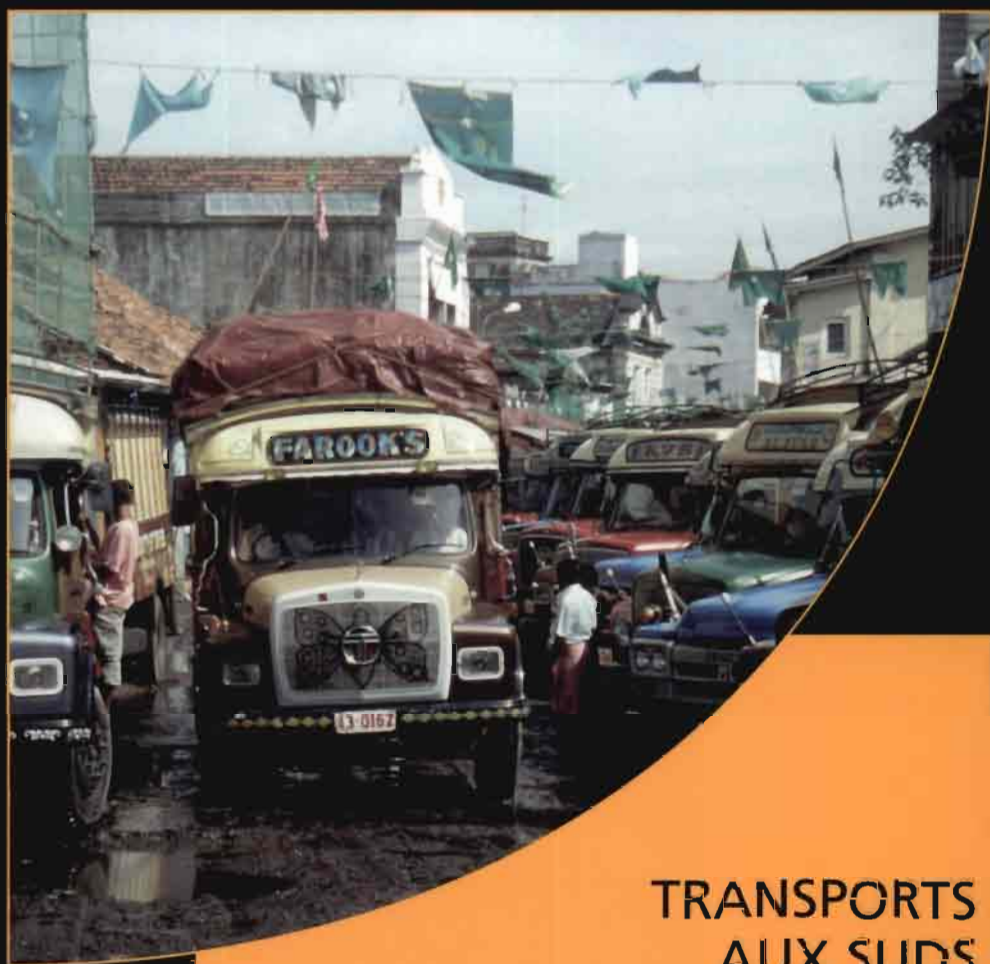


N° 32 - 2004

autrepart

Revue de sciences sociales au Sud



TRANSPORTS AUX SUDS

Pouvoirs, lieux et liens

IRD
Éditions

ARMAND
COLIN

Articles en lignes sur
www.editions-sedes.com

P.-D.G. Armand Colin
Nathalie de Baudry d'Asson

Commission paritaire
En cours

ISSN
En cours

Administration
Armand Colin
21, avenue du Montparnasse
75006 Paris

Rédaction
IRD
32, rue Henri-Varagnat
93143 Bondy cedex

Maquette
Armand Colin

Couverture
Béatrice Garnier

Périodicité
revue trimestrielle

Impression
Imprimerie Chirat
42540 Saint-Just-la-Pendue

Dépôt légal
Février 2005, N° 4832

© Armand Colin/IRD

Illustration de couverture :

Une rue de Colombo (Sri Lanka) envahie par
les camions et les autobus. Marc Bournof, © IRD

Tous droits de traduction, d'adaptation et de reproduction par
tous procédés réservés pour tous pays. En application de la loi du
1^{er} juillet 1992, il est interdit de reproduire, même partiellement,
la présente publication sans l'autorisation de l'éditeur ou du
Centre français d'exploitation du droit de copie (3, rue
Hautefeuille, 75006 Paris).

*All rights reserved. No part of this publication may be translated,
reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any
form or any other means, electronic, mechanical, photocopying
recording or otherwise, without prior permission of the publisher.*

Autrepart est une revue à comité de lecture
coéditée par l'Institut de recherche pour le
développement (IRD) et les éditions Armand
Colin. Son objectif est de promouvoir la
réflexion sur la complexité et les dynamiques
des sociétés du Sud, en mouvement perma-
nent pour penser et redéfinir leur propre réalité.
Ces sociétés font face à des changements éco-
nomiques, sociaux, politiques, écologiques...
Les phénomènes de mondialisation relativisent
l'autonomie des États, les inégalités intra et
internationales se creusent, des transformations
majeures affectent tantôt les politiques des
États, tantôt la nature même des institutions.
Les réactions et les adaptations multiformes
des sociétés du Sud à ces changements sont
au cœur des interrogations de la revue.
Le caractère transversal des sujets abordés
implique en général de rassembler des textes
relevant des différentes disciplines des sciences
sociales.

COMITÉ DE PARRAINAGE

Claude Bataillon, Jean Coussy, Alain Dubresson,
Françoise Héritier, Hervé Le Bras, Elikia M'Bokolo,
Laurence Tubiana

COMITÉ DE RÉDACTION

Virginie Baby-Collin (Université de Provence)
Sylvie Bredeloup (IRD)
Carole Brugeilles (Université Paris X Nanterre)
René Collignon (CNRS)
Anne Doquet (IRD)
Philippe Gervais-Lambony (Université Paris X Nanterre)
Christophe Z. Guilmoto (IRD)
Jean-François Huchet (Université Rennes 2)
Marie-José Jolivet (IRD)
Marie Ladièr-Fouladi (CNRS)
Marc Le Pape (CNRS)
Jean-Yves Martin (IRD)
Évelyne Mesclier (IRD)
Sandrine Mesplé-Somps (IRD)
Carlos Quénan (IHEAL – Université la Sorbonne)

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Serge Calabre

DIRECTRICE DE LA RÉDACTION

Laurence Quinty

SECRÉTAIRE DE LA RÉDACTION

Huguette Fenneteau

Autrepart, sur le site de l'IRD
www.autrepart.ird.fr

Indexé dans / Indexed in

- INIST-CNRS
- INGENTA

CONDITIONS DE PUBLICATION

Les manuscrits sont publiés en français et exceptionnellement en anglais. Toutefois, le Comité de rédaction accepte les manuscrits rédigés en espagnol et portugais, à charge pour l'auteur, quand le manuscrit est retenu pour publication, d'en assurer la traduction. Les manuscrits sont soumis à l'appréciation de deux référés anonymes. Les propositions de corrections sont transmises à l'auteur par le Comité de rédaction.

Recommandations générales

Tous les manuscrits doivent être adressés en triple exemplaire (photocopies lisibles). Ils doivent impérativement comporter : le nom de l'auteur ; une adresse précise pour la correspondance ; un numéro de téléphone.

Présentation des manuscrits

Le titre est suivi des nom, prénom, qualité, affiliation et adresse professionnelle de l'auteur.

Les articles ne doivent pas excéder 50 000 signes (caractères + espaces) incluant : l'espace des figures (en moyenne 1 500 signes), les notes de bas de page, la bibliographie, un résumé (1 000 signes maximum), des mots clés (10 maximum).

Le nombre de notes infrapaginales maximum est de 20.

Illustrations

Les figures (cartes, graphiques et tableaux) sont numérotées en continu et, dans la mesure du possible, elles sont présentées sous forme de fichiers informatiques (préciser le logiciel utilisé) si possible dans les formats Excell (tableaux), Illustrator (graphiques schémas, etc.), Photoshop (photographies, résolution à 300 dpi), à défaut dans les formats de fichier : tiff, eps. De manière générale il est demandé que les figures soient fournies achevées et sous leur forme finale dès le premier envoi du manuscrit. Par ailleurs il ne faut pas oublier de faire figurer sur les cartes ou croquis géographiques : l'orientation géographique (Nord-Sud), l'échelle géographique, et le titre de la carte, la légende éventuelle, la provenance éventuelle des données de base (source).

Bibliographie

Les appels bibliographiques apparaissent dans le texte entre crochets avec le nom de l'auteur en minuscules, l'année de parution et, dans le cas d'une citation, la page concernée. Exemple [Vidal, 1996, p. 72].

Ne pas inscrire les références bibliographiques en notes infrapaginales mais les regrouper en fin de manuscrit selon un classement alphabétique par noms d'auteurs en respectant la présentation suivante :

Benoît M. [1988], « Les Bowébé du Kantoora (Sénégal) : à propos de l'état pastoral », *Cahiers des Sciences humaines*, vol. 24, n° 3, p. 379-384.

Garry G. et Grassin J. [1994], « La prise en compte du risque d'inondation dans l'urbanisme », in *Crises et inondations dans le paysage français*, Paris, SHF, p. 763-880.

Savignac E. [1996], *La Crise dans les ports*, Paris, La Documentation française, 200 p.

Abonnements et vente au numéro

Armand Colin

11-15, rue Pierre Rigaud 94207 Ivry-sur-Seine cedex

Tél. (indigo) : 0820 065 095 — étranger +33 (0)1 40 64 89 02

Fax : 01 40 64 89 92

Internet : www.editions-sedes.com / abonnement@editions-sedes.com

Chaque abonnement donne droit à la livraison des 4 numéros annuels d'*Autrepart*

et à l'accès en ligne aux articles en texte intégral aux conditions prévues par l'accord de licence disponible sur le site www.editions-sedes.com

Vente aux libraires

Le numéro 16 €

Numéros de l'année/Current issues

Interforum

BP 11

45331 Malesherbes cedex

Tél. : 02 38 32 71 00

Fax : 02 38 32 71 28

Sommaire

Transports aux Suds

Éditeurs scientifiques: Jérôme Lombard, Benjamin Steck

Jérôme Lombard, Benjamin Steck : Introduction. Quand le transport est d'abord un lieu !	3
*	
Jean Debie, Sandrine De Guio : Interfaces portuaires et compositions spatiales : instabilités africaines	21
Cynthia Ghorra-Gobin : Lieu du transport et polycentrisme : une expérience américaine	37
Céline Borgel, Jean-François Pérouse : La gare routière du « Grand Istanbul », une étourdissante plaque tournante	51
Adrian Bellengère, Sultan Khan, Benoît Lootvoet, Stéphane Vermeulin : Privatiser pour mieux réguler ? Le pari de Durban en matière de transport public .	75
Jean-Fabien Steck : Requiem pour une gare routière. Succès et fragilités d'un territoire informel à Yamoussoukro	95
Jérôme Lombard, Papa Sakho, Frank Bruez, Axel Baillon : Les rues de Dakar : espaces de négociation des transports collectifs	115
Noukpo S.A. Agossou : Les taxis-motos zemijan à Porto-Novo et Cotonou	135
Laurent Faret : Pratiques de mobilité, transport et acteurs transnationaux dans le champ migratoire Mexique – États-Unis	149
Stéphane de Tapia : Entre « Nord » et « Sud » : le dynamisme international des transporteurs turcs	169
 Notes de lecture	
Xavier GODARD (dir.), <i>Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif</i>	187
Philippe MENERAULT, Alain BARRÉ (dir.), <i>Gares et quartiers de gares : signes et marges. Lille, Rennes et expériences internationales (Italie, Japon, Pays-Bas)</i>	188
Claude MANZAGOL, <i>La mondialisation. Données, mécanismes et enjeux</i>	190
Yvan DROZ, Hervé MAUPEU (éd.), <i>Les figures de la mort à Nairobi. Une capitale sans cimetières</i>	192
Jean-François BARÉ (coord.), <i>L'évaluation des politiques de développement ; approches pluridisciplinaires</i>	193
Résumé/Abstracts	197

Déjà parus

- 1997 1 *Les arts de la rue dans les sociétés du Sud*, Michel Agier et Alain Ricard
- 2 *Familles du Sud*, Arlette Gautier et Marc Pilon
- 3 *Variations*
- 4 *Empreintes du passé*, Edmond Bernus, Jean Polet, Gérard Quéchon
- 1998 5 *Communautés déracinées dans les pays du Sud*, Véronique Lassailly-Jacob
- 6 *Échanges transfrontaliers et intégration régionale en Afrique subsaharienne*,
 Johny Egg et Javier Herrera
- 7 *Variations*
- 8 *Droque et reproduction sociale dans le tiers monde*, Éric Léonard
- 1999 9 *La forêt-monde en question*, François Verdeaux
- 10 *Afrique : les identités contre la démocratie*, René Otayek
- 11 *Variations*
- 12 *Le sida des autres. Constructions locales et internationales de la maladie*, Claude Fay
- 2000 13 *Survivre grâce à... Réussir malgré... l'aide*, Bernard J. Lecomte, Jean-David Naudet
- 14 *Logiques identitaires, logiques territoriales*, Marie-José Jolivet
- 15 *Variations*
- 16 *Afrique noire et Monde arabe. continuités et ruptures*, Emmanuel Grégoire, Jean Schmitz
- 2001 17 *Des écoles pour le Sud : stratégies sociales, politiques étatiques et interventions
 du Nord*, Marie-France Lange
- 18 *Les jeunes : hantise de l'espace public dans les sociétés du Sud*, René Collignon, Mamadou Diouf
- 19 *Variations*
- 20 *Les fonctionnaires du Sud entre deux eaux : sacrifiés ou protégés ?*,
 Marc Raffinot, François Roubaud
- 2002 21 *Gérer la ville : entre global et local*, Élisabeth Dorier-Apprill, Sylvie Jaglin
- 22 *Diasporas, développements et mondialisations*, Rosita Fibbi, Jean-Baptiste Meyer
- 23 *Variations*
- 24 *Les images de l'identité*, Denis Vidal
- 2003 25 *Dynamique résidentielles dans les villes du Sud*, Monique Bertrand
- 26 *Sociétés dans la guerre*, Yves Goudineau
- 27 *Variations*
- 28 *L'éthique médicale dans les pays en développement*, Doris Bonnet
- 2004 29 *Les objets de la santé*, Laurent Vidal
- 30 *Gouverner les hommes et les ressources*, Jean-Pierre Chauveau, Jean-Pierre Jacob,
 Pierre-Yves Le Meur
- 31 *Variations*

Quand le transport est d'abord un lieu !

*Jérôme Lombard **, *Benjamin Steck ***

Les sciences sociales sont confrontées à l'affirmation rapide de la mondialisation comme nouveau paradigme. La question du transport est au cœur des interrogations que soulève cette émergence. Condition de toutes les mobilités, conçues comme une aspiration et une propension au mouvement, le transport est ce par quoi elles peuvent se déployer mais il est aussi une de leurs manifestations, puisqu'elles provoquent des circulations toujours plus intenses, constitutives de l'acte même du transport. Les chercheurs ont fait porter leurs travaux principalement sur les flux (une revue porte d'ailleurs ce nom), les infrastructures qui les permettent et sur leur inscription dans l'espace. Ils ont également développé des réflexions sur leur organisation et leur fonctionnement [Beaucire, 2000; Bernadet et Lasserre, 1985; Wolkowitsch, 1992], privilégiant les études sectorielles sur les divers modes, complémentaires ou concurrents adaptés à la nature des trafics, aux distances à parcourir, répondant aux exigences des donneurs d'ordre que sont les personnes privées et les chargeurs professionnels, conformes aux réglementations imposées par les pouvoirs publics ou les instances internationales. Certains ont même établi leur objet de recherche en véritable sujet actif des mobilités humaines. L'automobile [Dupuy, 1995] ou la bicyclette [Bertho-Lavenir, 1998] ne sont plus seulement des instruments mais de véritables acteurs de la mobilité. D'autres ont considéré la vitesse et la réduction des distances, voire leur abolition, comme un moteur des nouvelles organisations sociales et spatiales [Virilio, 1983]. Les conflits qui mettent aux prises les autorités compétentes, en charge des territoires et des sociétés qui y vivent, les usagers ou les clients, les chargeurs et les acteurs privés du transport ont éveillé également l'intérêt des aménageurs et de tous ceux qui estiment que le transport est une porte d'entrée, aujourd'hui majeure, pour une meilleure compréhension des enjeux environnementaux de l'action humaine. C'est dans ce cadre qu'a été lancé un appel à contributions pour cette livraison de la revue *Autrepart* sur les lieux de transport

* Géographe, IRD, UMR Temps ENS-IRD, 48, bd. Jourdan, 75014 Paris, jerome.lombard@ird.fr.

** Géographe, Directeur du CIRTAI, Université du Havre, 25, rue Philippe Lebon, BP 1123, 76063 Le Havre cedex, benjamin.steck@univ-lehavre.fr.

dans les Suds, nœuds où se tissent des liens qui structurent les systèmes spatiaux et où s'expriment des rivalités de pouvoir. Trois grands champs de recherche étaient proposés, portant sur la place des lieux de transport dans les processus de métropolisation, sur la diversité des usages et des pratiques qui configurent ces lieux, enfin sur les acteurs qui les animent, au cœur de chaînes logistiques complexes. L'entrée par les lieux s'est révélée féconde et dans le même temps, semble-t-il, trop étroite, d'où des élargissements de perspectives proposés par les auteurs.

Les lieux de transport et la centralité

Dans le vaste champ de recherche que constitue le transport, apparaissent relativement nouvelles les investigations entreprises pour décrypter les lieux où se produit l'acte de transport. Celles-ci accompagnent le mouvement de retour en force des études sur les lieux dans la réflexion des chercheurs en sciences sociales, comme en témoignent, entre autres, les derniers dictionnaires de géographie [Brunet *et alii*, 1992; Lévy et Lussault, 2003]. Ce retour du lieu est aussi conforme à la volonté d'ancrage local de tous ceux que les processus de la mondialisation fragilisent ou déstabilisent, en les privant d'un horizon d'action à leur portée et d'une capacité à contribuer à la maîtrise de leur quotidien. Le lieu n'est pas seulement le territoire singulier et unique des monographies exhaustives qui délivrent une connaissance complète sur des portions réduites de l'espace, quelle que soit par ailleurs leur taille, État, région, ville, village, quartier... Le lieu est en fait le territoire qui manifeste l'interaction généralisée qui anime le monde. Il est la cellule spatiale de base où s'affirme la rencontre entre l'ici et l'ailleurs, celle où se mêlent les productions, les identités, les attentes de ceux qui vivent en proximité et de ceux qui viennent d'autres horizons plus ou moins distants. Le lieu est ce par quoi peut être ainsi saisi le fonctionnement complexe des flux, nœud des chaînes logistiques qui font circuler les productions, cœur des parcours collectifs et individuels qui agitent les sociétés humaines en mouvement permanent, foyer médiateur des informations qui commandent les actions. Parler de synapse, comme certains l'ont proposé [Brunet, 1990], est une image féconde, puisque la connexion est ce par quoi advient la qualité de l'action en réponse à une demande qu'il faut satisfaire.

Un point qui impulse le mouvement

Là où est accueilli le passager, réceptionnée la marchandise, reçue et diffusée l'information, où tout ce qui circule est pris en charge par tous les processus et toutes les actions qui en conditionnent la meilleure fluidité, là est le lieu de transport. Point de départ, il est aussi point d'arrivée. Mais il est davantage qu'un carrefour où se connectent divers modes de transport. Il vit de la préparation, de la mise en mouvement, de la réception de tout ce qui circule. Il est par conséquent un lieu où se déploient des activités multiples. Les services qui entretiennent ou réparent les véhicules y sont présents à des degrés divers. Tout

ce qui peut servir au passager (vente des titres de transport, restauration, hôtellerie, loisirs, commerces diversifiés...), en attente de son départ, en transit, ou encore à son arrivée, tout ce qui accompagne obligatoirement la marchandise (conditionnement, étiquetage, manutention, contrôle de sécurité...) crée de l'activité indissociable de l'acte de transport lui-même. Bien souvent, la position de ces lieux leur confère un rôle et une fonction supplémentaires qui dépassent la fourniture de services de transport. On peut y trouver des bureaux et des sites de production d'entreprises qui ont choisi de s'y implanter, compte tenu des facilités de transport indispensables à leurs activités, des centres commerciaux dont l'aire de chalandise est favorisée par les commodités proposées par la densité des transports et l'intensité des circulations qu'ils permettent, des divertissements dont l'attrait dépasse le seul public en partance ou en transit. Le contrôle qu'exercent les autorités en charge de la souveraineté y trouve un terrain particulièrement légitime d'intervention. Les États sont toujours attentifs à ce qui circule et vigilants à débusquer l'illicite, l'illégal, le criminel. Les lieux de transport sont un des territoires privilégiés de l'action publique mais aussi un révélateur de ses dysfonctionnements et dérives. Le contrôle territorial interfère toujours avec l'acte de transport.

Un nœud

Dans les pays du Nord, la nodalité constitue la caractéristique désormais majeure des lieux de transport. En un point de l'espace, au départ réservé à un mode particulier, routier, ferroviaire, aérien, maritime, se sont déployés d'autres modes, mobilisés notamment pour accéder au lieu en question. La multimodalité qui peut être définie comme la coexistence, en un lieu ou plus généralement dans un parcours, de plusieurs modes de transport qui sont concurrents ou complémentaires, sinon l'intermodalité qui implique, quant à elle, une véritable connexion entre ces modes, au service d'un projet de déplacement, est devenue une des règles de l'organisation et du fonctionnement des lieux majeurs de transport que sont les gares ferroviaires ou routières, les ports ou les aéroports. Le passager qui va prendre le train ou l'avion le rejoint en voiture particulière, en taxi ou encore en bus, voire par le tramway, le métro ou le train, éventuellement par le vélo ou la marche à pied. Les marchandises, surtout lorsqu'elles sont conteneurisées, sont chargées sur un bateau, un avion, un train, un véhicule routier, une péniche... Les systèmes de transport performants sont ceux dans lesquels l'articulation entre les divers modes est la plus fine, réduisant au minimum les ruptures qui allongent les distances et accroissent les risques, donc les coûts.

La congestion des centres

Ce sont de nouveaux centres qui émergent, de plus en plus souvent excentrés au sein des entités métropolitaines où ils se développent, pour des raisons de pression foncière et de besoins d'espace difficiles à satisfaire dans les centres anciens. Ils focalisent la création d'activités qui suscitent des trafics propres, indépendants, pour partie, de l'activité d'origine qui était celle du transport de

proximité ou à distance. Leur succès conduit à la production de gigantesques embouteillages qui ont tendance à devenir permanents, bien qu'avec des temporalités variées, dans les villes multimillionnaires. Cette situation porte en germe leur propre congestion et par conséquent, à terme plus ou moins rapproché, leur nécessaire déplacement, à moins de repenser complètement leurs articulations aux autres foyers de la vie urbaine avec lesquels ils sont en relation. Les lieux de transport doivent ainsi répondre à l'exigence du mouvement qui impose de la fluidité et supporter les effets négatifs de la réduction de celui-ci par la congestion. Plus les nœuds sont complexes, plus les infrastructures se multiplient, plus les circulations se concentrent, plus les lieux où elles naissent et se croisent sont attractifs, plus les lieux de transport courent le risque de l'enclavement fonctionnel, processus qui limite les mobilités et provoque la fermeture partielle de territoires pourtant bien dotés en infrastructures et servis par des opérateurs nombreux.

Le lieu de transport, du point à la ligne

Par élargissement progressif des fonctions, le lieu de transport subit des mutations qui le replacent dans un cadre d'évolutions techniques, matérielles, financières, sociales, politiques qui le dépassent. En ce sens, le lieu de transport, aussi paradoxal que cela puisse paraître, n'est plus seulement un point de l'espace, même de grande taille. Il est aussi la somme des points de l'espace reliés par l'acte de transport, fussent-ils très éloignés les uns des autres. Ce passage du point à la ligne suppose une adaptation permanente des usagers, des opérateurs, des gestionnaires de ces lieux au glissement des échelles qu'impose la maîtrise de la distance.

Une fabrique de liens au crible des échelles

Ces lieux où se tissent des liens fonctionnent en mêlant, de façon permanente, diverses échelles d'organisation du monde. Selon une interprétation réductrice du réel, on peut en considérer deux principales. À très grande échelle, ces derniers sont approchés dans leur singularité comme un territoire dont la cohérence provient précisément du transport: ce dernier est ce par quoi advient la configuration morphologique et fonctionnelle du lieu et ce par quoi il peut être identifié. À petite échelle, c'est un ensemble de points, pris les uns par rapport aux autres et reliés par des lignes dont l'inscription spatiale peut être planétaire. Ces deux approches sont illustrées dans cette livraison d'*Autrepart*. Mais, ce qui compte n'est ni l'une ni l'autre prises isolément. Les lieux de transport ont ceci de fécond pour les chercheurs: ils mettent en relation diverses échelles de fonctionnement et d'organisation de l'espace. En un point de l'espace, même de petite taille, se nouent les fils de réseaux qui structurent le monde. Ils permettent de comprendre la mise en relation de territoires pourtant à distance les uns des autres et dont les dynamiques respectives s'interpénètrent de façon complexe [Offner et Pumain, 1996]. La question majeure est celle de l'articulation entre

ces diverses échelles qui sont une des voies privilégiées pour étudier les liens entre les lieux¹. Ils supposent des routes.

Une route

Le lieu de transport est bien là où est exécuté l'acte de transport, en un point certes, mais aussi sur une voie, un chemin, une ligne, fût-elle non matérialisée physiquement telle la ligne maritime ou la ligne aérienne, qui conduit d'un point d'origine à un point d'arrivée. Le lieu de transport est ainsi une route au sens générique. C'est donc non seulement un point ou un ensemble de points en interdépendance reliés entre eux, mais aussi une ligne ou un ensemble de lignes formant un réseau incrusté dans une aire [Dupuy, 1991].

Les liens entre les lieux sont aussi importants que les lieux eux-mêmes dans leur singularité. Ils participent à ce que nous appelons ici les lieux de transport. Consacrées définitivement comme étant de tels lieux avec leur vie particulière, leurs rites, leurs codes et leurs pratiques, les routes et autoroutes de la civilisation automobile, nées dans les pays du Nord, envahissent le paysage dans tous les pays du Sud [Dagognet, 1996]. Le mode routier constitue d'ailleurs le prisme principal des approches présentées dans ce numéro pour décrire et analyser les lieux. D'autres études auraient pu démontrer l'importance de la voie ferrée, de l'aéroport et du port. Ce qui est en question, c'est le rôle des axes de communication comme amorce à la création d'implantations humaines, à leur déplacement, à leur consolidation. Papa Sakho, un des auteurs de cette livraison d'*Autrepart*, l'a bien explicité dans sa thèse [1991]. Il y souligne combien le «fer» a été porteur du développement de bourgades devenues, avec le temps, des petites villes. Pour autant, la critique, aujourd'hui unanimement admise, des effets structurants des infrastructures de transport appelle une révision du lien naguère établi entre transport et développement.

Les ambiguïtés de l'aménagement

Une infrastructure peut avoir un effet d'entraînement mais aussi de destruction [Porter, 1995]. Elle peut amorcer une mise en valeur de territoires délaissés jusqu'alors parce que marginalisés. Elle peut aussi conduire, dans le cadre d'une compétition généralisée, à la disparition d'activités mises en concurrence avec d'autres plus rentables et provoquer ainsi un dépérissement mortifère pour des régions étendues qui se vident. Il faut toutefois distinguer la situation des pays hautement équipés, aux infrastructures denses et aux circulations intenses, des pays aux réseaux encore défaillants, insuffisants pour satisfaire la demande de circulation. Là où les réseaux de transport se constituent et émergent, il est encore pertinent de s'interroger sur leurs effets structurants, puisque, par leur rareté même et les attentes qu'ils combler ou suscitent, ils aboutissent à de nouvelles

1. Par un clin d'œil, on se réfère à l'ouvrage édité par l'ORSTOM en 1989, *Tropiques, lieux et liens*, dont les textes, déjà à l'époque, sous-entendaient la nécessité de décloisonner les espaces, les approches et donc les analyses, en jouant sur les échelles.

structurations de l'espace, modifiant les configurations anciennes. Comme pour les pays du Nord, il est admis que le transport est un élément du système territorial. Dès lors qu'on agit sur lui et qu'on le transforme, l'ensemble du système en est modifié, dans une dynamique d'interaction généralisée [Ninot, 2003].

Lieux de transport et projet territorial

Parler des lieux de transport, c'est donc parler des territoires qu'ils contribuent à construire. Les infrastructures font partie de l'espace approprié par les sociétés, appelé territoire, dont elles sous-tendent le projet spatial [Le Berre, 1992].

Le syndrome de l'ouverture

L'ouverture au monde par les lieux de transport qu'une partie des contributions présente ici illustre la ferme volonté des sociétés humaines du Sud de se situer dans un espace étendu, éventuellement sans limites, aux mesures mêmes de l'écoumène. Cette ouverture s'inscrit dans un processus d'extension planétaire du modèle libéral. Elle prend les formes du désenclavement et est devenue une obligation, voire une contrainte. Elle est au cœur de la compétition internationale et de l'unification du marché mondial. Mais elle est aussi le moteur des frictions qui naissent entre la logique économique et la logique culturelle de l'identité. Cette ouverture qui anime les lieux de transport n'est pas si nouvelle que cela. Elle entre en consonance avec les pratiques les plus anciennes de nombreuses sociétés, y compris dans les pays du Sud où la mobilité est bien davantage consubstantielle des projets sociaux qu'elle ne l'a été dans de nombreuses sociétés du Nord, au-delà même du cas des sociétés nomades [Bernus, 1993] dont certains chercheurs estiment que l'étude peut être féconde pour comprendre la mobilité moderne [Retaillé, 1997]. Ce qui change, c'est l'imposition de nouvelles règles de fonctionnement introduites par un processus de domination extérieure, essentiellement économique, depuis environ cinq siècles [Taaffe *et alii*, 1963].

Le lieu de transport indissociable de l'identité

Le projet spatial des sociétés concernées n'est cependant pas uniquement conditionné par le développement de routes, voies ferrées et autres connections Internet². Si les lieux de transport se constituent en véritables sujets spatiaux, dans ces pays, c'est aussi en raison de la vision qu'ont les sociétés, les groupes humains, les individus, de la place de l'homme et de sa mobilité dans l'espace. C'est de cette perception que, fondamentalement, naissent les projets spatiaux dans lesquels les liens physiques trouvent place, amenant les hommes à ériger des infrastructures. «La nature et l'importance de la mobilité, le sens d'une cer-

2. Au Sénégal, Daffé et Dansokho [2002, p. 88] ne disent pas autre chose quand ils soulignent «...qu'il ne sert à rien d'investir dans le commerce électronique si l'on ne dispose ni de voies d'accès ni de moyens de communication pour acheminer les productions locales. De même, l'impact sur les revenus agricoles de l'accès à Internet et aux marchés extérieurs sera nul si les infrastructures et moyens de transport s'arrêtent aux portes des grandes villes».

taine définition souple de la notion de territoire en ressortent» [Bonnemaison, 2000, p. 207]. Toute infrastructure correspond donc à un projet de société pour l'espace qu'elle traverse : sans lui, point d'infrastructures.

Le lieu de transport devient occasion de valorisation des potentiels locaux, naturels et humains, de dépassement personnel, au service d'ambitions individuelles qui y trouvent un champ d'application des compétences ou de satisfaction des désirs inassouvis. Il est aussi porteur de sens, d'idéologies et même de mythes auxquels se réfèrent en permanence, implicitement ou explicitement, les hommes habitant ou utilisant les lieux de transport. Il est la porte ouverte sur tous les au-delà transfigurés par les rêveries conditionnées par les rumeurs, les expériences des autres, les médiations de toutes sortes. La nouveauté n'est peut-être pas si grande que cela. Les artistes ont toujours été fascinés par ces lieux où le mouvement prend le pas sur la sédentarité d'obligation ou de confort. Les ports, les postes, les relais où les voyageurs changent de chevaux et se restaurent, plus tard les gares, plus tard encore les aires de service routières, les aéroports, sont tout autant de lieux qui ont suscité l'imaginaire des écrivains, des peintres, des cinéastes. D'abord témoins de la modernité, ils deviennent des lieux mythiques où l'ordinaire subit une transmutation profonde, donnant accès à d'autres mondes que ceux de la matérialité immédiate. *La Bête Humaine* de Zola ou encore *La route* de Soyinka [1988] illustrent cette transmutation des lieux de transport.

C'est en raison du projet spatial sous-jacent que le lieu de transport fonctionne, encore et toujours, sur le mode de la fascination. Un débarcadère de pirogue, un embarcadère de bac, une gare, une aérogare, les quais d'un port, une route internationale et les postes frontières qui l'interrompent, une piste forestière, une voie urbaine, etc. continuent de faire rêver et de susciter les passions, entre l'attrait pour le stable connu et le désir de départ pour des ailleurs inconnus. Là où le transport s'organise, le lieu est animé, bruyant, coloré, bariolé, agité, parcouru de multiples odeurs entremêlées. La foule s'y presse comme s'il s'agissait d'une fourmilière. Parfois, il est simplement calme, vide, voire désert. Rien ne s'y passe que l'attente silencieuse d'une agitation dont on sait qu'elle va se produire à une heure officiellement prévue mais pour autant jamais certaine. C'est un lieu d'où l'on part, où l'on arrive, où l'on s'arrête seulement pour quelques minutes ou quelques heures. Le lieu de transport contient l'idée de voyage, d'horizons lointains, de risques à prendre, d'altérité à découvrir, de mélanges insoupçonnés. Il contient aussi des images de surpopulation, de promiscuité parfois conflictuelle, de saleté, de délinquance, d'inquiétude, voire d'angoisse, même lorsqu'elle est dissimulée et impensable dans des cultures où l'individu ne doit pas exprimer ses sentiments intimes.

Porte vers une possible liberté

Quand le transport se déroule, sur la route, en train, en bateau, dans les airs, le voyage est à l'œuvre. C'est un lieu en mouvement, comme si l'instrument du déplacement, la voiture, le car, le train, l'avion, étaient devenus lieux de vie

pour un temps donné, malgré leur mobilité et la vitesse, déconnectés des pesantes réalités d'un vécu que l'on a quitté. Le voyage permet aussi de traverser, de regarder, de visiter un à un différents lieux, indépendamment de l'instrument du déplacement. Le transport est donc une affaire de sentiments et de passion. Il est à la fois accomplissement et échappatoire. Il peut donner le sentiment d'une liberté qui n'est jamais totalement avérée. Les professionnels, chauffeurs, pilotes, piroguiers, bateliers, etc. l'expriment sans ambages. C'est particulièrement vrai dans les pays d'Afrique, depuis que les chauffeurs de véhicules automobiles sont devenus les maîtres du déplacement, les maîtres de la route, les portiers des au-delà du quotidien. Malgré les encombrements, cela se vérifie tout autant dans les villes multimillionnaires que sur les grands axes routiers nationaux ou internationaux. Nombre de chauffeurs n'hésitent pas à dire : « dans mon camion, je roule, je suis seul, loin des soucis, de ma maison ». La thématique de la liberté, souvent associée à celle du voyage, et de plus en plus à celle de la route et de l'automobile, transparait toujours, en dépit des discontinuités permanentes qui fragmentent tout acte de circulation et, pour les usagers, des contraintes qu'impose leur déplacement sans qu'ils aient d'autres choix.

Lieux de transport et métropolisation: fabriques de territoires

La liberté n'est pas toujours au rendez-vous. Les lieux de transport sont équivoques. Ils sont, au Sud, incontestablement source d'espoir, de travail potentiel et d'argent à gagner; ils sont tout autant espace de désillusion, de déboire, de combat, pour un avenir qui n'est pas aussi assuré que chacun pouvait l'espérer. Les processus de métropolisation intègrent cette ambiguïté fondamentale, dans la mondialisation qui les commande.

Le lieu de transport est ainsi un marqueur territorial fort de l'insertion du local dans le mondial, tout particulièrement au sein des métropoles qui constituent les foyers moteurs de l'organisation de l'espace. Le processus de métropolisation se caractérise par une densité et une complexité accrues des réseaux de toute nature. Il s'accompagne d'une intensité croissante des échanges internes et externes qui contribuent en retour à identifier les aires métropolitaines en même temps qu'il les distend progressivement au-delà des limites strictement urbaines. Bien loin de démontrer le prétendu découplage de l'économie dite mondialisée des économies locales, le lieu de transport, au cœur des métropoles, exprime au contraire, dans toutes ses facettes, l'interdépendance accrue qui relie, les uns aux autres, les différents territoires de l'écoumène par des systèmes de transport interconnectés. En aucun cas, on ne peut distinguer au sein des métropoles des lieux de transport exclusivement réservés à l'économie internationale et d'autres dits locaux. Il y a bien entrecroisement des deux échelles de l'activité humaine, si ce n'est hybridation de l'une par l'autre. Ce qui relève du mondial dispose d'une dimension locale forte, inscrite au sein de territoires précisément identifiés [Sassen, 1999]. Le lieu de transport métropolitain, quel qu'il soit (port, aéroport, gare routière ou ferroviaire, téléport), constitue une trans-

cription spatiale décisive de l'évolution des systèmes et des réseaux internationaux. Il est ainsi hautement valorisé comme interface entre systèmes de transport.

Ce qui est avéré dans les grandes métropoles des États du Nord se trouve confirmé dans les grandes métropoles du Sud, bien que seulement une partie d'entre elles participe activement à l'économie mondialisée, notamment en Amérique latine et en Asie du Sud-Est, et dans une moindre mesure en Afrique au sud du Sahara. Les lieux de transport qui connectent l'économie mondiale à l'économie locale sont d'autant plus intéressants à analyser que les pays dans lesquels ils se développent émergent sur la scène économique libérale et capitaliste comme nouveaux pôles. La question est de savoir dans quelle mesure les acteurs de ces lieux peuvent s'intégrer à un système dominant exogène, tout en parvenant à ériger ces lieux en places locales ou régionales propres, au service d'une économie endogène, nationale ou continentale. L'article de J. Debie et S. de Guio démontre en quoi les systèmes de transport internationaux, à destination ou en provenance d'Afrique, renforcent la domination économique mondiale sur ce continent. Ces systèmes accentuent une logique spatiale d'axe qui institue les places portuaires davantage en lieux de transbordement des produits destinés à l'économie internationale qu'en ensembles métropolitains rayonnant sur un hinterland équilibré et aménagé pour le bien de l'économie locale et nationale.

La gare d'Esenler à Istanbul (C. Borgel et J.-F. Pérouse), équivalent pour les passagers de ce que sont les places portuaires pour les marchandises, est un lieu d'entrecroisement de circulations développées à différentes échelles dont celle des migrants qui partent de la Turquie en direction de toute l'Europe de l'ouest. Ce type de lieu, en Turquie comme ailleurs, constitue un instrument indispensable au service de la mobilité des hommes: d'abord pour faire affluer vers les entreprises européennes les ouvriers et cadres du Sud (en l'occurrence de l'Est), ensuite pour rendre un service de transport à tous les réseaux de migrants opérant entre Europe et Turquie qui profitent du libre marché européen et de sa proximité pour écouler des produits divers dans les communautés turques et au-delà. Par ailleurs, le poids de la gare d'Esenler en fait aussi un élément de structuration spatiale de la métropole stambouliote, confirmant par là même l'interaction permanente entre économie internationale et économie locale.

