



Aux limites des grandes infrastructures. Les transports africains face au tournant des mobilités

At the limits of major infrastructures. African transport facing the mobility turn

Jérôme Lombard et Nora Mareï

La parution de ce double numéro de la revue *Flux* illustre le renouveau de la réflexion développée, depuis les années 2000, sur les transports et les mobilités en Afrique. Avec le *Southern turn* argumenté par Jennifer Robinson (2014), qui souligne l'importance de prendre en considération les dynamiques propres aux espaces du Sud – et aux villes du Sud – et ce qu'elles nous disent des évolutions de par le monde, il s'agit de porter un regard critique sur les orientations politiques, les choix de société, les dispositifs de participation des populations et des professionnels qui guident la construction des programmes d'infrastructures de transport dans les Suds, et en Afrique en particulier, et contribuent à transformer la mobilité des personnes et les échanges de marchandises (1). Sur le continent africain, depuis le début des années 2000, le réinvestissement programmatique dans les grandes infrastructures de transport est partie prenante de l'évolution contemporaine de chaque État, notamment des agglomérations capitales (Lombard, Steck, 2004 ; Oliete Josa, Magrinyà, 2018).

Pour notre part, considérant l'espace en tant que dimension fondamentale des sociétés et des individus (Agnew, 1994), nous privilégions de longue date une approche des discontinuités spatiales, qui naissent du hiatus récurrent entre le développement des grandes infrastructures de transport et les dynamiques populaires des réseaux de transport et de l'échange, notamment ceux considérés comme traditionnels,

voire informels (2). En Afrique, et dans les villes en particulier, chargés « [...] d'assurer la continuité du transfert en évitant les ruptures de charge ou en limitant leurs conséquences » (Gay, 2023, p. 8), les systèmes de transport sont poussés, tant au nom des injonctions internationales que par les États eux-mêmes et une partie des acteurs économiques, à rechercher toujours plus l'efficacité et la rapidité, au risque de négliger la réalité de l'espace local qu'ils traversent et où, pourtant, se déploie une multitude d'offres de service, d'usages et de modes de régulation (Pirie, 2013 ; Lombard, Mareï, Ninot, 2023).

Avec cette livraison de *Flux*, nous avons l'ambition de montrer à quel point la recherche sur les transports de personnes et de marchandises en Afrique a intégré les différents tournants – spatial, urbain et mobile – des sciences humaines sociales. Elle en est même un observatoire pertinent et original, qui permet de décentrer le regard des problématiques connues des grandes métropoles des Nordes, de marquer les différences de contextes, mais aussi d'apprendre des Suds et du continent africain, où, en dépit de difficultés récurrentes, les systèmes de transport desservent tous les espaces, y compris ceux des villes parmi les plus peuplées et les plus denses du monde – espaces au demeurant privilégiés dans ces deux numéros. Par les infrastructures de transport, nous observons et analysons les circulations africaines dans leur diversité, à la fois dans les territoires et à travers les échelles et les réseaux, « ...dimensions mutuellement

constitutives et relationnellement interreliées des relations socio-spatiales » (Jessop, Brenner, Jones, 2008, p. 389). La mobilité des personnes, mais aussi le déplacement des biens sont appréhendés par les pratiques des individus (mouvements, lieux, activités) et leurs imaginaires, ainsi que l’ont avancé il y a près de vingt ans Mimi Sheller et John Urry (2006), et pas seulement par les réseaux et les échanges intercontinentaux.

Le double numéro proposé est issu d’un atelier organisé en 2021, à Lomé (Togo), lors du colloque annuel de l’Association pour l’anthropologie du changement social et du développement (Apad). Animé par Jérôme Lombard et Nora Mareï, il s’interrogeait sur le devenir des infrastructures de transport en Afrique et sur les projets de modernisation dont elles font l’objet (3). Les discussions, ancrées dans une approche spatiale et pluridisciplinaire, ont souligné l’ambivalence des projets d’infrastructures de transport, pensés comme devant changer les modalités de circulation des populations et des biens, mais engendrant moult effets de différenciation spatiale, voire d’exclusion. Quatre des douze articles proposés pour cette édition de *Flux* ont fait l’objet d’une communication lors de cette rencontre de l’Apad.

Au travers de cas d’étude différents, qui relèvent de contextes variés – Cameroun, Côte d’Ivoire, Madagascar, Mauritanie, Rwanda, Sénégal, Tchad, Togo – et d’échelles diverses – le continent, l’État-nation, la ville, le quartier, les auteurs et autrices du numéro nous convient à la complexité, à la modernité, à l’informalité, aux jeux de pouvoir qui structurent de longue date les transports africains. Non seulement nous avons cherché à rassembler des études sur les différents modes de transport, dont le développement est porté par les États africains, les États partenaires (la Chine notamment), les bailleurs de fonds internationaux, et de plus en plus par les entreprises privées, mais, en outre, nous avons insisté pour que soient présentes des approches sur les modalités d’appropriation ou de contournement des dispositifs infrastructurels (Chauvin, Mareï, Lombard, 2017), en partant des usages des transports, des pratiques de déplacement, des processus de contestation. À la différence du numéro de *Flux* de 2007, consacré aux réseaux et aux frontières, dans lequel Sylvie Jaglin et Benjamin Steck (2007, p. 5) regrettaient la faible prise en compte des questions de pratiques et de stratégies des utilisateurs des infrastructures et des clients des opérateurs, dans le nôtre, les voyageurs, les chauffeurs, les rabatteurs (de clientèle), les riverains apparaissent plus nettement.

