se déplacer et réduisant de fait la fréquentation des transports, de nombreux conducteurs de taxis collectifs se sont reconvertis en transporteurs de marchandises (figure 3). Aux frontière, ce genre de véhicule s'est vu régulièrement interdire le passage, mais devant l'afflux de ce type d'opérateurs, les forces de l'ordre ont cédé, moyennant le paiement par les chauffeurs d'une somme au montant variable (encadré 2).

Encadré 2

Chaque jour, une femme âgée vient pour franchir le poste de contrôle ; elle arrive en taxi avec des marchandises. Mais la frontière est fermée pour ce type de véhicule. À chaque fois pourtant, elle tente de négocier avec le policier. Elle dit : « Voyez aujourd'hui, je suis venue encore avec les jeunes. » L'agent rétorque : « Allez là-bas. » La vieille se déplace vers ce bâtiment modeste recouvert de tôles ondulées. Elle discute avec l'employé, à qui au bout du compte elle remet 5 000 FCFA. Bizarrement, le premier agent me dit plus tard : « Mais on la connaît celle-là, elle passe ici tous les jours. »

Source : Carnet de terrain, octobre 2020.

Figure 3 : Taxi collectif chargé de marchandises à Kémérida (frontière Togo-Bénin)
Cliché : Djolar Kossigari, 2020.

Dans le contexte de la Covid, bien que connaissant la plupart des circulants qui franchissent la frontière avec des véhicules inadaptés, les policiers exigent que les contrevenants paient.

(13) Quant aux entreprises de transport par autobus, comme LK ou STISALIS, enregistrées auprès des autorités des transports et disposant d'un personnel commis à la gestion, elles ont maintenu le tarif d'avant la crise : 6 000 francs par autobus jusqu'à Kara, 9 000 jusqu'à Cinkassé. Sur les lignes interurbaines, la qualité de l'offre proposée, la fréquence des rotations ainsi que la sûreté des trajets leur assurent une clientèle régulière et un marché garanti.

S'accommoder et s'arranger

Le renforcement des contrôles sur les routes togolaises peut faire penser que le rapport de forces est asymétrique et en défaveur des chauffeurs. Mais cela dépend des moments, des acteurs en présence, des situations et des lieux. L'entente, la socialisation entre les uns et les autres, les « accointances [entre acteurs] sont un facteur essentiel dans la reproduction des pratiques » (Nicaise, *op. cit.*, p. 104) et contribuent à entretenir la relation acceptée par tous.

Processus d'accommodement

Même si des chauffeurs, mais aussi des commerçants et des voyageurs, ont cherché à tout prix à contourner les points de contrôle, la plupart d'entre eux se sont accommodés des exigences des forces de l'ordre. De fait, les deux parties souhaitent aboutir au même résultat : « Les commerçants avec les douaniers, c'est petit frère et grand frère. Je veux manger, toi, tu veux manger, et on va s'entendre. » (Commerçant de bétail, Cinkassé, 20 mars 2019) Ces normes communes aux deux groupes d'acteurs, théoriquement opposés, créent des complicités structurant les activités, comme on peut le constater sur les routes entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire (Néya et Lombard, *op. cit.*) ou encore dans les gares routières au Sénégal (Cissokho, 2017). Sur les routes de Kigali au Rwanda, G. Nicaise parle de relations amicales nécessaires entre conducteurs de motos-taxis et policiers, afin de « faciliter le travail » (Nicaise, *op. cit.*, p. 93). K. Titeca rappelle qu'aux postes frontaliers entre l'Ouaganda et la République démocratique du Congo les habitués du passage, reconnus comme tels, paient moins de taxes illicites que d'autres (Titeca, 2020, p. 7).