Dans son analyse du *Mall of America* de Minneapolis – Saint-Paul, C. Ghorra Gobin fait de ce lieu de transport un espace fondateur de la métropolisation à l'œuvre dans cette ville et, d'une manière générale, aux États-Unis. Ce que l'auteur en dit est susceptible d'être transposé à d'autres pays du monde, notamment au Sud, dans les villes dites mondialisées. Il en va de la capacité des métropoles du Sud à équilibrer les territoires qui les composent: soit elles instituent les lieux de transport en lieux de partage, au service d'un développement total, pour tous; soit elles s'alignent sur une logique d'échanges, forte et dominante, qui situe les lieux de transport sur une carte mondiale des flux, selon leur poids, les services proposés et les tarifs affichés.

Diversité des usages et modes de gestion du transport

Ouverts à tous les possibles, les lieux de transport sont des lieux de tensions où il faut gérer des conflits de toutes sortes, principalement issus de la compétition entre opérateurs, elle-même exacerbée par la raréfaction de la clientèle solvable. Les candidats à l'émigration, ceux qui sont en déplacement pour des raisons professionnelles, familiales, religieuses, éducatives, ceux qui travaillent dans ces lieux où s'organise le transport et qui voient passer du monde, et du monde inconnu, ceux qui errent sans travail ni ressource là où circule un peu de richesses, tous se croisent, avec des avenir bien différents. Les lieux de transport constituent des *melting pot* où tout se mêle : gens, sexes, ethnies, pauvres et riches, etc. Ils constituent un excellent indicateur de la capacité des sociétés humaines et des économies à laisser les gens s'approcher, se rencontrer, se mêler. De tels lieux peuvent rendre possible l'insertion sociale. Dans chaque pays, les gares, les aéroports représentent ainsi la première entrée physique pour les étrangers, populations concernées à la fois par les migrations et par les métiers offerts dans le transport (comme le montre la contribution de L. Faret sur les migrants mexicains transporteurs). Aujourd'hui, la xénophobie aidant, si ces lieux d'ouverture basculent dans la fermeture et rejettent la présence des étrangers, qu'en sera-t-il des capacités d'intégration des sociétés concernées ?

Lieu de discordes, en tension

Ces lieux de tous les possibles, pour toutes les couches de la population, sont emblématiques de la ségrégation socio-économique qui s'affiche particulièrement dans le transport. Lieux de mélanges temporaires furtifs et facteurs de cohésion, ils deviennent des lieux de ségrégation. La question scientifique de première importance est de déterminer ce qui conduit à de tels processus et comment ceux-ci subvertissent le transport au point de l'établir en marqueur des inégalités et des mises à distance. Les relations qui se nouent entre le transport et les catégories sociales les moins favorisées économiquement et socialement posent la question de l'égalité entre les populations face à la mobilité : tous n'ont pas accès au voyage. Les lieux de transport sont fréquentés par des populations pauvres, qu'il s'agisse d'une partie des usagers, des professionnels du transport, des actifs qui y trouvent un terrain d'emplois précaires, des sans-emplois contraints à des stratégies de survie qui les conduisent parfois à la délinquance... Dans le même temps, pour les plus centraux d'entre eux, ils jouxtent les lieux *high tech* dont ils ont partiellement favorisé l'implantation, par leur existence, mais dont ils tirent désormais profit pour se moderniser. La motorisation individuelle se renforçant, les lieux de transport se transforment et deviennent des espaces où se côtoient – plus qu'ils ne se mélangent – différentes catégories de personnes. Parfois même, y compris au Sud, les lieux de transport isolent les populations les unes des autres. Au motif de réguler la circulation, les autoroutes à péage confortent la ségrégation sociale : elles relient des quartiers entre eux en traversant, sans échangeurs, des espaces étendus, ainsi mis en marge des dynamiques de la circulation des catégories sociales aisées.

Le cas de Durban en Afrique du Sud est exemplaire [A. Bellengere, S. Khan, B. Lootvoët et S. Vermeulin]. Pendant des décennies d'apartheid, ce sont pratiquement deux systèmes de transport parallèles qui se sont côtoyés, l'un pour les blancs, l'autre pour les noirs, indiens et métis. La non prise en charge par la ville de Durban du transport des noirs a provoqué l'émergence d'un nombre considérable de petites compagnies privées que les autorités ne pouvaient interdire, au risque d'entraver le développement économique des zones industrielles et la bonne marche des entreprises dispensatrices d'emplois. Avec le temps, les deux systèmes se sont d'ailleurs rapprochés dans la mesure où la compagnie de bus s'est mise à desservir les quartiers noirs et blancs par la fusion de certaines lignes. La ségrégation sociale et économique n'en était pas moins forte et reste d'actualité depuis l'instauration d'un régime libéral en 1994. La privatisation de la compagnie de bus, en 2003, censée réduire le déficit du budget du gouvernement métropolitain, contribue à exacerber les tensions. Par ce processus, ledit gouvernement local souhaite avoir les coudées franches pour réguler au mieux les transports locaux. Mais, d'un côté, la nouvelle société de bus a limité ses dessertes aux plus rentables, et de l'autre la compétition extrêmement violente entre compagnies noires, indiennes et métisses ne rend pas les négociations faciles et l'amélioration du système de transport aisée. Si l'apartheid a développé les distinctions par le transport entre les habitants de Durban, la période qui s'ouvre ne semble pas moins porteuse d'inégalités et d'incertitudes.

La gare routière de Yamoussoukro, d'une certaine façon, sert de contre-exemple (J.-F. Steck). Située dans la capitale administrative de Côte d'Ivoire, elle est devenue un nœud incontournable dans le système de transport ivoirien. Implantée dans un *no man's land* au sein de la métropole «yamsoise», elle ne devait pas gêner le fonctionnement de la «ville lumière», emblématique de la réussite ivoirienne. De même, les cars transitant ne devaient pas se mêler à la circulation locale. Bref, ce lieu de transport se devait de rester à l'écart de la ville moderne. Or, la gare routière est devenue aujourd'hui tout le contraire, à savoir un lieu de transport indispensable à la vie de la cité, un espace animé, riche de rencontres où les bourgeois et les étudiants viennent flâner, dîner, où la nuit n'est pas synonyme de danger, un lieu par excellence de contacts, de mélanges, un *melting pot* inespéré contraire aux prévisions. Ce *no man's land* commence à être moins désert qu'auparavant, il attire non seulement des gens de tous types mais également des activités diverses et plus ou moins annexes au transport. Pour autant, cette gare qui est en train de donner une âme à Yamoussoukro est aujourd'hui au cœur des dissensions politiques, sociales et économiques qui minent la Côte d'Ivoire. Car si les transports rapprochent les gens, ils se heurtent aux divisions actuelles du pays et aux excès de nationalisme, voire de xénophobie. Ce lieu de transport risque de connaître peut-être son *requiem* si, par et autour du transport, le pays reste désuni.

Défaillances d'une action publique pourtant attendue

Les risques de ségrégation se manifestent avec une plus grande acuité lorsque la planification est inexistante ou déficiente. Dans les pays du Sud où les pouvoirs publics locaux sont limités par des systèmes politiques dictatoriaux ou au contraire exacerbés par les insuffisances de l'État affaibli, il n'est pas assuré que les processus de décentralisation suffisent pour atténuer les effets des rapports de force existants. C'est pourtant au niveau local que la société civile s'approprie le mieux les problèmes et les revendications de transport, selon le principe de subsidiarité désormais universellement diffusé.

Devenus des marchés, les lieux de transport appellent une gestion rigoureuse. Il faut gérer des flux, des activités diverses qui accompagnent ces flux, des hommes qui y travaillent et y passent, le temps aussi, condition majeure de la fluidité et de la rapidité des circulations. Le lieu de transport est géré pour lui-même mais aussi pour l'espace qui l'environne, car les implications foncières, économiques, politiques sont considérables. La gestion de tels lieux, suscite des compétitions farouches. Dans ces lieux de pouvoir, les collectivités locales, les professionnels interviennent en remplacement des autorités publiques nationales défaillantes; parfois la compétition prend une tournure mafieuse quand le lieu génère d'énormes rentrées d'argent.

Il en va aussi de la capacité des autorités, en charge des territoires et de leur sécurité, à intervenir dans les choix. Un lieu de transport, pour fonctionner, implique un ordre, une règle, des mécanismes de contrôle, de régulation, des personnels pour assurer la sécurité de tous. Sa gestion impose des instances de dialogue entre tous les acteurs, professionnels, usagers, services publics... La contribution de J. Lombard, P. Sakho, F. Bruez et A. Baillon confirme la présence nécessaire, sinon indispensable, des professionnels dans la gestion locale des systèmes de transport. À Dakar, à côté des stations et arrêts des compagnies publiques de bus et de train, les transporteurs artisanaux, les chauffeurs de minibus, les receveurs ont créé des lieux d'embarquement et de débarquement de la clientèle totalement sauvages, répondant ainsi aux besoins et demandes de celle-ci, quand ils ne pallient pas les criantes insuffisances des sociétés d'État. Pour les plus importants, aux grands carrefours, dans les terminaux de lignes, ces lieux sont devenus plus que des aires d'embarquement des clients: ils concentrent une multitude d'activités et surtout, par la reconnaissance des professionnels comme des usagers, se substituent aux sites officiels. Les sites sauvages ne le sont plus. Les communes s'intéressent à ces espaces qui, pour gênants qu'ils soient, n'en sont pas moins pourvoyeurs de potentielles rentrées d'argent par la fiscalisation des professionnels en place. Mais, pour cela, elles doivent faire avec les modes d'organisation des transporteurs, chauffeurs et autres rabatteurs sur lesquels les professionnels s'appuient pour gérer les départs de lignes, et parfois même l'espace de transport. Pour sortir de l'impasse dans laquelle est tombé le transport urbain dakarois, il n'y a pas d'autre solution que de travailler avec les professionnels, de reconnaître les lieux ou une partie d'entre eux et de négocier dans l'intérêt de tous. Car ce qui est en jeu n'est pas seulement l'avenir

du transport mais un peu de l'apprentissage de la vie en commun, d'une autre façon de transporter et d'être transporté, en dépit des problèmes récurrents dans le transport artisanal, des rapports de force et des conflits qui altèrent de façon permanente l'ensemble du système.

Opérateurs et gens du transport: des affairistes ou des passeurs?

Selon les échelles géographiques considérées, les opérateurs de transport varient: entre ceux qui évoluent à l'échelle du globe et ceux qui se contentent de transporter entre deux quartiers d'une ville du Sud, il y a, semble-t-il, un monde. Pour autant, ce que les livraisons déjà présentées mettent en évidence, c'est la capacité des opérateurs, ou de certains d'entre eux, à changer d'échelle, à glisser de l'une à l'autre, quand le besoin s'en fait sentir ou simplement quand l'organisation qu'ils ont mise en place le commande. Le montraient déjà les ouvrages sur les grands commerçants africains [Grégoire et Labazée, 1993] et sur les migrants commerçants transfrontaliers [Péraldi, 2001]. À l'heure de la mondialisation, y a-t-il alors des opérateurs qui comptent, en raison de leurs implantations multiples dans les lieux de transport majeurs, et d'autres qui, en retrait par rapport aux premiers, sont dans l'incapacité de passer d'un niveau à l'autre?

La présentation par J. Debie et S. De Guio des opérateurs de transport internationaux, déjà évoquée, semble le confirmer. Présents dans tous les métiers de la logistique et dans tous les espaces, ils s'appuient sur les lieux de transport, principalement portuaires, avec des relais terrestres intérieurs, pour couvrir l'ensemble des territoires africains. Ils disposent de places prioritaires stratégiques, gardant en réserve des places secondaires mobilisables en permanence. En définitive, ce type d'opérateurs met en concurrence les lieux de transport les uns avec les autres, l'instabilité devenant la marque de leur stratégie. Ils génèrent des emplois, des activités dans les places portuaires, des rentrées d'argent pour les États, les ports et les villes dans lesquels ils sont implantés: en cela ils sont des acteurs incontournables de la vie des villes d'Afrique. S'ils jouent sur plusieurs échelles et semblent en permanence relier local et mondial, leur implantation dans les lieux de transport n'est pas assurée et fragilise aussi les constructions territoriales auxquelles ils participent.

Décrits par S. de Tapia, les opérateurs turcs, par contre, s'appuient sur le territoire national pour construire leur stratégie à la fois locale, nationale et internationale. L'histoire explique fondamentalement l'évolution des transports dans ce pays, notamment la contraction de son espace des transports au moment de la disparition de l'empire ottoman et de la création de la république turque. Mais, de cette splendeur d'antan, des mouvements de populations et de marchandises générés par la taille de l'ancien empire, redoublés par l'évolution de l'espace intérieur turc commandée par la croissance des villes notamment, naissent des transports performants et des opérateurs puissants. Ils sont à la fois ancrés dans leur région d'origine et de plus en plus installés dans les grandes villes (Istanbul, Ankara), implantés en Turquie et dans les pays voisins, en Europe, sur des

lignes reliant ces nouvelles destinations et l'espace turc. Les lieux de transport deviennent de plus en plus des espaces d'entrecroisement des échelles, comme le montre l'article sur la gare d'Esenler à Istanbul. Par delà ces lieux proprement dits, l'organisation politique et syndicale des opérateurs est le support même de l'intégration à la mondialisation: d'une vision nationale, voire nationaliste, les transporteurs évoluent vers une vision occidentale des transports et de l'économie, adoptant les technologies les plus modernes, les modes d'organisation les plus développés, dans le but d'insérer la Turquie dans l'espace monde. On le voit, cette vision du transport a été soutenue par une politique nationale et une république soucieuses de s'affirmer, à la différence des pays africains, dominés par les transporteurs internationaux. Cette insertion dans l'économie monde risque cependant de créer un décalage au sein des opérateurs eux-mêmes, ainsi qu'entre portions de l'espace turc, faisant des lieux de transport des espaces, non plus d'intégration, mais de différenciation.

Avec l'article de L. Faret, nous retrouvons, comme en Turquie, des opérateurs qui agissent à petite échelle et sur deux espaces nationaux, le Mexique d'un côté, les États-Unis de l'autre. Là aussi, à partir de la dispersion géographique de la population mexicaine, notamment du nord du Mexique, installée dans le sud des États-Unis, des opérateurs de transport, eux-mêmes anciens émigrés, ont développé une activité de transport routier entre les villages d'origine des migrants et leurs lieux d'installation. À chaque arrêt sur le trajet à destination de Dallas montent des gens, sont déchargés des paquets, sont confiés des courriers et des enveloppes, au point que la route qui relie ces points est devenue un lieu de transport à part entière. Les opérateurs mexicains rappellent ces Turcs des campagnes, émigrés en ville, qui ont créé une compagnie de transport entre le village et la capitale. Entre Mexique et États-Unis, il s'agit de la même dynamique, à ceci près que les opérateurs mexicains limitent leur activité à l'acheminement des migrants, de leurs colis et courriers, répondant à une demande populaire et s'inscrivant dans une logique quasi informelle. Car la question est bien là: ce transport *autoproduit*, selon le mot de l'auteur, a-t-il à voir avec les réseaux de transport internationaux, tels que nous les voyions dans les présentations sur la Turquie et sur les opérateurs maritimes? On peut discerner un début de réponse lorsque l'auteur souligne à la fois l'enclavement physique et fonctionnel des territoires de départ et l'incapacité de l'État mexicain à freiner le processus migratoire en retenant les migrants. En outre, dans des communautés soudées par la migration, le lien est rendu immédiat par le service de transport offert par un proche ou une connaissance. Cela rassure, raccourcit les procédures, réduit les distances-coûts. Les petites compagnies de transport de migrants relient en effet directement les régions d'origine aux régions d'arrivée, ce qui constitue un gain de temps par rapport aux compagnies nationales. Il s'agit d'une même réalité, celle des systèmes de transport tant locaux qu'internationaux, produits d'une même évolution sociale et économique qui voit se superposer, entre Monterrey et Dallas, le transport par avion et celui par minibus.

La réflexion proposée par N. Agossou sur les *zemijan* va dans le même sens. Les taxis motos des villes du Bénin répondent aux attentes d'une population oubliée par les transports publics. Ils proviennent aussi des pratiques populaires citadines qui associent en permanence les références urbaines et rurales, dans des cités caractérisées par une mobilité de proximité et traversées par des pistes qui rendent aisé le passage des deux-roues. Seuls les *zemijan* permettent aux populations de se rendre sur le lieu de travail, au marché, dans les centres-villes, au port de Cotonou, cet espace dominé par les transitaires et surtout par les grands opérateurs internationaux décrits par J. Debie et S. De Guio. En cela, le lieu de transport qu'est l'enceinte portuaire de Cotonou rapproche et entremêle, plus qu'elle ne les éloigne, les transports internationaux et locaux, les transports emblématiques de la mondialisation (le transport maritime) et les transports populaires, considérés comme informels, et parfois archaïques (les taxis motos). Ce n'est pas en supprimant ceux-ci que les États et les bailleurs de fonds rendent ceux-là plus performants; c'est au contraire en organisant leur coexistence, parfois leur collaboration, que les systèmes de transport peuvent évoluer et mieux servir à la fois les populations et les espaces.

La mondialisation donne toute sa place aux opérateurs qui savent jouer avec les échelles, au point qu'on pourrait les traiter d'affairistes, tant ils profitent des libertés offertes par le système économique dominant. Ils n'en sont pas moins passeurs, notamment parce qu'ils lient les gens, les espaces, les lieux les uns aux autres. Quant aux opérateurs populaires, proches des populations, ils sont aussi affairistes que les autres et soucieux de développer, d'abord et avant tout, la rentabilité de leur affaire. Ce que permet de comprendre ce numéro sur les transports au Sud, c'est la nécessité, si ce n'est l'obligation, de prendre en compte la diversité des transports, des opérateurs, des places et lieux de transport, les interactions et les processus de ségrégation à l'œuvre dans les systèmes de transport et les territoires qui les contiennent. En ce sens, nous pouvons affirmer que l'entremêlement des systèmes de transports du Sud (et du Nord) est indispensable au maintien, si ce n'est au renforcement, de l'équité territoriale [Verdeil, 1998], au risque sinon de favoriser l'affairisme dont sont coutumiers les transporteurs, notamment les plus grands d'entre eux. De même, dans la perspective de consolider des territoires élaborés autour des lieux de transport, pouvons-nous reprendre le concept de *ménagement*, déjà avancé par R. Brunet et repris par des analyses sur les débats publics relatifs aux infrastructures de transport en France [Blatrix *et alii*, 2001; Rui *et alii*, 2001]. Pour faire évoluer ces lieux de transport au Sud vers plus d'égalité, de participation, de démocratie, il faut tenir compte de tous les acteurs, négocier l'utilité publique ou privée du transport, comprendre les identités en place et mises en cause.

BIBLIOGRAPHIE

- BEAUCIRE F. [2000], *Les transports publics et la ville*, Toulouse, Milan, 64 p.
- BERNADET M., LASSERRE J.-Cl. [1985], *Le secteur des transports, concurrence, compétitivité*, Paris, Economica, 300 p.
- BERTHO-LAVENIR C. [1998], «La bicylette», *Les Cahiers de Médiologie*, n° 5.
- BERNUS E. [1993], *Touaregs nigériens, unité culturelle et diversité régionale d'un peuple pasteur*, Paris, L'Harmattan, 505 p.
- BLATRIX C., DEROUBAIX J.-F., JOBERT A., LE FLOCH Y. [2001], *Évaluer, débattre ou négocier l'utilité publique? Ménager le territoire: mémoire des acteurs et interactions des projets*, Arcueil, INRETS, rapport n° 241, 230 p.
- BONNEMAISON J. [2000], «Postface», in Ch. Blanc-Pamard, H. Rakoto Ramiarantsoa, *Le terroir et son double – Tsarahonenana 1966-1992, Madagascar*, Paris, IRD, 254 p.
- BRUNET R., DOLLFUS O. [1990], *Géographie universelle, Mondes nouveaux*, Paris/Montpellier, Belin/Gip Reclus, 552 p.
- BRUNET R., FERRAS R., THÉRY H. [1993], *Les mots de la géographie*, Montpellier/Paris, Gip Reclus/La Documentation Française, 520 p.
- DAFFÉ G., DANSOKHO M. [2002], «Les nouvelles technologies de l'information et de la communication: défis et opportunités pour l'économie sénégalaise», in M.C. Diop, *Le Sénégal à l'heure de l'information*, Paris/Genève, Karthala/UNRISD, p. 45-96.
- DAGOGNET F. [1996], «Qu'est-ce qu'une route?», *Les Cahiers de Médiologie*, n° 2.
- DEBRAY R., GUILLAUME M. [2001], «Automobile», *Les Cahiers de Médiologie*, n° 12.
- DUPUY G. [1991], *L'urbanisme des réseaux*, Paris, Armand Colin, 198 p.
- DUPUY G. [1995], *Les territoires de l'automobile*, Paris, Economica, 216 p.
- GRÉGOIRE E., LABAZÉE P. (dir.) [1993], *Grands commerçants d'Afrique de l'Ouest. Logiques et pratiques d'un groupe d'hommes d'affaires contemporains*, Paris, Karthala-ORSTOM, 264 p.
- LE BERRE M. [1992], «Territoires», in A. Bailly, R. Ferras, D. Pumain, *Encyclopédie de géographie*, Paris, Economica, p. 634 et suiv.
- LÉVY J., LUSSAULT M. (dir.) [2003], *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 1034 p.
- NINOT O. [2003], *Vie de relations, organisation de l'espace et développement en Afrique de l'ouest: la région de Tambacounda au Sénégal*, Université de Rouen, UFR de Lettres et Sciences Humaines, thèse de doctorat, 460 p.
- OFFNER J.-M., PUMAIN D. [1996], *Réseaux et territoires, significations croisées*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 280 p.
- PÉRALDI M. (éd.) [2001], *Cabas et containers – Activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*, Paris/Aix-en-Provence, Maisonneuve et Larose/MMSH, 300 p.
- PORTER G. [1995], «The Impact of Road Construction on Women's Trade in Rural Nigeria», *Journal of Transport Geography*, vol. 3, n° 1, p. 3-14.
- RETAILLÉ D. [1997], *Le monde du géographe*, Paris, Presses de la Fondation des Sciences Politiques, 283 p.
- RUI S., OLLIVIER-TRIGALO M., FOURNIAU J.-M. [2001], *Évaluer, débattre ou négocier l'utilité publique? L'expérience de la mise en discussion publique des projets: identité et légitimité plurielles*, Arcueil, INRETS, rapport n° 240, 358 p.
- SAKHO P. [1991], *Évolution des «escalas» ferroviaires du bassin arachidier oriental du Sénégal*, Dakar, Université Cheikh Anta Diop, FLSH, Département de Géographie, 200 p.
- SASSEN S. [1999], «La métropole: site stratégique et nouvelle frontière», *Cultures et Conflits*, n° 33-34 (http://www.conflits.org/numeros_new.php3).

SOYINKA W. [1988], *La route*, Paris, Hatier, 100 p.

TAAFFE J.-T., MORRIL R., GOULD P.-J. [1963], «Transport Expansion in Underdeveloped Countries», *Geographical review*, n° 53, p. 502-529.

VERDEIL, V. [1998], «L'équité territoriale», *L'Espace Géographique*, t. 20, n° 3, p. 204-216.

VIRILIO P. [1983], *Vitesse et politique*, Paris, Galilée 147 p.

WOLKOWITSCH M. [1992], *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, 192 p.

Interfaces portuaires et compositions spatiales : instabilités africaines

*Jean Debie **, *Sandrine De Guio***

L'évolution généralisée de la fonctionnalité portuaire dans les réseaux mondiaux consacre la dualité entre une logique d'interface et une logique de dépendance. Si le processus de mondialisation situe les ports comme relais centraux de l'interaction généralisée entre les différentes régions, il produit également des dynamiques concurrentielles pour la desserte des arrière-pays continentaux. Les ports ne disposent plus d'aires de marché contrôlées mais s'inscrivent dans des réseaux en mouvement. Il se compose alors des espaces de concurrence animés par les acteurs privés et publics de la desserte portuaire. Et ces espaces semblent obéir à des logiques transnationales débordant les territoires existants de l'action politique. Dans cette production spatiale particulière, les ports africains présentent une situation à la fois d'exemplarité et de spécificité. Interfaces historiques majeures de l'intégration africaine au système économique mondialisé, ils sont actuellement intégrés dans les réseaux d'opérateurs globaux illustrant une recomposition des logiques de desserte des territoires. Il reste que les opérateurs privés adaptent leur stratégie à un environnement spécifique africain instable. Cette adaptation valide des pratiques d'acteurs faites de changements et de fréquentes réorientations stratégiques. Il importe alors d'interroger ces situations portuaires pour préciser l'impact de la desserte maritime sur les espaces africains. L'exemple de l'Afrique de l'ouest permet de questionner l'évolution de la fonctionnalité portuaire marquant la consolidation d'axes mouvants et privés de dessertes et s'opposant à des principes d'aménagement territorial.

L'évolution des fonctionnalités portuaires: l'exemple ouest-africain

Le constat est maintenant bien admis: les ports deviennent des points de réseaux plus que des portes d'arrière-pays plus ou moins contrôlés. L'évolution de la fonction même de «gateway» positionne les ports comme des «pions sur l'échiquier» [Slack, 1996]. Malgré une relation toujours actuelle entre mondiali-

* Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS), Arcueil, jean.debie@inrets.fr.

** École Nationale des Ponts et Chaussées, Paris.

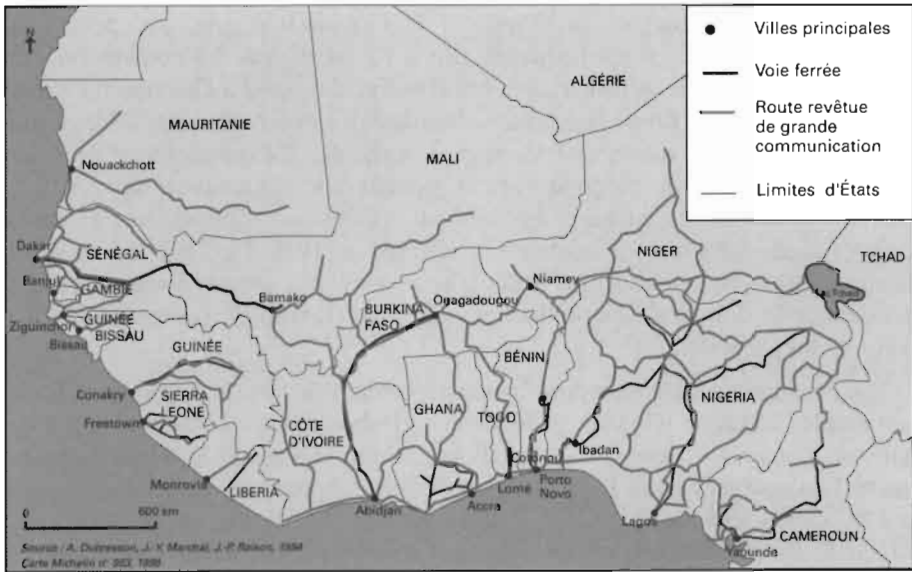
sation et littoralité, malgré une certaine permanence dans les logiques de desserte, il se développe une concurrence portuaire pour la place nodale dans les réseaux. Il est d'ailleurs préférable de parler d'une « mise en concurrence » dépendant d'un ensemble d'acteurs et des relations entre sphères publique et privée. L'exemple ouest-africain illustre parfaitement ce processus de centralisation portuaire, relayé par une logique d'inscription concurrentielle dans les réseaux mondiaux reliant les chaînes maritimes et terrestres.

Cette évolution portuaire africaine peut être décryptée en trois temps : une intégration coloniale, un (très) court épisode d'aménagement réalisé au lendemain des indépendances, des stratégies récentes de grands opérateurs privés évoluant dans un cadre libéralisé. Cette chronologie a le défaut de s'exposer aux critiques faites, à juste titre, aux discours enlevant toute historicité propre à une Afrique considérée comme enjeu de puissances étrangères, dénuée de productions endogènes et encore aujourd'hui support d'une forme d'exploitation extérieure. Il n'est pas dans notre propos de concourir à cette vision partielle des dynamiques spatiales et historiques d'un ensemble africain complexe. Mais dans les logiques spécifiquement portuaires, dans cette production d'interfaces, ce sont bien ces actions et intégrations extérieures qui orientent une ouverture littorale.

Intégration coloniale et politique nationale : la nouvelle centralité portuaire

• La création des centralités littorales : rappel historique

L'irruption des Européens sur les littoraux ouest-africains marque l'introduction d'une polarisation portuaire. De la mer à la terre et réciproquement, la logique coloniale s'inscrit dans cet intervalle développant un nouvel espace particulier. En Afrique de l'ouest, elle inverse les orientations dominantes jusqu'ici continentales et adossées à cet espace de circulation qu'est le Sahara. Le support maritime est l'instrument de la continuité des empires européens, faisant basculer alors une majeure partie des flux vers les littoraux. Si le commerce transsaharien n'a jamais cessé d'exister et demeure actif encore actuellement, ce basculement dans l'orientation des transactions marchandes entre l'Afrique et le monde demeure largement dominant aujourd'hui. Des premiers comptoirs coloniaux, initiés dès le ^{XV}^e siècle par la puissance portugaise et relayée par celles hollandaise, française ou encore britannique, à l'émergence d'un système de traite structuré, le dispositif de centralisation littorale se solidifie progressivement. Simple installation ponctuelle au ^{XVII}^e siècle, sans pénétrante intérieure, le système de comptoir évolue en binôme port/voie ferroviaire de pénétration, renforcé à partir de la fin du ^{XIX}^e siècle par un dispositif routier. Les ports deviennent alors l'outil de la machine coloniale. Il importe de noter que ce dispositif est conçu selon une stratégie de l'investissement limité. Dans le credo colonial, les colonies doivent rapporter sans coûter. L'héritage de cet épisode historique consiste en quelques ports peu aménagés, quelques voies ferroviaires non reliées entre elles, quelques axes orientés vers l'ouverture littorale. Les exportations d'arachi-

Fig. 1 – Routes revêtues et voies ferrées

de sur l'axe Niger/Dakar, les bananes sur la ligne Niger/Conakry, les cafés, cacaos et bois d'œuvre sur l'axe Niger/Abidjan, les plantations de coton, de cacao, les produits miniers des colonies britanniques de la Gold Coast transportés vers Cape Coast sont autant d'exemples de ce système de drainage des marchandises s'appuyant sur des interfaces littorales. La composition territoriale qui suivra les indépendances se développe sans contredire ces polarités portuaires. Certes, dans les cadres hérités, chaque pouvoir devenu national va développer des axes que l'on peut nommer territoriaux dans le sens où ils correspondent à une volonté de relier les pôles régionaux des territoires à construire. Les capitales des États polarisent des embryons de réseaux et quelques axes qui relient les principales villes régionales. Mais l'architecture globale demeure centrée vers l'ouverture littorale, corollaire du fonctionnement des systèmes productifs, des tissus industriels et agricoles qui caractérisent une économie d'extraversion (fig. 1).

Cet aperçu historique succinct ne résume pas la complexité de l'évolution des dynamiques ouest-africaines. Il rappelle simplement la chronologie connue d'une mise en interface progressive des ports et d'un positionnement littoral. Pour illustrer cet aperçu et préciser ce mouvement, un exemple peut être évoqué : la production de ces espaces en forme de corridor (portuaire) que sont le Bénin et le Togo et leur inscription dans l'ensemble régional.

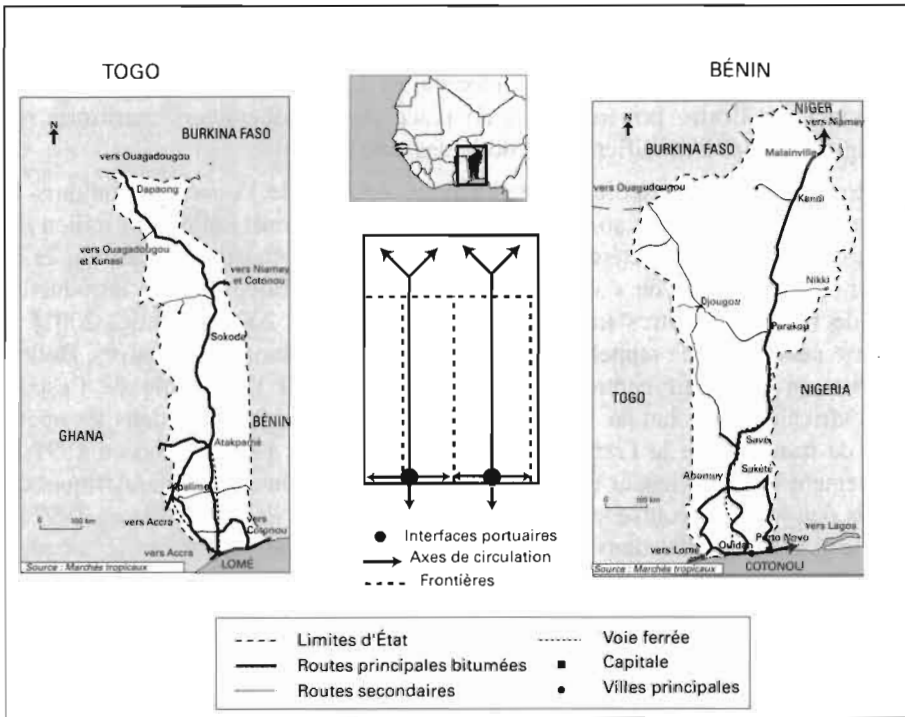
- Le Bénin, le Togo : des espaces portuaires ?

La morphologie des territoires du Bénin et du Togo présente une configuration « d'espaces couloirs » [Antheaume et Arreghini, 1995], exemplaire de l'ouverture littorale assumant les fonctions d'extraversion (fig. 2). La forme digitée de ces

deux États correspond à une matérialisation politique extrême de la logique d'exploitation coloniale dans un contexte concurrentiel. Ancien terrain d'affrontement entre l'Allemagne, la France et la Grande-Bretagne, ces deux États répondent au schéma simplifié nécessaire à l'exploitation. La construction des ports, têtes de pont de la pénétration, est effective dès 1890 à Cotonou (puissance française) et 1904 à Lomé (puissance allemande). Les wharfs sont dès lors intégrés dans un réseau desservant les régions agricoles d'exportation et les lignes ferroviaires s'étendent progressivement suivant une orientation sud/nord. Au Bénin, s'ajoute au réseau côtier Porto-Novo – Cotonou – Ouidah, une extension vers Parakou, dans la zone cotonnière, achevée en 1936. Le Togo voisin suit la même logique et l'architecture pénétrante se construit autour d'axes portuaires permettant le drainage des productions de café (Kpalimé), coprah (Aného) et coton (Atakpamé, Blitta).

La concurrence acharnée pour les terres coloniales entre l'Allemagne (Togo), la Grande Bretagne (Ghana) et la France (Dahomey) a dessiné les territoires nationaux actuels, étriqués, à la superficie limitée: le Togo et le Bénin sont deux micro États coincés entre le Ghana et le Nigeria. Après les indépendances, dans ces frontières léguées, les choix d'aménagement sont restreints. Dans des pays au faible tissu industriel, où les quelques entreprises existantes sont fortement dépendantes des matières premières, présentes uniquement au niveau des ports et des mines, il ne reste guère que l'agriculture – mais les espaces de production sont réduits – et les fonctions de transit. Les politiques nationales vont privilégier le développement des appareils portuaires (ports en eau profonde réalisés dès la fin des années 1960) et des lignes ferroviaires à destination des zones agricoles et des États voisins. 90 % des échanges commerciaux extérieurs du Togo passent ainsi par Lomé, ainsi que 20 % du trafic de l'ensemble Burkina Faso – Mali – Niger, soit environ 500 000 tonnes par an. Ces deux États sont devenus des corridors fortement ouverts sur l'arrière-pays sahélien. Dans les schémas d'aménagement, tout comme dans les politiques de transport, sont à la fois privilégiées une consolidation de la «transcôtère» et une ouverture pénétrante vers les pays continentaux: au Bénin, après le bitumage réalisé de l'axe de Malanville vers le Niger, s'achève aujourd'hui celui de Natitingou vers le Burkina Faso. Car si, historiquement, les axes coloniaux sont les voies ferrées, la priorité des politiques de transport, dans la plupart des pays nouvellement indépendants, fut et reste la construction routière. Au Togo par exemple, le réseau routier revêtu a évolué de 568 à 1 650 km entre 1970 et 1990. Desservant le port de Lomé, la route nationale 1 traverse longitudinalement le pays en reliant les villes principales. Elle constitue l'axe structurant le territoire et offre une ouverture vers le Burkina Faso, par extension vers le Niger et plus secondairement vers le Mali. Ce dispositif matériel est renforcé par des politiques de développement du transit international telle l'opération «solidarité sur la mer» qui organise un convoi entre le port de Lomé, au terminal du Sahel situé à la sortie de la capitale togolaise, et la frontière du Burkina Faso. La nationale 2, «transcôtère», peut également être qualifiée de «portuaire» dans le sens où elle participe à un axe de

Fig. 2 – Togo et Bénin: orientations



transit courant d'Abidjan à Lagos. Cet axe est un lieu intense de trafic utilisé par des commerçants jouant habilement des différentiels de toute sorte (prix, législation, marché...) produits par les découpages politiques. L'exemple du Bénin est en tout point similaire à celui du Togo. La simple lecture d'une carte des infrastructures précise ainsi les priorités d'investissements : un port, deux axes qui y convergent, l'un continental, l'autre côtier, tous deux à vocation internationale. États couloirs ou corridors, ces deux pays sont alors fondamentalement des espaces de transit [Igue et Soule, 1992] centralisant des interfaces maritimes.

Exemples types, le Bénin et le Togo illustrent une évolution générale ouest-africaine tendant à la constitution de centres littoraux. Ce mouvement, conséquence d'un processus réfléchi multisectoriel (industrie, agriculture, transport), est toujours actif. Les récentes évolutions privatistes, orchestrées par les plans d'ajustement structurel, marquent l'entrée d'opérateurs maritimes et globaux qui concourent au renforcement des dynamiques d'intégration portuaire.

Stratégies privées et réseau mondial: la sélection portuaire

Les stratégies récentes de grands opérateurs privés du transport et de la logistique marquent le troisième temps de l'évolution portuaire africaine. Cette évolution (générale à l'ensemble des façades portuaires dans le monde) est facilitée

par la libéralisation progressive de secteurs économiques entiers, imposée par les plans d'ajustement structurel. La logique de ces plans, déclinés en projets sectoriels, délègue progressivement au privé une partie de la gestion de l'investissement portuaire. Aux objectifs imposés de réduction des dépenses publiques, de refonte des cadres fiscaux, budgétaires et monétaires nationaux, répond un espoir de croissance de l'offre privée. Mises en place par les opérateurs maritimes, les stratégies tendent à modifier le jeu de la desserte portuaire.