En partant de différents points de vue et situations, nous cherchons à interroger ce qu’on entend par modernité des infrastructures, en considérant ces dernières tant du point de vue des pouvoirs politiques, des opérateurs logistiques internationaux, des populations dites branchées, que du point de vue des quartiers enclavés, des acteurs du transport informel, des usagers quotidiens, étudiants, commerçantes, ouvriers, employés. Nous souhaitons mettre en évidence le décalage entre la quête permanente, voire obsédante, des pouvoirs politiques à doter leur territoire national ou local d’infrastructures de transport dignes de ce nom, autrement dit considérées comme modernes et standardisées (correspondant aux dernières normes venues des Nord(s) ?) (4), et les déplacements quotidiens des populations qui organisent leurs propres modes de desserte. Ici, la modernité semble être caractérisée par le recours aux modèles d’infrastructures de transport usités et vantés ailleurs qu’en Afrique (5), à la multiplicité des dispositifs techniques déployés dans les conurbations urbaines, à la surreprésentation des partenariats entre autorités publiques et secteurs privés, à la relégation des offres populaires jugées anciennes, dépassées, voire traditionnelles (Boutueil, Lesteven, Nemett, 2020). Interrogeant « l’ampleur résiduelle de l’étendue du monde face à la surpuissance des moyens de communication » (Virilio, 1991, p. 17), la modernité des transports se conjugue avec la recherche de la fluidité optimale, elle-même envers de l’incertitude dont la survenue est considérée comme totalement antinomique du fonctionnement contemporain des sociétés humaines (Steck, 2017, p. 6). Les infrastructures de transport incarnent la vision prométhéenne du développement, qui s’illustre dans la quasi-équivalence entre l’érection massive de projets de construction et, conséquemment, la progression automatique des opportunités économiques, sociales et celle des niveaux de vie, sans laquelle « l’Afrique émergente » ne peut advenir, selon la terminologie en vogue sur le continent (Giovalucchi, Samuel, 2019). Sans doute peut-on reprendre à notre compte ce que dit Romain Leclercq (2023, p. 96) des sociétés qui doivent juguler le fléau des inondations croissantes, à savoir que celles-ci se remettent au pouvoir des ingénieurs par le lancement de grands programmes d’infrastructures. Dans ce monde de l’éternel recommencement, tout se passe comme si la construction de nouvelles infrastructures de transport primait sur toute autre considération, comme si le chantier permanent passait avant l’entretien de l’existant, pourtant évoqué dans un numéro précédent de la revue *Flux* (Denis, Florentin, 2022).

Après plusieurs années d'effervescence, Paul Nugent (2018) se demande pourtant si les grands projets d'infrastructures observés dans nombre de situations africaines ne vont pas s'achever en « éléphants blancs », tels que ceux, nombreux, que l'on a connus après les indépendances et qui n'ont pas été couronnés de succès ni appropriés par les populations. Demeure toujours en suspens la question des effets structurants, ou plutôt celle de la congruence, qui « [...] donne plus d'importance aux contextes de production des services de transport et d'expression de la demande, afin de mieux prendre en compte les dynamiques territoriales [...] » (Offner *et alii*, 2014, p. 62). Alors que lesdits projets tendent à survaloriser la recherche de la fluidité pour les déplacements de personnes et de marchandises (Quet, 2022), à identifier certains itinéraires pour accéder aux aménités urbaines (6), à rendre dépendants du numérique les usagers des transports, à privilégier les populations hyper-mobiles plutôt que celles qui le sont moins, nous appréhendons les infrastructures de transport africaines au prisme des différents régimes de circulations évoqués par Hélène Blaszkiewicz (2019). La question est de savoir si la fluidité incarnée par les grands projets d'infrastructures profite seulement aux acteurs mondialisés ou bien si s'invente, avec les populations, les gens ordinaires du transport, un modèle d'organisation et de services mixte, interconnectant grands systèmes capacitaires et réseaux locaux, garant de l'égalité d'accès aux bénéfices de la connexion de l'ensemble des personnes et des biens, notamment les productions agricoles. Avec ce numéro, c'est encore et toujours une version renouvelée de la même histoire que nous revisitons à partir du continent africain, à savoir la relation entre les transports et les territoires et ce qu'elle dit du développement dans les contextes des Suds.

Trois ensembles thématiques structurent le double numéro de *Flux*. Le premier a trait à la mise en politique des projets d'infrastructures, ce qui consiste, pour les acteurs relevant des pouvoirs en place dans les pays africains, à « [...] utiliser les ressources du politique pour dépasser les limites de la problématisation technique » (Garcier, Martinais, Rocher, 2017, p. 6). Autrement dit, le projet d'infrastructure ne se réduit pas à déployer tout l'éventail des techniques de construction dans l'espace qui lui est réservé, mais à signifier les enjeux politiques qu'il sous-tend – de désenclavement, de développement économique, de désendettement de la puissance publique – et, surtout, à mettre en lumière les imaginaires à l'œuvre, les dispositifs de mobilisation des populations, l'implication des

entreprises privées. Le deuxième ensemble pénètre dans l'intimité des projets d'infrastructures par le prisme des usages et des usagers, qu'ils soient professionnels de transport ou simples utilisateurs, riverains ou habitants de passage. Là est l'intérêt de cette partie, à savoir comprendre le nouveau dispositif infrastructurel par le regard et la pratique de ceux et celles (et par le déplacement des marchandises) qui y circulent et qui se voient imposer, dans sa matérialité (Bennett, Joyce, 2013), la puissance transformatrice du projet. Enfin, dans un troisième ensemble, nous aborderons la question des résistances, des opérations de contournement de la norme adoptée par les tenants du projet d'infrastructure. Cela dépasse la simple opposition et engage la compréhension des modalités de l'appropriation dudit projet, allant jusqu'à explorer les processus d'exclusion des professionnels du transport comme des usagers pauvres, comme à Lagos (Agbibo, 2019a), qui résultent de l'apparition de nouveaux systèmes de transport, de nouvelles réglementations, de nouveaux itinéraires, de nouveaux dispositifs de contrôle.

TRANSFORMER : LA MISE EN POLITIQUE DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES

Ce premier thème est caractérisé par le regroupement de cinq articles centrés, chacun, sur un mode de transport particulier : le développement portuaire africain, la chronique des changements dans le transport ferroviaire camerounais, la politique des corridors routiers au Togo, la progression du réseau de voies bitumées en Mauritanie, et enfin la transformation de l'offre aérienne en Afrique depuis un siècle.