Ces rapports de proximité entre les préposés au contrôle et les conducteurs ont façonné les interactions et produit des habitus et des codes de conduite dans les espaces de circulation, sur les routes et dans les lieux de transport. Où que ce soit, la complicité entre les uns et les autres est une évidence. De « la traditionnelle cotisation de 1 000 FCFA quotidiens » (14) que versent les conducteurs de taxis aux agents de la DSR (15), pour s'assurer de leur indulgence, aux dons sous la forme de gratifications qu'ils remettent aux agents du contrôle, en passant par « l'argent du café et du pain », lancé du véhicule, se développe un système de pratiques variées, qui résulte d'une lente et laborieuse appropriation, de part et d'autre, de l'espace de circulation. Ces interactions tendent à gommer les asymétries de pouvoir entre circulants et agents de contrôle et à façonner les représentations et les imaginaires des deux parties sur leur espace de travail. Celui-ci, réglementé et aux pratiques institutionnalisées, se transforme en un espace de négociations et de gains. Les paroles de ce fonctionnaire, explicitant ses propres comportements, sont éclairantes : « On dit souvent que la chèvre broute là où on l'a attachée, non ? Le chef, en t'envoyant, sait que là-bas on ne peut être un TTA (16). Il sait que tu vas faire ça. Seulement il ne faut pas exagérer. » (Lomé, 3 mars 2021) Pour ce type d'agent, le déploiement sur les routes ou dans les espaces de dispositifs de contrôle des circulations est synonyme de possibilités de gains, à condition de savoir en profiter modérément. De même pour les personnes qui circulent, surtout les conducteurs, gratifier un policier au checkpoint de quelques pièces relève d'une « coutume de la route » qui s'inscrit dans un faisceau de pratiques ordinaires garantissant la sérénité dans l'espace de travail.

Avec la crise sanitaire, le socle de ces rituels de la route, axés sur l'entente et la négociation, a servi de ciment entre les deux parties, bien que le surcroît de contraintes ait provoqué l'adoption de nouvelles modalités de voyage et de contrôle. Durant les négociations, les forces de l'ordre n'ont eu de cesse rappeler à leurs interlocuteurs le risque qu'ils prenaient, exigeant en conséquence une contrepartie financière. « Tu vois comment les choses sont difficiles ici, rien n'est officiel », prévient un policier qui tente à la fois de ne pas se faire remarquer de ses supérieurs hiérarchiques (17) et d'éviter d'attirer l'attention de la foule (Kodjoviakopé, 12 novembre 2020). De leur côté, les chauffeurs n'hésitent pas à

(14) https://www.228news.com/togo-securite-routiere-la-dsr-entre-rancon-raquette-et-controle-mieux-comprendre-le-concept. Consulté le 17/01/2022.

(15) Division de la Sécurité routière, réunissant gendarmerie et police togolaises et chargée de la sécurité routière.

(16) « Testament Toutes Armées » : jargon militaire désignant un agent des forces de l'ordre scrupuleux et zélé dans le respect de la réglementation telle qu'énoncée par la hiérarchie ou la loi.

(17) Ce qui, selon les circonstances, peut lui valoir des remontrances ou bien la perte du billet, reversé dans la caisse noire commune.

recourir aux souvenirs du passé, remobilisant les expressions telles que « avant », « d'habitude », qui évoquent l'existence de liens anciens entre les uns et les autres.

Ces processus d'accommodement ont aussi prospéré sur le terreau fertile du scepticisme sur la présence réelle du virus dans le pays. Nombre de personnes enquêtées au sein des forces de l'ordre, de même que parmi les voyageurs, considèrent les restrictions imposées aux circulations comme une injustice : « le Covid, c'est chez vous là-bas », nous répondent-ils à chaque fois que nous leur révélons nos institutions d'appartenance. Excédé par les injonctions de la hiérarchie à être rigoureux dans le contrôle du respect des nouvelles réglementations, un agent des forces de l'ordre déclare : « moi, je n'aime pas qu'on dérange les gens » (26 décembre 2020). Ses collègues, doutant de l'existence du virus, estiment que celui-ci sert d'abord de prétexte au développement d'une gestion mercantile de la crise, dont abusent certains agents pour contrôler et réclamer un peu plus que d'habitude (18). Or, l'expression utilisée, « je ne fatigue pas les gens », ne signifie pas la négation du contrôle, mais plutôt la dilution des réglementations encadrant les circulations durant la Covid au sein des pratiques d'accommodement (19).

La recherche des affectations dans les postes de contrôle

Deux phénomènes explicitent les fondements de l'accommodement entre les deux parties : la logique d'affectation des forces de l'ordre en quête de bonnes places (20) et le sens qu'en donnent ces garants de l'autorité de l'État.