Le paysage du transport international en Afrique de l'ouest est toujours lié pour une part importante aux stratégies du groupe Bolloré, initiées au milieu des années 1980, premier acteur dans le domaine du transport à destination et au départ de l'Afrique. Il ne s'agit pas ici de refaire l'historique de cette introduction déjà décrit dans d'autres travaux [Raulin et Lecadre, 2000 ; Debie, 2001]. Il importe néanmoins de rappeler que, par un jeu d'acquisitions successives, Bolloré maîtrise un dispositif centré sur les ports, desservant l'ensemble de l'espace ouest africain. Le rachat en 1986 de la société SCAC, spécialisée dans les opérations de transit entre la France et le continent africain, l'acquisition en 1991 de l'armement Delmas, leader mondial des relations maritimes Europe/Afrique, qui depuis peu mène la course sur la ligne Asie-Afrique de l'Ouest, celle en 1997 du groupe SAGA opérant dans la logistique ouest africaine, ou encore les acquisitions de l'armement OTAL et des filiales africaines AMI du groupe CMB en 1999, constituent l'architecture centrale d'un réseau Bolloré africain. Les ports ouest-africains sont desservis par les armements Delmas/OTAL. Ils sont les points d'entrée d'une intégration verticale des fonctions nécessaires au transport de marchandises. Les activités du groupe s'étendent des travaux de manutention portuaires jusqu'aux concessions ferroviaires, en passant par la gestion de ports et des entrepôts intérieurs. Plus que la description précise de sociétés ferroviaires (SITARAIL sur l'axe Abidjan/Ouagadougou, CAMRAIL au Cameroun), des activités de manutention (plus de 50 % au port de Cotonou par exemple), des pôles intérieurs (exemple du Terminal de Sotuba à Bamako), c'est la logique privée qui mérite d'être relevée. Cette dernière consiste en une double adaptation au contexte africain, caractérisé par une instabilité économique et politique. Dans cet environnement, Bolloré privilégie l'intégration du maritime au terrestre des différentes fonctions nécessaires au transport (première logique d'adaptation) et recherche une situation de monopole (deuxième logique d'adaptation) permettant de maîtriser l'ensemble des dispositifs de transport. Ce plan stratégique est similaire aux théories des marchés instables appliquées sur les marchés boursiers. On maîtrise mieux toute instabilité lorsque l'on détient la totalité d'une chaîne de valeur, qu'elle soit de transport ou financière. Pour consolider ce dispositif monopolistique, Bolloré est également présent dans le secteur des matières premières: exploitation du bois, ou production agricole allant du coton au cacao, position lui assurant un volet permanent de chargement en cas de crise.

Pionnier de cette introduction portuaire élargie aux dessertes terrestres, Bolloré n'est pas resté seul. Le passage à une forme de «duopole» est assuré dans les années 1990 par l'arrivée, dans le circuit portuaire africain, du premier arma-

teur mondial, Maersk-Sealand. Présent dès 1986 dans la desserte des ports de Dakar, d'Abidjan et Lomé, la mise en place d'une stratégie globale est surtout effective à partir de 1992, à la suite de la plainte déposée à la Commission européenne accusant le groupe Bolloré de non respect des pratiques concurrentielles. Si la logique maritime est différente, opposant une stratégie d'intégration d'un segment africain à un réseau mondial global (Maersk-Sealand) à une pratique de niche sur le segment maritime nord-sud (Delmas-Bolloré), le dispositif terrestre des deux armateurs est similaire. Progressivement, Maersk a intégré les fonctionnalités de transport propres aux ports intérieurs, aux entrepôts portuaires, aux terminaux ferroviaires, en proposant une offre terrestre africaine connectée aux ports. À l'instar du produit «BL direct» proposé par le groupe Bolloré, Maersk est capable de fournir une prestation assurant un suivi des conteneurs sur l'ensemble de la chaîne. Les cartes d'offres publicitaires, chez Maersk comme Bolloré, relient la quasi-totalité des ports du «range» ouest-africain aux principaux centres continentaux. Cette offre globale ne correspond pas forcément à une intégration totale des systèmes productifs et à des investissements lourds sur l'ensemble des segments industriels de l'activité de transport. On le verra plus en avant dans la réflexion sur l'impact spatial de ces stratégies portuaires privées, le réseau de desserte est aussi léger et mouvant que possible pour être susceptible de s'adapter aux réorientations fréquentes des flux dues à un environnement instable.

Après la pénétration coloniale, puis le court relais d'aménagement réalisé par les États nationaux, le troisième temps de l'évolution de la fonctionnalité portuaire est marqué par l'intégration des ports dans les réseaux d'opérateurs privés. Toujours centraux, ces ports dépendent d'opérateurs qui obéissent à des logiques qui dépassent les simples escales maritimes. Ils sont tributaires d'une réévaluation des dessertes intérieures. Dit autrement, ce ne sont pas la Côte d'Ivoire, le Togo, le Bénin, le Mali ou le Burkina Faso qui intéressent les opérateurs desservant les ports d'Abidjan, de Lomé ou de Cotonou, mais des espaces faits de transport de café, de coton, de cacao. Les espaces de desserte composent un type particulier de transnationalité dépassant les cadres territoriaux classiques, espaces de la transaction et du profit qui s'ouvrent par des ports mis en concurrence au sein d'un réseau global d'évacuation. Cette concurrence ne joue plus uniquement sur le maillon portuaire: le convoyage, les facilitations douanières, l'état du réseau routier et ferroviaire prennent de l'importance. L'exemple de la desserte des pays continentaux est éclairant: tous les ports ont ainsi créé des représentations commerciales au Burkina Faso, au Mali et/ou au Niger, pays qui possèdent un office dans les ports (processus parfois en cours) et qui interviennent dans les conseils d'administration. Si les tarifs n'évoluent plus depuis quelques années, c'est sur le suivi des marchandises que se concentrent tous les efforts: Lomé a instauré le dispositif «solidarité sur la mer», Tema réfléchit actuellement, dans le cadre du *Ghana Gateway Project*, à un système de «stick» afin d'éviter les multiples arrêts, contrôles, transferts. La concurrence a lieu également sur la partie terrestre. L'exemple ouest-africain précise donc un modèle

généralisé d'évolution portuaire: le port est une interface majeure de la mondialisation contemporaine, dépendante d'un réseau global intégrant le maritime et le terrestre. Le contexte africain – marqué par une instabilité politique et économique – va néanmoins imposer un certain nombre d'adaptations stratégiques aux grands opérateurs produisant un modèle de réseau spécifique adapté à cet environnement instable.

Instabilité ouest-africaine: des axes portuaires fragiles et mouvants

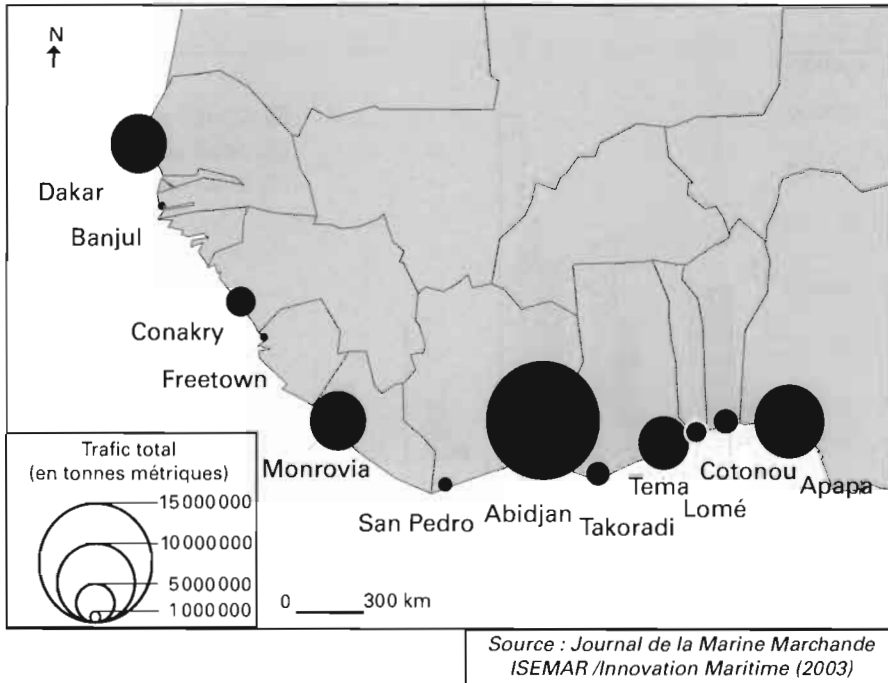
Concurrence et bascule portuaires

Si la carte des volumes portuaires (fig. 3) laisse apparaître des lignes de force à l'échelle ouest-africaine, elle masque les instabilités constantes qui interdisent aux opérateurs maritimes d'appliquer les schémas classiques d'organisation et de sélection de ports pivots. La crise ivoirienne en est l'illustration parfaite, annulant la fonction de plate-forme de redistribution régionale à l'échelle ouest-africaine pour le port d'Abidjan. Pour les opérateurs, dans ce contexte instable qui interdit une concentration des investissements, les ports, à l'exception de celui d'Abidjan disposant de trois portiques lourds à conteneurs et d'une grue mobile de quai, sont en terme d'infrastructures semblables. Très proches géographiquement, ils n'ont plus d'hinterland propre et sont devenus plus ou moins substituables, n'existant plus par eux-mêmes mais par leur présence dans le réseau commercial qui se doit d'être le plus dense possible. L'important est en effet de relier une zone transnationale de production à des points de sortie, quels qu'ils soient et dans toutes les situations, car, du jour au lendemain, un corridor peut se fermer, une crise éclater, des tarifs évoluer. Tous les ports sont alors desservis à la « descente » de l'Europe selon un système de cabotage, et les flux sont modifiables et ré-orientables de manière simple et rapide. Il n'y a pas de disposition particulière à prendre.

Maersk a ainsi un dispositif de suivi des conteneurs dans ses agences nationales, aux postes frontières et, en cas de crise, il n'y a pas de création d'un nouvel axe mais utilisation de manière plus prononcée d'une ligne préalablement existante. Bolloré propose un produit de prise en charge globale du conteneur, « BL direct », rapidement modifiable en cas de problème sur le trajet. Les inversions de flux sont fréquentes et les places portuaires changeantes. Trois exemples, parmi d'autres, peuvent aider à le préciser: l'alternance Dakar-Abidjan pour la desserte de l'arrière-pays continental malien, les stratégies de l'après crise en Côte d'Ivoire, et le cas du port de Takoradi. Ces exemples sont liés et permettent de préciser, sur une période de 10 ans, la logique des inversions de flux.

Longtemps identifié, du moins par les représentants de l'autorité portuaire dakaroise, comme « porte naturelle du Mali », le port de Dakar perd son rôle d'interface principale des exports et imports maliens dans les années 1990. Si, en 1992, le port de Dakar traitait 64 % des flux maliens contre 35 % pour le port d'Abidjan, quatre ans plus tard, la situation s'est totalement inversée et bénéficie

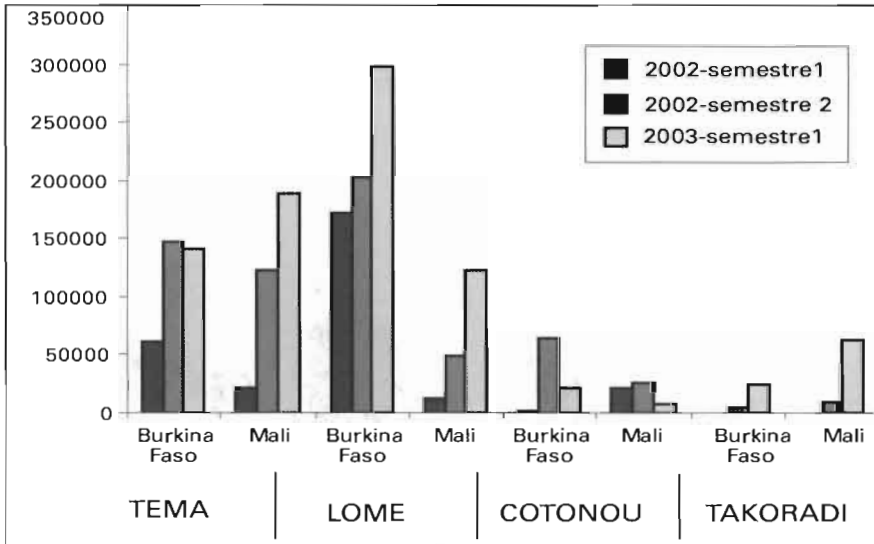
Fig. 3 – Trafic portuaire: Afrique de l'ouest



au port ivoirien qui faisait transiter, en 1996, plus de 60 % des marchandises à destination ou en provenance du Mali. Cette inversion est pour une part importante liée aux dysfonctionnements chroniques rencontrés sur la voie ferrée Bamako/Dakar qui motivent alors un changement de stratégie des chargeurs maliens. D'une façon plus globale, elle tient également à la consolidation progressive du port d'Abidjan durant les années 1990, sélectionné par les armateurs comme point d'entrée et de sortie privilégié d'un espace ouest-africain du coton, du café ou du cacao. On y traitait pour exemple, avant la crise ivoirienne, près de 95 % du coton malien et 70 % du coton Burkinabé. Le port d'Abidjan affirme ainsi une fonction d'interface régionale. Depuis le mois de décembre 1999, avec la crise politique, cette volonté est mise à mal et a même été réduite à néant, en septembre 2002, par la fermeture des axes ivoiriens.

Le trafic bloqué sur l'axe Ferkessedougou/Abidjan, il fallait alors trouver d'autres moyens d'accès à la mer. Les capacités du port de Conakry sont limitées et les dysfonctionnements provoqués par le système douanier freinent le transit portuaire, l'axe ferroviaire Dakar-Bamako est peu compétitif, il reste alors les passages du Ghana, du Togo et du Bénin. La réorientation des flux n'obéit pas à un modèle uniforme. Lomé et Cotonou sont trop éloignés pour les chargeurs maliens et ne constituent pas une voie de sortie véritablement concurrentielle. L'alternative privilégiée est alors celle de Tema dont le trafic connaît

Fig. 4 – Mali et Burkina Faso: crise ivoirienne et évolution des transits portuaires (Tema, Lomé, Cotonou, Takoradi)



Source : autorités portuaires (2003)

une croissance sans précédent (fig. 4). Les flux du Burkina Faso qui transitaient par le rail, avant la crise, à hauteur de 40 % se redistribuent quant à eux sur le Ghana et le Togo. Si les camions peuvent facilement changer d'itinéraire et s'orienter vers Lomé qui était déjà la deuxième option routière (il y avait en effet une politique à plus long terme de diversification des voies mise en place dès les prémices de la crise en 1999) pour le fret ferroviaire, en grande partie redirigé vers le Ghana par camion, il a fallu s'adapter. Les barrières traditionnelles oubliées (monnaie, langue, douane stricte), Tema devient une plate-forme importante de redistribution régionale. Cotonou, trop lointain, en proie à des difficultés de gestion, n'a guère ressenti les effets positifs de la crise ivoirienne, à l'exception d'un export de 12000 tonnes de coton burkinabé détournées à la suite de la congestion du port togolais.

Dernier exemple, la montée du port ghanéen de Takoradi. Elle illustre les modifications extrêmement rapides des logiques de la desserte portuaire. Dans ce contexte géographique particulier de crise, Takoradi a en effet pris un nouvel essor. Petit port local, destiné essentiellement à l'exportation de bauxite, de manganèse et de cacao, il intéresse progressivement les importateurs depuis la crise ivoirienne. Aidés par une réduction de 25 % des frais de port, ils y ont vu un moyen d'éviter l'attente à Tema. Delmas a lancé le mouvement en octobre 2002, intégrant le port dans ses lignes régulières (fréquence limitée néanmoins à un navire par mois transportant de la farine destinée exclusivement à la desserte du Sahel). Mais le port est en réalité petit pour devenir une véritable plate-forme

à l'échelle régionale. Les capacités existantes ne peuvent supporter beaucoup de trafic et par conséquent une politique de sélection drastique est appliquée pour éviter une congestion par trop préjudiciable à ce transit régulier. Le développement de ce « nouveau port » est néanmoins très rapide : le Burkina Faso y possède une représentation, le Mali et le Niger sont en passe de l'obtenir. Le port projeté de construire trois magasins pour pérenniser un tant soit peu ces flux, les travaux étant prévus pour 2004. Apparue brusquement sur la scène continentale, Takoradi ne souhaite en effet pas en disparaître rapidement.

On pourrait multiplier les exemples sans contredire le constat d'une instabilité et d'une évolution rapide des flux portuaires. Ces nouveaux flux semblent présenter deux caractéristiques majeures. Ils sont d'abord identifiés comme transitoires et mouvants par les chargeurs, les transporteurs et même par les autorités portuaires. Tous les opérateurs enquêtés le confirment : après la crise, pour diverses raisons historiques et pratiques, en particulier l'augmentation des coûts de transport imputable aux changements d'itinéraires, une majeure partie des volumes retournera vers les axes originels ivoiriens. Une étude menée en février 2003 par l'Agence Française de Développement (AFD), portant sur les effets de la crise en Côte d'Ivoire sur la réorganisation du trafic de transit dans les ports de Tema, Lomé et Cotonou, informe sur le renchérissement des tarifs de transport dans les circuits de substitution. Les informations recueillies indiquent par exemple, pour un itinéraire Lomé – Bamako, un accroissement de 50 % du tarif de transport par rapport au tarif de l'axe Abidjan – Bamako (unité tonne/CFA). Le report sur la route, à partir de Lomé, de l'acheminement ferroviaire entre Abidjan et Ouagadougou s'est traduit quant à lui, pour un conteneur de vingt pieds, par une augmentation des coûts de 27 %. Le constat est identique pour la déviation vers Tema où l'utilisation de l'axe terrestre Tema – Bobo Dioulasso, en remplacement de l'axe ferroviaire ivoirien, correspond à une augmentation de 103 % du tarif pour un conteneur de vingt pieds (AFD, 2003). Dans le même ordre d'idée, le règlement espéré des dysfonctionnements de l'axe ferroviaire Dakar-Bamako, à la suite de la privatisation, pourrait aboutir à un rebasculé de certains flux sénégalais et maliens sur le port de Dakar. Mais, seconde caractéristique importante, les nouvelles routes inaugurées devraient rester actives et être utilisées de manière secondaire. La logique d'adaptation à l'instabilité se développe par la multiplication des itinéraires possibles. La diversification est alors le corollaire de la fragilité du dispositif d'ouverture portuaire. L'instabilité devient la règle et régit les comportements des opérateurs privés.

Interface et dépendance : des axes instables

On constate finalement l'impossibilité pour les opérateurs d'inscrire et de hiérarchiser dans la durée leur stratégie portuaire. Bolloré et Maersk maintiennent l'ensemble de leurs agences et les services, même sur des axes, pour un temps, désertés. Ainsi, en mai 1999, à Lomé, le directeur de SDV TOGO (Bolloré) révélait que son équipe n'avait traité que 6 conteneurs pour les 5 premiers mois de l'année. Durant cette année 1999, les activités étaient au point mort en

raison de la proximité de l'élection présidentielle au Togo et du climat politique instable qui laissait présager une crise majeure. Dans cette période d'attente plus que d'arrêt, il n'était pourtant pas question de fermer l'agence Bolloré chargée de la redistribution des marchandises vers les arrière-pays continentaux. L'attente fut de courte durée, la crise ivoirienne ayant permis de repositionner le port de Lomé comme interface importante dans la desserte des lignes maritimes de Delmas ou de Maersk. Ce cas a valeur d'exemple: le maintien des dispositifs, même légers, permet une adaptation constante aux modifications des flux. Tout en assurant la nécessaire réactivité des dessertes, cette impossibilité de hiérarchiser les axes les uns par rapport aux autres, et de planifier les investissements prioritaires, influe notablement sur la solidité de la desserte portuaire.

Les autorités des ports ont ainsi vu, dans le processus concurrentiel, leur place modifiée et leur rôle changé. En Afrique, leur principale caractéristique est d'être devenue dépendantes. Dit autrement, le port de Dakar peut développer un ensemble de prestations prioritaires pour le compte des chargeurs maliens, prestations allant d'abattements tarifaires à la mise en place d'entrepôts spécifiquement «maliens» dans l'enceinte portuaire (EMASE), il reste que les difficultés rencontrées dans les années 1990 par l'Organisme Commun de Gestion du Trafic International (OCGTI), chargé des flux internationaux ferroviaires entre le Mali et le Sénégal, annulent toute stratégie portuaire. Le port de Lomé peut développer à partir de 1993, une opération «solidarité sur la mer» susceptible de favoriser le transit international, il ne maîtrise pas les crises politiques périodiques qui réorientent les choix des chargeurs et des armateurs. Le port est dépendant de l'environnement politique, économique et technique qui encadre toute opération de circulation: il est dépendant de la stabilité que seule l'action politique peut garantir, des plans d'aménagements que seuls les bailleurs de fonds peuvent accepter, et des choix et des investissements portuaires que seules les actions privées peuvent opérer.

Les enquêtes, réalisées en 1999 et 2000, et encore plus en 2003 auprès des opérateurs Bolloré et Maersk, posent un diagnostic sans appel: tous affirment que rien ne saurait retenir durablement leurs flux dans un port, si ce n'est un investissement massif dans les infrastructures que l'instabilité interdit. Il existe quelques projets d'investissement importants, notamment à Abidjan. L'extension espérée, et planifiée depuis longtemps, d'un terminal à conteneurs à Locodjoro (sous concession privée) en est un exemple, tout comme le projet du groupe Bolloré de renforcer les capacités de manutention du premier port ivoirien sur le terminal existant de Vridi. Mais le bras de fer qui a opposé, en 2003 et 2004, la Société d'Exploitation du Terminal de Vridi (SETV, filiale de Bolloré) à la Commission d'agrément de manutention portuaire et de consignation maritime, et qui a été marqué par le refus de cette dernière d'entériner la concession privée, témoigne de l'instabilité des projets dépendant des relations changeantes entre sphères politique et privée. En réponse, les autorités portuaires, considérant que plus rien ne dépend d'eux, semblent parfois passives. À Cotonou, bien que Maersk souhaite louer des terrains depuis bientôt cinq ans, le projet n'aboutit

pas. Les capacités d'investissement privées sont pourtant présentes. Ailleurs, dans un contexte de réduction des possibilités de financement public, les ports se cantonnent à un rôle de facilitateur et d'intégrateur terrestre dont profitent les opérateurs privés, Bolloré aménageant ainsi à Tema, à l'extérieur du port, sa propre zone sécurisée pour les marchandises en transit.

Entre la réalité de la desserte qui tend à placer les ports en situation de dépendance et les discours volontaristes des autorités portuaires, l'écart se creuse. Les plaquettes publicitaires sont révélatrices de discours qui cherchent à inscrire les ports dans une position d'interface dominante qui dépasse les cadres territoriaux. Les ports nationaux deviennent une «porte océane», une «plate-forme internationale de transbordement» ou une «porte naturelle régionale» (port de Dakar), un «Hub port à la croisée de nouveaux marchés», un «outil de l'intégration régionale» (port d'Abidjan), ou plus simplement une «plaque-tournante d'un vaste réseau de distribution» et un «outil de l'ouverture sahélienne» (port de Lomé). La nécessité de s'inscrire dans un espace régional est donc bien cernée. La dualité interface/dépendance semble pourtant plus marquée qu'ailleurs, l'évolution vers une desserte portuaire dépassant les cadres nationaux étant liée aux stratégies spatiales des opérateurs privés.

C'est alors la conséquence de ces dispositifs privés de desserte sur l'ensemble de l'espace ouest-africain qu'il s'agit d'interroger. Au regard des évolutions repérées, l'adaptation à l'instabilité propose un schéma mouvant et léger organisé autour de filières d'exportations. Quelques axes interchangeables sont sélectionnés pour l'évacuation du coton, du bois, du café ou encore du cacao, et des points nodaux de regroupement/éclatement sont définis. Ce qu'il importe de noter, c'est bien la spécialisation d'une filière de transport sur un produit particulier. S'organise par exemple une filière du coton construite sur quelques axes d'ouverture portuaire qui prennent appui sur des relais continentaux. Le coton du Mali peut alors être exporté vers Abidjan en étant regroupé à Sikasso, mais également à Tema en cas de crise ivoirienne, et même à Dakar (solution probablement plébiscitée après la privatisation de l'axe ferroviaire), s'il est conteneurisé sur le terminal ferroviaire de Sotuba à Bamako. Le coton du Burkina Faso s'évacue également par des axes substituables les uns aux autres qui se dirigent vers Abidjan, Lomé, Tema ou Cotonou. La répartition des flux sur ces axes pluriels dépend alors de l'environnement politique et économique et des stabilités repérées.

C'est finalement une dynamique de fragmentation qui est proposée par ces pratiques de desserte portuaire. Il n'existe pas un schéma d'ouverture unique, intégrant les chaînes maritimes et terrestres, qui prenne en charge l'ensemble des échanges de l'espace régional. En réalité, des réseaux organisés par filière, reliant les espaces concernés par une production spécifique, se superposent sans toujours se connecter. Les agriculteurs du centre du Bénin l'ont appris à leurs dépens. Ils ont récemment exprimé leur envie de sortir de l'agriculture captive cotonnière. Croyant déceler une demande et voulant réagir à la privatisation mal menée de la distribution d'intrants nécessaires à la culture du coton, ces agriculteurs ont tenté de s'ouvrir à la culture du soja. Cette tentative de diversification

agricole a pourtant été stoppée sans être soutenue ni par les ONG et les bailleurs de fonds, ni par les agronomes ou représentants de l'État. Au regard du consensus général sur la nécessité de diversifier les sources de profits d'exportation, on comprend mal cette absence de soutien. Cette dernière se justifie notamment par l'absence d'une filière de transport du soja organisée et par la difficulté (l'impossibilité?) de mettre en place un nouveau dispositif fiable et diversifié, sachant que celui du coton n'est pas réutilisable pour le soja (en raison de l'état de la demande, des quantités expédiées, des délais et de la collecte). On conseille alors aux agriculteurs de continuer à produire du coton, une filière installée et connue, consolidant alors les anciennes dépendances. En ce sens, il y a bien fragmentation, c'est-à-dire hiérarchisation et spécialisation spatiales, résumée dans une dialectique de l'enfermement (une filière imposée) et de l'ouverture (une intégration aux axes littoraux).

Ce terme d'axes est d'ailleurs ambigu. À partir de la desserte portuaire se développe effectivement un mouvement directionnel général que l'on peut appeler axialisation. Les stratégies privées accentuent en Afrique de l'Ouest les dynamiques d'extraversion économique privilégiant quelques axes portuaires d'ouverture littorale. Selon une définition différente de l'axe qui impliquerait une certaine solidité et structuration, les tendances qui ont été repérées montrent bien que les opérateurs privilégient un type de réseau mouvant et léger, plutôt que des investissements lourds sur quelques axes prioritaires. Simple question de vocabulaire peut-être, elle précise pourtant ce que pourrait être un aménagement des territoires. Si on parle beaucoup de l'intérêt des investissements privés dans l'aménagement des espaces africains, il est évident que l'adaptation à l'instabilité ne privilégie pas une durabilité et une solidité des stratégies des grands opérateurs de transport. Le terme de stratégie qui impliquerait une identification à long terme des actions à mener est d'ailleurs inexact, il s'agit plus de pratiques à très court terme... celui de l'instabilité.

Ces dernières apparaissent de plus en plus floues. La lecture de la presse professionnelle du transport ou des comptes financiers des opérateurs révèle un malaise actuel. Les rumeurs (démenties officiellement) d'une proposition de vente de Delmas à Maersk-Sealand ou au groupe français CMA-CGM, la fermeture des bureaux OTAL à Londres, la chute actuelle des taux de fret sur les lignes maritimes africaines, provoquée par les armateurs asiatiques et surtout chilien (SCAV), sont quelques exemples parmi d'autres qui témoignent d'une fragilité croissante de l'organisation des lignes de pénétration africaine. De l'aveu même des opérateurs privés, il se développe une « navigation à vue » sur des horizons qui ne dépassent pas les deux ans. On peut citer la directrice commerciale d'OTAL qui, dans un récent entretien (*Journal de la Marine Marchande*, juin 2003), parle « d'une flexibilité de services plus que jamais nécessaire dans un contexte d'instabilité politique et économique (...) dans des marchés ouest-africains qui n'ont jamais été faciles ». Le terme de flexibilité est trompeur, il précise surtout la fragilité actuelle des services organisés autour de la desserte portuaire.

Conclusion: de l'espace au territoire: un problème de temporalité?

Au terme de cette lecture de l'évolution de la fonctionnalité et de la desserte portuaires en Afrique de l'ouest, c'est une contradiction plus générale qui est soulevée. Les dynamiques de la desserte portuaire jouent sur des espaces mouvants et concurrentiels. Les ports ouest-africains illustrent la modification généralisée du rôle des ports, interfaces mises en concurrence dans les réseaux mondiaux des opérateurs. La spécificité africaine se développe par l'adaptation au contexte d'instabilité qui impose aux acteurs de la desserte de développer leurs stratégies sur des temporalités courtes et avec des investissements réduits. Cette spécificité s'éloigne alors des logiques d'aménagement des territoires qui se construisent sur des temporalités longues. Elle pose la question de l'action politique, seule apte à assurer la stabilité nécessaire à la modification des pratiques de desserte plus durables. Elle interroge également le sens des relations possibles entre objectifs publics et privés. Une comparaison entre l'espace «privé» de la desserte portuaire et les projets politiques d'intégration sous-régionale pourrait révéler des intérêts communs. La logique privée ne réside pas évidemment dans une volonté de desserte harmonieuse des territoires. Elle n'est pourtant pas opposée à la recherche d'un espace économique de libre circulation dépassant les cadres nationaux. La convergence entre ces deux projets (politique/privé) n'est possible qu'à l'échelle pertinente ouest-africaine et dépend du contexte global de stabilité.

BIBLIOGRAPHIE

- ADE AJAYI J.-F., CROWDER M. [1988], *Atlas historique de l'Afrique*, Paris, Éditions du Jaguar, 172 p.
- ALIX Y., VISSIENNON A. [2003] «La desserte des pays enclavés: l'exemple du corridor béninois en Afrique de l'ouest», in ISEMAR (<http://www.isemar.asso.fr/>), Synthèse, n° 57, 4 p.
- ANTHEAUME B., ARREGHINI L. [1995], «Bénin et Togo, espaces couloirs africains», *Mappe-Monde*, n° 1, p. 18-22.
- CHAUVEAU J.-P. [1986], «Une histoire maritime africaine est-elle possible?», *Cahiers d'Études Africaines*, vol. XXVI (1-2), n° 101-102, p. 173-235.
- COUSSY J., HUGON P. [1991], *Intégration régionale et ajustement structurel en Afrique subsaharienne*, Paris, Ministère de la Coopération et du Développement, 307 p.
- DE BENOIST J.-R. [1995], «De l'AOF à l'UEMOA», *Marchés tropicaux et méditerranéens*, n° 2586, p. 81-1188.
- DEBRIE J., ELIOT E., STECK B. [2003], «Mondialisation et configuration des réseaux de circulation en Afrique de l'ouest», *Mappemonde*, n° 71, p. 7-12.
- DEBRIE J. [2001], «Transport et espaces d'entreprise: les stratégies africaines du groupe Bolloré», *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 39, p. 43-54.
- DUBRESSON A., RAISON J.-P. [1998], *L'Afrique subsaharienne: une géographie du changement*, Paris, Armand Colin, 248 p.
- HOYLE B., CHARLIER J. [1995], «Inter – Port Competition in Developing Countries: an East African Case Study», *Journal of Transport Geography*, vol. 3, n° 2, p. 87-103.

- IGUE J., SOULE BG. [1992], *L'État-entrepôt au Bénin. Commerce informel ou solution à la crise?*, Paris, Karthala, 210 p.
- PELISSIER P. [1990], «L'Afrique tourne-t-elle le dos à la mer?», *Cahiers d'études Africaines*, vol. XXXI, n° 117, p. 7-15.
- RAULIN N., LECADRE R. [2000], *Vincent Bolloré, enquête sur un capitaliste au-dessus de tout soupçon*, Paris, Denoel impacts, 328 p.
- SLACK B., STARR J.T. [1995], «Ports as Gateways: a Traditional Concept Revisited», in 5^e Conférence Internationale Villes et Ports, AIVP Dakar, p. 89-96.
- SLACK B. [1994], «Pawns in the Game: Ports in a Global Transportation System», *Growth and Change*, vol. 24, p. 579-588.
- STECK B. [1995], «Les ports de la côte ouest africaine: articuler la nécessaire ouverture mondiale et l'indispensable aménagement équilibré des territoires» in 5^e Conférence Internationale Villes et Ports, AIVP Dakar, p. 291-298.

Lieu du transport et polycentrisme : une expérience américaine

Cynthia Ghorra-Gobin *

Les objets de l'aménagement urbain comme le centre commercial (*made in USA*) ont, tout au long de la seconde moitié du XX^e siècle, été pensés en fonction de l'usage de la voiture. Ils ont contribué à l'extension spatiale de l'urbain tout comme ils ont participé à la diffusion d'une société de consommation globale centrée, en ce début de XXI^e siècle, sur la voiture. Le centre commercial américain de *Southdale* à Edina (une municipalité située au sud de la ville-jumelle de Minneapolis/Saint-Paul) fut inauguré en 1956 comme le modèle de la nouvelle génération de centres commerciaux qualifiés de régionaux. Il présentait en fait trois caractéristiques : (1) les espaces commerciaux se retrouvaient au sein d'un bâtiment fermé et protégé ; (2) une vaste aire d'accueil et de stationnement était prévue pour la clientèle venue en voiture ; (3) la taille du bâtiment, la diversité des commerces et la qualité du design intérieur conféraient au territoire suburbain une centralité commerciale jusqu'ici détenue par le centre-ville. On a ainsi successivement parlé de *suburban downtown* avant d'opposer l'*enclosed shopping mall* (bâtiment entièrement fermé) à l'*outdoor retail business* (rue commerçante) et d'avancer le principe d'une architecture « introvertie ». Avec le *mall*, l'aménagement n'a plus à prendre en compte l'environnement immédiat, il est simplement soucieux de reproduire, en milieu suburbain et à l'intérieur du bâtiment, une ambiance urbaine aseptisée. Le centre commercial est principalement accessible en voiture et l'idée même d'y faire un lieu du transport était complètement absente dans les représentations des professionnels comme des élus de cette époque¹.

Aussi, à partir d'une étude de cas, le *Mall of America*, l'analyse se propose de rendre compte du processus ayant conduit à intégrer dans la figure du centre commercial le lieu du transport. Après avoir resitué le contexte local de création

* Directeur de recherche au CNRS, Institut d'Études Politiques de Paris et Université de Paris IV, implementation@noos.fr.

1. Sur cette question de l'accessibilité uniquement pensée par la voiture, les points de vue des chercheurs américains ne convergent pas toujours. Certains estiment que le centre commercial n'avait qu'un seul objectif, se doter d'une urbanité pour attirer les populations suburbaines, alors que d'autres précisent que l'accès en voiture était un moyen d'éviter d'y retrouver des populations issues des ghettos des villes, soit les Noirs [pour plus de détails sur la controverse, voir Cohen, 1996].

de ce *mall* et souligné les raisons de la greffe du lieu du transport, l'analyse met en évidence trois facteurs ayant contribué à l'avènement d'un pôle *Mall of America*. Elle souligne le poids de la volonté politique pour faire du lieu du transport un vecteur du polycentrisme.

Le Mall of America: un site urbain à recycler ²

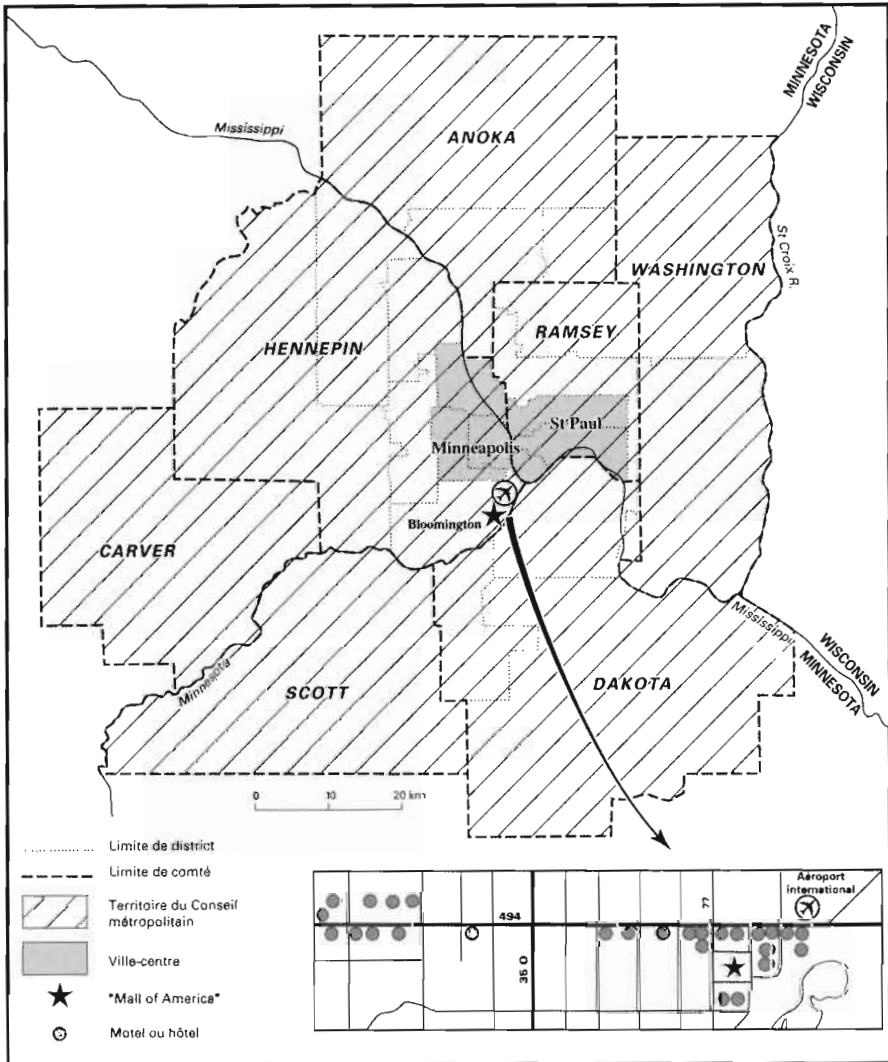
Le *Mall of America* est implanté à Bloomington, une municipalité du comté de Hennepin qui représente un des sept comtés du territoire de la métropole Minneapolis/Saint-Paul. Bloomington compte 88000 habitants au dernier recensement (2000) et se situe au troisième rang des municipalités d'une métropole de trois millions d'habitants, classée en 16^e position sur la liste nationale. Minneapolis/Saint-Paul détient une réputation de région urbaine peu polluée et se qualifie, en dépit du climat continental froid, comme ayant un cadre urbain agréable à vivre au quotidien (*most livable urban area*). Elle se situe au 5^e rang des métropoles pour le niveau de vie de ses habitants, après New York, San Francisco, Boston et Washington DC. La moyenne des revenus est relativement élevée puisqu'elle atteint 29299 dollars ³ par habitant en 1999 (contre 33000 pour New York). Pendant longtemps, Minneapolis/Saint-Paul a été méconnue à l'étranger et accueillait peu de touristes, qu'ils fussent américains et/ou étrangers.