Les cinq textes soulèvent plus particulièrement la question de la place et du rôle des États africains et de leurs gouvernements dans l'évolution des politiques présidant au développement des infrastructures de transport. Dans un autre contexte que celui des textes ici rassemblés, Bérénice Bon (2020, p. 19) rappelle que « [...] le dispositif de grand projet et son processus de consultation renforcent la position des administrations centrales ainsi que l'articulation aux priorités nationales d'investissement pour des grands projets d'infrastructures ». Celles-là, c'est-à-dire lesdites administrations, n'apparaissent pas démunies face à l'influence récurrente et ancienne des puissances étrangères, qu'elles relèvent de l'époque coloniale ou de l'époque post-indépendance, qu'elles soient historiquement ancrées (France, Royaume-Uni, Allemagne) ou plus récemment installées (Chine), qu'elles procèdent par coopération

bilatérale ou multilatérale (structures des Nations Unies, Union européenne, Banque africaine de développement). Bien au contraire, elles ont pris la main sur ce type de dossiers, devenant le bras armé des pouvoirs en place qui cherchent à accroître le rayonnement de leur capitale ou de leur État sur la scène internationale. Elles consolident ainsi les « pouvoirs instituants » des infrastructures (Jarrige, *Le Courant*, Paloque-Berges, 2018), elles dupliquent ce qui se fait ailleurs par le recours à des modèles promus par les bailleurs internationaux (Holzbauer, 2014), et imposent un certain type d'infrastructures de transport pour gérer les questions de mobilité urbaine et de déplacement de biens.

Soulignant le poids des contextes locaux et des contingences, chaque contribution montre l'importance de considérer à leur juste place les influences extérieures et leur poids dans la décision d'aménagement. Xavier Aurégan insiste sur le relatif soutien de la Chine à l'amélioration et la construction d'infrastructures portuaires sur le continent. Si ce qu'il appelle « big push portuaire et logistique », à savoir la « terminalisation », la spécialisation et la modernisation des ports africains, est porté par des financements et des entreprises chinoises (notamment le groupe China Merchants), selon lui, il est surtout pensé dans le cadre de stratégies de développement propres à l'Union africaine et à chaque État membre, et selon des calendriers nationaux. Les cartes que l'auteur propose sont ainsi révélatrices de l'ampleur des chantiers de construction et de la transformation des dispositifs de gestion des ports du continent, afin d'inscrire chaque pays, chaque économie dans la mondialisation des échanges.

Le cas du chemin de fer au Cameroun, présenté par Élodie Manceau et Federico Antoniazzi, est emblématique de la multiplicité des échelles sous-jacentes au développement des infrastructures de transport. Lien essentiel historique entre les parties du pays, mais inachevé vers l'ouest et le nord, le chemin de fer camerounais donne l'impression d'être en permanence sous influence, depuis l'époque coloniale jusqu'à aujourd'hui. La lutte acharnée que se livrent l'Union européenne et la Chine vise à intégrer le pays aux échanges internationaux selon deux modalités distinctes (d'un côté, les corridors de désenclavement, de l'autre, les nouvelles routes de la soie). Les besoins de la population semblent de peu de poids face aux intérêts extérieurs, comme si le destin camerounais, l'État lui-même relevaient d'une priorité secondaire.

L'exemple de la politique togolaise actuelle en matière d'infrastructures de transport, proposé par Kossigari Djolar, illustre d'une autre manière l'entremêlement de l'enjeu national et des intérêts de l'État. Si l'investisseur chinois est bien présent dans le processus de transformation du système de transports togolais, notamment de l'aéroport de Lomé, son action s'intègre dans la réflexion globale menée par l'État depuis 2005. Celle-ci met en avant l'ouverture aux flux extérieurs, la libéralisation des activités économiques, la réalisation d'infrastructures qui connectent le pays à ses voisins et permettent au port de Lomé d'attirer l'attention des armateurs mondiaux, la privatisation des terminaux à conteneurs. Le port est ainsi devenu une des plateformes portuaires majeures en Afrique de l'Ouest, après Abidjan et devant Dakar ou Accra. Le positionnement du port de Lomé dans la rangée ouest-africaine souligne avec force le poids des imaginaires dans la réflexion sur l'avenir du Togo. L'administration centrale du pays, ou des segments d'entre elle animés par des cadres formés au paradigme de la mondialisation néolibérale font de cet imaginaire, de cette modernité incarnée par les grands travaux infrastructurels, le nouvel horizon à atteindre, contre vents et marées. Au plus près de ces acteurs, nous comprenons combien le devenir de cette économie, comme dans d'autres pays d'Afrique, tient autant, sinon plus, aux impulsions venues d'en haut, et de quelques-uns, qu'aux desiderata de la société et de la population.

Encore plus que dans le cas togolais, la politique intérieure et l'implication des acteurs économiques nationaux expliquent l'évolution du réseau d'infrastructures routières mauritanien, dessinée par Nora Mareï et Jérôme Lombard. Pourtant insérée dans un espace d'échanges continental, par les échanges croissants avec le Maroc, par la relation traditionnelle développée avec le Sénégal, la Mauritanie a fait évoluer son réseau de routes en fonction de ses intérêts stratégiques et surtout de la place croissante prise par les milieux d'affaires nationaux au tournant des années 1990. Ceux-ci ont impulsé une vision du pays favorable aux échanges internationaux, dont eux-mêmes bénéficient, polarisés par Nouakchott, la capitale, et son port, et supportés par un damier de routes bitumées en plein développement, en particulier dans le tiers sud du pays. L'ensemble de l'économie mauritanienne apparaît porté par les affaires, au point que chacun et chacune, parmi la population, y participe, s'appropriant à sa façon le réseau d'infrastructures dans toute sa diversité, à commencer par le port de Nouakchott et les voies bitumées.

Pour clore cette première partie, et en écho au premier texte sur les ports africains, la contribution de Baz Lecocq et Dmitri van den Bersselaar évoque les changements enregistrés dans l'offre aérienne sur le continent depuis près d'un siècle. Les deux auteurs mobilisent le concept d'aéromobilité (ou *aeromobility*), afin de renouveler l'histoire du transport aérien en Afrique. Même encore lié à l'histoire coloniale, le paysage aérien continental prend pleinement racine dans les destins nationaux et sous-régionaux. Il illustre la manière dont les imaginaires se combinent aux défis techniques pour faire évoluer la desserte et le réseau. Avec le transport aérien abordé ici, demeure en suspens dans ce double numéro la question des enjeux écologiques, étonnamment absents de l'ensemble des contributions, comme si les politiques africaines des transports étaient encore insuffisamment mûres pour accueillir cette problématique.