Considérés comme des positions à fort potentiel d'enrichissement, les services d'immigration, le service anti-drogue et la DSR, liés à la gestion des circulations et des mobilités, sont perçus par les agents préposés au contrôle comme financièrement intéressants. Ces postes sont convoités par certains qui n'hésitent pas à mobiliser leur réseau relationnel au sein de la hiérarchie et des hautes autorités pour y être affectés. Parmi les entretiens réalisés avec les forces de l'ordre et de sécurité aux frontières, que ce soit sur les axes de circulation ou dans les gares routières, celui de cet agent éclaire les raisons et les processus encadrant l'affectation dans ces postes prisés : « antidrogue, service d'immigration, DSR, les trois services-là, si tu n'as pas quelqu'un, il ne faut pas rêver » (Lomé, 9 novembre 2020). Ainsi, la logique d'affectation des agents constitue un élément fondamental de la compréhension des pratiques qu'ils déploient sur le terrain. Elle représente ce que G. Blundo et J.-P. Olivier de Sardan qualifient de « formes élémentaires de la corruption » dans le fonctionnement de l'administration africaine, au point que ceux qui n'ont aucune relation dans les sphères décisionnelles cherchent aussi à y accéder. « D'autres même, ils vont, ils tapent à la porte. Lui, il a fait tel nombre d'années dans l'armée, il n'a rien trouvé, il n'a jamais fait un poste huilé, au moins il faut qu'on l'amène là où ça sort. Là où ça sort, c'est où ? C'est les trois postes. » (Agent des forces de l'ordre, Lomé, 9 novembre 2020) Ce qui explique que le contrôle des règles et des mesures barrières peut passer au second plan, devant la perspective de gains rapides.

Ces pratiques sont tellement ancrées dans le fonctionnement quotidien des circulations aux frontières que les agents impliqués rechignent à parler d'un système de corruption : « Quand on parle de la corruption aux frontières, c'est un jeu entre les policiers et les passants. La corruption en tant que telle n'existe pas. Sinon la corruption dont on parle, peut-être vous allez m'excuser, le plus souvent c'est un jeu entre nos éléments et les chauffeurs, ils se connaissent, tout le temps ils sont ensemble. Les chauffeurs qui viennent du Niger, ils sont amis avec nos éléments ici. » (Kémérida, 26 octobre 2020) Certains vont jusqu'à considérer que les relations personnelles n'affectent pas la rigueur dont ils font preuve durant les contrôles (bien que ces affirmations ne tiennent pas devant la réalité des observations).

Le processus d'affectation des agents du contrôle, les enjeux socio-économiques qu'il revêt, les imaginaires qu'il véhicule entretiennent l'existence d'un dispositif relationnel normatif entre les parties prenantes, à la limite de l'espace

(18) À l'occasion de la crise de la Covid au Kénya, Cl. Médard relève l'apparition d'une nouvelle rente par le contrôle des déplacements des personnes au bénéfice des détenteurs de l'autorité. *Cf.* Médard (2020).

(19) Nous pourrions alors exprimer l'accommodement de cette façon : « tu me donnes ce que tu as, et tu t'en vas », autrement dit, je te contrôle comme d'habitude, sans tenir compte des nouvelles réglementations Covid, car le faire c'est légitimer l'abus.

(20) Comme le rappelait déjà, en 2005, J. Brachet pour le poste de contrôle de Dirkou, au nord-est d'Agadez (Niger), sur la route de la Libye. *Cf.* Brachet (2005, p. 50).

réglementaire et institutionnel, et porteur de pratiques propices aux accommodements structurant les activités de circulation.

CONCLUSION

L'analyse des circulations et des mobilités pendant la période de la pandémie de la Covid-19 souligne la tension entre le défi du contrôle et la réalité du fonctionnement social dans l'espace des mobilités en Afrique de l'Ouest. Elle dévoile l'extrême intrication des variables d'ordre institutionnel, socio-économique et sanitaire dans le cours des circulations. Elle révèle les multiples stratégies des opérateurs de transport pour maintenir leurs activités en dépit du surcroît de contrôles. Ces adaptations, qui confortent le fonctionnement quotidien expérimenté auparavant, soulignent la capacité des acteurs à s'ajuster aux évolutions de leur environnement de travail, trouvant de nouvelles parades aux contrôles, modifiant leurs pratiques, dupliquant les façons de faire habituelles avec les représentants de l'État.