L'histoire du *Mall of America* s'inscrit dans un contexte urbain où le niveau de vie des habitants est élevé et où, paradoxalement, les lieux de l'animation urbaine et commerciale sont limités. Elle débuta en 1982, l'année où les deux équipes professionnelles, l'une de baseball et l'autre de football, les Twins et les Vikings du Minnesota, jusqu'ici implantées dans le *Met Stadium* de la municipalité de Bloomington, ont choisi de s'installer dans le *Metrodome*, le nouveau stade construit dans le *downtown* de Minneapolis, à la suite d'une vaste opération de rénovation urbaine. Cette décision avait en fait peu réjoui les habitants de Bloomington. La municipalité se retrouvait soudain avec un site d'une superficie de 30 km², remarquablement desservi par le réseau autoroutier et localisé à 3 kilomètres de l'aéroport international, dont il fallait décider de la nouvelle affectation. Trois ans plus tard, ce site fut acheté par *Bloomington Port Authority*, une agence publique régionale qui a proposé quatre variantes pour son futur usage. On pouvait envisager d'en faire un parc de bureaux, une nouvelle aire résidentielle, y construire un palais de congrès ou encore convertir le site en un centre destiné au commerce de détail et aux loisirs (*mixed use retail/entertainment center*). Des études de marchés menées sur la région (à la fin des années 1980), et ayant signalé que le marché du logement résidentiel s'était sérieusement ralenti et que celui de bureaux disposait d'un surplus de mètres carrés, ainsi que le choix des élus de la ville de Minneapolis (ville centre de la

2. Le travail de terrain à Minneapolis/Saint-Paul a été réalisé dans le cadre d'une étude menée pour le Predit 2 (Ministère français de l'Équipement).

3. Au début de l'année 2004, la valeur du dollar sur le marché des changes est légèrement inférieure à celui de l'euro. On peut toutefois, pour simplifier la tâche, estimer que ce chiffre est équivalent en euro.

Fig. 1 – Le contexte géographique de Mall of America



métropole) pour un palais des congrès situé à proximité du stade, l'option d'un centre commercial/ludique se présente comme la principale issue viable pour le site de Bloomington.

La décision en faveur de la construction d'un centre commercial ne fut toutefois prise qu'à la suite d'une série d'études de *marketing* ayant constaté la faiblesse de l'offre commerciale (de détail). La métropole Minneapolis/Saint-Paul disposait à l'époque d'1,2 m² de commerce de détail par personne contre 1,5 pour la moyenne nationale. L'idée de l'implantation d'un centre commercial reçut rapi-

dement un soutien favorable du gouverneur de l'État du Minnesota. Dès 1987, le plus grand promoteur de centres commerciaux, Melvin Simon and Associates, fut invité à rejoindre le conseil d'administration du *Bloomington Port Authority*⁴. L'idée du «plus grand mall» incluant des activités ludiques et vitrine de la société de consommation américaine a progressivement fait son chemin dans la tête des décideurs. Ces derniers avaient en mémoire l'aventure du centre commercial *Southdale* qui avait résulté, en 1956, de l'initiative de l'entreprise familiale Dayton, propriétaire et fondateur des grands magasins portant le même nom. Dayton, implanté dans les années 1920 à Minneapolis, avait en fait anticipé la demande des populations suburbaines et construit un des premiers centres commerciaux régionaux en mesure d'être pensé comme un lieu d'animation urbaine. La décision en faveur d'un centre commercial fut toujours associée au ludique et aux loisirs. Certains élus (dont le gouverneur) étaient par ailleurs sensibles à la proximité de l'aéroport international – sur le territoire de la municipalité de Bloomington – et proposèrent de faire, du *Mall of America*, une destination pour les touristes américains et étrangers. Le mall devait servir à doter Minneapolis/Saint-Paul d'une image de métropole dynamique, reliée aux flux transnationaux.

Les membres du conseil d'administration du *Port Authority* ainsi que les élus municipaux de Bloomington partagèrent sans hésitation le point de vue du gouverneur de l'État du Minnesota pour relier ce centre commercial et ludique aux flux de touristes. Le centre commercial devenait également parc à thèmes, afin d'attirer les habitants de la région, ceux des États voisins (y compris les Provinces canadiennes voisines) ainsi que les touristes étrangers, à l'image des parcs nationaux. Ces derniers ne visitent certes un parc national qu'une fois dans leur vie, mais le plus important consiste à faire en sorte que tout consommateur à l'échelle de la planète aspire à s'y rendre. Aussi, à Bloomington, le centre a été conçu comme un *mega-mall* doté d'une image de «vitrine de la civilisation américaine», susceptible de circuler facilement dans les réseaux médiatiques et dépassant le cadre régional. Le *Mall of America* a eu pour objectif d'attirer une clientèle variée et de répondre à la diversité de la demande telle qu'elle s'exprime au sein de la famille. Il se pense comme un lieu en mesure d'amuser des enfants appartenant à des âges différents, d'occuper les grands-parents tout en donnant l'impression aux parents qu'ils ne perdent pas leur temps dans la mesure où ils peuvent effectuer, sur un mode détendu, des achats utiles (confection, librairie et articles divers). Tout individu – les plus jeunes comme les plus âgés – est censé être sensible à la manifestation ludique que représente une foule en pleine festivité, à condition que le design et l'éclairage y contribuent. Le *Mall of America*, comme la majorité des centres commerciaux américains, ne dispose ni d'un hypermarché ni d'un supermarché. On ne se rend pas au mall pour faire les courses alimentaires de la semaine mais pour se divertir dans l'univers de la consommation.

4. Aujourd'hui, le *Mall of America* appartient à ce promoteur américain et à un Canadien (*Triple Five Corporation*), propriétaire d'un autre mall, *West Edmonton Mall*, dans l'Alberta, qui a été largement décrit par Margaret Crawford [1992]. Chacun de ces deux actionnaires détient 22,5 % des actions et les 55 % restants sont constitués par les fonds de pensions de professeurs (*Teachers' Insurance and Annuity Association*).

Le *mall* fut conçu comme un cube comprenant quatre niveaux et dont les quatre angles sont occupés par des grands magasins: au nord-est *Sears*, au sud-est *Bloomingdale's*, au sud-ouest *Macy's* et au nord-ouest *Nordstrom*. Chacun d'eux dispose d'une superficie équivalente se déclinant sur trois niveaux. Il est rare pour un centre commercial de réunir autant de grands magasins dont le nombre se limite généralement à un ou deux. Le centre du cube est occupé par le *Knott's Camp Snoopy*, l'attraction ludique majeure, qu'on peut aisément repérer à partir des trois autres niveaux. La superficie entourant le camp Snoopy, ainsi que les trois autres niveaux du *mall*, sont essentiellement réservés aux boutiques. Le quatrième niveau est occupé par quatorze salles de cinéma et de théâtre, des bureaux, des night-clubs, des restaurants, un centre de conférences, et d'autres services pour la clientèle. Outre le mini-parc à thèmes, le *mall* comprend des lieux d'attraction multiples, y compris un terrain de golf – où des réceptions peuvent être organisées en dehors des horaires d'ouverture au public, un aquarium géant localisé en sous-sol, ainsi que des ateliers où l'on explique aux enfants comment se fabriquent les ours en peluche, un centre Lego ainsi qu'un spa. L'accès au centre commercial et au parking est gratuit. En revanche, l'accès au parc de loisirs et aux activités de loisirs exige l'achat d'une carte.

Le *Mall of America* – qui a été inauguré il y a plus de dix ans – présente dans son aménagement, outre la particularité d'être doté d'un parc à thèmes, de nombreux détails pour intégrer une diversité de modes de transport. Il a été pensé comme un lieu accueillant, en plus des voitures particulières (13000 places de stationnement), des lignes de bus gérées par l'opérateur de la ville de Minneapolis, des navettes (gérées par le *mall* et les hôtels), circulant entre l'aéroport, le centre commercial et les hôtels voisins, et des autocars pour les touristes venant de l'ensemble de la région et même du Canada. Il devrait prochainement accueillir une station de la ligne de tramway léger reliant le centre-ville de Minneapolis à l'aéroport international, situé plus au sud. L'analyse qui suit ne consiste pas à prendre le *Mall of America* comme un modèle d'aménagement mais cherche à préciser les arguments ayant permis aux décideurs d'intégrer la notion de lieu de transport.

Le *Mall of America* en chiffres

La superficie du *Mall of America* est de 200000 m² et celle de son parc de loisirs de 29000 m². Lors de l'inauguration, en août 1992, le *mall* comptait 330 boutiques. Cinq ans plus tard, ce chiffre s'élevait à 400. Sa population active est de 12000 employés. Sa fréquentation annuelle se situe entre 35 et 40 millions visiteurs qui, en moyenne, passent trois heures dans le centre, un chiffre trois fois supérieur à la moyenne nationale qui n'excède pas une heure. Les touristes représentent entre 30 % et 40 % du nombre total de visiteurs. Le taux de fréquentation a toutefois sensiblement diminué durant les deux mois qui ont suivi l'attaque du 11 septembre 2001.

Des études estiment que, pour tout dollar dépensé dans le *mall*, entre deux et trois dollars sont dépensés à l'extérieur, en carburant, dans l'hôtellerie, dans l'alimentation et autres attractions. Le parc hôtelier, construit à proximité du *mall* et incluant

quelques motels, comprend 7000 chambres. Au cours de l'année scolaire, environ 45000 enfants participent à des séances éducatives organisées par le *mall*. Le parc de loisirs *Knott's Camp Snoopy* inclut 25 attractions, 6 lieux pour se restaurer ainsi que quelques boutiques. L'accès au *mall* est gratuit, mais entrer dans le parc à thème exige l'achat d'un billet, le *Fun Pass*, qui coûtait, en 2000, 32,90 dollars par adulte et 27,90 par enfant. Ce billet permet d'entrer au golfe et à l'aquarium. Il correspond à l'espace le mieux éclairé puisqu'il reçoit 70 % de la lumière du jour qu'offre le *mall*. Il comprend 30000 plantes vertes et 400 arbres dont quelques-uns de taille géante.

Source: brochure éditée par le service communication du *Mall of America*.
On peut également se rendre sur le site du *Mall* www.mallofamerica.com

Le centre commercial/ludique intègre le lieu du transport

Recycler un site urbain avec un *mall*, tout en l'intégrant dans les flux de la circulation et dans les réseaux de la voirie, a conduit dans la région à de sérieux débats politiques et à une solide négociation entre acteurs publics et privés. Ce processus a été mené par le Conseil métropolitain qui a clarifié les enjeux de la redistribution des retombées fiscales de cette implantation ainsi que les coûts supportés par le secteur public. Il a été alimenté par les propos des experts qui ont choisi de distinguer la question de l'accès au *mall* pour les employés de celle des visiteurs, tout en s'assurant de la fluidité de la circulation dans le réseau autoroutier.

Dans un premier temps, le choix du *Bloomington Port Authority* en faveur du *Mall of America* a entraîné l'opposition de la majorité des municipalités limitrophes et non limitrophes. Ces dernières étaient hostiles au projet parce qu'elles partageaient un fort sentiment de jalousie à l'égard de la municipalité qui devait *a priori* retirer l'essentiel des bénéfices d'une opération immobilière de cette ampleur. La municipalité de Bloomington avait par ailleurs la réputation de pratiquer de faibles taux d'imposition à l'égard des entreprises présentes sur son territoire dont le nombre s'élevait à 6000 et employait 95000 personnes. Cette situation de rivalité entre municipalités avait d'ailleurs pendant plus d'un siècle nourri les relations entre les deux principales villes de l'État du Minnesota, Saint-Paul et Minneapolis, avant que celles-ci ne décident de partager une frontière commune et de coopérer avec d'autres municipalités. Ces deux villes ont ainsi créé en 1958 une commission de planification, la *Metropolitan Planning Commission*, avec pour simple fonction d'étudier et d'anticiper le développement urbain de la région. Une dizaine d'années plus tard (1967), cette commission se transforma en une autorité politique, le Conseil métropolitain (*Metropolitan Council*), qui inclut seize personnes dont la plupart sont des élus locaux désignés par le gouverneur de l'État. Il lui revient la responsabilité de l'organisation des services publics sur l'ensemble du territoire de l'aire urbaine et de son développement futur. Le Conseil métropolitain décide de l'octroi d'un permis de construire pour tout projet dont l'impact dépasse le territoire de la municipalité concernée. De ce fait, il a joué un rôle considérable dans l'avènement du *Mall of America*.

Le rôle du Conseil métropolitain a consisté à promouvoir une représentation commune du *mall* en tant que «pôle générateur de taxes et d'emplois» et non en tant que «pôle générateur de flux» dans les réseaux. Le Conseil métropolitain a contribué à calmer l'aggressivité des municipalités – en situation de rivalité par rapport à Bloomington – lorsqu'il précisa qu'il se portait garant des clauses du *Fiscal Disparities Bill* de l'État du Minnesota. Cette loi de 1971 stipule en fait que toute municipalité doit verser, à la région métropolitaine, jusqu'à 40 % du montant de la hausse des revenus perçus à partir de taxes commerciales et industrielles. La précision apportée par le Conseil métropolitain a ainsi signifié que les municipalités de l'agglomération bénéficieraient, elles aussi, de l'implantation du *mall* même si ce dernier ne se trouvait pas sur leur territoire. Bloomington ne serait donc pas la seule à retirer tous les avantages de ce méga-projet urbain, même si elle devait en profiter plus que les autres.

Une fois cette question réglée, le Conseil métropolitain a entamé des discussions sur la base du volet transports des études d'impact qui accompagnaient la demande du permis de construire. Tout en abordant la question des travaux de voirie nécessaires à l'amélioration de l'accès au *mall*, ainsi que celle de la répartition des coûts y afférant, il a centré les débats sur les risques d'une saturation des réseaux autoroutiers et routiers à proximité du *mall*, une situation à éviter aussi bien pour les clients que pour les employés et les habitants. Pour de nombreuses municipalités non directement concernées par l'implantation de ce pôle générateur de flux, il était difficile d'admettre que des financements en provenance de l'État du Minnesota et du Conseil serviraient à améliorer la desserte du *mall*. Le Conseil a dû préciser que les travaux engagés sur les bretelles provenant des carrefours autoroutiers étaient inscrits dans le plan décennal du ministère des Transports de l'État du Minnesota et que le méga-projet exigeait tout simplement d'en avancer le calendrier. Pour accommoder les flux de voitures, l'État a pris en charge une partie du financement concernant l'amélioration des voies routières, notamment la voie express 77 qui relie le *mall* à l'autoroute *Interstate 494* (direction est-ouest).

Le débat initié par le Conseil métropolitain, à l'occasion de la négociation du projet avec les promoteurs (fin des années 1980), participe d'un contexte où les ingénieurs et les experts des transports, conscients des problèmes inhérents à la saturation des réseaux routiers et autoroutiers et des sérieux problèmes de la pollution de l'air, ont opté pour une posture différente de celle des décennies précédentes. Ces derniers ne se faisaient plus les porte-parole d'un discours favorable à la construction de nouvelles voies rapides, mais étaient plutôt enclins à défendre le principe d'une réduction du nombre de voitures en circulation dans les réseaux autoroutiers. Aussi, les acteurs publics ont porté une attention particulière aux différents modes de transports susceptibles de faciliter l'accès au *mall*, même s'il est vrai que la voiture conservait une place privilégiée. Les promoteurs étaient sensibles à la question de la gestion des parkings, en raison des sérieux problèmes rencontrés à *West Edmonton Mall* où les clients avaient du mal à retrouver leur voiture. La crainte d'une possible saturation des réseaux

routiers et autoroutiers a en fait conduit les différents acteurs à dissocier les visiteurs des travailleurs et à réfléchir aux modalités de transports des différentes catégories de populations se rendant au *mall*. Inciter les hommes d'affaires, de passage à Minneapolis/Saint-Paul, à venir accompagnés de leurs familles et attirer les flux de touristes se sont traduits par la création de plusieurs hôtels à proximité du *mall* et par l'offre de navettes pour répondre à la demande de transport. Il a ainsi été prévu que, pour les touristes résidant dans ces hôtels, un système de navettes relierait les hôtels à l'aéroport et au *mall*. Il était hors de question d'exiger des hommes d'affaires et des touristes qu'ils louent une voiture à leur arrivée à l'aéroport, ce qui aurait eu inévitablement pour conséquence l'encombrement accru des voies et des parkings du *mall*. Le principe de navettes reliant hôtels, aéroport et *mall* a exigé un financement complémentaire des gestionnaires du *mall* et des hôtels ainsi que du Conseil métropolitain. Une fois la question des déplacements des touristes réglée, on est passé à celle des employés.

Un *mall* fonctionne avec le concours d'un grand nombre de travailleurs qualifiés (pour ce qui concerne la conception des commerces et activités ludiques), mais aussi d'employés qui le sont moins (pour toutes les fonctions liées aux travaux de nettoyage, d'entretien et de surveillance). Or, recruter une main-d'œuvre peu qualifiée et payée à un taux horaire faible (variant autour de six dollars, au début des années 1990) signifiait faire appel à des individus habitant essentiellement dans les quartiers centraux des villes de Minneapolis et Saint-Paul. Pour les décideurs, il paraissait logique d'embaucher une population peu qualifiée et souvent non motorisée et en même temps de réserver les places de parkings en priorité aux clients. Aussi, des rencontres entre le Conseil métropolitain, l'opérateur public de transports en commun et les promoteurs ont permis le prolongement de deux lignes de transports en commun (bus) jusqu'au *mall*. Celui-ci fut financé par les deux municipalités de Saint-Paul et Minneapolis qui ont reconnu que l'implantation du *mall* devrait permettre d'améliorer les conditions de vie d'une partie de leur population défavorisée. Un tiers des employés utilise les transports en commun, ce qui représente environ 3500 personnes. Après les navettes (*shuttles*) autorisant l'accès du *mall* à partir des hôtels et de l'aéroport, deux lignes de bus ont été créées⁵. Leur terminus, appelé *Transit Station*, est situé dans le premier sous-sol du parking Est du *mall*, à proximité de la station routière qui accueille des cars de touristes et dans lesquels les groupes de personnes du troisième âge sont nombreux. Le premier sous-sol du *mall* accueille aussi une ligne de bus le reliant à la ville de Rochester (Minnesota).

Opter pour une diversité de modes de transports a exigé de travailler avec minutie sur les espaces d'accueil de ces différents flux, afin d'assurer la sécurité et le confort des usagers ainsi que leur cheminement jusqu'à l'entrée du *mall*. Une signalisation bien conçue aide les touristes et les visiteurs à se diriger des

5. La ligne 180 (*Metro Transit Bus*) relie le centre-ville de Minneapolis au *mall* toutes les 20 minutes, du lundi au vendredi, et toutes les demi-heures, les samedi et dimanche. Le prix du billet est de 1,50 dollar en heure creuse et de 2 dollars en heure de pointe. La ligne 54 (*Metro Transit Bus*) dessert, chaque jour et toutes les demi-heures, le *mall* à partir du centre-ville de Saint-Paul, au prix d'1 dollar en heure creuse et de 1,5 dollar en heure de pointe.

parkings vers les escaliers roulants ou les ascenseurs alors que les taxis et navettes, en provenance des hôtels ou de l'aéroport, laissent les piétons à l'entrée nord du *mall*, entre les deux grands magasins *Sears* et *Nordstrom*. Des services d'accueil et d'information (y compris pour les handicapés⁶) sont présents dans chacune des entrées, au rez-de-chaussée. Il est également possible de louer une petite voiture électrique (*motorized convenience vehicle*) au prix de 15 dollars la journée ainsi que des poussettes pour enfant. Un nom d'État a été attribué à chacun des niveaux des deux immeubles de parkings, comptant au total 13 000 places, situés à l'est et à l'ouest de l'entrée. Il faut y ajouter celui de 7 000 places, situé en plein air, à proximité des entrées Nord et Sud du *mall*. Le *Mall of America* se présente comme une plate-forme multimodale, accueillant une diversité de modes de transports : bus pour les trajets en direction de Minneapolis et de Saint-Paul, navettes reliant les hôtels voisins et l'aéroport de Bloomington, cars de touristes, camions de marchandises, bennes à ordures ainsi que voitures particulières qui continuent de représenter le mode de transports de la majorité des visiteurs.

Le choix des acteurs publics et privés, en faveur d'une diversité de modes de transports, s'explique en raison d'une sérieuse prise de conscience des problèmes liés à la saturation des réseaux et à la pollution de l'air, ainsi que de l'exigence de ne plus penser la voiture individuelle comme le seul mode de déplacements. Ce choix a été facilité par le rôle déterminant du Conseil métropolitain qui a mis en place un processus de concertation et de négociation incitant les acteurs à réfléchir à l'échelle régionale. Pour les déplacements domicile-travail, l'État du Minnesota et le Conseil avaient par ailleurs l'expérience des programmes en faveur du covoiturage depuis qu'ils ont proposé, aux automobilistes, l'accès à des voies autoroutières fluides ainsi que des places de stationnement à un tarif extrêmement réduit, situées à proximité des principaux immeubles de bureaux du centre-ville. À l'heure actuelle, une ligne de métro léger dont le principe a été accepté, en 1998, par un vote de l'État du Minnesota est en cours de construction. Cette ligne, nommée *Hiawatha corridor light rail*, devrait relier à terme les anciens centres historiques de Saint-Paul et Minneapolis ainsi qu'une série d'équipements et de sites, comme le stade *Metrodome*, les rues commerçantes de Minneapolis, le palais des Congrès, les hôpitaux, le *Mall of America*, l'aéroport et le fort Snelling (lieu touristique). Elle comprend 17 stations (distantes l'une de l'autre d'environ 1,5 kilomètre) et permettra à l'usager/touriste ou l'usager/habitant de se rendre d'un pôle de l'agglomération à un autre. Le premier tronçon de cette ligne qui reliera l'aéroport au *mall* sera inauguré en décembre 2004.

Le lieu du transport, un pôle de la figure polycentrique

Comme tout centre commercial, le *Mall of America* a principalement été conçu comme une vaste structure en béton (quatre niveaux), reliée à deux immeubles (en béton) correspondant aux parkings. Si, de l'extérieur, l'architect-

6. Toute personne handicapée est susceptible d'emprunter une chaise roulante en échange d'un dépôt de 5 dollars et d'une pièce d'identité.

ture se réduit à un simple volume, l'organisation interne relève d'une grande complexité qui a exigé un sérieux travail de professionnels appartenant à différents métiers, afin d'y reproduire un simulacre de paysage urbain, entièrement voué à la consommation et au ludique. Le *Mall of America*, en tant que forme hybride associant animation commerciale et ludique, a ainsi accédé au rang de pôle d'animation et d'attraction de la métropole de Minneapolis/Saint-Paul. Il incarne la fantaisie, les loisirs (*entertainment*), le commerce, le *visual excitement*, des festivités en tous genres incluant des cérémonies dans la *Chapel of Love* – où 1000 mariages se sont déroulés entre 1992 et 1998. Sous l'influence du Conseil métropolitain, il a également été pensé comme un lieu du transport. Son originalité provient de la prise en compte explicite des problèmes de circulation et d'une diversification des modes de transport pour y accéder. Les concepteurs ont d'abord procédé à une segmentation des populations fréquentant le mall, avant de proposer des moyens de transports adaptés à ces différentes catégories. Cette offre se décline en bus, autocars et navettes, ce qui permet de réduire le nombre de voitures en circulation à proximité du mall et d'éviter d'atteindre le seuil de saturation des réseaux. La voiture individuelle continue, certes, de représenter le mode majeur de l'ensemble des flux en direction du *mall*, mais la variété des transports et la conception des espaces pour les accueillir confèrent au *Mall of America* le label de «lieu du transport».

Cette greffe du lieu du transport sur le centre commercial ne relève pas du simple hasard. Trois facteurs concomitants permettent de l'expliquer. Elle résulte: (1) d'une flexibilité dans la définition du centre commercial; (2) de nouvelles positions sur la voiture, défendues par les experts et les chercheurs des transports; ainsi que (3) de la volonté de certains acteurs politiques (Conseil métropolitain) de développer une figure urbaine polycentrique. Le centre commercial, au début de son histoire, a été pensé comme un lieu en mesure de reproduire l'urbanité des rues commerçantes des villes en milieu suburbain – tout en évitant les désagréments de la mixité sociale et raciale – alors que la population résidentielle ne cessait d'y augmenter. Mais il n'a pas tardé à être nommé «temple de l'hypermodernité» ou encore «utopie de la consommation» [Crawford, 1992]. À partir des années 1970, il a également été qualifié d'objet d'aménagement, susceptible de revitaliser les centre-villes en déclin. Cette idée d'une reconquête de la ville par le biais du centre commercial – ayant fait ses preuves en milieu suburbain – a été formalisée par des architectes (Victor Gruen) mais également défendue par les élus des villes comme un moyen de rivaliser avec l'attractivité des centres commerciaux suburbains [Lorsch et Smith, 1993]. En effet, pour les élus, soucieux de la bonne santé fiscale de leur ville, inciter au moment des loisirs les populations suburbaines à revenir en ville pour y consommer se présentait comme un moyen de reconstruire l'assiette fiscale de leur municipalité, sérieusement perturbée par la dynamique de la suburbanisation. De nombreuses villes n'ont pas hésité à recycler d'anciennes friches industrielles en y implantant un centre commercial ou un mini-parc à thèmes comme *Navy pier* à Chicago. Ces deux objets architecturaux, initialement prévus pour l'univers suburbain, sont instrumentalisés pour reconquérir la ville.

L'architecture du monde suburbain devient certes la référence dans le secteur de l'aménagement urbain mais elle est aussi sujette à quelques adaptations⁷. Le centre commercial qui, à son origine, répondait à un contexte suburbain dénué de toute armature commerciale, et participait uniquement de la *drive-in culture*, s'est également transformé lorsqu'il fut introduit dans la ville. Il fut repensé pour intégrer, à côté de la voiture et de l'automobiliste, la figure du piéton, soit l'individu se déplaçant en transports en commun et à pied. Ce changement s'est produit sous l'influence des critiques du monde de l'architecture et de l'urbanisme qui, craignant à terme une progressive disparition du tracé viaire dans le voisinage du *mall*, prirent pour référence le *Rockefeller Center* (New York), une opération immobilière des années trente ayant réussi à assurer la continuité entre les espaces publics internes au projet et la rue. Les risques d'une disparition de la rue traditionnelle, à l'occasion de l'implantation du centre commercial suburbain – instrumentalisé au profit d'une *gentrification* commerciale et urbaine – ont facilité la prise en compte des transports en commun. Certes, le site du *Mall of America* ne relève vraiment pas de la ville mais son implantation participe d'une reconquête urbaine (site désaffecté) où la question du transport en commun fut explicitement abordée avec le souci d'autoriser son accès par une population ne disposant pas de voiture. Les décideurs ont pris en compte les déplacements des futurs employés aux qualifications peu élevées pour assurer l'entretien quotidien du *mall*. Les experts des transports ne remettaient pas en cause l'hégémonie de la voiture individuelle mais voulaient prévenir toute saturation des voies dans le voisinage du *mall*.

À partir des années quatre-vingt, dans un contexte américain où la voiture continuait de représenter 95 % des trajets domicile - travail, les chercheurs des transports ont changé de posture, en cessant de plaider pour la construction supplémentaire d'axes routiers et autoroutiers. Ils ont prôné de nouveaux modes de gestion de la circulation dans les réseaux. Ils se sont montrés favorables à l'invention de la voie fluide (au sein du réseau autoroutier) pour les voitures pratiquant le covoiturage (voiture ayant au moins deux passagers à bord) ainsi que l'intégration d'un système de péage aux heures de pointe (alors que jusqu'ici l'accès à l'autoroute se devait d'être gratuit). Ils ont, en outre, favorisé l'offre renouvelée de transports en commun par un système de navettes reliant des immeubles de bureaux ou encore des centres commerciaux dont le financement relève d'un partenariat public-privé [Ghorra-Gobin, 2000]. Aussi, les acteurs du projet, tout en construisant une représentation commune du *Mall of America* comme pôle générateur de flux et d'emplois, ont hiérarchisé les flux de circulation en direction du *mall*. Ils ont dissocié les flux d'employés des flux de visiteurs. Au sein de la catégorie visiteurs, ils ont différencié ceux en provenance de l'aéroport et des hôtels de ceux de la région ou des régions voisines, se rendant au *mall* en voiture particulière ou en car (pour les groupes). Les promoteurs ont été d'accord pour cofinancer, avec ceux des hôtels et le Conseil métropolitain, l'instauration d'un système de navettes entre l'aéroport, les hôtels

7. Ce point de vue a été clairement exprimé par les responsables locaux au moment des entretiens.

(dont la construction s'est faite parallèlement) et le *mall*. Avec l'arrivée de la ligne de métro léger *Hiawatha*, reliant plusieurs pôles de l'agglomération, il est prévu que treize stations (sur les dix-sept) soient connectées à quarante six lignes de bus.

Le *Mall of America* en tant que centre commercial/lieu du transport a accédé au rang de pôle d'animation et d'attraction au sein de la métropole de Minneapolis/Saint-Paul. Il ne se retrouve certes pas en périphérie ou encore ne relève pas d'une construction ex-nihilo mais se présente comme un pôle dans un univers urbain en quête de polycentrisme, un objectif du Conseil métropolitain. À Minneapolis/Saint-Paul, les traditionnels *downtowns* ne représentent plus qu'un pôle parmi d'autres. L'expérience du *Mall of America* illustre l'idée selon laquelle l'intégration d'un lieu de transport dans un centre commercial participe du polycentrisme. Ce dernier est en effet perçu comme un moyen de structurer l'étalement urbain et de donner une certaine cohérence à l'ensemble des flux. Parmi l'ensemble des acteurs, seul le Conseil métropolitain avait forgé cette représentation du polycentrisme.

À l'heure où, dans les pays du Nord comme dans ceux du Sud, l'urbain se caractérise par une extension spatiale de la ville, sans aucune notion de limite, et par une dispersion des activités économiques formelles et/ou informelles sur l'ensemble de son territoire, le lieu du transport est en mesure de jouer un rôle fondamental pour structurer le tissu urbain. Les Américains utilisent d'ailleurs le terme d'*urban sprawl* pour décrire cette réalité urbaine, terme véhiculant un sens péjoratif parce qu'il signifie que l'urbain manque de structure. En effet, l'*urban sprawl* se traduit moins par des formes de type *edge city*, figure plus ou moins compacte concentrant des emplois et des activités commerciales, que par l'*edgeless city*, une forme spatiale où les emplois et bâtiments sont éparpillés. Le terme d'*edge city* qui revient à Joel Garreau se définit comme un pôle regroupant 500 000 m² de planchers de bureau et 60 000 m² de commerces de détail. Celui d'*edgeless city*, utilisé par Robert Lang, précise l'ampleur de l'urbain diffus qui rassemble en moyenne, en dehors des centres-villes traditionnels, les 3/4 des superficies de planchers de bureaux. À Minneapolis/Saint-Paul, le *Mall of America*, en tant que centre commercial/ludique ayant intégré le lieu du transport, peut se qualifier d'*edge city*, même s'il n'inclut pas un parc spécifique de bureaux. Il est relié aux deux centres-villes par des lignes de bus, aux hôtels et à l'aéroport international par des navettes, et bientôt à d'autres pôles par une ligne de métro léger.

Dans un monde urbain s'étalant sans aucune notion de limite (*urban sprawl*) et façonné par les réseaux, le centre commercial ayant intégré le lieu du transport peut être qualifié de vecteur du polycentrisme.

Conclusion: le lieu du transport, vecteur du polycentrisme

Le *mall* de Minneapolis/Saint-Paul qui doit son attraction à la qualité de l'offre commerciale et ludique et à son inscription dans les réseaux médiatiques reçoit, suivant les saisons, entre 600 000 et 900 000 personnes par semaine. Ces chiffres soulignent le pouvoir d'attraction du *Mall of America*. La métropole de Minneapolis/Saint-Paul figure désormais dans les circuits touristiques. Au-delà de sa réussite en tant que vitrine de la civilisation américaine ayant intégré, outre les commerces, une ambiance ludique, le *Mall of America* a été étudié parce qu'il avait fait l'objet d'une greffe d'un lieu du transport sur la structure de départ. L'intervention du Conseil métropolitain dans les processus décisionnels a contraint les promoteurs à prendre en compte le volet transport. La conception du centre commercial a ainsi bénéficié de la reconceptualisation en cours des modes de déplacements chez les experts attentifs à la saturation des réseaux alors qu'il n'était plus question de se lancer dans la construction de nouvelles voies autoroutières. Les acteurs publics, en outre, ont pris le parti de défendre leur vision de la région urbaine, en assurant la redistribution d'une partie des recettes reçues par la municipalité de Bloomington.

Il est certes difficile, à la suite d'une expérience menée dans un État où les habitants ont une attitude plutôt libérale qu'ils estiment que l'intervention des autorités publiques est susceptible de donner sens aux initiatives privées, d'en tirer un enseignement valable pour l'ensemble des États-Unis. On peut toutefois, sans se tromper, souligner le rôle du Conseil métropolitain de Minneapolis/Saint-Paul. L'expérience de Minneapolis/Saint-Paul démontre qu'un lieu du transport, en mesure d'instrumentaliser le centre commercial, est susceptible de participer à l'avènement ou à la consolidation du polycentrisme.

BIBLIOGRAPHIE

- Annales de la Recherche Urbaine* [1998], «Échanges/Surfaces», n° 78.
- CLAUSEN M. [1985], «Northgate Regional Shopping Center: Paradigm for the Provinces», *Journal of the Society of Architectural Historians*, p. 32-44.
- COHEN L. [1996], «From Town Center to Shopping Center: the Reconfiguration of Community Marketplaces in Postwar America», *American Historical Review*, vol. 101, n° 4, p. 320-347.
- CRAWFORD M. [1992], «The World in a Shopping Mall», in M. Sorkin (éd.), *Variations on a Theme Park*, New York, Noonday, p. 3-31.
- FRIEDEN B.J., SAGALYN L.B. [1992], *Downtown Inc.: How America Rebuilds Cities*, Cambridge, MIT press.
- GARREAU J. [1991], *Edge Cities, Life on the Frontier*, New York, Doubleday.
- GHORRA-GOBIN C. [1988], «L'évolution du centre commercial: peut-on encore parler d'influence américaine?», *Acta Geographica*, n° 76, p. 22-30.
- GHORRA-GOBIN C. [2000], «La reconceptualisation de la question des déplacements à partir du débat américain», *Annales des Ponts et Chaussée*, n° 94, p. 48-55.

- GHORRA-GOBIN C. [2001] (éd.), *Les espaces publics à l'heure globale: réinventer la dimension symbolique de la ville*, Paris, L'Harmattan.
- GRUEN V. [1957], «Introverted Architecture», *Progressive Architecture*, vol. 38, n° 5, p. 30-37.
- KING S. [1974], «Surburban Downtown: The Shopping Center», in H.L. Masotti et J.K. Kadden, *Suburbia in Transition*, New York, Viewpoints.
- KOWINSKI W.S. [1985], *The Mall of America*, New York, W. Morrow and Compagny.
- LANG E. [2003], *Edgeless Cities*, Washington DC, Brookings Institution press.
- LONGSTRETH R. [1997], *City Center to Regional Mall: Architecture, the Automobile and Retailing in Los Angeles*, Cambridge, The MIT press.
- LORCH B.J., SMITH M.J. [1993], «Pedestrian Movement and the Downtown Enclosed Shopping Center», *Journal of American Planning Association*, p. 75-86.
- SPELLSMEYER A.W. [1993], Mall of America, *Urban Land*, avril, p. 43-86.
- SHIELDS R. [1989], «Social Spatialization and the Built Environment: the West Edmonton Mall», *Environment and Planning D*, p. 45-61.

La gare routière du «Grand Istanbul», une étourdissante plaque tournante

*Céline Borgel *, Jean-François Pérouse ***

Dans un pays où le transport ferroviaire est peu développé et où le taux de motorisation privée reste relativement faible ¹, la part du transport de personnes par la route (*i.e* par autobus) est prépondérante pour les liaisons inter-urbaines. Selon certaines estimations, en 2003, plus de 90 % des déplacements de personnes à l'intérieur de la Turquie se feraient par autobus. À l'instar du transport de marchandises par camion, le transport de passagers par autobus revêt donc une importance centrale dans le système des mobilités internes et même externes. De plus, depuis quelques décennies la Turquie aspire à conforter sa situation de carrefour régional, en développant l'ensemble des activités relevant de la logistique. Dans cette économie des transports en plein essor, Istanbul fait figure de point d'articulation majeur et commence à être doté d'équipements plus adaptés à cette «vocation», à l'image de la nouvelle gare interurbaine d'autobus, ouverte en 1994.

Articulant des formes de mobilité multiples et des échelles de rayonnement très différentes, au cœur d'une des plus grosses mégapoles du bassin méditerranéen, la «Gare Routière du Grand Istanbul», située dans la proche périphérie européenne, est un lieu d'observation privilégié pour saisir les modes d'organisation et de fonctionnement de l'économie des transports et le pouvoir structurant d'infrastructures destinées à polariser et réguler le trafic. À l'intersection entre dimensions internationale, nationale et locale, la nouvelle gare routière apparaît comme un formidable commutateur de flux, créateur de valeur ajoutée, insérée dans un tissu urbain qu'elle tend à transformer et remodeler.

On s'efforcera ici de montrer dans quelle mesure cette nouvelle gare routière, à certains égards surdimensionnée, constitue, un peu à l'instar d'Istanbul dans son ensemble, un «territoire de la mobilité» original, cristallisant de nombreuses

* Observatoire Urbain d'Istanbul, Institut Français d'Etudes Anatoliennes (IFEA), cborgel@ifea-istanbul.net.

** Observatoire Urbain d'Istanbul, Institut Français d'Etudes Anatoliennes (IFEA), jfperouse@hotmail.com.

1. Avec seulement 67 véhicules de transport privés pour mille habitants en 2003, la Turquie est très en dessous de la moyenne de l'Union européenne qui dépasse les 600.

activités dérivées ou liées et faisant «scène urbaine». Parallèlement, on tentera de caractériser la «société de la mobilité» que génère cette gare, faite de pratiques et de rituels spécifiques.

Une des plus grandes gares routières du monde?

Un «machin» impressionnant, encore en sous-capacité

La gare routière communément appelée «gare d'Esenler», mais désormais officiellement dénommée «Gare Routière du Grand Istanbul», compte par sa taille et son trafic quotidien parmi les plus importantes en Europe et au Proche et Moyen-Orient, si ce n'est au monde. À ce titre, c'est un objet d'étude qui devrait davantage retenir l'attention. Quelques chiffres, consignés dans le tableau 1, permettent de se faire une idée de l'importance de cet équipement, en termes de capacité, de trafic et de flux de fréquentation.