S'ADAPTER : LA MATÉRIALITÉ DES USAGES À L'AUNE DE LA MODERNITÉ

Ce deuxième ensemble de quatre articles s'attache à montrer les changements d'usages et de comportements d'acteurs, provoqués depuis plus de vingt ans, dans les agglomérations urbaines africaines, par la construction de grandes infrastructures et la multiplication des réformes de structure. Appréhendées en tant que processus social et technologique complexe (Graham, McFarlane, 2014 ; Beck, Klaeger, Stasik, 2017), les infrastructures de transport constituent des objets concrets par lesquels nous pouvons saisir les rapports à l'espace et aux pouvoirs des populations et des acteurs tels que les chauffeurs de véhicules, en particulier depuis que les projets de transport capacitaires ont envahi les capitales africaines (transports en site propre, du type *Bus Rapid Transit* ou BRT (7), tramway, autoroute à péage : Diop, 2023 ; Hussen, 2016). De fait, ceux-ci favorisent les déplacements, dynamisent les filières marchandes ou les zones d'activités, désenclavant et connectant de nouveaux espaces.

Que ce soit depuis le minibus d'une ligne de *gbaka* dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire), parmi les acteurs du commerce et du transport de la gare routière de Dakar (Sénégal), dans le système de transport de Kigali en plein bouleversement numérique (Rwanda), ou depuis les entrepôts logistiques des villes africaines, la modernité impose son rythme. Elle engendre de nouvelles opportunités, fait évoluer le regard, mais brutalise les trajectoires des professionnels du

transport, tout en impulsant la refonte des usages des lieux où celui-là est exploité. Ainsi que le rappelait, il y a plus de trente ans, E. Négrier (1989, p. 56), la régulation permet d'amoinrir la tension entre réseaux et territoires, fécondant le sentiment d'appartenance des acteurs du transport, des usagers, des riverains, des simples voyageurs. Si tel n'est pas le cas avec les projets de grandes infrastructures de transport, à quoi faut-il s'attendre dans les espaces africains, villes et campagnes confondues ? Qui demeure à côté du BRT, qui bénéficie des changements apportés par la nouvelle desserte ? Comment s'adapte, selon le mot utilisé par G. Lesteven *et alii* (2023), l'individu brinquebalé par les réformes touchant le cœur de l'organisation du système ?

Le texte d'Amandine Spire, Jean-Baptiste Lanne et Léopold Kouakou évoque les conséquences du nouvel ordre infrastructurel en émergence à Yopougon, érigé par l'Autorité de la mobilité urbaine dans le Grand Abidjan (Amuga) autour du projet de BRT, sur la géographie des dessertes, sur les trajectoires de certaines catégories de personnels (apprentis), sur les vies tout simplement des professionnels du secteur. Ce qu'ils nomment les « bas-côtés » des *gbaka* montrent des usages amenés à se transformer, des activités à se déplacer, des acteurs obligés de se reconverter. La segmentation et le tri, selon la terminologie empruntée à Laurent Fourchard (2018), constituent le mode opératoire d'un dispositif d'organisation des transports urbains, dont l'objectif est bien de transformer l'espace et d'infléchir les circulations existantes (de normes, de personnes, d'objets).

À Dakar, il en va de même autour de la gare routière de Petersen, située en plein centre-ville, à quelques encablures du palais présidentiel (Pascale Trompette, Anastasia-Alithia Seferiadis, Cina Gueye). Sur le terminal du BRT en voie d'achèvement, situé dans l'enceinte de la gare actuelle, se greffe un projet d'aménagement développé par une agence gouvernementale, des urbanistes, des chercheurs, en vue de transformer l'espace en « quartier bas carbone ». Même si le projet prévoit de respecter la vocation commerciale des environs de la gare, il peine à prendre en compte l'intrication entre transport et commerce, que des décennies d'histoire urbaine et de luttes sociales ont façonnée. La crainte des travailleurs, et surtout des petites commerçantes, est d'être relégués en périphérie du site, dans une position de « liminalité spatiale », qu'on retrouve à Abidjan (Doherty, Bamba, Kassi-Djodjo, 2021), et qui ne leur permettra plus de bénéficier des bienfaits de la circulation quotidienne des usagers du transport.

C'est encore plus vrai à Kigali, au Rwanda, où Virginie Boutueil et Gaële Lesteven décrivent, dans une note de terrain, la transformation à marche forcée du système de transport urbain. Avec radicalité, le pouvoir en place a intégré l'usage généralisé du numérique (cartes à puce pour la billettique, obligation d'équiper les taxis-motos et taxis de compteurs électroniques) dans le processus de modernisation de la flotte de bus et de restructuration des gares routières et des arrêts de minibus. La conséquence est le renforcement du pouvoir de quelques acteurs économiques proches du régime en place, l'accentuation du contrôle sur l'organisation des dessertes et des transactions, au détriment de nombre d'acteurs historiquement implantés, dont les minibus informels et les taxis-motos non déclarés.

Avec le quatrième article, revue bibliographique proposée par Hélène Blazkiewicz, nous sommes heureux d'attirer l'attention sur une thématique peu visitée en Afrique, la logistique et les approches qu'elle suscite. Le développement sans précédent des liaisons internationales entre le continent africain et le reste du monde, tout comme la progression des échanges internes engendrent moult opérations logistiques dans les ports et aéroports, sur les axes routiers et ferroviaires, chez les industriels et dans les zones de production agricole. Domine le référentiel mondialisé faisant de la logistique une industrie au service de la circulation tous azimuts des biens, sans entraves et avec le soutien des administrations nationales et supranationales. Mais, avec les travaux de Nora Mareï (2023), une autre approche est possible, celle des particularités locales des circulations marchandes et des outils logistiques, qu'il convient de croiser avec la précédente pour mettre en valeur l'entremêlement des dispositifs dans les pays des Suds.