L'analyse des différentes stratégies employées par les acteurs démontre que les circulations en Afrique sont sous-tendues par l'existence au quotidien de multiples bricolages des normes, par lesquels les préposés aux contrôles et les circulants créent, au gré des conjonctures, des espaces d'action plus ou moins légaux, mais structurants pour leurs activités. Les contraintes posées sur les circulations, si elles ne dépendent pas uniquement de décisions relatives au secteur du transport, relèvent aussi du fonctionnement général de l'État et des sociétés et invitent à un dépassement des approches normatives au profit d'analyses à la fois plus complètes et plus précises sur la « négociation de l'État » (Bierschenk et Olivier de Sardan, 2014).

Références bibliographiques

Bennafla K. (1998), « Mbaïboum : un marché au carrefour de frontières multiples », *Autrepart*, n° 6.

Bennafla K. (1999), « La fin des territoires nationaux ? État et commerce frontalier en Afrique centrale », *Politique africaine*, vol. 73, n° 1.

Bierschenk T., Olivier de Sardan J.P. (dir.) (2014), *States at Work : Dynamics of African Bureaucracies,* Leiden/Boston, Brill, 440 p.

Blundo G., Olivier de Sardan J.P. (2001), « La corruption quotidienne en Afrique de l'Ouest », *Politique africaine*, vol. 83, n° 3.

Brachet J. (2005), « Migrants, transporteurs et agents de l'État : rencontre sur l'axe Agadez-Sebha », *Autrepart*, n° 36.

Boyer F. (2019), « Sécurité, développement, protection : le triptyque de l'externalisation des politiques migratoires au Niger », *Hérodote*, vol. 172, n° 1.

Cissokho S. (2017), « Petits échanges entre amis : remarques sur l'ambivalence des rapports routiniers entre fonctionnaires et usagers au Sénégal », *Revue française de science politique,* vol. 67, n° 4.

Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P. et Sahabana M. (2010), « Entre contraintes et innovation : évolutions de la mobilité quotidienne dans les villes d'Afrique subsaharienne », *Espace Populations Sociétés,* n° 2-3.

Egg J., Herrera J. (dir.) (1998), « Échanges transfrontaliers et intégration régionale en Afrique subsaharienne », *Autrepart*, n° 6, 210 p.

Enda D. (2007), *Les Dynamiques transfrontalières en Afrique de l'Ouest : analyse des potentiels d'intégration de trois « pays-frontières » en Afrique de l'Ouest*, Paris-Dakar, Karthala-ENDA, 219 p.

Godard X. (dir.) (2002), *Les Transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris-Arcueil, Karthala-INRETS, 409 p.

Guézéré A. (2008), *« Oléyia » (taxi-moto) : acteurs et usagers d'un mode de transport récent à Lomé,* thèse de doctorat en géographie, Université de Lomé, 433 p.

Guézéré A. (2021), *Les Taxis-motos dans les villes d'Afrique subsaharienne : l'informel en question à Lomé*, Paris, L'Harmattan, 374 p.

Igué Ogunsola J. (1995), *Le Territoire et l'État en Afrique : les dimensions spatiales du développement*, Paris, Karthala, 274 p.

Jessop B., Brenner N., Jones M. (2008), « Theorizing sociospatial relations », *Environment and Planning D: Society and Space*, n° 26.

Le Breton É. (2005), *Bouger pour s'en sortir : mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin, 256 p.

Lombard J. (2003), « Transports et circulations dans l'espace ouest-africain : échanges, acteurs et lieux », *in* M. Lesourd, *L'Afrique : vulnérabilités et défis*, Nantes, Éditions du Temps.

Lombard L. (2013), « Navigational Tools for Central African Roadblocks », *Political and Legal Anthropology Review*, vol. 36, n° 1.

Mechlinski T. (2010), « Towards an approach to borders and mobility in Africa », *Journal of Borderlands Studies*, vol. 25, n° 2.