Par ses seules dimensions, son volume et son emprise spatiale, cette gare routière est un «objet urbain» imposant qui marque le paysage et les pratiques quotidiennes de tout un secteur. Sa construction aurait coûté 140 millions de dollars US. Cet ensemble, étendu sur une parcelle de 242000 m² et d'une emprise au sol de 110000 m², compte 290000 m² de surface utilisable, dont 168 bureaux pour les compagnies de transports, 2000 locaux commerciaux et deux hôtels (tab. 1).

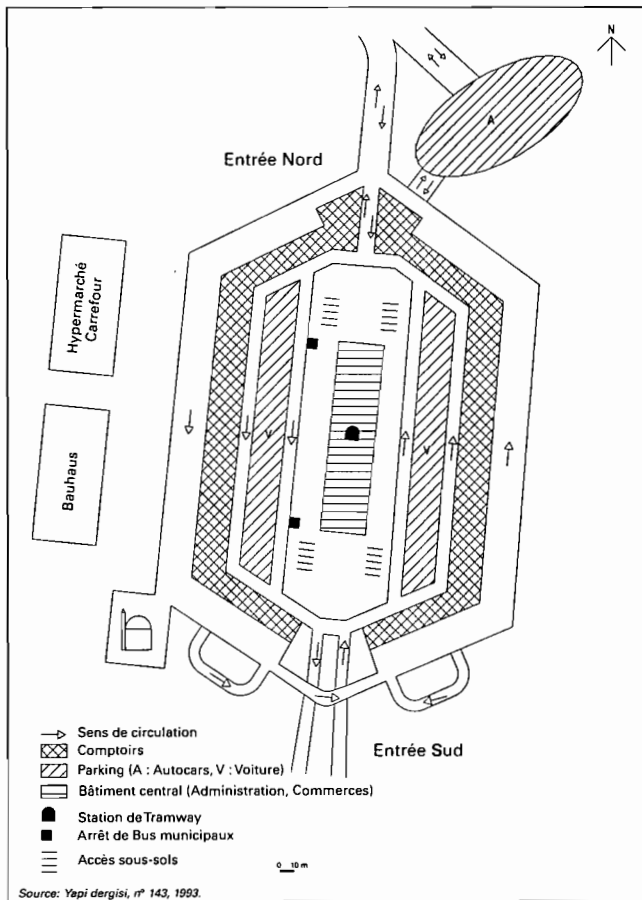
Tab. 1 – Quelques indicateurs de l'activité

	En 1996	En 2002	
Nombre de places de parking pour autobus	100	400	
Nombre de places de parking pour voitures	500	1000	
Nombre de compagnies d'autobus	350	396	
Nombre d'autobus qui entrent et sortent chaque jour	1000	HS (*): 1500	S: 2250
Nombre de voyageurs qui entrent et sortent chaque jour en saison estivale	60000	80000	
Capacité quotidienne d'entrées et de sorties d'autobus	15000	15000	
Capacité quotidienne d'entrées et de sorties de voyageurs	600000	600000	
Nombre de bureaux de compagnies d'autobus	168	168	
Nombre de locaux commerciaux hors compagnies	2000	2000	
Nombre de locaux commerciaux effectivement occupés	390	615	
Nombre de personnes qui travaillent	5000	6000	
Nombre de personnes qui fréquentent quotidiennement en saison estivale	80000	100000	

(*): HS = Hors Saison; S = Saison.

Source: www.otogar.com et compilation de diverses sources.

Fig. 1 – Plan à grande échelle de la gare routière



De forme grossièrement rectangulaire (fig. 1), la gare routière est organisée autour d'une aire centrale occupée par les parkings pour automobiles et les plates-formes des autobus intra-urbains, au cœur de laquelle se situe un vaste bâtiment réservé aux commerces et à l'administration de la gare routière, ainsi qu'à l'accès au tramway. Les comptoirs des compagnies de bus sont répartis à la périphérie du dispositif, dans les bâtiments qui délimitent l'aire centrale, avec un côté ouvert sur l'intérieur et un autre sur l'extérieur, c'est-à-dire sur les quais de départ et d'arrivée des autobus. Le tout est structuré sur la verticale selon le schéma R+3 et R-2, à l'exception de quatre tours d'angle de trois étages, plus élevées que le reste.

La conception de la gare repose sur une stricte division et hiérarchie des modes de transports et des circulations, à la fois sur la verticale et sur l'horizontale, avec un certain nombre de points de connexion. Les accès et sorties ne se font pas par les mêmes voies selon le type de véhicule. Le tramway passe au

niveau -2, les voitures privées n'ont pas accès aux zones «périphériques», dédiées aux autobus et aux minibus. De même, les autobus intra-urbains n'empruntent pas les mêmes voies que les autobus interurbains. Ces derniers accèdent au complexe par les niveaux inférieurs et par une rampe centrale réservée, qu'une tranchée au cœur du dispositif donne à voir (photo 1).

Près de dix ans après son ouverture, sans parler de la dégradation générale et prématurée de l'édifice qui donne l'impression de ne pas être vraiment achevé, les indices de surdimensionnement et de dysfonctionnement sont multiples. La question de l'accès et de la sortie n'est pas encore tout à fait résolue. Selon les utilisateurs interrogés (et en premier lieu les chauffeurs de bus), les encombrements dans le périmètre immédiat de la gare restent fréquents, malgré les améliorations apportées ces derniers temps, et les manœuvres pour pénétrer dans le complexe par les niveaux inférieurs restent très délicates. Les espaces de parking pour les bus sont insuffisants ou inadaptés, ce qui entraîne des engorgements supplémentaires et un débordement improvisé sur les alentours immédiats de la gare. Pourtant, la gare semble fonctionner encore en sous-capacité par rapport au potentiel (tab. 1). Il pourrait quotidiennement entrer ou sortir quatre fois plus de bus et six fois plus de voyageurs qu'il n'en entre et sort en 2003. Compte tenu des engorgements déjà constatés, on se demande ce qu'il en serait si la gare était utilisée à pleine capacité (photo 1).

Ce qui surprend, c'est l'état d'abandon et de dégradation prématurée des niveaux inférieurs, souterrains, du complexe, et des niveaux supérieurs. Fin 2003, en effet, seuls 615 des 2000 locaux commerciaux – compagnies de bus non comprises – sont occupés²... C'est surtout aux étages inférieurs, «niveau -1» et «niveau -2», que les indices de la surcapacité sont saisissants: mis à part quelques ateliers de réparation spécialisés (pneumatique, vitres, sièges, carrosserie...), la majorité des locaux est vide, composant un paysage de désolation qui fait assez mauvais effet. Les problèmes chroniques d'aération, d'évacuation des eaux et de sécurité, ainsi que la taille trop réduite des locaux sont souvent invoqués pour expliquer cet état. De même, les niveaux supérieurs, «+ 1» et «+ 2», sont eux aussi peu densément occupés: le premier étage est investi à peine au tiers. L'essentiel de l'activité se concentre donc de fait et assez logiquement sur le seul rez-de-chaussée par lequel passe la plupart des piétons en transit. Dans le corps central de la gare autoroutière (appelé «marché de la station»), le rez-de-chaussée qu'empruntent les voyageurs qui viennent à la gare ou en repartent en tramway est à peu près totalement investi.

Nombre de propriétaires qui avaient pris une option sur ces boutiques, en achetant sur plan avant même l'ouverture de la gare, se retrouvent dans une situation critique. Le projet initial de faire de cette gare routière un centre commercial attractif a, semble-t-il, échoué. Les Turcs d'Europe, formant à l'origine la majorité des propriétaires de locaux commerciaux et ayant investi dans ce

2. En mars 1997, soit trois ans après l'ouverture, seuls 5 % des locaux commerciaux avaient trouvé preneur(s), selon l'Association des Hommes d'Affaires de la Gare routière.

Photo 1 – Tranchée au cœur du dispositif

projet à distance³, se considèrent comme trompés, tant la réalité de l'opération ne correspond pas aux attentes. De fait, d'une fonction initiale commerciale, on dérive vers une fonction de stockage pour ce parc désolé de boutiques et locaux commerciaux.

Chronologie d'une délocalisation... spéculative

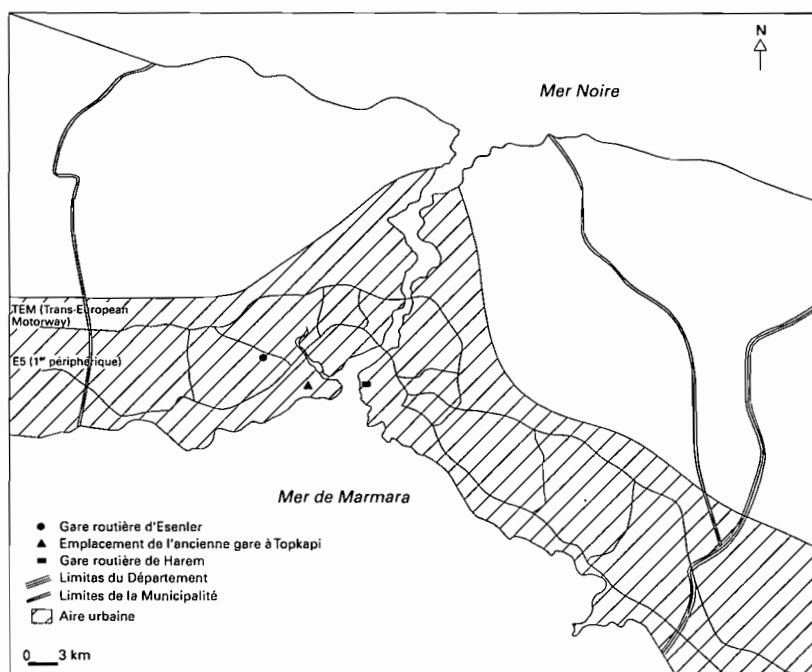
La genèse de la formation de cette gare est récente. Elle remonte à 1987, date à laquelle un accord est signé entre la municipalité du Grand Istanbul, constituée en 1984, et l'«Association Internationale des Transporteurs par Autobus d'Anatolie et de Thrace» (UATOD), par lequel la première concède à la seconde les droits de construction et d'exploitation pour 25 ans d'une nouvelle gare routière d'autobus. Cette concession constitue en Turquie un des premiers exemples de montage de type «BOT»⁴.

L'objectif était à la fois de désengorger le centre de l'agglomération, en transférant en périphérie cet équipement jugé encombrant, et de doter Istanbul

3. Dès 1993, un des principaux quotidiens turcs publiés en Europe a en effet commencé à promouvoir ce projet auprès de ses lecteurs.

4. Acronyme anglais signifiant: «Construis, Opère et Transfère».

Fig. 2 – Situation de la gare routière dans l'aire urbaine d'Istanbul



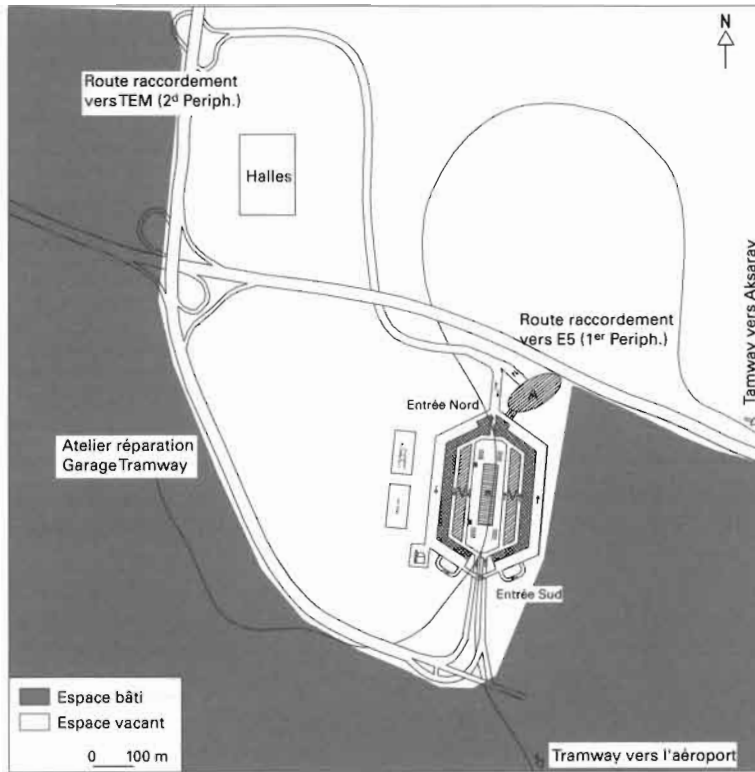
d'une gare routière présentable et plus «moderne», digne d'une métropole à prétentions internationales. Il s'agissait d'une opération de prestige à dimensions spéculatives, doublée d'une opération de desserrement. En effet, la précédente gare routière⁵ était située à Topkapi, à la hauteur de la porte du même nom, immédiatement à l'entrée de la vieille ville ceinte par la muraille byzantine. On passe donc d'un antique point de rupture de charge, juste hors les murs, à une localisation plus périphérique, articulée au nouveau réseau de transport collectif sur rails en construction et au réseau routier express. Mais à l'échelle du Grand Istanbul, ce desserrement demeure relatif (fig. 2) : on reste en définitive presque dans le même arrondissement. Contrairement aux autres agglomérations de Turquie, dotées à partir de la fin des années 1980 de nouvelles gares routières en situation franchement périphérique, Istanbul a été équipée d'une gare péri-centrale (à l'échelle des nouvelles dimensions prises par l'aire urbaine), insérée dans le tissu urbain développé dans les décennies 1970-1980.

La gare routière est située en effet à l'ouest de la péninsule historique, au contact des arrondissements de Bayrampasa et d'Esenler, créés au tout début des années 1990⁶, en contre bas des grandes halles aux fruits et légumes moderni-

5. Dénommée «Gare routière de Thrace» et ouverte à la fin des années 1950, au moment de la percée des grands boulevards irriguant la péninsule historique; l'un de ces boulevards débouchait, à travers la muraille byzantine, sur ladite gare [Cansever, 1998, p. 39].

6. Qui comptait chacun plus de 250000 habitants d'après le recensement général d'octobre 2000.

Fig. 3 – Situation de la gare routière dans le réseau intra-urbain



sées dans les années 1960. À l'échelle de l'ensemble de l'aire urbaine, elle n'est en définitive pas très éloignée de l'ancienne gare, juste un peu plus à l'ouest (à 5 km). Cette localisation paraît avoir été guidée par l'extension du réseau routier de voies express intra-urbaines et les projets de système ferré en site propre, d'une part, et par des opportunités d'ordre foncier, d'autre part. De fait, la gare routière a été implantée sur le tracé d'un tramway rapide suburbain, principalement aérien, ouvert en 1994, qui va désormais de Aksaray, au cœur de la péninsule historique, à l'aéroport Atatürk de Yesilköy (fig. 3).

En outre, la zone où a été construite la gare routière relevait d'un vaste domaine foncier appelé «Ferme de Ferhatpasa» (Kurtulus, 2000), constitué à la fin du XIX^e siècle, et resté partiellement intègre jusqu'aux années 1980. Mais, progressivement cerné par l'urbanisation environnante, ce terrain a formé un vide urbain de plus en plus convoité. L'aménagement de la gare routière dans ce «vide» relève donc d'un processus de remplissage.

Officiellement entrée en fonction en mai 1994, la gare routière s'est depuis cette date transformée, en s'étoffant d'équipements et d'infrastructures additifs. À la fin de l'année 1998, une liaison directe avec le nouveau périphérique nord

(le TEM) a été enfin ouverte et a permis de régler une partie des problèmes d'accès et de sortie qui se posaient de façon aiguë jusque-là. Ultérieurement, des parkings extérieurs supplémentaires, destinés à la fois aux autobus et aux voitures particulières, ont été ouverts. Par la suite, en novembre 2002, a été ajoutée une grande mosquée⁷ qui flanque et parachève au sud-ouest le complexe. Financée par l'UATOD, la mosquée remplit de nombreuses fonctions qui associent salles de repos, salles de lecture (présence d'une bibliothèque importante par le nombre de ses titres) et centre de santé destiné aux chauffeurs, au personnel roulant les accompagnant et à tous ceux qui travaillent dans la gare routière. Le complexe s'est par la suite encore étendu, début 2003, avec l'inauguration de centres commerciaux dans la mouvance immédiate de la gare.

Les échelles de rayonnement: du «pays» à l'Europe, d'Edirne à Médine

Alors que la gare routière précédente, fermée en 1994, s'intitulait «Gare routière de Thrace», la nouvelle, gérée par une association qui associe dans son intitulé Thrace et Anatolie⁸, a dans son appellation même la prétention de rayonner sur un espace plus large. Si l'on considère l'ensemble des départs et arrivées, ainsi que le nom des sociétés de transport opérant dans la gare⁹, on distingue par ordre décroissant d'importance six horizons: l'Anatolie, la Thrace turque, les Balkans, l'ex-URSS (Moldavie, Géorgie, Azerbaïdjan), le Proche et Moyen-Orient et l'Europe occidentale. L'Anatolie représente en effet plus des trois quarts du trafic, ce qui n'a rien de surprenant compte tenu de la structure démographique d'Istanbul, caractérisée par une forte proportion de personnes originaires d'Anatolie, et du rapport démographique entre l'Anatolie et la Thrace. À partir des noms des compagnies implantées à la gare, on peut préciser le rayonnement anatolien de la gare (fig. 4): il s'agit en premier lieu de l'est du pays, puis de la région de la mer Noire et de la région centre-anatolienne. Dans cette dernière région, un département a donné son nom à 11 compagnies différentes. Il s'agit du département de Tokat, situé sur la route principale entre Ankara et l'est du pays, qui semble s'être spécialisé dans l'économie du transport inter-urbain.

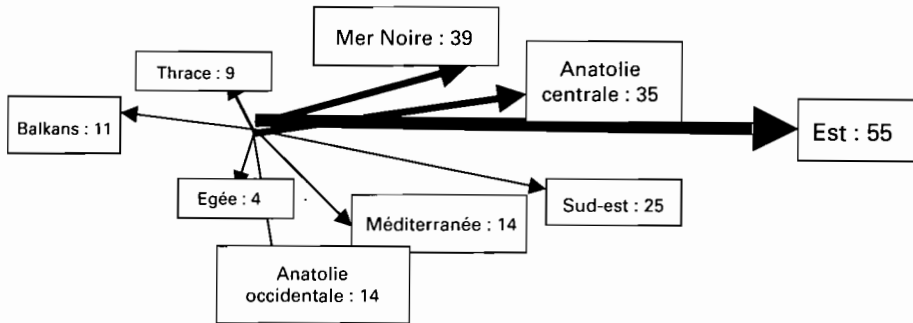
Compte tenu de cette orientation principale, il est surprenant que la gare soit située sur la rive européenne. S'il existe bien une gare sur la rive asiatique (fig. 2), celle-ci n'est qu'un relais «asiatique» de la gare routière du Grand Istanbul. Quoique plus ancienne et connectée à la circulation maritime trans-Bosphore, elle n'a pas l'importance de sa «rivale». Les deux gares ne sont pas en situation de concurrence, mais bien plutôt en situation de complémentarité ou

7. Qui porte le nom de «Mosquée de la République».

8. *Anatolie* désigne dans le langage courant tout ce qui n'est pas la Thrace..., soit les neuf dixièmes du territoire turc.

9. Plus de trois fois sur quatre le nom renvoie à une destination privilégiée; il permet aisément d'identifier l'horizon de compétence, en tout cas originel et principal, de la société. Même les grandes sociétés apparemment plus généralistes ont souvent, à l'origine, un «ancrage régional» qui détermine encore une orientation dominante des destinations.

Fig. 4 – Les horizons de la gare routière en 2003
d'après les noms des compagnies



plutôt de subordination. Sur la rive asiatique, il existe bien un projet de grande gare routière qui serait un peu l'équivalent de la «Gare Routière du Grand Istanbul», mais celui-ci est périodiquement différé. Si les habitants de la rive asiatique qui se rendent dans une ville anatolienne ne viennent pas prendre leur billet et leur bus à la gare routière de Bayrampasa, la gare n'en a pas moins une fonction centrale et organisatrice, en ce sens que la plupart des bus en partent. À bien des égards, les spécialisations régionales des compagnies reflètent les principales provenances des néo-Stambouliotes. L'est de la mer Noire et l'Anatolie orientale – régions les plus pourvoyeuses de migrants vers la métropole turque – sont bien représentées. L'origine des patrons des plus importantes compagnies de bus est aussi révélatrice : les sociétés apparues dans la région de la mer Noire sont en effet nombreuses.

À l'échelle internationale, les Balkans – il faut rappeler le rôle clé des Balkaniques dans la formation d'Istanbul dès la fin du XIX^e siècle¹⁰ – représentent sans conteste le premier horizon de la gare routière, avec plus de 11 compagnies opérant principalement dans cette direction. La Bulgarie vient au premier rang des pays étrangers desservis, suivie de la Roumanie, de la Macédoine, du Kosovo et de l'Albanie. Mais pour les destinations internationales, sans parler des départs et arrivées se faisant directement «au pied de l'hôtel», la gare routière du Grand Istanbul est concurrencée par de petites gares spécialisées, situées au cœur même de la péninsule historique, dans le secteur de Yenikapi, à l'articulation avec l'économie du «commerce à la valise»¹¹. Il s'agit de l'*Emniyet otogari*, de la *Rusya otogari* ou de la gare routière parking «Günesler». Toujours dans le

10. Pour la formation de l'arrondissement de Bayrampasa, le rôle des Balkaniques est particulièrement net. Au fur et à mesure du recul de l'Empire ottoman dans les Balkans, nombre de musulmans balkaniques se sont en effet implantés sur le territoire de ce qui allait devenir Bayrampasa. À cet apport fondateur se sont ajoutés, dans les années 1920 puis 1950 et 1960, d'autres apports balkaniques, principalement de Bulgarie.

11. Les «commerçants à la valise» sont des commerçants d'un type particulier qui arrivent en touristes, ne déclarent pas leur activité et remportent avec eux la marchandise, ce qui suppose généralement des allers-retours fréquents...

même secteur de Yenikapi, il existe même un projet de «gare balkanique» qui serait plus officielle que les micro-gares précitées. Cette gare, dont les bureaux sont pourtant construits depuis 2001, ne semble pas pouvoir ouvrir, faute d'autorisations.

Si le principal horizon international de la gare est constitué par les Balkans, l'Europe occidentale, via les Balkans, l'ex-URSS et le Proche et Moyen-Orient s'affirment comme des destinations croissantes. Pour le Proche et Moyen-Orient, l'Arabie Saoudite, tout spécifiquement pour le grand pèlerinage à La Mecque, l'Iran et la Syrie sont les pays les plus desservis. L'examen de l'ensemble des noms des compagnies d'autobus, présentes à la gare routière, révèle une sur-représentation de départements frontaliers qui ne peut s'expliquer que par les liaisons transfrontalières assurées par ces compagnies. Le cas le plus étonnant est celui d'Igdir, petit département extrême oriental, situé à la frontière avec la Géorgie et l'Arménie, qui compte cinq compagnies à son nom, offrant des ouvertures sur l'Iran, le Nakhitchevan et l'Azerbaïdjan.

On peut donc opposer les compagnies généralistes qui desservent l'ensemble du pays aux compagnies à fort encrage local et régional, spécialisées dans une destination principale. La compagnie «Metro», par exemple, en dépit de son origine régionale marquée (Samsun/mer Noire), est devenue au fil des ans une compagnie généraliste opérant sur l'ensemble du territoire, à l'exception de l'extrême est et du sud-est. Son domaine d'action est d'ailleurs divisé en grandes régions qui sont: Marmara, Egée, mer Méditerranée, Anatolie centrale et mer Noire. À l'opposé, une compagnie comme «Urfa Cesur», créée en 1952, se concentre sur une seule ligne, Istanbul-Urfa (préfecture du sud-est du pays), avec quatre départs quotidiens.

Modes de gestion et fonctionnement de la gare routière

Gestion: le rôle directeur de l'association exploitante et des compagnies qui la contrôlent

La gare routière est gérée depuis son ouverture par une association exploitante, disposant de droits d'exploitation jusqu'en 2019. Il s'agit de l'«Association Internationale des Transporteurs par Autobus d'Anatolie et de Thrace» (UATOD), fondée en 1970, alors que la gare routière se situait encore à Topkapi, à l'initiative du patron d'une des plus prestigieuses compagnies de bus de Turquie, Cemal Ulusoy¹². Cette association, à l'origine baptisée «Association des Transporteurs par Autobus d'Anatolie», n'a pris sa dénomination actuelle et son essor qu'en 1987, au moment du lancement du grand projet. Elle est doublée, depuis 1994, d'une société mixte, la Société pour l'Exploitation de la Gare Routière du Grand Istanbul (BIOIAS), pourvue, pour l'exploitation financière du

12. Originaire de la mer Noire, Cemal Ulusoy est décédé en 1989. À partir du transport routier de personnes, les activités de son groupe, devenu une holding, se sont diversifiées d'une part (transport par mer, transport de marchandises, tourisme et autres services...), et étendues à l'international d'autre part.

complexe, des compétences comptables nécessaires que ne possède pas une association. C'est cette société mixte qui encaisse les recettes et emploie les sociétés privées de sécurité (168 personnes) et d'entretien (120 personnes), opérant en permanence sur le site de la gare.

Depuis 1994, l'association UATOD, en collaboration avec la police des routes et l'administration fiscale, s'efforce d'exercer un contrôle sur le secteur du transport collectif de personnes par route et sur l'ensemble des activités cristallisées par la gare routière. C'est pourquoi, elle prétend lutter contre les activités non déclarées décrites comme faisant concurrence et menaçant la sécurité des voyageurs. En outre, elle s'emploie à encadrer les opérateurs du transport en imposant certaines règles et en œuvrant à leur plus grande professionnalisation. L'imposition d'une assurance pour chaque voyageur, couplée au billet, participe de cet effort d'encadrement, comme l'éducation ou la formation continue des acteurs de toute la filière et la lutte contre les activités au noir. Ainsi, dans les locaux de l'UATOD au cœur de la gare routière, des séminaires sont désormais organisés à l'adresse de tous les travailleurs du secteur et des cours de langue (d'anglais, essentiellement) sont dispensés, à la fois aux chauffeurs et aux membres du personnel fixe des différentes compagnies. Plus largement, en vue d'une meilleure organisation et reconnaissance du métier de transporteur par autobus, l'association mène une action de lobbying qui a débouché en juillet 2003 sur une loi, la première dans l'histoire turque, qui organise la profession et définit un certain nombre de principes et de règles auxquels tout opérateur du secteur doit dorénavant se conformer.

Si l'on considère la taille de la « flotte » (nombre de bus), le nombre de voyageurs transportés annuellement, la surface financière, la réputation et le standing, les 396 compagnies de transport, officiellement présentes dans la gare routière sous la forme d'un bureau et d'un quai réservé, tous deux parfois partagés, ne sont pas d'importance équivalente. Pour reprendre une différenciation faite par les acteurs du transport eux-mêmes, trois catégories de compagnies peuvent être distinguées¹³:

— La première catégorie est qualifiée de « haut de gamme »: elle pratique des prix élevés et offre un service de choix, du type « compagnie régulière d'aviation ». Elle compte un nombre très limité de compagnies (deux ou trois). En outre, leur clientèle qui, pour un même trajet, paie des billets environ 1/3 plus chers que ceux proposés par les compagnies de la seconde catégorie, ne fréquente pas la gare routière et préfère être prise le plus près possible de chez elle. Ces compagnies prestigieuses – Ulusoy, apparue dans les années quarante et Varan, fondée en 1946 – ne sont implantées dans la gare routière qu'à *mini-ma*, par le biais d'un comptoir et/ou de services de minibus assurant le transport de leurs passagers, de leur terminal à la gare routière, ou réciproquement. Si l'une de ces compagnies dispose encore, pour la vente des billets, de comptoirs

13. Voir entretien avec la responsable du département « Recherche et Développement » de la firme « Metro », le 14/11/2003.

à la gare routière, leur centre névralgique est situé hors de la Grande Gare, dans un terminal propre. Par ailleurs, ces compagnies affichent une dimension européenne marquée en proposant des voyages principalement vers l'Allemagne.

— La deuxième catégorie, sur-représentée au sein de l'association dirigeant la gare routière, est constituée de compagnies de standing moyen, visant explicitement une clientèle d'étudiants, de fonctionnaires, de bureaucrates et de femmes et d'hommes d'affaires. Ces compagnies jouent le jeu de la modernisation (passage sur Internet, automatisation de la vente des billets) et de la qualité de l'offre de services, ainsi que de la légalité des prestations. Parmi celles-ci, la compagnie «Metro» bat des records, avec 120 autobus par jour au départ de la gare routière: en 2003, elle représenterait ainsi, à elle seule, près de 10 % des voyageurs transportés. Fondée en 1992, la compagnie ne comptait à l'époque que 3 autobus. Elle en compte en 2003 plus de 750 et opère désormais sur 133 lignes différentes. Installé au large sur deux étages dans la gare routière, son siège emploie 140 personnes, compte non tenu du personnel au guichet. En quelques années, cette compagnie s'est imposée sur le marché et a diversifié ses activités, en direction de la distribution d'essence, de l'assurance, de l'hôtellerie, des médias et de la sécurité. Disposant d'un réseau de 450 points de vente, répartis dans 41 départements (sur 81), cette société a récemment fondé une filiale en Allemagne dans le but d'investir à son tour dans le créneau des liaisons Turquie-Europe.

— La troisième catégorie est composée de compagnies décrites comme «bas de gamme», qui disposent rarement d'un comptoir et d'un «quai» propres. On est dans le régime du partagé, de l'alternatif et souvent de l'officieux. De fait, alors que l'on dénombre sur la gare 396 compagnies, il n'existe que 168 points de départ et d'arrivée répertoriés. Les prix dans cette catégorie sont bas (de 20 % inférieurs à ceux pratiqués par les compagnies de la deuxième catégorie), toujours négociables. Les services assurés sont réduits au minimum et la comptabilité manque souvent de transparence. À ceci s'ajoute un manque de régularité et de ponctualité dans les horaires qui se double d'entorses aux principes et règlements régissant la profession. Numériquement parlant, il s'agit de la catégorie qui compte le plus de compagnies, chacune d'entre elles ayant une flotte de taille modeste, souvent mal entretenue et rarement renouvelée. Ce sont ces compagnies qui réalisent le plus de voyages non déclarés et n'hésitent pas à prendre des voyageurs dans des lieux non autorisés, voire à organiser des départs et des arrivées, hors de l'enceinte de la gare routière, pour ne pas payer les frais de stationnement et de sortie, et ne pas être soumises aux contrôles policiers et fiscaux. Leur clientèle est constituée des personnes modestes, n'ayant souvent pas de revenus réguliers. Les migrants, récemment installés à Istanbul et alimentant le marché du travail illégal, sont donc leurs clients. Bien souvent, ces compagnies, afin de rentabiliser leur voyage, prennent et déposent des clients tout le long du trajet, alors que de plus en plus les autres compagnies offrent des trajets sans arrêt. On est dans le règne de l'aléatoire et de l'improvisation, au gré des occasions.

Les 396 compagnies ayant une enseigne dans la gare routière composent donc une nébuleuse hétéroclite où coexistent des firmes d'envergure, d'ambition et de fonctionnement interne très différents. À ce titre, la gare routière, rassemblant des acteurs aux profils fort dissemblables, est un bon résumé de l'économie turque. De plus, le transport routier de personnes est un secteur où la concurrence est vive, surtout sur les destinations et lignes les plus empruntées, à savoir Istanbul-Ankara, Istanbul-Izmir, Istanbul-Bursa. Les abus sont fréquents et les possibilités de tromper la clientèle sont nombreuses. Les rabatteurs payés par les compagnies participent amplement à l'ambiance sonore de la gare routière, criant à l'envi les noms des villes desservies. Par ailleurs, jusqu'au cœur de la péninsule historique, il existe des gares routières improvisées, tolérées par la police et la municipalité métropolitaine du Grand Istanbul. Bien des compagnies ne respectent pas les consignes interdisant de prendre des voyageurs n'importe où et continuent à faire un ramassage quasiment au domicile des clients. Ces pratiques persistantes ont pour effet de réduire la fréquentation de la Grande Gare.

Le fonctionnement concret: l'articulation au réseau de transport intra-urbain

La gare routière fonctionne comme une vaste plate-forme où stationnent, d'où partent et où arrivent de manière régulée et contrôlée les autobus. Ce faisant, elle polarise les flux d'utilisateurs, assurant à la fois leur information, leur achat de billet, leur attente, leur départ, leur accueil, leur transit et leur redistribution dans la ville. Chaque autobus qui entre doit appartenir à une compagnie répertoriée, prendre un ticket et s'acquitter d'un paiement à sa sortie.

À la différence de l'ancienne gare, la «Gare Routière du Grand Istanbul» a dès le départ été desservie par un tramway dont l'inauguration est exactement concomitante de celle de la gare. Si le tracé de la ligne à laquelle est connectée la gare est contestable, l'effort de liaison avec un mode de transport intra-urbain en site propre doit être souligné, car il constitue un précédent en Turquie¹⁴. En 2003, le trafic quotidien de cette ligne de tramway est estimé à 14000 voyageurs – soit un total inférieur à sa capacité –, qui constituent un potentiel «captable» d'une façon ou d'une autre par le complexe commercial de la gare. Depuis décembre 2002, la gare routière est même connectée au principal aéroport international de Turquie, l'aéroport Atatürk, ce qui lui donne une nouvelle dimension: ici la gare routière est placée à l'interface entre l'international et le local. Pour l'instant, peu de touristes, au sens occidental du terme en tout cas, utilisent cette connexion entre avion et autobus, la gare routière ayant encore du mal à les attirer, hormis quelques rares «routards».

De plus, les entretiens réalisés révèlent que les personnes qui travaillent à la gare routière n'y viennent pas en tramway, mais plutôt en service réservé, cha-

14. Peu après, d'ailleurs, Ankara se dotait d'une nouvelle gare routière, ASTI, elle aussi connectée à un système ferré léger.

que compagnie disposant de son propre système de ramassage du personnel. En revanche, pour les «commerçants à la valise», la liaison ferrée directe avec Merter, centre textile, et Aksaray, pôle originel de ce type de commerce à Istanbul, paraît des plus appréciables. Si les projets d'extension du réseau sont réalisés, l'articulation avec le réseau ferré devrait encore être renforcée dans les années à venir et la gare routière devenir un nœud majeur. En effet, à terme, celle-ci devrait se trouver au centre d'un réseau en étoile, desservant à la fois l'ouest (Bagcilar), l'aéroport, le nord-ouest (Gaziosmanpasa) et le centre de l'agglomération.

Enfin, à la liaison originelle avec le réseau de tramway, s'ajoutent des connexions avec le réseau de bus intra-urbains, une plate-forme ayant été conçue au cœur même du dispositif. L'ouverture, fin 1998, de la liaison avec le deuxième périphérique autoroutier a amélioré la desserte de la gare et permis une meilleure insertion de celle-ci dans le système de la circulation intra-urbaine (fig. 3). Quatre ans après sa mise en service, on peut même dire qu'il y a eu désenclavement de la gare. La fonction de *hub* (polarisateur et redistributeur) est aussi assurée par les 270 taxis officiellement admis au cœur du dispositif et surtout par les nombreux «services» de minibus. En 2003, la flotte totale des minibus ayant accès à la gare est de l'ordre de 5 500 véhicules. En effet, chaque compagnie de transport possède ou loue des minibus portant ses couleurs qui à la fois rabattent les clients sur la gare routière et redistribuent les passagers parvenus à Istanbul. En arrière des quais où arrivent et d'où partent les autobus, se trouve une nuée de minibus, chargeant et déchargeant en permanence des voyageurs. Ici, l'articulation entre circulation routière inter-urbaine et circulation intra-urbaine est tangible (photo 2). Pour le transport de marchandises, une flottille de camions et de camionnettes complète le dispositif, la gare faisant lieu de rupture de charge.

Un emblématique «territoire de la mobilité» au sein d'Istanbul : modes d'investissements, usages et pouvoirs structurant l'environnement

Lieu de consommation et de vie, 24 heures sur 24

Malgré son sur-dimensionnement et le dérapage de sa vocation commerciale, en tout cas par rapport aux ambitions initiales, la gare routière est une scène en permanence animée, mêlant transit, errance, rituels d'accueil ou de départ et recherche de profit (par le biais d'activités officielles ou non). En effet, les bus y arrivent et en partent quasiment sans discontinuer, générant sans cesse de nouveaux flux, combinant les voitures particulières, les taxis, les piétons, les «services» redistributeurs et les camionnettes. Seul le tramway ne fonctionne pas entre 22h30 et 5 heures du matin, induisant une certaine pause nocturne de la fréquentation, alors que les services de minibus et les taxis, comme les voitures particulières, circulent sans interruption.

La gare est aussi un lieu de consommation, organisé selon une logique de proximité avec les différents types de flux qu'elle polarise. Si le projet de créer

Photo 2 – Rupture de charge

un «centre commercial» n'a pas abouti, en tout cas selon les modalités imaginées à l'origine, la gare n'en est pas moins un lieu de consommation important, offrant à la fois des services banals, à la personne, et des services plus spécialisés, aux entreprises. L'infrastructure commerciale ne revêt pas du tout les mêmes formes, selon l'étage et la localisation considérés. Au rez-de-chaussée, les compagnies de bus mises à part, l'infrastructure est composée principalement de petits commerces alimentaires, de pâtisseries, de points de vente de tabac/journaux, de restaurants, de cafés, de commerces textiles (photo 3) et de jouets/souvenirs/cadeaux et même de trois agences bancaires (sans compter les distributeurs). Ces commerces et services banals s'adressent aux personnes de passage, voyageurs attendant le départ ou venant d'arriver, comme aux personnes travaillant sur le site même de la gare.

Dans les parties moins fréquentées du dispositif (en tout cas par les voyageurs), c'est-à-dire dans les niveaux souterrains, les commerces sont beaucoup plus spécialisés. Ils s'adressent presque exclusivement aux compagnies de bus et à leur personnel. D'abord, on trouve des commerces liés à l'équipement interne et à la décoration des véhicules, ainsi que des commerces de gros et demi-gros, fournissant tous les produits offerts traditionnellement aux voyageurs lors d'un voyage (eau de Cologne, serviettes, boissons, friandises...). Parallèlement, on trouve des commerces spécialisés dans les services aux chauffeurs et en premier lieu les salons de coiffure, des cafés et des restaurants. Au niveau le plus bas (R-2), les quelques commerces ouverts sont plutôt des ateliers de réparation et d'entre-

Photo 3 – Commerce de textile dans la gare routière



tien pour les bus. Il y a donc une stratification nette de l'offre commerciale qui s'est opérée spontanément, chaque étage visant un type précis de clientèle. Cette organisation induit une spécialisation des flux et une sorte de compartimentage de la fréquentation qui limitent les interactions entre types de clientèle.