CONTOURNER : LES DIFFÉRENTES MODALITÉS DE L'APPROPRIATION

La troisième thématique de ce numéro, comportant trois articles, cherche à rendre compte des modalités d'appropriation des infrastructures, des conflits d'usage, mais aussi de la façon dont les populations et les acteurs du transport contournent les schémas d'utilisation associés au déploiement de ces grands projets et souvent imposés. Le long du tracé du BRT de Dakar, au sein des nouvelles gares routières de l'agglomération d'Antananarivo (Madagascar) ou à bord d'un camion de marchandises sillonnant les routes à l'approche de N'djamena (Tchad), il apparaît, non pas que les populations

et les opérateurs de transport se détournent des infrastructures en construction, contestant par exemple les transformations qu'elles amènent et l'image nouvelle qu'elles donnent, mais plutôt qu'ils les adaptent à leurs façons de faire du transport ou de se déplacer. Ce ne sont pas tant les fonctions premières valorisées dans ces projets qui priment (vitesse, fluidité, modernité) que la concordance de l'offre proposée avec les modes et niveaux de vie des populations et des acteurs qui compte. Vont-ils jusqu'à s'accommoder du nouveau dispositif, jusqu'à se conformer au modèle en place, comme nous le constatons chez certains commerçants de centres-villes en transformation du Cap et de Lima (Morange, Quentin, 2017) ? Les logiques sous-jacentes au développement de projets de refonte du système de transport dans les villes africaines visent à moderniser l'offre et l'organisation des dessertes, à professionnaliser les acteurs, à aménager les lieux d'embarquement et de débarquement, et à reléguer les récalcitrants sur des niches, processus que nous observons pour les minibus *angkot* de Jakarta (Desmoulière, 2019) ou dans les périphéries urbaines de Dakar (Ndiaye, 2022). Subsistent pourtant nombre d'espaces de négociation où les acteurs tentent de dépasser, au quotidien, la dualisation des dispositifs, pour en inventer de nouveaux, fruits de l'hybridation des pratiques de transport et de logistique (selon le sens qu'en donnent Nora Mareï et Michel Savy, 2021). Si l'on suit à nouveau David Agbibo (2019b), qui rappelle que, dans les villes africaines, la distinction entre les transporteurs hors-la-loi et ceux qui président aux lois n'est pas pertinente, l'informel n'est pas si informel que cela (8), ou, autrement dit selon Marianne Morange et Amandine Spire (2019), il existe une sorte de droit à l'informalité constitutive d'une forme de production spontanée et collective de l'espace (urbain ou pas), qu'il convient de placer au premier plan lors de la conception même des projets (9).

Le texte de Pape Sakho et Momar Diongue revient sur le projet de *Bus Rapid Transit* à Dakar, déjà évoqué dans une précédente contribution et qui est amené à entrer en service dans le courant de l'année 2024. L'enjeu de cette nouvelle infrastructure, selon les auteurs, est de fluidifier les circulations de banlieusards entre les périphéries et le centre-ville de Dakar, transformant complètement le système de dessertes actuel. Toute la question est de savoir dans quelle mesure la nouvelle offre fera ou pas disparaître la précédente, qui continue de fonctionner et de remplir d'infinis services dans les banlieues. Tout en doutant de l'impact des réformes institutionnelles sur le

cours des transports quotidiens dakarois, les auteurs montrent par différents exemples la permanente adaptabilité des opérateurs de transport au sein d'un système fluide où dialoguent formel et informel.

En va-t-il de même à Madagascar et à Antananarivo, où les gares routières sont modernisées dès qu'un nouveau président de la République s'installe au pouvoir ? Avec Rindra Raharinjanahary et Landitiana Soa Miakatra, nous sommes heureux de proposer une note de terrain sur ce pays et sa capitale, si peu observés dans les travaux scientifiques sur les transports. Les « stationnements », appellation ancienne des lieux d'embarquement et de débarquement des passagers par les taxis en provenance des régions limitrophes ou éloignées, sont progressivement remplacés par des gares routières modernes, aménagées et surtout gérées par des exploitants privés, selon la nouvelle doxa imposée par les bailleurs de fonds internationaux. Certains opérateurs, s'ils rechignent à s'éloigner des emplacements habituels situés à proximité des marchés urbains, suivent le mouvement, tandis que d'autres résistent et continuent de desservir les stationnements. Le plus surprenant est la réaction des usagers et des riverains à l'apparition de nouvelles gares, apparemment beaucoup mieux desservies par les rocadés ceinturant la capitale. De fait, ceux-là les fréquentent assidûment, tout en affichant la volonté de s'approprier, à leur façon, ces lieux de transport. Ce n'est pas le moindre des paradoxes que de voir les gares routières d'Antananarivo devenir des lieux de détente, de retrouvailles en fin de semaine, loin des attendus des aménageurs et des pourfendeurs des pratiques traditionnelles.

Enfin, pour clore cette thématique, nous revenons au continent africain, entre Cameroun et Tchad, et plus particulièrement au sud de N'djamena, au centre logistique de Ngueli qui voit passer des milliers de camions par an chargés de biens destinés à l'économie tchadienne. Par une approche ethnographique au plus près des chauffeurs de véhicules, Jose-Maria Muñoz nous révèle le quotidien des relations entre ces derniers et les administrateurs de la plateforme censée améliorer la fluidité des circuits commerciaux, sans résultats probants. Ngueli nous propulse au cœur de la problématique de ce double numéro : l'infrastructure, totalement repensée, moderne et gérée par une entreprise privée, à laquelle est concédée la gestion

du parc à conteneurs, ne parvient pas à remplir son office, minée par la corruption et une faible qualité de service. Résultat, pour décharger, dédouaner, livrer, les chauffeurs oscillent en permanence entre débrouillardise et adaptabilité, soulignant par là-même la faillite des pouvoirs locaux, et présidentiel, et l'abandon des populations d'usagers, à commencer par celle des conducteurs.