Médard C. (2020), « « La maladie des riches » : la maîtrise et la rente de la Covid-19 au Kénya », *Cahiers d'Outre-Mer*, vol. 282, n° 2.

Néya S., Lombard J. (2018), « Libre circulation, contrôle ou racket des voyageurs en Afrique de l'Ouest : l'exemple des routes entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire », *in* E. Grégoire, J.F. Kobiané, M.F. Lange (dir.), *L'État réhabilité en Afrique : réinventer les politiques publiques à l'ère néolibérale*, Paris, Karthala.

Nicaise G. (2020), « Sur les routes de Kigali : évolution des pratiques de petite corruption », *Politique africaine*, vol. 160, n° 4.

Ninot O. (2003), *Vie de relations, organisation de l'espace et développement en Afrique de l'Ouest : la région de Tambacounda au Sénégal*, thèse de doctorat en géographie, Université de Rouen, 454 p.

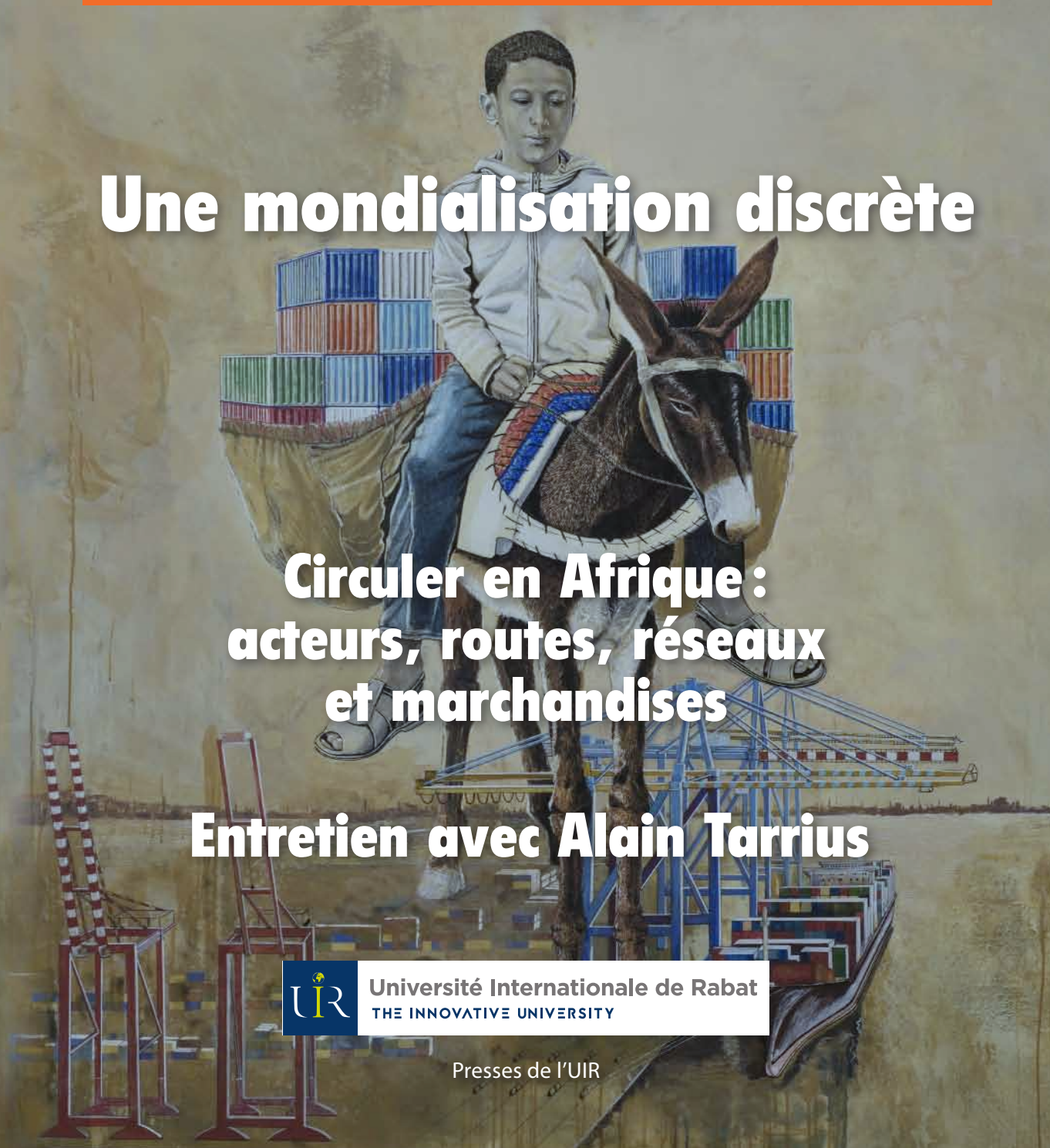
UEMOA (2019), 41e rapport de l'Observatoire des pratiques anormales (OPA), Ouagadougou.