Mais cette infrastructure commerciale est instable; le *turn-over* y est fort. De plus, l'«Union des Commerçants de la Gare Routière», censée défendre les intérêts de ces commerçants, ne semble pas remplir sa mission de stimulation et de mise en synergie des acteurs locaux. Son bureau est quasiment à l'abandon et, d'après les commerçants interrogés, il ne remplit aucun rôle, signe indéniable de crise. À quelques exceptions près, les exploitants des boutiques sont locataires, les propriétaires étant souvent, comme on l'a déjà signalé, des Turcs d'Europe dont l'épargne a été canalisée dans ce placement.

Outre les activités commerciales ou de services, la gare peut être décrite comme un lieu de vie singulier, engendré par l'économie des mobilités. En effet, des milliers de personnes y travaillent en continu. De plus, en saison estivale (de juin à octobre) et au moment des grandes fêtes, elle est fréquentée quotidiennement par 60 000 à 80 000 personnes. De ce fait, elle est le lieu du déploiement des rituels d'accompagnement et d'accueil des personnes qui partent ou arrivent. En effet la mobilité des personnes en Turquie est encore rarement une affaire individuelle; elle engage la famille au sens large qui se doit d'accompagner (*ugurlamak*) celui qui s'en va et d'accueillir en nombre (*karsilamak*) celui qui arrive. Partir loin ou arriver de loin n'est pas un acte banal et innocent: il suppose

la production rituelle de gestes et de formules adaptés dont la gare est un théâtre privilégié. Longues accolades silencieuses, baisements de main respectueux, prononciation de la *Fatiha* (première sourate du Coran), ultimes recommandations, larmes... composent ces presque invariables rituels liés à la mobilité qui éprouvent et expriment le lien et l'ordre familial, chacun restant dans le rôle qui lui est dévolu. L'accueil peut aussi se faire de façon violente, dans une société de l'honneur exacerbé, où la tentation de se faire justice soi-même demeure vivace, les cas d'agression de personnes, attendues à la descente du bus, n'étant pas rares ¹⁵.

Par ailleurs, la gare est le lieu d'un transit intense de biens matériels, essentiellement comestibles – fruits, légumes, miel, farine... – qui circulent dans les soutes des bus, surtout entre la province et Istanbul (photo 4). Pour les familles des nouveaux Stambouliotes en effet, la vie au quotidien n'est rendue possible que grâce à l'afflux de ressources complémentaires que l'on fait venir du «pays» d'origine. Relativement au reste du pays la vie est chère à Istanbul; de ce fait, les néo-Stambouliotes circulent, «jouant» sur la complémentarité des ressources entre la mégapole et leur région d'origine. Depuis quelques années, on note que les bus qui arrivent à la gare ont tendance à déposer plus de marchandises encombrant les soutes des véhicules que de personnes. Chaque jour, des dizaines de tonnes de nourriture, provenant de tous les départements qui ont

Photo 4 – Ballots de nourriture et autres biens



15. Lors d'un travail de terrain, nous avons été témoin d'une de ces agressions.

Photo 5 – La redistribution des arrivages

alimenté et alimentent encore les mouvements migratoires vers Istanbul, sont déchargées sur les quais de la gare routière et aussitôt redistribuées vers les quartiers où habitent les primo-migrants qui entretiennent des liens étroits avec leur «pays» d'origine. En cela, la gare routière joue un rôle important dans l'économie de survie au quotidien de toute une part de la population de la mégapole. Elle est le lieu du ressourcement et du contact avec le pays d'origine; le point par lequel les relations au pays d'origine, territoire ressource, sont matériellement entretenues.

Le bus permet donc d'étendre l'aire de rayonnement de l'économie de subsistance aux grandes métropoles. Si des limites de charge sont imposées par les compagnies affichant un certain standing, la vive concurrence entre les autres compagnies entraîne des tolérances pouvant être préjudiciables à la sécurité des véhicules. Cette circulation de marchandises par bus, entre la province et Istanbul, explique le recours aux camionnettes spécialisées en arrière des quais pour la redistribution des arrivages (photo 5). Elle échappe largement aux deux sociétés de cargo opérant sur le site, et récemment ouvertes, signes d'une adaptation de l'offre de transport à des besoins manifestes. On a même parfois assisté à des scènes de déménagement. En ce sens, la gare est un bon reflet de la complexité des mobilités inter-urbaines.

Indices d'une vie permanente, il existe sur le site de la gare deux hôtels, installés dans des tours d'angle, dont la capacité totale n'excède pas 100 chambres.

L'un d'entre eux appartient entièrement à la compagnie de transport «Metro» qui contrôle d'ailleurs partiellement l'autre. Ces hôtels sont destinés en priorité au personnel roulant des compagnies de bus : chauffeurs et hôtesses principalement. Ils sont aussi utilisés par quelques étrangers qui ne sont pas, au sens commun du terme, des touristes mais plutôt des hommes d'affaires et des commerçants à la valise. D'après l'entretien réalisé avec le gérant de l'un des deux hôtels, ces étrangers sont en majorité iraniens, bulgares ou roumains. Durant le ramadan, un des deux hôtels proposait gratuitement des repas de rupture du jeûne et même des repas d'avant l'ouverture du jeûne (*sahur*), principalement à l'adresse des personnes travaillant sur le site. Lors du dernier ramadan, 70 personnes en moyenne, essentiellement des personnes travaillant dans les agences des compagnies de bus, participaient aux repas de rupture du jeûne.

De même, la «Mosquée de la République»¹⁶, ouverte en novembre 2002, est devenue un équipement à part entière, fréquentée à la fois comme lieu de culte, lieu de détente, d'éducation et centre de santé. S'y croisent désormais des commerçants de la gare, des chauffeurs et des personnes venues attendre de la famille et arrivées un peu à l'avance.

Tout ce qui vient d'être évoqué concourt à forger une micro-société de la gare routière, structurée autour des compagnies de bus et de leurs employés fixes – éléments permanents et centraux du dispositif – à laquelle participent aussi les commerçants, les chauffeurs de taxi, les rabatteurs, le personnel de sécurité et de nettoyage, les policiers attirés du site, comme les petits vendeurs de rue. Ces derniers sont pourtant continuellement traqués par le personnel de sécurité qui tend à considérer l'ensemble du complexe comme un espace quasi privé et sous son contrôle exclusif.

Un lieu doté de ses propres temporalités, reflet de la vie nationale

Les rythmes contrastés de fréquentation se traduisent par la mise en place de lignes supplémentaires et par des engorgements de la circulation environnante, notamment aux points d'accès et de sortie du complexe. Sur la semaine, les débuts de week-end sont des moments de plus forte fréquentation. Sur l'année, les débuts et fins de congés, surtout pour les fêtes religieuses (*bayram*), sont également des moments de très forte activité¹⁷. Lors de ces périodes, les «voyages supplémentaires» (*ek servis*) et les voyages non déclarés aux autorités censées exercer un contrôle se multiplient, ce qui rend la situation encore plus confuse.

À la veille des élections et des recensements nationaux, on note une intensification des flux. Ce phénomène est lié aux pratiques électoralistes consistant,

16. Dessinée par le professeur Mehmet Çubuk, le concepteur de l'ensemble de la gare, et un de ses assistants, cette mosquée (qui peut accueillir 1350 fidèles) est insérée dans tout un ensemble (une *külliye*), comprenant différents lieux de services; voir *Radikal*, 6/11/2002, p. 24.

17. Par exemple, pour les fêtes de fin du ramadan 2003, tous les bus partant d'Istanbul l'avant-veille et la veille du premier jour de la fête et durant la fête elle-même étaient complets des semaines à l'avance, les listes de réservation ayant été ouvertes un mois auparavant...

pour les maires des communes dont sont originaires les Stambouliotes récemment installés dans la mégapole, à affréter des bus spéciaux pour faire voter ou faire enregistrer cette population dans son lieu d'origine plutôt qu'à Istanbul¹⁸. Les élections générales de novembre 2002 ont été l'occasion de constater la vigueur de ces pratiques.

De plus, les périodes de départs au service militaire des conscrits sont des moments particulièrement agités pour la gare routière. En effet, elle devient le théâtre des rituels populaires «d'envoi des soldats» (*asker gönderme*). Ceux-ci sont inaugurés par des défilés bruyants de voitures aux klaxons déchaînés, arborant chacune au moins un drapeau turc, qui convergent vers la gare. Ensuite, les futurs soldats sont conduits par leurs proches et amis jusqu'au bus qui les mènera dans leur garnison parfois fort lointaine. Là, accompagnés par des joueurs de tambour et de *zurna* (instrument à vent et à anche), les soldats sont chahutés et jetés en l'air par la foule qui entonne des chansons et slogans à forte teneur nationaliste. Ces cérémonies, auxquelles participe une foule nombreuse, ont pour effet de retarder le départ et l'arrivée des bus, compte tenu de l'engorgement généralisé des accès à la gare.

*Pouvoir structurant et articulation aux quartiers environnants:
un aspect non planifié*

Au premier abord, à considérer le système d'accès apparemment régulé et contrôlé de façon stricte, ainsi que les hauts grillages qui entourent la gare et la coupent des quartiers qui l'enserrent, on serait tenté de dire que celle-ci n'entretient aucun lien avec son environnement immédiat. En effet, les liaisons piétonnes sont presque impossibles; seuls quelques passages officiels existent et supposent, pour être franchis, une certaine agilité et audace (photo 6). En outre, les relations institutionnelles de la gare routière avec les deux municipalités d'arrondissement directement ou indirectement concernées par cet équipement majeur, à savoir l'arrondissement de Bayrampasa sur le territoire duquel se trouve la gare, et celui d'Esenler dont le territoire flanque immédiatement à l'ouest celui de la gare, semblent nulles. Si ces municipalités d'arrondissement se sont un temps disputé la «propriété» symbolique et onomastique de la gare routière¹⁹, elles paraissent marginalisées, en tant qu'acteur public de second rang. Les collectivités locales publiques, avec lesquelles traitent les autorités de la gare, sont la Grande Municipalité d'Istanbul et, dans une moindre mesure, surtout pour les questions de sécurité routière, la préfecture du département d'Istanbul. Les municipalités d'arrondissement ne sont en fait pas concernées par cet équipement sur lequel elles n'ont en droit et en fait aucune prise. Cette situation de quasi extra-territo-

18. En effet, les transferts financiers, en direction des «collectivités locales» qui disposent encore peu de ressources propres, se font au *pro rata* de leur population. Le jeu consiste donc à grossir autant que possible le nombre d'habitants...

19. Cela s'est traduit par une querelle un peu risible autour du nom de la gare. La municipalité de Bayrampasa n'admet pas l'appellation, encore courante, de «gare routière d'Esenler» qui semble rattacher la gare à la municipalité rivale.

Photo 6 – Point de passage informel

rialité de la gare paraît révélatrice des faibles compétences dévolues aux municipalités locales, totalement exclues des grands projets et décisions en matière de transport.

Pour autant, le pôle de la gare routière a eu pour effet de transformer indirectement les quartiers environnants, dont l'économie s'est de fait tournée vers l'économie du transport au sens large, par un effet de débordement, d'induction spontanée ou de sous-traitance organisée. Cette polarisation s'est faite largement de manière non planifiée. Aux activités de réparation et d'entretien des véhicules, se sont ajoutés des services cargo et hôteliers. En outre, les quartiers environnants abritent une économie parallèle du transport qui échappe au contrôle des autorités de la gare. On estime en 2003 que 400 autobus partent quotidiennement de ces quartiers, dans le cadre d'un système bis. Cela représente un dixième du trafic officiellement répertorié. De la même façon qu'autour du Grand Bazar s'est structuré un dispositif commercial parallèle à celui-ci à l'adresse des touristes à la valise, la gare routière du Grand Istanbul est doublée d'une multitude de petites gares, concurrentes et non déclarées. De façon analogue, et malgré tous les efforts déployés pour dissuader les petits vendeurs et revendeurs intéressés par ce marché en puissance, la gare routière est un pôle d'emplois officieux pour les habitants des quartiers auto-construits alentour.

De même, dans la mouvance immédiate de la gare routière, sur les terrains encore vacants de l'ancienne ferme de Ferhatpasa, deux centres commerciaux de

grande taille ont été ouverts à la fin de l'année 2002, l'un autour de l'enseigne française Carrefour, et l'autre autour de l'enseigne allemande Bauhaus (pour le matériel de bricolage et de la maison). Mais il est surprenant de constater que l'articulation entre la gare routière et ces centres commerciaux qui la dominent topographiquement, est très mal assurée. Les communications piétonnes entre les trois pôles sont même aventureuses, empruntant de pentus sentiers de fortune, quand des barrières n'ont pas été érigées qui empêchent toute communication simple. L'articulation entre ces deux aménagements qui aurait pour effet d'étendre encore le complexe relève de logiques décisionnelles et sectorielles étrangères l'une à l'autre: elle n'a pas été pensée à l'avance et par conséquent sera «bricolée» *a posteriori*, en quelque sorte forcée par les pratiques et le bon sens.

Conclusion

À l'heure où la déréglementation du transport aérien et la fin du monopole de la compagnie aérienne nationale²⁰ sur les lignes intérieures alimentent de vifs débats et inquiètent les transporteurs routiers, il est intéressant de s'interroger sur la raison d'être de la construction d'une telle gare routière qui semble, dans sa vocation commerciale et immobilière en tout cas, constituer un investissement disproportionné. Pour autant, la gare routière, quoique mal raccordée au tissu urbain et aux équipements environnants, constitue un *territoire de la mobilité* qui déborde les limites officielles et convenues du complexe. Lieu de vie et lieu de transit, source d'emplois formels et informels, cet équipement a induit dans sa périphérie une série d'activités. En ce sens, l'auto-gare est une bonne métaphore du fonctionnement d'Istanbul dans le corridor anatolien en voie de structuration, à l'articulation entre circulations européennes et circulations extra-européennes, entre gestions formelle et informelle de la mobilité, parfois au mépris des dynamiques territoriales, économiques et sociales locales.

BIBLIOGRAPHIE

- CANSEVER T. [1998], *Istanbul'u anlamak* [comprendre Istanbul], Bütün Eserleri: 3, Istanbul, Izyayincilik.
- ÇUBUK M. [1993], «Istanbul Otobus Terminali», *Yapi Dergisi*, Istanbul, n° 143, p. 74-86.
- DELI F., PÉROUSE J.-F. [2002], *Migrations internes vers Istanbul: discours, sources et quelques réalités*, Les Dossiers de l'IFEA, série La Turquie aujourd'hui, n° 9.
- DUMONT P., PÉROUSE J.-F., TAPIA DE S., AKGÖNÜL S. [2002], *Migrations et mobilités internationales: la plate-forme turque*, Les Dossiers de l'IFEA, série La Turquie aujourd'hui, n° 13.

20. Depuis la fin octobre 2003, Turkish Airlines (THY) n'a plus le monopole des liaisons aériennes intérieures. Certaines compagnies privées qui vont investir ce créneau ont l'intention de développer une politique tarifaire qui risque de sérieusement faire concurrence aux liaisons par autobus. En mars 2004, plusieurs compagnies de transport routier, opérant sur des destinations lointaines maintenant desservies par des compagnies privées, ont même dû fermer.

- FOUACHE E., FOUACHE C., ZEMBRI P. [1993], «Le renouveau tardif des transports urbains du Grand Istanbul», *Transports Urbains*, n° 78, p. 5-14.
- GREATER MUNICIPALITY OF ISTANBUL [2003], *IETT Annual report 2002* (www.ibb.gov.tr).
- KURTULUS H. [2000], «La Ferme de Ferhat Pafla: à propos du rôle des grandes fermes en propriété privée dans la formation du territoire métropolitain d'Istanbul», in *Mübeccel Kiray için Yazılar*, Ankara, Baglam, p. 321-340 (en turc).
- MA MUNG E. (dir.) [1996], *Mobilités et investissements des émigrés (Maroc, Tunisie, Turquie, Sénégal)*, Paris, L'Harmattan.
- TAPIA DE S. [1996a], «L'économie des transports turcs: au-delà des frontières et des enjeux économiques», in J. Thobie, R. Pérez, S. Kancal (dir.), *Enjeux et rapports de force en Turquie et en Méditerranée Orientale*, Actes du Colloque International d'Istanbul, 27-29/09/1993, coll. Varia Turcica, vol. XXVII, p. 249-281.
- TAPIA DE S. [1996b], «Echanges, transports et communications: circulation et champs migratoires turcs», *Revue Européenne des Migrations Internationales* (numéro Anniversaire), p. 45-72.
- TAPIA DE S. [1994], «Réseaux de transports et communications dans le champ migratoire turc», *Anatolia Moderna/Yeni Anadolu*, vol. 34, n° 5, Istanbul/Paris IFEA/Maisonneuve, p. 173-182.
- TAPIA DE S. [1989], «Routes et transports routiers en Turquie, tendances récentes dans le contexte international», in J. Thobie et S. Kancal, *Turquie, Moyen-Orient, Communauté Européenne*, Paris, L'Harmattan, p. 165-184.

Journaux et revues

Ulastirma Dünyasi («Le monde du Transport») publié par l'association TOOID: *Tüm Otobüsçüler ve Otobüs İşletmecileri Derneği*, fondée en 2000.

Sites Internet utiles

Sites de la gare routière: www.otogar.com et www.istanbulotogari.com.

Site de la Direction Intégrée des Transports de la mairie du Grand Istanbul: www.istanbul-ulasim.com.tr.

Site de compagnies

Kamil Koç: www.kamilkoç.com.tr.

Metro: www.metroturizm.com.tr.

Nilufer: www.niluferturizm.com.tr.

Ulusoy: www.ulusoy.com.tr.

Varan: www.varan.com.tr.

Privatiser pour mieux réguler? Le pari de Durban en matière de transport public

*Adrian Bellengère *, Sultan Khan **,
Benoît Lootvoet ***, Stéphane Vermeulin *****

Introduction

À partir de l'élection du président Nelson Mandela, en 1994, la coalition, dirigée par l'ANC (*African National Congress*), met en œuvre sa politique sociale et économique alternative, sur la base d'une réforme constitutionnelle aussi profonde et radicale que le défi du démantèlement de l'apartheid l'exigeait. Le pouvoir public est réparti entre trois sphères de gouvernement de même rang: le gouvernement national, les gouvernements provinciaux, les gouvernements locaux qui administrent, depuis le dernier découpage administratif réalisé en 2000, les 284 municipalités sud africaines.

Selon les termes de la nouvelle Constitution, l'une des compétences (et obligations) majeures des gouvernements locaux est la fourniture des services publics de base: eau potable et électricité, drainage des eaux usées, etc. Cependant, un service public tel que celui des transports des personnes semblait devoir être durablement co-géré, administré ou régulé par les trois types de gouvernement. Ainsi, co-existent jusqu'à ce jour un ministère en charge des transports tant à l'échelon national qu'à l'échelon provincial, des compagnies municipales de bus, et des compagnies d'économie mixte (*parastatals*) pour les autres moyens de transports, ferroviaires notamment. Cet arrangement, qui se matérialise par des interventions croisées entre différentes sphères de pouvoirs publics, ne convient plus à l'État central ni aux pouvoirs locaux les plus puissants et influents, ceux des métropoles. Ils le jugent complexe et partiellement inefficace. Les arguments en faveur d'une optimisation de l'efficacité gestionnaire ne peuvent pas être seuls invoqués. Depuis 1996 et l'annonce du *GEAR*, programme

* *Senior lecturer* en Sciences Juridiques, School of Law, University of KwaZulu-Natal, Howard College Campus, Glenwood, Durban 4041, South Africa.

** *Senior lecturer* en Sociologie, Department of Sociology, University of KwaZulu-Natal, Westville Campus, P.B. X 54001, Durban 4000, South Africa.

*** Économiste, UR 023, IRD, 213 rue La Fayette, 75480 Paris Cedex 10.

**** Géographe doctorant, UR 023, IRD et University of KwaZulu-Natal, Durban.

macroéconomique de croissance, d'emploi et de redistribution d'inspiration libérale, l'Afrique du Sud assume son ambition de s'ouvrir à l'économie mondiale, en se conformant à ses principes de fonctionnement édictés par les institutions internationales et les puissances occidentales dominantes. L'État doit donc se désengager des activités de production économique et privatiser les entreprises publiques. Lorsque, notamment en matière de services, le maintien d'une capacité de régulation publique est nécessaire – essentiellement pour des raisons de reconstruction nationale post-apartheid et stabilité politique interne –, il n'est pas exclusif de formes de partenariat privé-public multiples.

Dans son ensemble, le système sud africain des transports connaît des mutations profondes, à l'image des compagnies aériennes nationales ou encore de *Transnet* pour le transport terrestre, y compris ferroviaire. Pour ce qui concerne les transports de passagers, c'est-à-dire principalement les compagnies de bus opérant en milieu urbain, les enjeux sont plus complexes et, à tout le moins, autrement plus sensibles politiquement. Les transports publics ont été un outil efficace de l'organisation de la ségrégation durant l'apartheid. Le pouvoir sait qu'il est maintenant de son intérêt d'en user comme outil de dé-ségrégation. Le bus doit permettre aux populations reléguées dans les lointaines périphéries d'entrer dans les cités autrefois interdites. Plus prosaïquement, il doit favoriser les échanges entre zones résidentielles et entre espaces économiques demeurés longtemps disjoints.

Pour autant, le processus de privatisation des compagnies municipales de bus est engagé. Dans les six grandes métropoles d'Afrique du Sud¹, du fait de leur étendue et de leur poids démographique, économique et politique, la question de la réforme des systèmes de transport public revêt une grande acuité. Une fois encore, Durban (dont le nom est maintenant *eThekweni*), qui a souvent joué un rôle pionnier et servi de modèle en matière d'aménagement urbain et de gestion municipale en Afrique du Sud, est la première métropole qui expérimente un nouveau type de gestion des transports publics. Son initiative constitue donc un test pour l'Afrique du Sud dans son ensemble.

Durban, capitale économique du KwaZulu-Natal, premier port de marchandises du continent africain, comprend 3,2 millions d'habitants pour une superficie, immense, de 2300 km². Plus des deux tiers de l'aire métropolitaine sont constitués d'espaces dit «semi-ruraux» qui concentrent à peine 10 % de la population. Le gouvernement métropolitain, majoritairement ANC dans une Province qui constitue traditionnellement le fief de l'IFP (*Inkatha Freedom Party*), dispose d'un budget global de 9,3 milliards de Rands pour l'exercice 2003-2004².

La compagnie municipale des bus a été privatisée en 2003 ce qui signifie que l'intégralité du transport public durbanite est détenu et exploité par des opéra-

1. Durban (*eThekweni Metropolitan Municipality*), East-Rand (*Ekurhuleni Metropolitan Municipality*), Johannesburg (*City of Johannesburg*), Le Cap (*City of Cape Town*), Port Elisabeth (*Nelson Mandela Metropolitan Municipality*), Pretoria (*City of Tshwane*).

2. Budget de fonctionnement plus budget d'investissement. Le budget global est équivalent à 1,2 milliard d'euros (taux de change septembre 2003)

teurs privés. Pour autant, le gouvernement métropolitain ambitionne de mieux réguler l'activité de transport public, son redéploiement éventuel, sa tarification. En contrepoint de la privatisation, est créée une Autorité des Transports (TA: *Transport Authority*), entité juridiquement indépendante mais placée sous la tutelle de fait du maire et du directeur général de l'administration municipale.

Partant d'une analyse historique du développement de l'activité de transport public (par route) dans l'agglomération de Durban, l'article tentera de mettre en évidence les éléments qui justifiaient que la privatisation de la compagnie municipale de bus fût concrétisable, du fait notamment de l'existence de repreneurs potentiels. Plutôt que de chercher à défendre la supériorité des thèses «libérales», il est vrai très impopulaires dans les classes défavorisées d'Afrique du Sud comme dans celles de bien d'autres pays, le pouvoir a adroitement mis en avant l'argument du *Black Economic Empowerment* (BEE) pour justifier la cession de l'entreprise publique à des intérêts privés. Ensuite, une étude des conditions d'émergence de l'Autorité des Transports métropolitaine démontrera que, finalement, c'était la création d'une telle instance qui légitimait la privatisation. L'ensemble du processus correspond à un désengagement du gouvernement central et provincial au profit d'une instance de régulation dont les moyens d'action restent cependant imprécis.

Les leçons de l'Histoire: l'ordre et son contraire

À Durban, le transport public des passagers s'est développé progressivement au cours de la seconde moitié du XIX^e. Ce furent des entrepreneurs privés, et singulièrement ceux issus des cohortes d'immigrants indiens, qui, après l'avoir créé, prirent l'initiative de le développer. Néanmoins, la municipalité s'est très tôt intéressée au transport public, rachetant dès 1899 la compagnie de tramways à traction animale, pour la motoriser trois ans plus tard et développer ensuite une flotte de trolley-bus électriques, puis d'autobus diesel.

Le transport au service de l'apartheid

Étant elle-même un opérateur du secteur des transports, la puissance publique locale a pu, dès le début du XX^e siècle, l'organiser progressivement de sorte qu'il serve la politique ségrégationniste mise en œuvre par le pouvoir blanc. À partir de la promulgation du *Group Areas Act* en 1950, lequel institutionnalisait formellement l'apartheid, l'instrumentalisation des transports au service de la ségrégation raciale et spatiale a été systématique [Maharaj, 1992, p. 74].

Le *Durban Transport Management Board* (DTMB) a initialement été créé, en 1953, pour planifier et gérer le transport au profit exclusif des Blancs, dans la seule ville du pays possédant une compagnie de bus municipale, laquelle était d'ailleurs fortement subventionnée. Dans le même temps, l'application inflexible du *Group Areas Act* s'est traduite par le déplacement forcé de milliers d'Africains, d'Indiens et de Métis dans des *townships* racialement homogènes et situées dans les périphéries éloignées du cœur de la ville (fig. 1). Ce vaste mou-

vement de population a, en même temps qu'il s'est appuyé sur elle, induit une réorganisation des transports publics locaux. La plupart de la main-d'œuvre s'est trouvé cantonnée dans des aires résidentielles, distantes de 15 à 30 km du *Central Business District* (CBD) et des bassins industriels, et a été contrainte à de longues et quotidiennes migrations pendulaires. Afin de ne pas compromettre le dynamisme de l'économie locale, en même temps que le réseau de chemin de fer était réaménagé, le DTMB dut étendre ses services aux *townships* africaines. Les fondements de l'apartheid n'en furent pas menacés : les mélanges de population ne pouvaient pas se faire, y compris dans les transports en commun. D'ailleurs, le DTMB renforça le cloisonnement du service en dédoublant la compagnie municipale qui, en 1968, devint la *Blue Line* pour la desserte des quartiers blancs et des aires centrales, et la *Green Line* pour celle des *townships* africaines, indiennes et métisses. La tutelle et les systèmes de subvention eux-mêmes étaient distincts. La branche au service des «véritables» citadins, ceux habitant au cœur de la cité blanche, était subventionnée par la municipalité. L'autre branche, dont la création visait avant tout à servir les intérêts supérieurs de l'économie en favorisant une gestion efficace de la main d'œuvre, recevait des financements de l'État central.

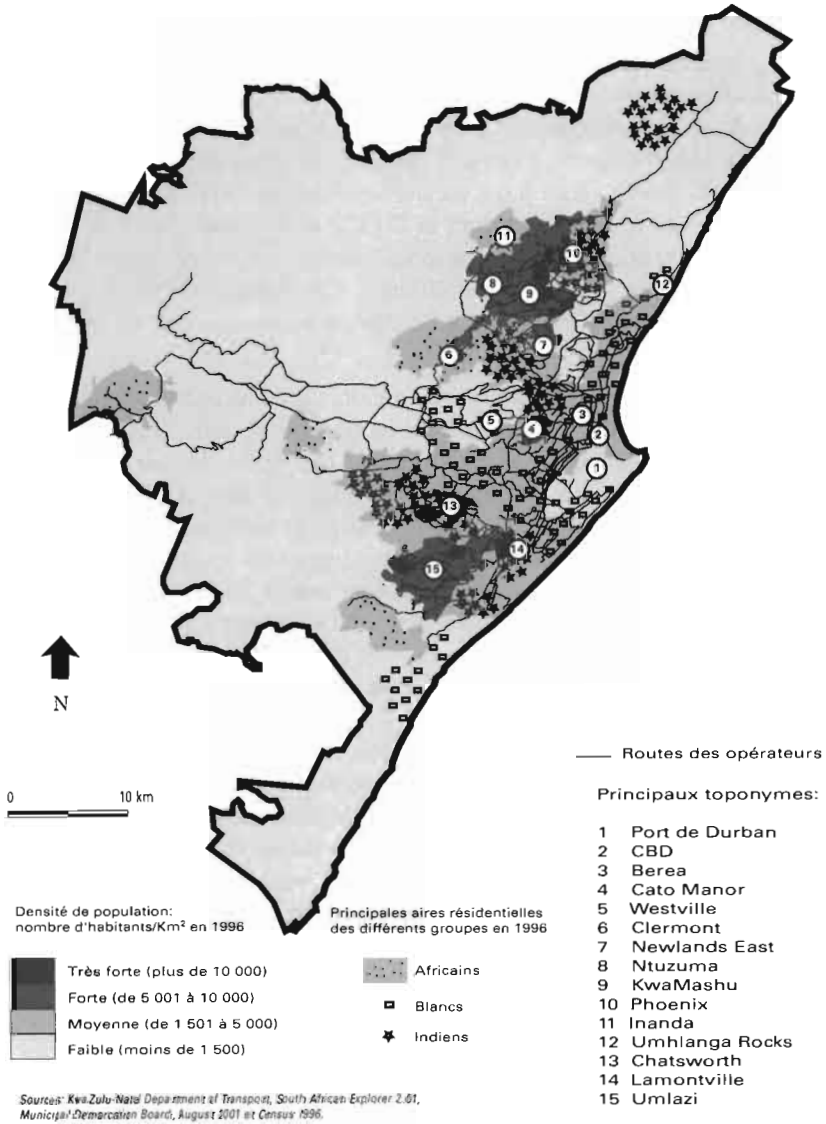
L'apartheid, pionnier de la dérégulation des transports

En première approche, la notion d'apartheid renvoyait à l'ordre et à une conception rigide de l'espace et de la société. Cependant, cette rigueur organisationnelle et la volonté de l'État de veiller à son application avaient, singulièrement en matière de transport des passagers, des limites assez étroites. Ce qui était organisé et régulé par la puissance publique se réduisait, finalement, à la compagnie de bus opérant dans le centre des affaires et la ville blanche. Les lignes conçues pour assurer l'acheminement des travailleurs entre les *townships* et les bassins industriels connurent vite des problèmes du fait de leur gestion par les autorités locales noires, appointées par le pouvoir blanc, et qui n'avaient donc pas ou peu de légitimité aux yeux des populations concernées. Ces lignes furent assez vite concurrencées par les systèmes de transport de personnel, internes à certains groupes industriels, et par des opérateurs individuels.

En effet, le pouvoir ayant choisi d'ignorer les besoins de déplacement, hors desserte des bassins économiques, de plus de 85 % de la population, il toléra de fait les initiatives, souvent très informelles, des opérateurs «non-blancs» qui investissaient dans des taxis, minibus et autres cars et dont le nombre a fini par croître de façon exponentielle. Le transport intra-*township* s'est développé, principalement mais pas exclusivement, à partir de taxis. Dans les zones indiennes de *Chatsworth* et *Phoenix* (fig. 1), ainsi que dans d'autres secteurs résidentiels à faibles et moyens revenus, les compagnies d'autobus ont été créées sur une base totalement privée, c'est-à-dire sans bénéficier de subventions d'aucune sorte.

Les années quatre-vingt ont été marquées par la cristallisation de plusieurs facteurs. En premier lieu, une pauvreté, endémique en milieu rural, avec son pendant, une croissance rapide des grands centres urbains, dont Durban, qui ne

Fig. 1 – Les routes des principaux opérateurs de bus et la répartition de la population dans l'aire municipale de Thekwini



pouvait plus être jugulée par le pouvoir. Dans les *townships* africaines, les «*shacks*» ont envahi les arrières-cours alors que les habitations formelles, maisons ou appartements, accueillaien un nombre d'occupants sans cesse plus élevé. Les infrastructures et les services, déjà insuffisamment entretenus, s'avérèrent vite sous-dimensionnés. S'appuyant sur les organisations de résistance à l'apartheid, les populations ont pu s'insurger contre l'inefficacité et la prévarication

des autorités locales noires désignées par le régime, et contre la piètre qualité des services dont la tarification n'était pas en rapport avec le pouvoir d'achat des populations. Un boycott généralisé des services publics, dont celui des autobus, a de fait été mis en place à Durban.

Ainsi, durant les années quatre-vingt, la résistance politique à l'apartheid et l'explosion démographique des *townships* ont rendu la poursuite de l'application du *Group Areas Act* impossible. Dès cette période, la ville blanche connut elle-même des bouleversements, avec des résidents migrant dans de nouvelles zones périphériques. L'espace laissé ainsi vacant dans les quartiers centraux a vu émerger un début de mixité résidentielle dont le DTMB a dû prendre acte. Il eut quelque velléité à imaginer un modèle de transports prenant en considération les nouvelles dynamiques urbaines. Toutes les politiques discriminatoires de l'apartheid qui fondaient le système des transports en commun de Durban ont été supprimées le 12 août 1986.

Cette décision n'était cependant pas annonciatrice d'une capacité du pouvoir local à contenir ou s'adapter aux besoins en transport public, fortement évolutifs, de la population durbanite dans son ensemble. Dès la fin des années quatre-vingt, puis après sa disparition en 1993³, au fur et à mesure que le système d'apartheid s'assouplissait, la structure urbaine a fortement évolué. À une migration intra-métropolitaine, caractérisée par l'occupation à des fins résidentielles de certaines zones qui correspondaient, auparavant, aux *no man's lands* séparant les communautés raciales, continuait de s'ajouter une immigration de ruraux, édifiant ici de vastes bidonvilles, intégrant là des *townships* déjà saturés et, plus marginalement, une immigration africaine étrangère. Pour autant, les transports publics municipaux ont été très peu réactifs. Certes, les lignes d'autobus «bleue» et «verte» ont refusionné le premier juillet 1994 pour former une seule et même compagnie, *Aqualine*, au sein de DTMB qui devenait *Durban Transport* (DT), mais l'objectif, avant tout symbolique, n'était en rien l'amorce d'une réforme de structure profonde des transports publics. Les carences de la compagnie municipale de bus laissaient la voie libre aux opérateurs privés, notamment de taxis et mini-bus qui, de toutes les façons, étaient plus à même que les grands bus d'accéder aux zones de peuplement pauvres et peu ou pas équipées en infrastructures routières. Cependant, des compagnies de bus privées se développèrent aussi dans les années quatre-vingt, transgressant progressivement les «frontières» mises en place au plus fort de l'apartheid entre les aires racialement homogènes.

L'état des lieux au commencement du nouveau millénaire

Les enjeux que représente l'organisation des transports terrestres de passagers à Durban sont, avant la privatisation de la compagnie municipale de bus en 2003, à la mesure de la superficie de la métropole et de la taille de sa population. Compte tenu de la diversité de la topographie du territoire de la circonscription, mais surtout de la structure urbaine héritée de la période de l'apartheid,

3. Lorsque fut promulguée la Constitution Intérimaire.

les besoins exprimés par les usagers sont extrêmement hétérogènes. Pour y répondre, la flotte de véhicules de différentes catégories de transport terrestre se répartissait ainsi en 1999 (source: interview d'un responsable de DT):

- 61 trains offrant une capacité de transport journalière de 116000 passagers;
- un peu plus de 1 500 bus pour 14000 passagers;
- entre 6000 et 10000 taxis ou mini bus selon les estimations et une capacité de transport à peu près identique à celle des bus.

Sur les 1 500 véhicules composant la flotte de bus métropolitaine, la compagnie municipale, *Durban Transport*, en détenait 670 jusqu'en 2003, soit environ 45 %. Elle exploitait plus de 550 routes⁴ s'étendant sur plus de 15000 km, soit à peine le tiers du total des routes métropolitaines. DT bénéficiait de l'appui de l'administration des transports municipale (*Traffic and Transportation Department*). Cela dit, en regard du nouveau cadre constitutionnel, les structures municipales post apartheid qui ont été mises en place en 1995-1996, puis partiellement modifiées à la fin de l'année 2000⁵, n'ont pas les compétences essentielles en matière de planification et contrôle, de financement et d'administration des transports. Ces dernières sont dévolues au gouvernement national et aux gouvernements provinciaux, tous équipés d'un ministère des transports. Ce dispositif complexe a pu parfois se traduire, à Durban ou ailleurs, par un chevauchement d'initiatives quelque peu contradictoires. Néanmoins, la décision de privatiser la compagnie municipale de bus a, semble-t-il, fait l'objet d'un consensus rapide entre les trois sphères de gouvernement.

La privatisation de la compagnie municipale de bus

Le débat sur la privatisation n'est pas nouveau en Afrique du Sud. En 1987, le *National Party*, alors au pouvoir, publiait un Livre Blanc sur la Privatisation et la Dérégulation. La principale centrale syndicale, le COSATU, qui allait accéder au pouvoir en 1994, aux côtés de l'ANC et du parti communiste (SACP), fit «feu de tout bois» contre ce projet. Elle impliquait en effet qu'une privatisation signifiant la rétrocession des actifs économiques publics aux intérêts privés blancs, ampute de fait, dans le cas d'une alternance politique tant attendue, le nouveau gouvernement d'un moyen efficace de mettre en œuvre une politique de redistribution alternative.

Pourtant, deux ans après son accession au pouvoir, la nouvelle coalition adoptait une plate-forme de politique macroéconomique de long terme (GEAR) dont l'une des caractéristiques était la promotion de toute forme d'interaction entre l'État et le secteur privé de l'économie. Ainsi, de nombreuses fonctions

4. La notion de «route» (terme anglais) ne peut être traduite par le mot français «ligne». Ainsi, selon les heures ou les jours, les mêmes bus empruntent des trajets différents pour se rendre d'un terminus A à un terminus B ou l'inverse. Il y a autant de routes, identifiées par un numéro différent, que de parcours possibles.

5. Lors des premières et secondes élections municipales.

ont été externalisées à l'intérieur des administrations et des entreprises publiques ont commencé à être, au moins partiellement, privatisées. Des trois principaux arguments avancés par le gouvernement, deux étaient très conventionnels : assainir les finances publiques et attirer les capitaux étrangers en Afrique du Sud, alors que le troisième était plus spécifique au contexte national : la promotion du BEE.

Les conditions de la privatisation de Durban Transport

De même que celle de la création d'une *Transport Authority* (TA), la privatisation de DT semble avoir été prise par le gouvernement local qui était conscient des dysfonctionnements de la compagnie de bus municipale, de la difficulté de la réformer et de lui donner une taille suffisante pour qu'elle réponde aux besoins de mobilité fortement croissants de la population métropolitaine. Selon le discours officiel, la solution optimale était de s'en remettre au savoir-faire des opérateurs privés, ce qui, de surcroît, soulagerait le budget municipal du déficit chronique de la compagnie.