Transformer, s'adapter, contourner ; les trois verbes scandant le déroulé de ce double numéro de *Flux* permettent de décrire l'évolution remarquable des modalités d'intégration des infrastructures de transport dans les imaginaires et les projets de société des pays du continent africain. Ils soulignent aussi combien les systèmes de transports, en particulier urbains, en dépit de l'existence d'innombrables obstacles à la mobilité pour tous et partout, s'organisent et se réforment d'abord avec les populations qui les activent et les utilisent.

Jérôme Lombard est directeur de recherche à l'Institut de Recherche pour le Développement (IRD) et spécialiste des questions de transports et de mobilités en Afrique de l'Ouest. Il a travaillé sur les rapports entre les acteurs du transport et l'État au Sénégal, ainsi que sur les échanges et les transports au Burkina Faso, au Mali et en Mauritanie. Il a publié en 2024 « Transporter à Dakar. Quand l'itinéraire de Ndiaga Ndiaye parle de l'histoire du Sénégal », Cahiers d'études africaines (avec Catherine Valton) ; en 2022 "The Dakar-Bamako corridor. Between boom and contradictions", in: Lamarque H., Nugent P. (ed.), Transport corridors in Africa, Londres: James Currey; Boydell and Brewer. jerome.lombard@ird.fr

Nora Mareï est géographe, chargée de recherches au CNRS et spécialiste des questions de transports, de mobilités et de logistiques dans les Suds, en particulier le pourtour méditerranéen et l'Afrique de l'Ouest. Ses recherches en cours portent sur les dynamiques contemporaines de fabrique des territoires dans la mondialisation avec une attention particulière aux métropoles, aux macro-régions et aux infrastructures portuaires et logistiques. Elle a dirigé plusieurs ouvrages et publié de nombreux articles sur ces questions, dont Global South countries : The dark side of city logistics. Dualisation vs Bipolarisation (Transport Policy) ou Politiques territoriales et évolution des registres d'action de l'État au Maroc : une entrée par la logistique (L'Espace politique). L'ensemble est disponible sur sa page personnelle : <https://www.prodig.cnrs.fr/nora-marei/nora.marei@cnrs.fr>

NOTES

(1) Voir ainsi les travaux de Penny Harvey et Hannah Knox (2015) sur les processus de construction d'infrastructures routières en Amérique du Sud.

(2) Voir à ce sujet l'atelier organisé, en 2014, lors des troisièmes Rencontres des études africaines en France, intitulé « Au-delà des grandes infrastructures. Les réseaux discrets de transport et de l'échange en Afrique » (<https://reaf2014.sciencesconf.org>, consulté le 25 avril 2024)

(3) L'atelier s'intitulait « Aux limites de la mobilité. Pour quelles circulations en Afrique les infrastructures de transport sont-elles modernisées ? » (<https://apad-association.org/colloques/colloque-2020>, consulté le 25 avril 2024).

(4) Le corridor international de transport représente la figure spatiale majeure sur le continent, qui doit polariser les échanges entre pays (Debrie, 2012 ; Söderbaum, Taylor, 2008), comme on peut l'observer entre Lagos et Abidjan (Choplin, 2019).

(5) La « métropole des infrastructures » (Prelorenzo, Rouillard, 2009) demeure fascinante pour les décideurs, les

baillleurs, les grandes sociétés privées, les populations mobiles et mondialisées. Le processus est analogue dans le domaine des transports de biens, avec le développement à venir des métropoles logistiques africaines, en référence à celles des Nord (Dablanc, Frémont, 2015).

(6) Et à renforcer les différences entre les centres et les marges (MacKinnon *et alii*, 2008, p. 28).

(7) Un BRT, parfois appelé BHNS (bus à haut niveau de service), correspond à un service de bus en site propre (circulant sur une voie dédiée).

(8) Voir par ailleurs le quasi-manifeste de défense du secteur informel dans les villes africaines : Azunre *et alii* (2022).

(9) Ce que Jacqueline M. Klopp et Clemence M Cavoli (2019, p. 105) appellent de leurs vœux quand elles parlent de la promotion nécessaire d'un autre paradigme de planification (« Towards an alternative planning paradigm »).

BIBLIOGRAPHIE

- AGBIBOA D. E., 2019a, Stomach infrastructure. Informal transport, electoral politics and the precariousness of patronage in Lagos, in Agbiboa D. E. (éd.), *Transport, transgression and politics in African cities. The rhythm of chaos*, Abingdon, New York: Routledge, p. 43-59.
- AGBIBOA D. E., 2019b, Introduction, in Agbiboa D. E. (éd.), *Transport, transgression and politics in African cities. The rhythm of chaos*, Abingdon, New York: Routledge, p. 1-16.
- AGNEW J., 1994, The Territorial Trap: The Geographical Assumptions of International Relations Theory, *Review of International Political Economy*, 1 (1), p. 53-80, [En ligne], consulté le 23 avril 2024. Disponible à l'adresse : <https://www.jstor.org/stable/4177090>.
- AZUNRE G. A., BOATENG F. G., AMPONSAH O., TAKYI S. A., 2022, Yes, Africa's informal sector has problems, but the answer isn't to marginalise it, *The Conversation*, août, [En ligne], consulté le 5 avril 2024. Disponible à l'adresse : https://www.researchgate.net/publication/362697890_Yes_Africa%27s_informal_sector_has_problems_but_the_answer_isn%27t_to_marginalise_it.
- BECK K., KLAEGER G., STASIK M., 2017 (ed.), *The Making of the African Road*, Leiden/Boston: Brill.
- BENNETT T., JOYCE P., 2013, *Material powers. Cultural studies, history and the material turn*, Londres : Routledge.
- BLASZKIEWICZ H., 2019, *Économie politique des circulations de marchandises transfrontalières en Afrique australe. Les régimes de circulations dans les Copperbelts*, Thèse de doctorat de géographie et aménagement sous la direction de Karine Bennafla, Lyon : Université de Lyon III.
- BON B., 2020, Aide internationale et grands projets urbains en Afrique sub-saharienne. Le cas de la Ville du Rail à Nairobi, *Cybergeo : European Journal of Geography*, [En ligne], consulté le 29 mars 2024. Disponible à l'adresse : <http://journals.openedition.org/cybergeo/35186>. DOI : <https://doi.org/10.4000/cybergeo.35186>.
- BOUTUEIL V., LESTEVEN G., NEMETT L., 2020, Toward the Integration of Paratransit in Transportation Planning in African Cities, *Transportation Research Record*, 2674 (9), p. 995-1004, [En ligne], consulté le 23 avril 2024. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1177/0361198120933270>. DOI:10.1177/0361198120933270.
- CHAUVIN E., MAREÏ N., LOMBARD J., 2017, Les circulations mondialisées en Afrique : promotion, adaptation et contournement, *Géocarrefour*, 91/3, [En ligne] consulté le 23 avril 2024. Disponible à l'adresse : <http://journals.openedition.org/geocarrefour/10313>. DOI : <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.10313>.
- CHOPLIN A., 2019, Cementing Africa. Cement flows and city-making along the West African corridor (Accra, Lomé, Cotonou, Lagos), *Urban Studies*, 57(9), p. 1977-1993, [En ligne] consulté le 23 avril 2024. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1177/0042098019851949>. DOI : <https://doi.org/10.1177/0042098019851949>.
- DABLANC L., FRÉMONT A. (coord.), 2015, *La métropole logistique, le transport de marchandises et le territoire des grandes villes*, Paris : Armand Colin.
- DEBRIE J., 2012, The West African port system: global insertion and regional particularities, *EchoGéo* 20, [En ligne],