Spire A. (2010), « Lomé, ville poste-frontière : dynamiques identitaires et territoriales d'une capitale frontalière », *EchoGéo*, n° 14 [en ligne : http://journals.openedition.org/echogeo/11974].

Titeca K. (2020), *Informal cross-border trade along the Uganda-DRC Border*, Nairobi, UNDP United Nations Development Program, Policy Brief Series, n° 2, 21 p.

AFRIQUE(S) EN MOUVEMENT

n° 4 • Avril 2022



Une mondialisation discrète

Circuler en Afrique : acteurs, routes, réseaux et marchandises

Entretien avec Alain Tarrius

Université Internationale de Rabat
THE INNOVATIVE UNIVERSITY

Presses de l'UIR

Éditeur : **Presses de l'Université internationale de Rabat**
Technopolis Rabat-Shore, Rocade Rabat-Salé
+212 (0)5 30 10 10 45 15 • uir.presses@uic.ac.ma
afriquesenmouvement@uir.ac.ma • www.uir.a.ma

Comité éditorial

Direction de la publication

Farid EL ASRI, anthropologue, professeur d'université et directeur du Center for Global Studies, UIR (Maroc)

Rédaction en chef

Mehdi ALIOUA, sociologue, doyen de Science-Po Rabat et chercheur au Center for Global Studies, UIR (Maroc)
Sophie BAVA, socio-anthropologue à l'IRD, LPED-AMU-MOVIDA et chercheure associée au Center for Global Studies, UIR
Myriem KHROUZ, journaliste, secrétariat de rédaction *Afrique(s) en mouvement*
Beatriz MESA GARCIA, politologue, secrétariat éditorial, Maître de conférence à l'UGB et chercheur au LASPAD (Sénégal) et au Center for Global Studies, UIR (Maroc)

Comité de rédaction

Yousra ABOURABI, politiste, UIR (Maroc)
Chadia ARAB, géographe, CNRS (France)
Zoubir CHATTOU, anthropologue, ENA (Maroc)
Bernard COYAULT, anthropologue, IMAF (France)
Julien DURAND DE SANCTIS, philosophe, UIR (Maroc)
Jean-Noël FERRIÉ, politiste, UIR (Maroc)
Hicham JAMID, sociologue, post-doc, IRD (France)
Sara MEJDOUBI, linguiste, UIR (Maroc)
Harouna MOUNKAILA, géographe, Université Abdou Moumouny (Niger)
Delphine PERRIN, juriste, IRD (France)
Meriem REGRAGUI, juriste, UIR (Maroc)

Comité de pilotage

Abdelaziz BENJOUAD, vice-président à la recherche et développement, UIR (Maroc)
Renaud FICHEZ, représentant de l'IRD au Maroc

Comité scientifique

Hisham AIDI, politologue, USA
Parfait D. ARKANA, anthropologue, Cameroun
Hassan BOUBAKRI, géographe, Tunisie
Florence BOYER, géographe, France
Mohamed CHAREF, géographe, Maroc
Chouki EL HAMEL, historien, USA
Achille MBEMBE, historien, Afrique du Sud
Felwine SARR, économiste, écrivain, Sénégal / USA
Aly TANDIAN, sociologue, Sénégal
Alain TARRIUS, sociologue, France
Catherine WITHOL DE WENDEN, politologue, France

Pré-presse : *Babel com,* Rabat
Impression : *Imprimerie Toumi,* Salé

Dépôt Légal : 2018 MO 4295 • ISBN : 978-9920-9638-1-7