À la vérité, ce déficit qui était passé, entre 1993 et 1998, d'environ 5 à 40 millions de Rands, pour atteindre une centaine de millions au cours de l'exercice 2002-2003, ne représentait guère plus de 1 % du budget total actuel de la municipalité (fonctionnement + investissement) et était deux fois inférieur à celui de la subvention annuelle d'exploitation, négociée par le groupe repreneur de DT.

Soucieuse de provoquer le moins possible de remous sociaux et politiques dans la métropole, la municipalité ne souhaitait nullement que ce dossier de la privatisation de la compagnie de bus s'enlisât. Elle réussit à imposer un calendrier serré puisqu'il s'écoula moins de quatre mois entre la publication officielle de l'appel d'offres, le 9 février 2003, et la remise des clés des bus municipaux au repreneur, le premier juin suivant. La municipalité eut la prudence de s'abriter derrière un cabinet d'expertise privé auquel elle avait commandé une étude de faisabilité sur la privatisation. Néanmoins, le rapport final n'ayant pas été rendu public, les citoyens et les analystes ont été privés de la possibilité de comprendre quels sont – au-delà de la position idéologique selon laquelle la puissance publique ne peut et ne doit pas être un opérateur économique – les arguments techniques et gestionnaires qui laissent augurer qu'un transporteur privé fera des bénéfices là où la compagnie municipale n'était pas viable.

Les termes de référence de l'appel d'offres stipulaient que seul le matériel roulant était cédé. Les ateliers et dépôts de bus restaient la propriété de la municipalité qui les louerait au repreneur. Deux autres clauses remarquables étaient introduites. L'une rappelant les objectifs de BEE et, surtout, une autre faisant obligation au repreneur de ré-embaucher les employés de DT à hauteur de 75 % des effectifs de la nouvelle entreprise. Par ailleurs, les employés de DT désirant rester dans l'administration municipale pouvaient être réaffectés dans différents services. Cependant, des indemnités substantielles étaient proposées à ceux qui démissionnaient⁶.

6. Le chiffre de 300000 Rands (36500 €) en moyenne par personne a été avancé par plusieurs interviewés.

Finalement, 17 offres furent proposées par des transporteurs individuels ou associés dans le cadre de consortiums *had hoc*. Trois, intégrées dans une *short list*, furent considérées comme répondant à toutes les stipulations de l'appel d'offres. Elles différaient néanmoins sensiblement sur un point majeur, le montant financier de la reprise. Le consortium Remant-Alton mettait 71 millions de Rands (environ 8,6 millions €) sur la table alors que Putco Ltd et South Coast Bus Line, pour les 670 bus de DT, n'offraient respectivement que 39,9 millions et 35,6 millions de Rands. Ces chiffres sont à mettre en relation avec le montant des subventions négocié par le consortium: 1,4 milliards de Rands (170 millions €) sur 7 ans, soit 198 millions de Rands par an (24 millions €), lui seront accordés pour l'exploitation des routes jusqu'alors exploitées par DT. Il est ainsi démontré que la privatisation ne visait nullement à alléger les finances publiques locales ou nationales. À titre de comparaison, au cours de l'exercice comptable 2000-2001, pour exploiter les mêmes routes, le budget total de *Durban Transport* avait été de 157 millions de Rands, alimenté à hauteur de 65 millions par le gouvernement national (via un transfert à la Province) et de 92 millions par la municipalité (12 millions initiaux plus 80 millions de déficit à éponger).

Les réactions à la privatisation de Durban Transport

La privatisation de la compagnie municipale de bus de Durban n'a pas donné lieu à une mobilisation massive, bien organisée et durable, de la part des citoyens, des organisations d'usagers ou autres *civics*⁷. Les opposants à toute forme de privatisation, rassemblés au sein de l'aile gauche de la coalition (partis et syndicats) au pouvoir, ont montré, y compris dans leurs propres rangs, leur incapacité à mobiliser efficacement autour de ce projet. Il y eut certes des réactions, par organes de presse interposés, mais elles furent erratiques. Alors que la municipalité de Durban est tenue par l'ANC, les responsables locaux d'organisations alliées, Cosatu et *South African Communist Party* (SACP), ont protesté énergiquement contre l'absence de consultation de la municipalité [*Daily News*, 20/05/2003]. Ils exprimèrent fermement leur opposition à la cession de l'entreprise publique au privé, ainsi que l'avait fait le responsable provincial de la Cosatu [*Sunday Tribune*, 18/05/03]. Quant au secrétaire général du *South African Municipal Workers Union* (SAMWU) pour le KwaZulu-Natal, il avait dénoncé, dès 2002, «la partie de cache-cache» que jouait la municipalité avec les syndicats en refusant le dialogue à propos de l'avenir du service public [*Sunday Tribune*, 11/08/02].

Au sein du conseil municipal, l'opposition, c'est-à-dire principalement le pôle libéral de droite de la *Democratic Alliance* (DA), majoritairement blanc, a quant à elle dénoncé la charge, pour les contribuables, que représentaient les subventions concédées aux transporteurs [*Daily News*, 13/05/03]. Assez curieusement, l'argument fut partagé par la gauche de la coalition au pouvoir. Le responsable provincial du parti communiste parla de «*daylight robbery of the taxpayer*» [*Daily News*, 20/05/2003].

7. Les *civics* sont des organisations citoyennes qui visent généralement à défendre des intérêts communautaires à l'échelle de quartiers ou d'ensemble de quartiers.

En fait, la résistance contre la privatisation s'était essentiellement organisée à l'intérieur de DT, de manière indirecte et en partie inefficace, en raison de l'incapacité pour SAMWU et ses 900 adhérents, essentiellement des « cols bleus » noirs, et IMATU (*Independent Municipal and Allied Trade Union*), constituée de 300 membres majoritairement blancs et « cols blancs », de mettre une sourdine à leurs conflits chroniques. Néanmoins, à force de dénoncer les pratiques de la direction de DT, et notamment son acharnement contre quelque 300 employés militant contre le projet de privatisation, SAMWU avait fini par obtenir, début 2002, que la municipalité donnât son feu vert à la nomination d'une commission d'enquête sur le « racisme, népotisme et corruption » supposés des dirigeants. Finalement, au bout de quelques mois, la commission fut dissoute par décision de justice, au motif qu'elle avait outrepassé ses compétences. Dans l'hypothèse où il aurait pu être prouvé que les accusations portées contre la direction de DT étaient fondées, on peut se demander quelles en auraient été les incidences sur le processus de privatisation ? Quoi qu'il en soit, la municipalité semblait avoir installé des contre feux en dénonçant, y compris dans la presse, la dégradation du service de transport de passagers dont elle imputait explicitement la responsabilité au personnel de DT. Le directeur général de l'administration métropolitaine lui-même monta au créneau et fit état, en 2002, des plaintes récurrentes des usagers à propos de la dégradation du service public et notamment du comportement des chauffeurs de bus. Il mit en exergue que la moyenne globale mensuelle du nombre d'incidents engageant un bus municipal avait grimpé de 18 à 32, que les accidents graves avaient quadruplé, passant de 5 à 19, et que les accidents avec mort d'homme avaient été multipliés par huit (2 au lieu de 0,25 par mois) [*Daily News*, 15/11/2002].

Ce type de message a incontestablement contribué à instiller le doute dans l'esprit des citoyens, y compris ceux qui étaient les plus enclins à rallier la cause des défenseurs du statut municipal de DT.

Qu'est devenue Durban Transport ?

Le premier juin 2003, DT a finalement été cédée au consortium Remont-Alton dont chacune des deux parties fait référence à des sociétés détenues et dirigées par des hommes d'affaires indiens. Cependant le consortium qui a remporté l'appel d'offres n'est pas réduit à ces deux entités. Si ces dernières en détiennent 60 % du capital, il existe deux autres porteurs de parts : Taxi Co, créé par cinq associations de taxis collectifs de Durban (12 % du capital), et Staff Co, créé par d'anciens cadres de DT (28 % du capital). On devine l'importance stratégique de ce montage pour Remont-Alton qui fait alliance, d'une part, avec des opérateurs de taxis collectifs qui sont souvent des concurrents redoutables pour l'exploitation de nombre de routes et, d'autre part, avec des ex-membres du sérail municipal qui garderont leurs réseaux de relations dans l'administration publique locale ainsi qu'au sein du ministère des transports provincial.

Avant même qu'elle ait repris DT, cette coalition d'intérêts a dû affronter une campagne de presse peu amène à son endroit. C'est surtout le cœur,

Remont-Alton, qui a été visé. Il a été rappelé que l'un des partenaires, ex-trésorier régional de l'ANC, est un ami et compagnon de lutte du ministre provincial des transports, S'bu Ndebele, et du maire de Durban. Plus grave, le jour même de la prise de possession effective de DT, la presse a noté que l'un des partenaires avait été condamné pour corruption de fonctionnaire municipal en 1997 et qu'une enquête, à propos des conditions d'obtention ou d'utilisation par des compagnies de transport lui appartenant, venait d'être ouverte [*Sunday Tribune*, 01/06/2003].

Les conséquences immédiates de la privatisation sur l'organisation du transport

Durant une période transitoire initialement prévue pour deux mois et finalement étendue à quatre, le repreneur, Remont/Alton, était tenu de garder inchangés le schéma d'exploitation des *routes* et les tableaux horaires. En contrepartie, il a reçu des subventions complémentaires du gouvernement local. C'est donc au début du mois d'octobre 2003 seulement que les usagers ont vu les premiers changements induits par la privatisation de DT. Tout en conservant le tracé des *routes*, Remont/Alton a réaménagé les tables horaires, supprimant tous les passages aux plages pour lesquelles le taux de remplissage des bus était inférieur à 50 %. Environ 25 % des trajets hebdomadaires ont été abandonnés par le nouvel opérateur. En considérant l'organisation du transport de passagers par bus (tab. 1), il est possible de se demander dans quelle mesure la privatisation de DT n'a pas abouti à la constitution d'un grand groupe privé qui aura progressivement la possibilité d'opérer en situation de quasi-monopole.

Tab. 1 – La répartition des *routes* entre les compagnies de bus de Durban

% du nb total de routes	Nb de routes	Opérateurs	Longueur totale des routes (km)	Longueur moyenne des routes (km)
32,4	597	Remont/Alton	15946	26,7
4,3	80	4 autres opérateurs subventionnés	2509	31,4
36,8	677	Les 5 opérateurs subventionnés	18455	27,3
9,8	180	Ensemble des 19 compagnies recensées non subventionnées	3791	21,1
53,5	985	Ensemble de 170 opérateurs indépendants non subventionnés	Inconnu	Inconnu
63,2	1 165	Total des opérateurs non subventionnés	Inconnu	Inconnu
100	1 842	TOTAL	Inconnu	Inconnu

En effet, *Remont/Alton* capte l'essentiel de la manne des subventions publiques. La compagnie n'exploite que des *routes* subventionnées, soit presque 90 %

du total des *routes* intra-métropolitaines subventionnées. Les 10 % des *routes* subventionnées restants sont exploités par quatre autres compagnies. Par conséquent, les deux tiers des *routes* de la métropole ne sont pas subventionnées et sont exploitées par 189 opérateurs dont la majorité est constituée de petits transporteurs possédant 1 ou 2 bus.

La quasi-totalité de l'aire métropolitaine de Durban est desservie par les compagnies de bus (fig. 1). Néanmoins, les différents opérateurs de bus ne bénéficient certainement pas des mêmes conditions de rentabilité. Les aires les mieux desservies ne sont pas celles ayant les plus fortes concentrations de population. Le tracé des *routes* est largement hérité du modèle d'organisation spatiale de l'apartheid et est en partie polarisé par l'activité économique. Le centre-ville, les quartiers blancs de densité moyenne et les bassins d'emplois, tels que les zones jouxtant le port ou le corridor industriel situé au sud du CBD, sont infiniment mieux desservis que les aires périphériques surpeuplées d'Umlazi ou Inanda. Une analyse détaillée du schéma d'ensemble des lignes mettrait en évidence une forte hétérogénéité des situations selon les quartiers et susciterait nombre de questions concernant la logique des tracés antérieurs et celle de l'octroi de subventions. Par exemple, les anciennes *townships* de Chatsworth et Verulam n'étaient pas ou peu desservies par DT. Est-ce dû au fait que l'ancien régime puis le gouvernement local post-apartheid avaient pris acte du savoir-faire des Indiens en matière de transport et de leur capacité à organiser eux-mêmes le service, se dispensant de surcroît de subventions ?

À l'opposé, si l'on observe certaines aires africaines qui n'étaient pas ou peu desservies par l'ancien DT, on relève qu'elles n'étaient guère plus investies par les autres opérateurs de bus. Or, ces aires correspondent à des foyers importants de population. Ce sont les taxis ou mini bus qui, sans contrôle véritable de l'autorité publique, s'y sont implantés. Il en est de même des 170 petits opérateurs de bus qui, à l'instar des compagnies de taxis collectifs, doivent posséder une licence. Il est très difficile d'acquérir des informations fiables sur leur fonctionnement, leurs *routes* et horaires ; les responsables du gouvernement local et de la Province eux-mêmes ne semblent pas être en mesure de les obtenir. Cette difficulté à identifier les acteurs et l'emprise spatiale de leur activité met en évidence que la régulation des transports à Durban s'exerce en grande partie en dehors de la sphère du pouvoir public. Néanmoins, le gouvernement local affirme son ambition de « reprendre la main ».

La régulation du transport public

Le constat qui vient d'être dressé n'est pas contradictoire avec le fait que, depuis 1994, les politiques relatives à l'organisation et à la régulation des transports ont bénéficié d'une considération particulière de la part du gouvernement sud-africain. Il a bien compris le rôle essentiel qu'elles devaient pouvoir jouer dans l'édification d'une société post-apartheid. Le Livre Blanc sur la politique nationale des transports, publié en 1996, annonce clairement que cette politique

doit être un outil au service du grand programme de reconstruction et de développement (RDP) (RSA, 1996).

Le retour au local

Aux termes de la Constitution de 1996, les transports publics sont une compétence partagée du gouvernement national et des gouvernements provinciaux. On s'étonnera alors que le gouvernement local, au-delà de la gestion de compagnies municipales de bus héritées du régime passé, soit concerné par la conception et la mise en œuvre d'une politique globale de contrôle, planification ou tarification des transports. Il est ici nécessaire de revenir à l'esprit de la nouvelle constitution et des institutions sud-africaines qui, sur la base d'un découpage de l'État en trois sphères de gouvernement de même rang, préconise, au nom de la démocratie, de rechercher le niveau de décision politique le plus adapté aux enjeux. De fait, au nom de ce principe de subsidiarité, le gouvernement national ou les gouvernements provinciaux peuvent transférer une partie de leurs prérogatives aux gouvernements locaux. C'est précisément ce qui s'est passé à Durban lorsque la création d'une Autorité des transports (TA) a été envisagée. La municipalité devrait exercer un contrôle politique direct et total sur un organe de régulation du transport terrestre de passagers, et pourrait ainsi intégrer pleinement les transports comme outil à part entière de sa politique de développement métropolitain, alors que le gouvernement national n'interviendrait plus qu'à travers les transferts budgétaires, destinés à subventionner les lignes déficitaires mais socialement et politiquement stratégiques⁸.

On notera que la reprise en main des transports n'est pas l'apanage de Durban, même si elle est la seule des métropoles sud-africaines à avoir concrétisé ses objectifs. Pour cela, son expérience est considérée comme un modèle dont on ne sait pas encore s'il est optimal et adaptable en l'état dans les autres métropoles. Dès 1997-1998, la mise à l'étude des conditions de faisabilité d'une TA a été lancée à Pretoria (*Tshwane*), East Rand (*Ekhuruleni*) et Port Elizabeth (*Nelson Mandela Metropolitan Municipality*). Au Cap, l'approche est sensiblement différente et ne semble pas placer la TA au centre du grand débat sur les transports. Celui-ci vient d'être engagé sur la base du constat, partagé avec les autres métropoles, des carences du transport ferroviaire (obsolète, sale, irrégulier, caractérisé par une forte criminalité,...) et du transport par route (taxis et bus en mauvais état, chauffeurs imprudents, lignes insuffisantes, etc.). Pour ces raisons, la part de transport par voiture individuelle est passée à 49 %, occasionnant la congestion de nombreux axes vitaux et une perte de temps pour les usagers qui ne cesse de croître. Il faudrait inverser la tendance et, selon les experts locaux, atteindre un ratio de 20 % de transport individuel pour 80 % de transport collectif. C'est dans ce but que le gouvernement du Western Cape a esquissé un programme de cinq ans visant à réformer le transport public de passagers, en s'attelant en

8. Il est en effet impossible qu'un gouvernement local puisse du jour au lendemain mobiliser les ressources budgétaires nécessaires à l'exercice de nouvelles prérogatives.

priorité à la conception d'un réseau de cars rapides connecté, à travers les nœuds et corridors stratégiques, aux lignes de minibus et au chemin de fer. Dans son ensemble, il s'agit d'un «programme intégré» qui s'articule autour de 22 projets et qui a déjà donné lieu, le 11 avril 2003, à la signature d'un memorandum entre le gouvernement provincial et le gouvernement local (*City of Cape Town*). Il est prématuré d'avancer que le choix qui sera fait au Cap sera de transférer les prérogatives en matière de transport, assumées à l'échelon provincial et métropolitain, au sein d'une entité nouvelle et distincte, c'est-à-dire une TA.

Cette notion d'Autorité des transports n'est pas vraiment nouvelle puisqu'elle a émergé, il y a plus de trente ans déjà, à Hambourg et que de nombreux pays l'ont expérimentée. En Amérique Latine, des villes comme Sao Paulo ou Buenos Aires ont réaménagé l'administration de leurs transports publics sur cette base. Une analyse détaillée de ces expériences montrerait que la structure et les capacités de l'autorité des transports varient sensiblement selon les contextes politiques et économiques.

Les TA peuvent prendre la forme d'un comité de coordination régional consultatif, composé d'élus, sans véritables pouvoirs exécutifs. Elles peuvent être aussi des autorités de coordination régionales, constituées de représentants politiques, qui s'appuient sur des agences d'exécution pour mettre en œuvre leurs politiques. Ces autorités régionales peuvent être mixtes et intégrer, directement en leur sein, des élus et des représentants des agences d'exécution, et même des opérateurs de transport. Il s'agit aussi parfois de deux entités distinctes, l'une politique, l'autre opérationnelle, qui fonctionnent dans le cadre d'un contrat très formel ou encore d'une autorité des transports statutairement (et politiquement) indépendante, dirigée par un conseil largement représentatif de l'ensemble des parties concernées (Banque Mondiale, 2001).

Le contour politique et juridique de la «Transport Authority» en Afrique du Sud

En Afrique du Sud, la nature et les fonctions de la TA sont formellement définies dans le *National Land Transport Transition Act* (NLTTA). Cette loi, promulguée en 2000 à des fins d'équité, d'optimisation de l'accès aux ressources et de développement en général, concerne tous les aspects de la «transformation et de la restructuration du transport terrestre de la République» [RSA, 2000]. Conformément au NLTTA, les TA doivent respecter six principes fondamentaux :

- couvrir des territoires «fonctionnels». Il est à noter que le découpage municipal, réalisé avant les dernières élections locales de décembre 2000, avait précisément pour objet de constituer de tels espaces ;
- être perçues comme «objectives et équitables» dans leur approche des problèmes et la manière de les traiter ;
- être légalement responsables. C'est pourquoi elles sont dotées d'une personnalité juridique qui leur permet d'engager des actions de justice, de passer des contrats ou de gérer leur budget ;

- ne pas être engagées dans une activité économique, en tant qu'opérateur de transports par exemple;
- être en mesure de rendre des comptes devant les citoyens et leurs représentations politiques;
- avoir les capacités matérielles et institutionnelles d'exercer leurs fonctions.

Les TA sont officiellement créées dans le cadre d'un agrément signé entre le ministère provincial des Transports et le gouvernement local. Ce sont des conseillers municipaux qui dirigent les TA, ce qui n'est nullement contradictoire avec le fait que les TA sont des entités juridiques distinctes du Conseil municipal ou de l'administration locale. Pour le travail pratique de gestion, d'administration et de planification, les TA s'appuient sur les services techniques de la municipalité qui officient en tant que *Transport Executive*.

L'avènement d'une TA à Durban

Les autorités locales durbanites n'ont pas eu à subir les pressions du gouvernement national ou provincial pour envisager la création d'une instance de régulation du transport public terrestre dans leur métropole. Au contraire, c'est le conseil municipal lui-même qui, en octobre 1999, avait pris l'initiative de voter une résolution mettant à l'étude la faisabilité d'une TA. Cette initiative fut favorablement reçue par les autres sphères de gouvernement qui s'associèrent à la municipalité de Durban pour mettre en place une instance provisoire, l'*eThekweni Transport Authority Project*, et lui donner mandat d'explorer les conditions de réalisation d'une telle TA qui régulerait l'ensemble du transport terrestre de passagers, qu'il se fasse par rail ou par route (taxis, mini-bus et bus).

Que la municipalité fût à l'initiative d'un tel processus était parfaitement conforme à sa volonté de s'imposer comme le maître d'ouvrage des politiques de développement local [Lootvoet et Khan, 2002a; Lootvoet et Guyot, 2002b]. Elle avait conscience qu'une absence d'emprise sur les transports publics compromettrait *a priori* toute autre politique d'envergure. Le transport par train s'est précarisé et la violence est devenue omniprésente au sein de l'industrie des taxis collectifs où les règlements de comptes pour le contrôle des *routes*, entre organisations rivales de propriétaires de taxis qui sont constituées en véritables gangs mafieux, se sont traduits ces dernières années par des dizaines de morts. Nombre de transporteurs opèrent dans l'illégalité, sans licence, avec des flottes de véhicules non conformes aux règles élémentaires de sécurité routière. Cette dérégulation sauvage du transport public appelle donc une réaction du gouvernement local dès lors qu'il prétend garder ou accroître sa capacité à édifier sa grande métropole post-apartheid.

C'est incontestablement la volonté de mieux comprendre les stratégies des acteurs du transport, notamment par l'envoi de messages concernant la volonté de promouvoir une véritable régulation publique de l'activité, qui a conduit le comité de direction du projet de TA à constituer, à côté du groupe technique, un autre groupe de réflexion rassemblant toutes les parties prenantes du transport

public, c'est-à-dire les propriétaires de bus et de taxis, les syndicats, les milieux d'affaires, les usagers. Sur la base du rapport présenté par le projet, le conseil municipal vota le 31 juillet 2002 une résolution visant à accélérer le processus de création de l'*eThekweni Transport Authority* (ETA), laquelle devrait s'atteler, dans les meilleurs délais, à la mise en place d'un schéma des routes plus approprié aux demandes des populations, d'un système intégré de tarification et de vente des tickets de transport, de nouvelles stratégies de développement des infrastructures, ainsi qu'à l'amélioration de la qualité du service ou encore à une meilleure intégration de l'ensemble des moyens de transport.

L'ETA devait officiellement entrer en fonction le premier juillet 2003. Son comité de direction a déjà été constitué. Il est formé de 3 conseillers municipaux et non des moindres: le maire de Durban, Obed Mlaba, le maire adjoint, Logie Naidoo, et le président de la commission municipale du contentieux, Mr Gumede. Le directeur général de l'administration municipale et son adjoint siègeront à leurs côtés sans droit de vote. La présence des plus hautes figures politiques du gouvernement local et de son administration illustre l'importance qui est donnée à cette ETA qui, à court terme, est censée se voir attribuer toutes les fonctions exercées en matière de transport par le ministère provincial, y compris l'octroi de licences aux opérateurs et la négociation pleine et entière des contrats de subventions des routes. Pour cela, l'ETA se reposera sur les compétences élargies de l'actuel service municipal de la circulation et des transports qui deviendra de fait l'*eThekweni Transport Executive* (ETE).

Néanmoins, le pouvoir local exige d'avoir les moyens de son action et a refusé l'installation officielle de l'ETA à la date prévue, au motif que cette dernière ne veut pas se voir confier un mandat non financé (*unfunded mandat*). Certes, le financement du budget de fonctionnement (hors subventions) du premier exercice financier (1^{er} juillet 2003, 20 juin 2004) semblait acquis : 95 millions de Rands dont 65 provenant du budget municipal, 18 millions (dont 10 débloqués en début d'exercice) versés par l'État central et 12 millions (dont 8 débloqués sans délai) par la Province. Cependant, le dossier des subventions est loin d'être clos. Pour ne considérer que la seule masse annuelle destinée au consortium Remant/Alton, 100 millions de Rands sont proposés par la Province et 54 par la municipalité. Il reste donc un solde de 44 millions qui fait l'objet d'un bras de fer entre l'État et le conseil municipal de Durban, aucune des deux institutions ne voulant le prendre en charge. Au-delà, Durban attend des assurances de la part du gouvernement national en matière de financement à moyen et long termes. Elle ne veut pas, et sans doute ne peut pas s'engager à financer seule la politique de subvention du transport public. Elle a par ailleurs prévu que sa politique de régulation du secteur des transports dans son ensemble demandera des moyens de fonctionnement accrus, notamment en matière de police. Cette dimension ne peut être négligée quand il s'agit d'imposer la Loi commune à une grande partie des transporteurs privés, lesquels sont habitués à fonctionner à l'extrême marge du cadre légal.

Conclusion

Il est improbable que le conflit entre l'État central et la municipalité de Durban ne soit pas dénoué dans un délai proche. L'enjeu d'une meilleure régulation du système des transports publics est une priorité pour l'une et l'autre sphère de gouvernement. Elles savent que leurs politiques d'aménagement du territoire, et de développement économique et social en général, seront de plus en plus compromises au fur et à mesure que d'autres modes de régulation privés, particuliers, contradictoires, conflictuels, parfois très violents, se multiplieront dans ce secteur vital de l'économie.

Au premier juin 2003, avec l'aval du gouvernement provincial et du gouvernement national, la municipalité a cédé DT, abandonnant ainsi l'intégralité du transport public par route au secteur privé. Certes, la compagnie municipale était déficitaire mais le motif de la privatisation n'était aucunement de relâcher la pression sur les finances publiques. Il semble même que les engagements en matière de subventions des routes, contractés avec le repreneur privé, grèveront autant, si ce n'est davantage, le budget municipal et celui de l'État que ne l'aurait fait le maintien à flots de la compagnie municipale. La privatisation procède à l'évidence d'une autre logique. Le gouvernement local ne pouvait prétendre réorganiser l'ensemble de l'activité de transport sur la base d'une restructuration, fût-elle en profondeur, de la compagnie publique. Il a donc décidé de saisir l'opportunité qu'offrait l'évolution du cadre constitutionnel et législatif de l'Afrique du Sud post-apartheid : celle de la création d'une entité juridique nouvelle, appelée *Transport Authority*. Placée sous le contrôle politique exclusif du gouvernement local, cette instance est, à l'échelle du territoire municipal, investie (par voie de dévolution) de l'ensemble des fonctions et prérogatives en matière de régulation du transport du ministère national et du ministère provincial. Puisque, condition *sine qua non*, une telle Autorité ne peut être créée si la municipalité est elle-même un opérateur, le sacrifice de *Durban Transport* était inévitable, mais bien modeste au regard de la contrepartie escomptée.

La municipalité saura-t-elle faire bon usage de cet instrument, l'Autorité des transports, difficile à manier compte tenu des caractéristiques du transport public durbanite ? La TA aura-t-elle la capacité de s'imposer face au consortium Remant-Alton qui pourrait, du fait de sa taille et parce que ses principaux actionnaires et dirigeants sont proches de responsables politiques influents, être enclin à développer une stratégie quasi monopolistique ? L'Autorité saura-t-elle se faire entendre et respecter par les centaines d'autres exploitants de bus, minibus ou taxis privés qui ont pris l'habitude d'exercer leur activité selon des logiques ou stratégies qui ne sont pas toujours aisément conciliables avec les desseins d'une politique publique d'ensemble ?

Ce dessein politique, le gouvernement local doit encore lui donner des contours clairs. Il lui faut montrer qu'il est capable de remettre à plat, à l'échelle de la région métropolitaine, l'ensemble du tracé des routes et la politique de subvention nécessaire au rééquilibrage de l'offre de services de transport, en fonc-

tion des besoins des populations et, notamment pour les plus défavorisés, de leur capacité à payer. Il lui faut tout bonnement montrer comment sa politique de régulation des transports s'articulera aux politiques de développement des services de base (eau, électricité, etc.), de promotion de l'habitat et de rééquilibrage des zones d'activité. Les autres métropoles d'Afrique du sud sont attentives à l'expérience de Durban car leur service de transport a bien des similarités avec celui de la capitale économique du KwaZulu-Natal.

BIBLIOGRAPHIE

- BEALL J., CRANKSHAW O., PARNELL S. [2002], *Uniting a Divided City. Governance and social Exclusion in Johannesburg*, London, EARTHSCAN, 237 p.
- CAMERON R. [1999], *Democratisation of South African Local Government. A Tale of Three Cities*, J.L. van Schaik, Pretoria, Academic, 345 p.
- DBSA [1998], *Infrastructure: a Foundation for Development*, Development Report 1998, 288 p.
- DUGARD J. [2001], *From Low Intensity War to Mafia War: Taxi Violence in South Africa (1987-2000)*, Cape Town, Center for the Study of Violence and Reconciliation, Violence and Transition Series, vol. 4.
- eThekwin Municipality [2002], Durban, Draft IDP, 59 p.
- eThekwin Municipality, National Department of Transport et KwaZulu-Natal Department of Transport [2002], *eThekwin Transport Authority Project*, Durban, Report 2002, 103 p.
- FREUND B., PADAYACHE V. (éd.) [2002], *Durban Vortex. South African City in Transition*, Pietermaritzburg, UNP, 345 p.
- GOVENDER J.P. [2001], *Report on Privatisation in Urban Municipalities: The Case of Durban Transport*, prepared for National Labour and Economic Development Institute, Durban, University of Natal, 28 p.
- HINDSON D. [1999], «Fragmentation et intégration dans une ville de l'après-apartheid: l'exemple de Durban», *Tiers Monde*, n° 159, p. 551-578.
- KHOSA M. [1991], «Capital Accumulation in the Black Taxi Industry», in E. Preston-White, C. Rogerson (éd.), *South Africa's Informal Economy*, Cape Town, Oxford University Press, p. 310-325.
- KHOSA M. (éd.) [2000a], *Infrastructure Mandate for Change 1994-1999*, Pretoria, HSRC, 253 p.
- KHOSA M. (éd.) [2000b], *Empowerment Through Service Delivery*, Pretoria, HSRC, 274 p.
- KHOSA M. [2002], «Public Transport in the Changing South Africa, 1994-2000», in A. Lemon, A. Rogerson (éd.), *Geography and Economy in South Africa and its Neighbors*, Burlington, Ashgate, VT: 161-162.
- LOOTVOET B., KHAN S. [2002a], «La décentralisation et les métropoles: les défis de Durban», *Autrepart*, n° 21, p. 101-118.
- LOOTVOET B., GUYOT S. [2002b], «Le local et l'économie : les capacité d'action du gouvernement métropolitain. Durban, Afrique du Sud», *L'Espace Géographique*, n° 2002-1, p. 49-61.
- MAHARAJ B. [1992], «The "Spatial Impress" of the Central and Local States: the Group Areas Act in Durban», in D.M. Smith (éd.), *The Apartheid City and Beyond*, London, Routledge.

- MARAIS H. [1998], *South Africa Limits to Change: The Political Economy of Transformation*, Zed Books Ltd London & New York, University of Cape Town Press, 290 p.
- MEUNIER R., COPANS J. [1999], «Introduction. Les ambiguïtés de l'ère Mandela», *Tiers Monde*, n° 159, p. 489-498.
- RSA [1996], *White Paper on National Transport*, Pretoria, Government Gazette.
- RSA [1998], *Local Government: Municipal Structures Act*, Pretoria, Government Gazette, n° 19614.
- RSA, [1998], *Moving South Africa. A Transport Strategy for 2020*, Department of Transport (<http://www.transport.gov.za/>).
- RSA, [1999], *Moving South Africa. The Action Agenda*, Department of Transport (<http://www.transport.gov.za/>).
- RSA [1999], *The Local Government Municipal Systems Act*, Pretoria, Government Gazette, n° 20357.
- RSA [1998], *National Land Transport Interim Arrangements Act*, Pretoria, National Department of Transport, Act 45 of 1998.
- RSA [2000], *White Paper on Municipal Service Partnerships*, Pretoria, Government Gazette, n° 21216.
- RSA [2000], *National Land Transport Transition Act (NLTTA)*, Pretoria, National Department of Transport, 22 of 2000.
- STAVROU S. [2000], «Infrastructural Services», in J. May (éd.), *Poverty and Inequality in South Africa: Meeting the Challenge*, Cape Town/London & New-York, David Philip Publishers/Zed Books, p. 141-171.
- WORLD BANK [2001], *Cities on the Move – A World Bank Urban Transport Strategy Review*, Draft Document October 17, 157 p.

Presse

- Daily News [20/05/2003], «Call for halt on bus deal».
- Sunday Tribune [11/08/2002], «Privatisation: just a dirty word».
- Sunday Tribune [18/05/2003], «Taxi operators team up with new bus owners».

Requiem pour une gare routière **Succès et fragilités d'un territoire informel à Yamoussoukro**

*Jean-Fabien Steck **

La guerre et le couvre-feu sont en train de tuer Yamoussoukro. La gare routière, grouillante de monde de jour mais surtout de nuit avec les passagers des cars en transit ressemble à une mine désaffectée dès 20 heures [...]

«Conséquence de la crise: à Yamoussoukro l'économie se meurt»

Fraternité Matin, 8 novembre 2002

Pour décrire la situation de crise sans précédent que traverse la Côte d'Ivoire dans une ville emblématique qui a prétention à en être la capitale¹, l'attention du journaliste semble d'abord attirée par la situation de sa gare routière... Il y a là de quoi surprendre, d'autant plus que, dans cette actualité ivoirienne tourmentée, la ville de Yamoussoukro se trouve souvent en première ligne: elle est située à quelques dizaines de kilomètres seulement de la ligne de cessez-le-feu imposée par les médiations françaises et ouest-africaines et entérinée par les accords de Marcoussis; elle est de temps à autre un lieu de rencontre entre acteurs de la crise – la diplomatie est en effet la seule prérogative que les dirigeants d'Abidjan lui concèdent quelquefois –; elle accueille de nombreux réfugiés venus des régions passées sous le contrôle des «Forces nouvelles» ou situées trop près de la ligne de cessez-le-feu pour être totalement sécurisées, mais aussi, dans un tout autre registre, de nombreux mercenaires.

Pourtant, derrière la réelle volonté que le journaliste a de rendre compte à travers un exemple concret de l'ambiance yamsoise² en ces temps troublés, on a bien là affaire à une information chargée de sensibilité pour une grande partie du lectorat du doyen des quotidiens ivoiriens. La gare routière représente en effet

* PRAG en géographie (colinsteck@wanadoo.fr), Laboratoire «Géotropiques», Université de Paris X-Nanterre, 200 av. de la République, F-92001 Nanterre Cedex, <http://www.geotropiques.net>.

1. Dans les faits Abidjan reste la capitale politique du pays, le seul qualificatif «économique» que tout le monde lui attribue est en fait très en deçà de ce que la métropole lagunaire représente effectivement en Côte d'Ivoire.

2. Yamsois(e)(s): adjectif correspondant à Yamoussoukro.

au cœur de la capitale politique de Côte d'Ivoire beaucoup plus qu'un simple point de départ, d'arrivée ou de passage, par lequel transite une grande partie des lignes de cars du pays – ainsi que de très nombreux camions³. Connue de tous, fréquentée par beaucoup, elle est aussi un véritable lieu de convivialité et de sociabilité apprécié tant par les passagers en transit ou en partance que par les Yamsois eux-mêmes. Au sein de cette ville mégalomane, elle apparaît même, à bien y regarder, comme étant le seul lieu où apparaît une forme bien réelle d'urbanité. Son extinction n'a donc rien d'anecdotique, et ne peut être seulement considérée comme un indicateur des très grandes difficultés qui affectent la circulation des biens et des personnes sur les routes de Côte d'Ivoire. Les conséquences que l'on peut en attendre n'appartiennent pas toutes au seul registre économique et social de la perte irréversible d'activités et de ressources qui, outre les transporteurs, touche les nombreux commerçants, artisans et autres acteurs informels qui exerçaient ici leurs talents.

Toutefois il ne s'agit pas ici de chercher à rendre compte de la situation actuelle de la gare routière: nous n'en avons pas les moyens. L'étude que nous proposons ici a plutôt pour ambition de chercher à comprendre comment cette gare est née, comment elle s'est développée au point de devenir ce lieu singulier à la fois étranger à Yamoussoukro – la gare est avant tout une étape et un carrefour nationaux – et profondément yamsois⁴. Il y a là matière à réflexion autour de trois thèmes: celui de l'articulation entre des réseaux et un fort ancrage territorial; celui de l'initiative entrepreneuriale informelle; celui enfin de la conduite du projet urbain. Le rôle et la place des entreprises et des entrepreneurs appartenant au secteur des transports renvoient bien évidemment à un thème transversal sans lequel il n'est pas de gare routière, comme relais, comme lieu et comme système. Trois parties vont donc suivre: la première s'attachera à décrire la gare en s'intéressant aux conditions de son émergence comme étape et comme lieu central urbain; la deuxième présentera la grande diversité de ses activités commerciales; la troisième, enfin, montrera quelles sont les contradictions auxquelles doit faire face un territoire entièrement façonné par l'informel au sein d'une ville obsédée par son image de marque.

3. Par manque de place, nous n'évoquerons pas ces derniers dans cet article: leur rôle est d'ailleurs assez secondaire – sauf ponctuellement – dans la problématique qui nous intéresse ici.

4. Cet article reprend, synthétise et actualise les principaux résultats d'un travail d'enquête de trois mois conduit à Yamoussoukro et à Abidjan fin 1996 et début 1997 [Steck, 1997]. Des enquêtes semi-directives avaient alors été conduites sur le site de la gare routière de Yamoussoukro auprès des transporteurs (grandes compagnies de cars, petits transporteurs et syndicats), des commerçants (boutiques en dur ou en planches, commerçants semi-sédentaires et ambulants) et des usagers de la gare (passagers et Yamsois). Une gare routière étant un espace assez précisément délimité, les enquêtes se sont toutes faites – passagers et Yamsois exclus, évidemment – sur la base d'un échantillonnage représentant au moins 50 % des effectifs totaux. Par ailleurs toutes les autorités ayant en charge la gestion de la ville et la conduite du projet urbain avaient été rencontrées, ainsi que les services centraux du ministère des transports chargés de la délivrance des autorisations de transports. La mise en perspective et l'actualisation de certaines informations dans le contexte de la crise ivoirienne reposent quant à elles sur une lecture quotidienne des principaux titres de la presse ivoirienne (voir références en bibliographie). C'est l'article de *Fraternité Matin*, proposé en exergue, qui a suscité l'envie d'écrire cet article dont la rédaction a été achevée début décembre 2003.