- consulté le 20 avril 2024. Disponible à l'adresse : <http://journals.openedition.org/echogeo/13070>. DOI : <https://doi.org/10.4000/echogeo.13070>.
- DENIS J., FLORENTIN D., 2022, « Faire tenir » et entretenir les infrastructures, *Flux*, 3-4, n° 129-130.
- DESMOULIÈRE R., 2019, *Géographie d'un milieu : propriétaires, chauffeurs et organisations de minibus à Jakarta*, Thèse de doctorat de géographie humaine et économique sous la direction de M. Franck et J. Tadié, Paris : Inalco.
- DIOP Kh., 2023, Coupure autoroutière en milieu urbain et mobilités quotidiennes locales induites : l'exemple de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, *Géotransports*, n° 20, p. 41-56, [En ligne], consulté le 18 avril 2024, disponible à l'adresse : <https://www.geotransports.fr/num%C3%A9ro-20>.
- DOHERTY J., BAMBA V., KASSI-DJODJO I., 2021, Marginalité multiple et émergence d'un transport populaire : les taxi-tricycles « salonis » à Abidjan, Côte d'Ivoire, *Cybergeo: European Journal of Geography*, [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 964, consulté le 20 avril 2024. Disponible à l'adresse : <http://journals.openedition.org/cybergeo/36056>. DOI : <https://doi.org/10.4000/cybergeo.36056>.
- FOURCHARD L., 2018, *Trier, exclure et policer. Vies urbaines en Afrique du Sud et au Nigeria*, Paris : Sciences Po-Les Presses.
- GARCIER R., MARTINAIS E., ROCHER L., 2017, Désigner, mesurer, réguler : la mise en politique des flux et circulations, *Géocarrefour*, [En ligne], 91/3, consulté le 17 avril 2024. Disponible à l'adresse : <http://journals.openedition.org/geocarrefour/10362>. DOI : <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.10362>.
- GAY J.-Ch., 2023, Préface. Retours en tomogénie, in Gagnol L., Lageiste J., Moullé F. (dir.), *Penser avec les discontinuités en géographie*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, p. 7-9.
- GIOVALUCCHI F., SAMUEL B., 2019, Entre illusions et espoirs, une Afrique émergente ?, *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 3, août, p. 24-28, [En ligne], consulté le 20 avril 2024. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.3917/rindu1.193.0024>. DOI : <https://doi.org/10.3917/rindu1.193.0024>.
- GRAHAM S., MCFARLANE C., 2014, *Infrastructural Lives: Urban Infrastructure in Context*, Londres : Routledge.
- HARVEY P., KNOX H., 2015, *Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise*, Ithaca: Cornell University Press.
- HOLZBAUER C., 2014, La Banque mondiale mise sur les corridors, *African Business*, mars-avril, p. 42-45, [En ligne], consulté le 19 mai 2022. Disponible à l'adresse : https://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/pdfs/04_07_banque_mondiale_corridors.pdf.
- HUSSEN B. W., 2016, Sustaining sustainable mobility: the integration of multimodal public transportation in Addis Ababa, Thèse de doctorat de géographie, aménagement et urbanisme sous la direction de Didier Plat, Lyon : Université de Lyon II.
- JAGLIN J., STECK B., 2007, Réseaux et frontières. Géopolitiques, *Flux*, n° 70, octobre-décembre, p. 4-7, [En ligne], consulté le 20 avril 2024. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.3917/flux.071.0004>. DOI : <https://doi.org/10.3917/flux.071.0004>.
- JARRIGE F., LE COURANT S., PALOQUE-BERGES C. (éd.), 2018, Infrastructures, techniques et politiques, *Tracés*, n° 35, [En ligne], consulté le 18 avril 2024. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/traces/8107>. DOI : <https://doi.org/10.4000/traces.8107>.
- JESSOP B., BRENNER N., JONES, M., 2008, Theorizing sociospatial relations, *Environment and Planning D: Society and Space*, n° 26, p. 389-401, [En ligne], consulté le 20 avril 2024. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1068/d9107>. DOI : <https://doi.org/10.1068/d9107>.
- KLOPP J. M., CAVOLI C. M., 2019, The paratransit puzzle. Mapping and master planning for transportation in Maputo and Nairobi, in Priya Uteng T., Lucas K. (éd.), *Urban mobilities in the global South*, Abingdon, New York: Routledge, p. 95-110.
- LECLERCQ R., 2023, Une adaptation (infra)structurelle ? Des ingénieurs face aux inondations dans la banlieue de Dakar, *Critique internationale*, 2023/1, n° 98, p. 95-115, [En ligne], consulté le 20 avril 2024. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.3917/cii.098.0095>. DOI : <https://doi.org/10.3917/cii.098.0095>.
- LESTEVEN G., DIONGUE M., POCHEP P., SAKHO P., 2023, S'adapter face aux difficultés de mobilité ? Éclairages d'une métropole africaine, Dakar, *Espace populations sociétés*, [En ligne], 2023/2, consulté le 19 avril 2024. Disponible à l'adresse : <http://journals.openedition.org/eps/13899>. DOI : <https://doi.org/10.4000/eps.13899>.
- LOMBARD J., MAREÏ N., NINOT O., 2023, Transport in Africa: Between Global Influences and Local Know-how, in Peyroux E., Raimond Ch., Viel V., Lavie E. (éd.), *Development and Territorial Restructuring in an Era of Global Change*, Londres: Iste/Wiley, p. 103-120.
- LOMBARD J., STECK B. (coord.), 2004, Transports aux Suds. Pouvoirs, lieux et liens, *Autrepart*, n° 32/4, [En ligne], consulté le 18 avril 2024. Disponible à l'adresse : <https://www.cairn.info/revue-autrepart-2004-4.htm>.
- MACKINNON D., PIRIE G., GATHER M., 2008, Transport and Economic Development, in Knowles R., Shaw J., Docherty I. (dir.), *Transport Geographies*, Oxford: Blackwell Publishing, p. 10-28.
- MAREÏ N., 2023, Urban Logistics in The Global South, in Monios J., Budd L., Ison S. (ed.), *The Routledge Handbook of Urban Logistics*, Londres: Routledge, p. 351-363.
- MAREÏ N., SAVY M., 2021, Global South countries: The dark side of city logistics. Dualisation vs Bipolarisation, *Transport Policy*, n° 100, janvier, p. 150-160, [En ligne], consulté le 20 avril 2024. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.11.001>. DOI : <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.11.001>.
- MORANGE M., QUENTIN A., 2017, Mise en ordre néolibérale de l'espace et fabrication de « bons commerçants » au Cap et Quito : le commerce « de moins en moins dans la rue », *Métropoles*, [En ligne], n° 21, consulté le 03 novembre 2019. Disponible à l'adresse : <http://journals.openedition.org/metropoles/5522>. DOI : <https://doi.org/10.4000/metropoles.5522>.
- MORANGE M., SPIRE A., 2019, Le droit à la ville aux Suds. Appropriations et déclinaisons africaines, *Cybergeo: European Journal of Geography*, [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 895, consulté le 18 avril 2024.

- Disponible à l'adresse : <http://journals.openedition.org/cybergeo/32166>. DOI : <https://doi.org/10.4000/cybergeo.32166>.
- NDIAYE V., 2022, *Accès à la mobilité quotidienne, politiques publiques et informalité utile dans les transports des périphéries urbaines de Dakar*, Thèse de doctorat de géographie sous la direction de P. Sakho et J. Lombard, Dakar : Université Cheikh Anta Diop.
- NÉGRIER E., 1989, Réseau, régulation, territoire, *Quaderni*, n° 7, printemps, p. 55-59, [En ligne], consulté le 20 avril 2024. Disponible à l'adresse : https://www.persee.fr/doc/quad_0987-1381_1989_num_7_1_1903.
- NUGENT P., 2018, Africa's re-enchantment with big infrastructure: White elephants dancing in virtuous circles?, in Schubert J., Engel U., Macamo E. (dir.), *Extractive industries and changing state dynamics in Africa*, Londres: Routledge, p. 22-40.
- OFFNER J.-M., BEAUCIRE F., DELAPLACE M., FRÉMONT A., NINOT O., BRETAGNOLLE A., PUMAIN D., 2014, À propos des relations entre transports, territoire et développement, *L'Espace géographique*, 2014/1, Tome 43, p. 51-67, [En ligne], consulté le 20 avril 2024. Disponible à l'adresse : <https://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2014-1-page-51.htm>. DOI: <https://doi.org/10.3917/eg.431.0051>.
- OLIETE JOSA S., MAGRINYA F., 2018, Patchwork in an interconnected world: the challenges of transport networks in Sub-Saharan Africa, *Transport Reviews*, vol. 38, issue 6, [En ligne], consulté le 18 avril 2024. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1080/01441647.2017.1414899>. DOI: <https://doi.org/10.1080/01441647.2017.1414899>.
- PIRIE G., 2013, *Sustainable urban mobility in "Anglophone" Sub-Saharan Africa*, Thematic study prepared for Global Report on Human Settlements 2013, [En ligne], consulté le 20 avril 2024. Disponible à l'adresse : <http://www.unhabitat.org/grhs/2013>.
- PRELORENZO C., ROUILLARD D. (éd.), 2009, *La métropole des infrastructures*, Paris : Picard.
- QUET M., 2022, *Flux. Comment la pensée logistique gouverne le monde*, Paris : La Découverte.
- ROBINSON J., 2014, Introduction to a Virtual Issue on Comparative Urbanism, *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 19, n° 2, p. 286-303, [En ligne], consulté le 20 avril 2024. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12171>. DOI : <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12171>.
- SHELLER M., URRY J., 2006, The New Mobilities Paradigm, *Environment and Planning A*, n° 38, p. 207-226, [En ligne], consulté le 20 avril 2024. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1068/a37268>. DOI: <https://doi.org/10.1068/a37268>.
- SÖDERBAUM F., TAYLOR I., 2008, Competing Region-building in the Maputo Development Corridor, in F. Söderbaum, I. Taylor (éd.), *Afro-regions: the dynamics of cross-border micro-regionalism in Africa*, Uppsala: Nordiska Afrikainstitutet, p. 35-52.
- STECK B., 2017, L'Afrique fluide. Introduction au dossier, *Les Cahiers scientifiques du transport*, n° 72, p. 5-16, [En ligne], consulté le 20 avril 2024. Disponible à l'adresse : <https://hal.science/hal-01701779/document>.
- VIRILIO P., 1991, Les perspectives du temps réel, *Chimères. Revue des schizoanalyses*, n° 11, printemps, p. 15-26, [En ligne], consulté le 20 avril 2024. Disponible à l'adresse : https://www.persee.fr/doc/chime_0986-6035_1991_num_11_1_1746.