Yamoussoukro: ville-étape et ville-carrefour

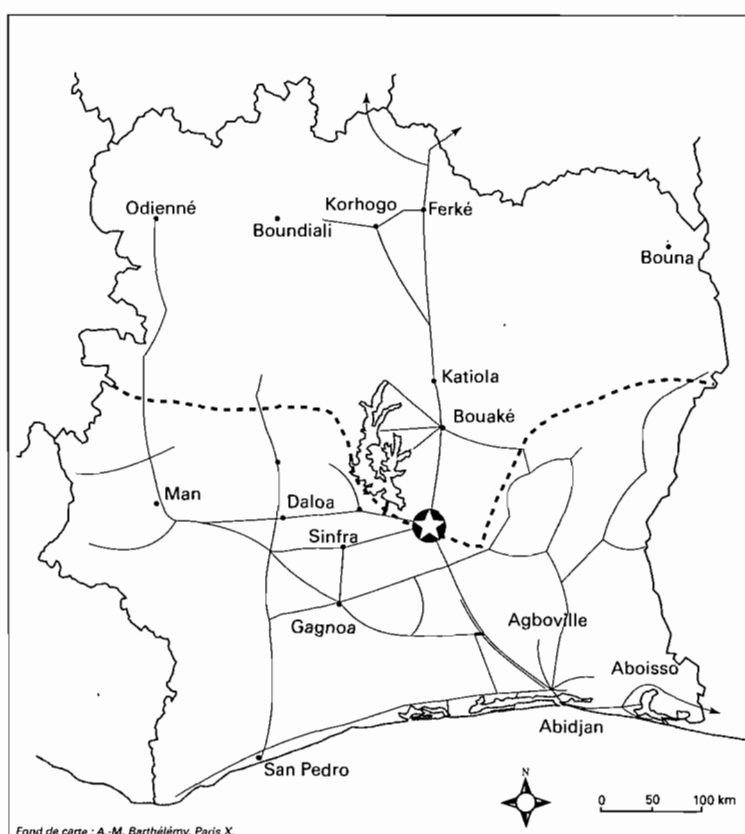
La gare routière est donc bien plus à Yamoussoukro qu'une simple gare routière. Il importe de retracer les conditions de son développement, de son insertion dans les réseaux de communications terrestres nationales ivoiriennes et sous-régionales ouest-africaines, afin de saisir comment, du fonctionnement et du croisement de réseaux multiples, est né un tel lieu.

Un carrefour d'envergure nationale

Pour bien comprendre l'importance de la gare routière de Yamoussoukro, il faut d'abord présenter la situation de cette ville dans la géographie ivoirienne. La ville est située au centre du pays, au débouché sud du «V» baoulé, ce coin de savane qui pénètre dans la zone forestière et qui a joué un rôle essentiel dans la mise en valeur du pays par les planificateurs coloniaux, notamment parce qu'il était relativement aisé d'y faire passer une ligne de chemin de fer desservant, à partir du littoral, les régions enclavées de la Boucle du Niger. Si le rail ne passe pas à Yamoussoukro, la ville est un point de passage important pour toutes les autres communications terrestres, dont l'importance, vue du nord, a été considérablement accrue par la mise en eau du lac de Kossou qui a privé Bouaké, véritable capitale de la Côte d'Ivoire intérieure, de toute prétention hégémonique directe vers l'ouest et le sud-ouest du pays. De simple débouché, de porte d'entrée du sud ivoirien, Yamoussoukro est donc aussi devenue un carrefour important où les flux venant du nord peuvent soit continuer vers le sud et Abidjan, soit obliquer vers le grand ouest, le sud-ouest et ses fronts cacaoyers.

C'est là une dimension importante de la localisation de Yamoussoukro que d'être finalement une charnière entre un sud-ouest consommateur de main d'œuvre et les terres d'émigration du nord: l'installation, dans cette ville, de la principale compagnie de cars du pays assurant des liaisons vers le Burkina-Faso (la compagnie «Sans frontières») en est une illustration. Mais, ville charnière entre le nord et les suds, Yamoussoukro occupe aussi une position importante au sein de ces suds, carrefour régional entre ce que l'on pourrait qualifier de «vieux sud» à l'est, où se rencontre la «Boucle du cacao», véritable lieu de naissance de l'économie de plantation ivoirienne, et les terres de l'ouest où cette dernière s'est ensuite étendue et où elle a prospéré. L'étude des variations mensuelles du trafic de passagers et de marchandises à la gare routière de Yamoussoukro montre bien d'ailleurs combien le dynamisme de cette dernière est encore très largement tributaire de la traite café-cacao [Steck, 1997, p. 10-20].

Mais, au delà de cette position avantageuse, Yamoussoukro qui n'était d'abord, sur la route du nord, qu'une simple halte, de surcroît secondaire, doit avant tout l'importance actuelle de son carrefour à une évidente volonté politique, et à celle d'un homme. Ville natale de l'ancien président Houphouët-Boigny, et capitale officielle du pays depuis 1983, elle a bénéficié d'investissements colossaux et d'une politique d'aménagement du territoire qui l'a longtemps favorisée: les premières routes à avoir été bitumées en Côte d'Ivoire partaient

Fig. 1 – Les routes bitumées en Côte d'Ivoire

certes toutes d'abord d'Abidjan, mais ensuite c'est Yamoussoukro qui en a le plus bénéficié, au point qu'il est devenu plus rapide – et plus confortable – de passer par elle pour se rendre d'Abidjan vers l'ouest et le grand ouest du pays (fig. 1).

Yamoussoukro et le développement du transport par cars

Si, dans un premier temps, la qualité du réseau routier reliant Yamoussoukro à Abidjan, puis rayonnant à partir de Yamoussoukro vers les régions ouest du pays, a valu à la capitale politique d'être considérée comme une étape et un carrefour important, le développement du transport par cars au cours des années 1980, qui a considérablement transformé, simplifié et démocratisé la mobilité des Ivoiriens, a incontestablement renforcé cette situation au point d'apparaître aujourd'hui comme l'un des moteurs du dynamisme du carrefour yamsois autant qu'il a permis le développement de sa gare routière. Le choix de l'escale yamsoise par les compagnies de cars peut en effet s'expliquer par trois raisons principales.

Tout d'abord, il faut y voir une raison technique: les cars, *a fortiori* quand ceux-ci sont des véhicules d'importation au châssis relativement bas, sont assez fragiles. Aussi, la qualité de la route devient-elle un élément déterminant de la rentabilité de l'activité de transport, et cela d'autant plus que les cars sont souvent surchargés: les commerçants, qui sont nombreux à utiliser ce mode de transport, voyagent en effet souvent avec leurs achats en soute.

Ensuite, on doit faire allusion à la situation de carrefour de la capitale: tous les cars qui y passent peuvent *a priori* y laisser des passagers en transit, et les compagnies de cars apprécient les itinéraires qui multiplient les traversés de villes et de carrefours qui sont autant d'occasions de rentabiliser au maximum le trajet: ainsi, même si un axe plus court a pu être bitumé depuis, il n'est pas exclu que des compagnies de cars continuent de faire le crochet par Yamoussoukro afin d'augmenter potentiellement la rentabilité du voyage – c'est ce que font les cars qui se rendent à Danané et à Man, bien qu'une route plus rapide passant par Gagnoa soit désormais praticable (fig. 1).

Enfin, l'urbanisme somptuaire de la capitale a aussi conduit les compagnies de cars à choisir d'y faire escale. On a déjà montré combien le bitumage prioritaire des routes desservant la ville natale du Président Houphouët-Boigny avait pu jouer un rôle important dans la mise en valeur d'une situation de carrefour qu'il est par ailleurs difficile de contester. Il faut maintenant aller au-delà et, à une échelle bien plus fine, montrer combien, sans que ce soit aucunement voulu, le projet urbain yamsois a permis lui aussi que soient réunies les conditions nécessaires à l'émergence d'une gare routière de toute première importance: la largeur des rues (deux fois quatre voies au centre) permet aux cars de se garer sans perturber la circulation; la densité de l'éclairage public fait de Yamoussoukro une escale sûre à trois heures de route d'Abidjan pour les cars qui circulent de nuit; la largeur des trottoirs rend possible l'installation d'activité de service aux passagers. Ce sont d'autres arguments qui peuvent aussi, comme la fonction de carrefour, expliquer et justifier la pérennité de cette escale.

Ce qui fait le carrefour yamsois, c'est donc sa gare routière, son trafic, son attractivité et finalement, à bien y regarder, les cars qui y font relâche. L'importance du petit commerce informel qui s'y est installé et développé atteste bien par ailleurs que l'on a affaire à un lieu tout à fait important, bien qu'ignoré des plans d'urbanisme, au cœur même de la capitale politique.

La gare routière principale, un pôle commercial et récréatif dans la ville

Étape et carrefour de première importance dans la géographie des transports ivoiriens, Yamoussoukro a su aussi répondre à cette situation particulière, et la gare routière apparaît comme une excellente illustration de l'adaptation des entrepreneurs informels locaux à un marché particulièrement porteur: celui du commerce du bord de route et du service d'étape.

Gares et marchés dans la ville

L'articulation entre transport et activités commerciales n'est en rien originale. On peut au moins distinguer trois types de liens qui les unissent très fortement et qui sont autant de lieux communs pour qui connaît bien le monde des transports, et singulièrement le monde des transports de passagers, en Afrique subsaharienne :

— Les commerçants sont d'importants usagers des transports, et la vitalité du commerce informel dans les villes de l'intérieur de la Côte d'Ivoire dépend de la qualité de la desserte par cars vers Abidjan et ses grossistes ;

— Dans les villes, quelle que soit leur taille, des plus grandes, comme Abidjan, aux plus modestes bourgs semi-ruraux, les gares routières, les marchés et les quartiers commerçants forment presque toujours un même ensemble, associé le cas échéant aux gares routières intra-urbaines [*Atlas de Côte d'Ivoire*, planches B. 4 b1, b2 et b3 ; Benveniste, 1974, p. 195] ;

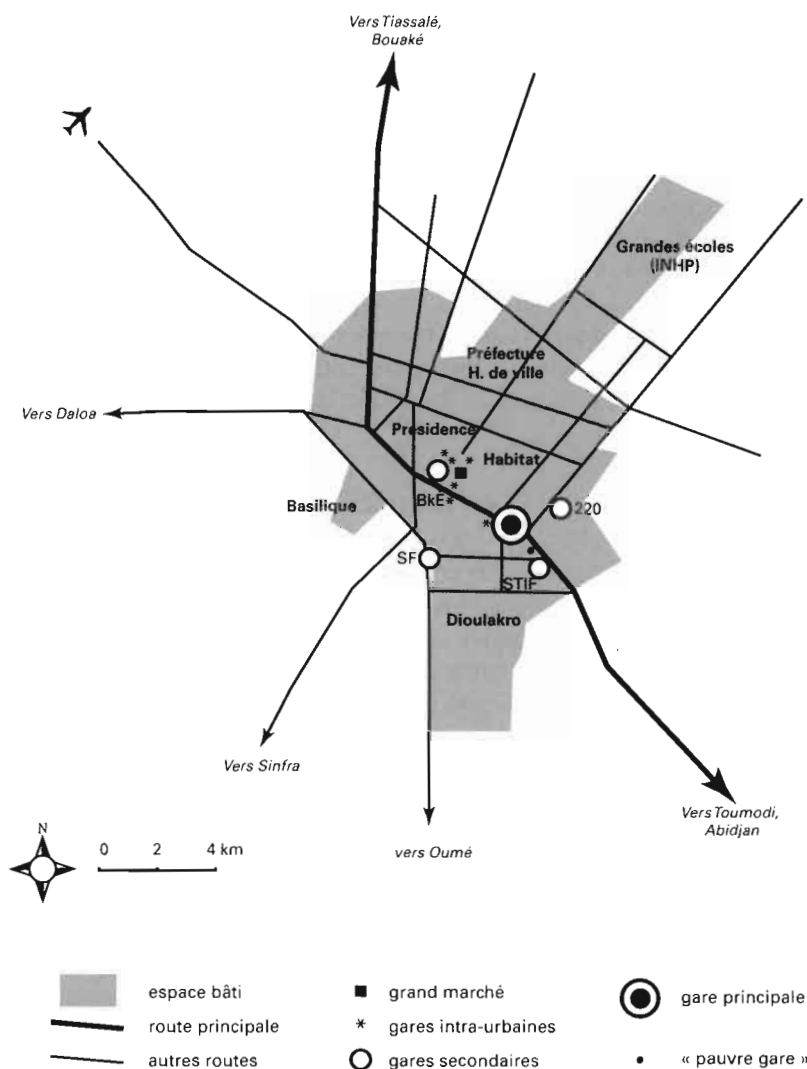
— Le long des routes, à proximité des carrefours et à l'approche des entrées de ville, on rencontre presque toujours sur les bas-côtés de nombreuses activités commerciales de bord de route, offrant du ravitaillement à moindre coût (vente directe du producteur au consommateur) ou proposant, comme au sein des grandes gares routières de départ et d'arrivée, des produits qui renvoient surtout au service d'étape (boisson et nourriture, parfois breloques et babioles).

Nous ne nous attarderons pas ici sur le premier lien, fort intéressant, mais qui a assez peu à voir avec la question qui nous préoccupe. Les deux autres méritent par contre une certaine attention et peuvent être resitués assez précisément dans le contexte urbain yamsois s'il s'agit en effet de rendre compte de la façon dont des réseaux et des flux peuvent participer du fonctionnement de lieux spécifiques, et même en créer. À Yamoussoukro, et bien que l'on n'ait parlé pour l'instant que d'une gare routière (sous-entendue la gare routière principale, appelée aussi gare d'Abidjan – bien que cette dénomination stricte ne concerne qu'un trottoir), on en rencontre en fait plusieurs au sein de la ville : deux, qui sont spécialisées dans les dessertes régionales et locales, la gare des 220 et l'ensemble des gares qui ceinturent le grand marché ; trois qui sont des étapes et des relais, la gare routière, véritable carrefour de Yamoussoukro, mais aussi deux gares privées appartenant à de grandes compagnies de cars, la gare de la STIF⁵ et celle de la compagnie « Sans frontières » (fig. 2).

Les premières sont assez caractéristiques des gares routières que l'on rencontre partout ailleurs dans les villes de Côte d'Ivoire. Les activités de transports sont très fortement associées au commerce. Les commerçants y ont recours pour s'approvisionner et de fait les grossistes sont très souvent localisés à proximité immédiate des gares routières les plus importantes, comme l'illustre l'exemple

5. Société de transport Inza frères : l'une des grandes compagnies de cars du pays, fondée par un transporteur de Daloa mais desservant à partir d'une gare moderne située à Adjamé (Abidjan) plusieurs grandes villes ivoiriennes, ainsi que quelques capitales voisines (Accra, Lomé, Cotonou).

Fig. 2 – Les gares routières de Yamoussoukro



extrême d'Adjamé, principale gare et principal quartier commerçant d'Abidjan. Les clients les empruntent: une ligne directe entre le marché et le quartier, ou le village, de résidence et de consommation finale est évidemment un atout. Il est ainsi assez logique que les lignes régionales, mais aussi locales et urbaines soient organisées pour la plupart d'entre elles à Yamoussoukro autour du grand marché. Elles permettent par ailleurs de rendre compte du rayonnement local de la ville sur les espaces ruraux avoisinants. La gare des 220, bien qu'éloignée du grand marché, répond toutefois à une demande assez similaire dans la mesure où les commerces qui s'y sont installés proposent des matériels agricoles, des maté-

riaux de construction et quelques biens alimentaires non-périssables (huile, riz...).

Les secondes, gares étapes et gares relais, sont la grande originalité de Yamoussoukro : dans toutes les autres villes la distinction entre gares à rayonnement local et gares à rayonnement national, si elle n'est pas toujours absente, n'est jamais aussi marquée qu'ici. C'est en fait une des conséquences de la place tout à fait particulière que Yamoussoukro occupe dans la géographie des mobilités ivoiriennes, et que l'on vient de décrire dans la première partie de cet article. Les activités commerciales que l'on rencontre au sein de ces gares s'apparentent ainsi bien plus à des activités commerciales de bord de route qu'à toute autre forme de commerce... De plus, elles semblent assez peu articulées aux autres commerces de la commune et fonctionnent bien plus en réseau(x) pour leurs approvisionnements : elles profitent davantage des cars de passage qui les mettent en contact avec les grossistes d'Adjamé que des opportunités locales urbaines yamsoises.

Pour le passager en transit d'abord : les activités marchandes de la gare routière

La gare routière se distingue de toutes les autres gares que l'on rencontre au sein de la commune à la fois par la nature de ses activités commerciales⁶ et par la très forte densité de ces dernières, peu comparable avec celles que l'on rencontre ailleurs. Il faut rappeler que c'est une gare de passagers. Pour une bonne trentaine de cars qui quittent chaque jour Yamoussoukro – essentiellement pour Abidjan – près de 200 cars de passage s'arrêtent le long des trottoirs ; par ailleurs les Yamsois sur le départ ne représentent le soir que 12 % des passagers présents sur le site de la gare. Étape et carrefour, lieu de halte unanimement apprécié des passagers, gare de transit et de correspondances, il est tout à fait logique que se soient installées là de nombreuses activités commerciales informelles, appartenant pour la plupart d'entre elles au secteur de la restauration.

La propension à consommer des Yamsois sur le départ, voyageurs de jour, est certes assez faible : un passager sur deux seulement qui attend son car à la gare de la SOTRANSYA⁷, une compagnie locale, consomme quelque chose avant son départ, quelques fruits et un sachet d'eau, rarement plus [Steck, 1997] et ceux de la compagnie YT⁸, l'autre compagnie yamsoise, attendent leur départ devant la télévision de la salle d'attente, sans rien consommer ou presque. En revanche la consommation des voyageurs de nuit en transit, est relativement plus importante. Aux 500 FCFA⁹ que dépense en moyenne par personne la première

6. Nous ne nous intéresserons pas ici aux activités commerciales que l'on rencontre autour de la gare « Sans frontières » (restauration et breloques en tous genres qui sont autant de cadeaux destinés aux familles burkinabè) ou au sein de la propriété privée et fermée de la STIF (restauration rapide, vendeurs ambulants).

7. Société des transporteurs de Yamoussoukro.

8. Yamoussoukro transports.

9. 100 FCFA valent 0,15 euro.

catégorie de voyageurs, répondent en effet les quelques 1500 FCFA dépensés, toujours en moyenne, par la seconde catégorie. Il s'agit là d'une somme assez élevée, surtout quand on sait que le prix d'un repas dans un maquis¹⁰ revient à environ 500 FCFA. La plupart de ces passagers en transit disposent de liquidités, qu'ils soient commerçants des villes de l'intérieur se rendant à Abidjan pour s'approvisionner (25 % des passagers recensés) ou de passagers étant en déplacement pour régler des questions financières à leur avantage (15 % des passagers recensés) ou encore de passagers en déplacement professionnel dont beaucoup disposent de «frais de mission» (25 % des passagers recensés). C'est cette catégorie de clientèle en transit qui intéresse d'abord les commerçants informels de la gare routière. Ceci est singulier car dans toutes les autres villes les commerçants des gares routières interurbaines s'adressant soit aux transporteurs, soit aux passagers sur le départ.

Si l'on ne compte que les boutiques en dur, 60 % d'entre elles sont spécialisées (directement ou indirectement: épiceries, grossistes) dans la restauration, 20 % dans les services d'étape (cabine téléphonique, hôtel...) ou la vente (cassettes audio, breloques...) et 20 % dans les activités liées à l'entretien et à la réparation des véhicules. Nous n'insisterons guère sur cette dernière catégorie, aujourd'hui sur le déclin (elle représentait encore au début des années 1990 un tiers des boutiques en dur de la gare routière¹¹). Les causes en sont la dévaluation du FCFA de 1994 qui a considérablement augmenté le prix des pièces et réduit les marges des revendeurs et la profonde mutation de la demande, sectorielle, liée entre autres à la lente disparition des taxis-brousse – les minicars de marque japonaises sont réparés dans des garages – et à l'augmentation de la part des passagers parmi les personnes qui fréquentent la gare routière. La part du secteur de la restauration, déjà dominante, est en fait bien plus importante si on prend en compte les quelque 150 étals qui s'installent le soir sur les trottoirs de la gare routière et dont les deux tiers sont exclusivement consacrés à la restauration (café, thé, omelette, viande braisée...). De plus, les nombreux marchands ambulants, souvent des femmes et des fillettes, qui gravitent autour des cars en stationnement ne proposent aux passagers que de la nourriture (eau, fruits, pains sucrés ou petites brochettes de bœuf...). Sur la quinzaine de commerçants ambulants, en moyenne, qui ceinturent le car dès son arrêt, on ne rencontre au maximum, et encore pas toujours, qu'un seul marchand de breloques.

Si la gare routière de Yamoussoukro est devenue une étape quasi-obligée pour un grand nombre de lignes de cars du pays, c'est en grande partie à l'importance de son activité nocturne qu'elle le doit – donc aux petits entrepreneurs informels qui en sont à l'origine et qui l'entretiennent. D'abord favorisée par le bitume, puis par sa situation de carrefour, elle l'est aussi aujourd'hui grâce à la densité et à la variété des fonctions récréatives et commerciales (restauration, petit commerce...) qu'elle propose.

10. Petit restaurant populaire ivoirien (sur les maquis abidjanais, voir Leimdorfer, 1998).

11. Chiffres de juillet 1992 (source: A. Dubresson, enquête non publiée).

Un lieu qui a su combler un vide urbanistique et citadin: les Yamsois et «leur» gare

Cette importance tout à fait remarquable de la restauration parmi les activités commerciales de la gare routière, conséquence autant que cause de son succès, comme on vient de le voir, a des effets sur la ville de Yamoussoukro elle-même. Elle permet d'expliquer la place tout à fait particulière qu'a pris ce lieu singulier au centre de la capitale politique. Le long des trottoirs de la gare routière, on ne rencontre en effet pas que des passagers en partance, en étape ou en transit, se sustentant en attendant la fin de la halte ou une correspondance à venir, même s'ils sont très largement majoritaires. On y rencontre aussi des Yamsois pour qui une visite à la gare routière est une sortie en soi. La clientèle locale sédentaire permet de comprendre à elle seule une part importante du dynamisme qui règne en ces lieux, singulièrement en fin de semaine. Jusqu'à dix heures du soir, heure à laquelle les premiers cars se présentent, les trottoirs sont envahis presque uniquement par des étudiants de l'Institut National Polytechnique Houphouët-Boigny (INPH, campus de grandes écoles situé à la périphérie nord de la ville) et des fonctionnaires, et c'est seulement à partir de minuit que les passagers sont plus nombreux que les autochtones. À cette division de la clientèle dans le temps (semaine contre fin de semaine, première partie de la nuit contre deuxième partie) s'en ajoute une autre, spatiale, entre les étals de trottoirs dont la principale clientèle visée est – et reste – celle des cars, et les maquis de la gare des «bas-fonds» et les échoppes de fripes qui s'immiscent entre eux et dont les commerçants déclarent avoir pour principale clientèle les étudiants de l'INPH (fig. 3). La réduction des bourses étudiantes qui, en 1997, sont passées de 40 à 20 000 FCFA mensuel, les avait d'ailleurs beaucoup inquiétés car c'était alors la moitié du pouvoir d'achat de leur principale clientèle qui disparaissait: pour qui connaît la fragilité financière des activités informelles, on peut aisément comprendre leurs craintes.

De lieu de passage, la gare routière principale de Yamoussoukro est donc devenue en quelque sorte la «rue Princesse» locale, du nom de la principale rue festive de Yopougon, quartier périphérique d'Abidjan, et référence absolue en la matière dans tout le pays. Elle est même devenue à l'échelle ivoirienne un lieu festif très réputé où se rendent certains week-ends des étudiants de Bouaké ou, en fin de traite, des planteurs des régions environnantes. Sa réputation, si mauvaise soit-elle (alcoolisme, prostitution, insécurité...), ne semble guère lui avoir causé un grand préjudice. Le *Guide du Routard* conseillait même à ses lecteurs d'y passer une soirée! Née d'influences extérieures, donc sans liens avec Yamoussoukro en tant que ville, la gare routière a été peu à peu appropriée par les habitants de cette dernière, en soirée d'abord, dans la journée ensuite. Outre l'affluence nocturne des fins de semaine, la gare est en effet aussi devenue un lieu de rendez-vous diurne, notamment pour les élèves des collèges et lycées de la ville qui trouvent là, à la sortie des cours, un espace récréatif fort apprécié. Certains commerçants de la gare routière, comme l'un des marchands de charbon de bois de la gare – jusqu'alors seulement fournisseur en combustible des

maquis et des vendeurs de viandes et de poissons braisés –, ont d'ailleurs investi, avec succès, dans des *baby-foot*.

Ce sont donc ces activités et ces petits entrepreneurs informels qui ont permis, sans doute pour beaucoup d'entre eux sans l'avoir voulu, que soit créé enfin à Yamoussoukro un lieu de rencontre, de détente et de sociabilité. L'urbanisme somptuaire et présidentiel de Yamoussoukro, qui ne peut se concevoir sans un plan très ample et très étendu, se caractérise en effet par un certain éclatement urbain et par l'absence de tout lieu central récréatif et convivial, comme on rencontre dans toutes les villes, et singulièrement dans les villes qui, comme elle, sont universitaires. Bien sûr il existe des quartiers plus vivants que d'autres, Dioulakro par exemple, ou encore Habitat... mais aucun d'eux n'a jamais été suffisamment attractif pour attirer à lui des habitants des autres quartiers. Le premier souffre d'une assez mauvaise réputation [Quenot, 1998] tandis que le second est déjà sur-encombré. La gare routière présente à cet égard plusieurs avantages qui lui permettent de combler cette lacune importante. D'abord elle est centrale sans être associée à un quartier en particulier (fig. 2), ce qui est un double avantage: elle est ainsi à même de pouvoir être revendiquée par tous comme étant le centre de la vie nocturne yamsoise. Elle est ensuite un lieu connu de tous et fréquenté par beaucoup, nombre de résidents de Yamoussoukro étant des fonctionnaires venant d'horizons et de régions variés et étant de ce fait des usagers réguliers des lignes de cars. Elle est enfin, n'oublions pas l'essentiel, le seul lieu de la ville où l'on rencontre une telle densité de points de restauration et de vente informels. Toutes les conditions sont donc réunies, grâce aux initiatives commerciales d'entrepreneurs informels, pour qu'émerge là un lieu central et festif urbain de toute première importance... même s'il n'est pas aisément accessible: les gares intra-urbaines qui regroupent les principales lignes de taxis-collectifs de la ville sont en effet situées à proximité du grand marché du quartier Habitat (fig. 2).

Chercher à comprendre la gare routière de Yamoussoukro en se contentant de l'analyser par rapport aux seuls transports, et singulièrement aux transports de passagers, c'est prendre le risque de faire un contresens sur la nature de ce lieu particulier et singulier, sans équivalent dans les autres villes de Côte d'Ivoire, d'Abidjan aux plus modestes d'entre elles. Sa localisation et sa gestion renvoient par contre à un modèle assez répandu: celui des espaces urbains où l'informel intervient de façon importante et modèle le projet urbanistique, parfois contre ce dernier.

Un territoire urbain façonné par l'informel

De fait la gare routière de Yamoussoukro semble bien combler un important vide urbanistique et répondre à un réel besoin citoyen. Elle correspond aussi assez bien à la définition de «territoire informel», si l'on fait l'hypothèse que l'informel est d'abord une réponse empirique à un besoin et à un marché urbains non satisfaits par ailleurs et que la localisation de ces activités marchandes dans

la ville se traduit par une appropriation de l'espace urbain qui met en jeu des situations de pouvoir [Steck, 2003]. Il faut alors tenter de répondre à deux questions : qui sont les acteurs qui interviennent dans sa gestion, quels sont leurs profils et quels sont leurs pouvoirs ? Comment ce lieu singulier s'insère-t-il dans une ville aussi singulière que Yamoussoukro ? On est bien là au cœur des questionnements sur la capacité des transports à façonner – puis à gérer – des territoires solidement ancrés localement.

*Un territoire conflictuel :
quels acteurs, quelles gestions, quelles régulations ?*

Si la gare routière apparaît comme un lieu de rencontre et de convivialité urbaine, elle est aussi un espace complexe aux usages variés où se concentrent, où se rencontrent et où quelquefois se confrontent de nombreux acteurs aux statuts divers. On en distingue trois : les acteurs appartenant au secteur des transports, évidemment ; les acteurs appartenant aux activités informelles commerciales, dont l'ensemble de cet article évoque l'importance ; les acteurs institutionnels, très présents dans les discours et les débats à propos de la gare routière, mais en fait assez peu présents sur ses trottoirs. L'installation sur le site de la gare routière des transporteurs et des commerçants se justifie souvent par l'identification réelle, plus souvent par la perception en partie illusoire, d'un marché potentiel susceptible d'assurer la rentabilité d'un investissement. Pour les transporteurs, qu'il s'agisse des compagnies de cars comme des petits propriétaires, c'est logique. Ce l'est aussi pour les mécaniciens et autres vendeurs de pièces détachées.

On vient de voir, dans la deuxième partie de cet article, ce qui pouvait justifier que d'autres commerçants informels, appartenant au secteur de la restauration ou à celui de la vente, s'y soient également installés, au point d'ailleurs, réputation et attractivité de la gare allant croissantes, de venir parfois d'horizons variés. Ainsi, alors que dans les premières années les entrepreneurs informels qui s'installaient sur ces trottoirs étaient essentiellement des Baoulé¹², des femmes de fonctionnaires ou d'anciens ouvriers ayant participé aux grands chantiers liés à la construction de la capitale politique de la Côte d'Ivoire, les entrepreneurs qui s'y installent actuellement sont pour la plupart d'entre eux des immigrants étrangers. Certaines filières ont même été accaparées par des réseaux informels assez amples, comme les réseaux haoussa qui contrôlent les étals de viande braisée ou les réseaux sénégalais et mourides qui contrôlent la vente de breloques. Cette évolution de l'attractivité de Yamoussoukro auprès des entrepreneurs informels particulièrement nette le long des trottoirs de la gare routière, est bien la preuve que cette dernière comble certes un vide urbanistique mais permet aussi à Yamoussoukro de se hisser au rang des villes perçues de l'extérieur comme des pôles d'immigration rentables.

Cette diversité des acteurs – transporteurs et commerçants principalement Baoulé, Dioula, Ivoiriens et étrangers – se traduit très concrètement par la diver-

12. Yamoussoukro est située en pays baoulé.

sité des modes d'exploitations du site, lequel n'est pas toujours aisé à gérer, ni à saisir. De fait les sources de conflits ne manquent pas.

Il y a d'abord la grande opposition entre les transporteurs et les autres usagers marchands de la gare. Les aires de stationnement font en effet l'objet d'une très forte pression. On observe des arrangements à l'amiable: tel maquis accapare, la nuit, l'aire de stationnement de telle compagnie de car avec l'accord de cette dernière. Mais se manifestent aussi des tensions. Le syndicat des transporteurs¹³, partout ailleurs unique responsable de l'affectation des terrains, semble ainsi ici n'avoir finalement que très peu de pouvoir. La pression commerciale est telle que l'on peut raisonnablement se demander qui des commerçants ou des transporteurs fait vraiment la gare: n'oublions pas en effet que, si les cars s'arrêtent là, c'est en grande partie grâce à la forte densité commerciale, et nullement grâce à l'action du syndicat des transporteurs qui, officiellement, gère les lieux.

Mais ce n'est pas là le seul souci du syndicat. Ayant effectivement à gérer une grande gare de passage, de halte et de transit, il ne parvient pas non plus à imposer à la plupart des compagnies de cars (*a fortiori* quand elles sont importantes) de respecter le monopole local de répartition des lignes et des aires de stationnement. Il ne parvient pas davantage à leur faire respecter le monopole de gestion des chargements et de l'ordre des départs. L'ouverture de cette gare sur une vaste chaussée relevant du domaine public rend par ailleurs assez difficile l'exercice de toute forme de contrôle¹⁴. La situation de carrefour de la gare routière de Yamoussoukro porte ainsi un réel préjudice aux petits transporteurs locaux dont le marché régional est le principal gagne-pain. Les villes de Tiassalé, Bouaké, Oumé, Toumodi sont en effet aujourd'hui aussi desservies – parfois à moindre coût – par des cars de ligne sans que le syndicat puisse faire grand chose pour défendre les intérêts de ses membres. Il ne lui reste en fait guère que la gestion des lignes régionales desservant des villes et des villages situés à l'écart des grands axes. Il semble d'ailleurs à ce point dépossédé de ses prérogatives qu'il a pris en charge, sans doute afin de ne pas totalement perdre la face, la «pauvre gare» de la ville, distante de quelques centaines de mètres vers Abidjan. Une «pauvre gare» est normalement une gare entièrement informelle, en fait le plus souvent un simple point d'arrêt où les véhicules de passage chargent des passagers en toute illégalité (hors du contrôle des syndicats et des autorités) et à moindre coût. D'habitude, elles sont «gérées» par des jeunes qui touchent un «jeton» (une pièce de monnaie) pour chaque chargement. Pris en étau entre les commerçants et les grands transporteurs, les représentants syndicaux en sont donc réduits à encadrer l'illégal pour s'assurer un maigre débouché et un maigre rendement. Ils sont en fait les représentants souvent impuissants d'un groupe d'acteurs parmi d'autres, et rien de plus.

13. Malgré l'émergence de nouveaux syndicats au cours des années 1990, le syndicat national des transporteurs de marchandises et de voyageurs de Côte d'Ivoire (SNTMVC) reste omniprésent. C'est lui qui gère la gare routière de Yamoussoukro.

14. Contrôle impossible quand certaines compagnies, comme la STIF, ont construit leur propre gare routière sur un terrain qui leur appartient en pleine propriété – ou dont elles sont officiellement locataires – et est situé à l'écart de la gare (fig. 2).

A contrario, la gestion de l'espace marchand de la gare routière par les commerçants qui y sont installés atteste bien que ce sont aujourd'hui eux les principaux acteurs sur ce territoire original. Les commerçants des boutiques en dur, qui sont là toute l'année et, pour certains d'entre eux, depuis longtemps, exercent en effet un pouvoir important, notamment vis-à-vis des étals temporaires qui s'installent devant eux et qui sont sous leur dépendance directe du fait d'un accaparement par les premiers occupants du foncier public. Les territoires du petit commerce sont ainsi bien délimités et dessinent même sur les trottoirs de la gare d'Abidjan, entre les différents étals, les limites d'influence des petits boutiquiers, bailleurs informels chez qui les «locataires» sont dans la plupart des cas tenus de s'approvisionner (fig. 3). Ce dynamisme commercial et cette localisation au sein de la gare routière, avec tout ce qu'elle suppose de dynamisme économique, n'ont pas échappé à certains grossistes qui ont installé là leurs entrepôts et ajouté ainsi un échelon supplémentaire à la hiérarchie commerciale déjà en place: tel ce «Libanais» (en fait un Palestinien) de Toumodi spécialisé dans la vente en gros et semi-gros de boissons.

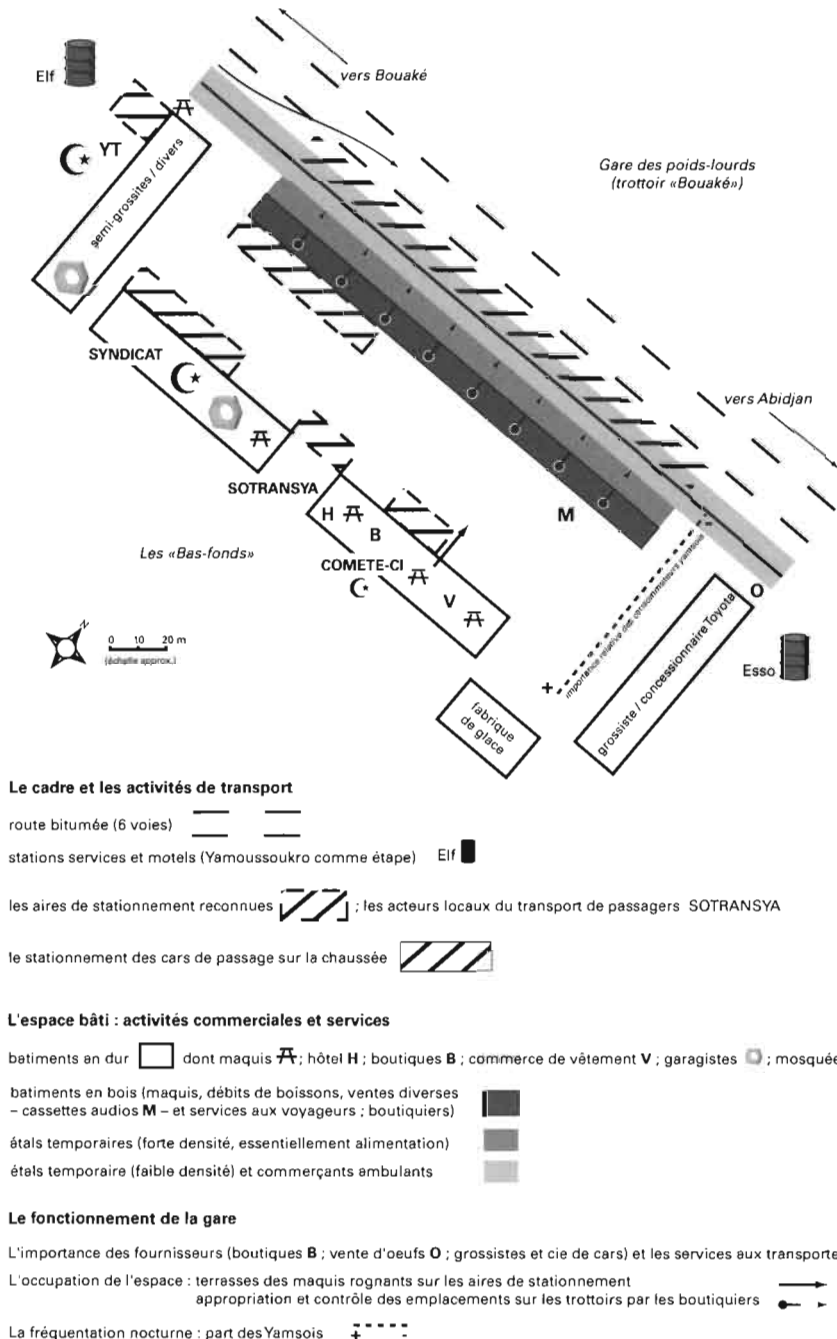
Si, par ses types de commerces et sa structure, la gare routière ressemble bien, par certains aspects, aux hameaux commerciaux de bord de route, elle s'en rapproche également par sa gestion du territoire qui échappe donc presque totalement au syndicat de transporteurs, mais aussi aux autorités municipales. La mairie, en effet, n'arrive guère à contrôler, ne serait-ce qu'*a minima*, l'activité commerciale qui se développe et qui fonctionne ici. Elle laisse finalement en partie la gestion des trottoirs de la gare routière à ses propres utilisateurs, se contentant de prélever chaque jour et chaque soir des taxes de marché. Ainsi, seul le collecteur est là pour marquer la présence des autorités. Il intervient parfois pour gérer des conflits entre ces usagers un peu particuliers du domaine public, voire pour proposer de nouveaux emplacements quand on le lui demande, mais c'est bien plus souvent à titre individuel, en une sorte d'informalisation de sa charge. Son influence est de toute façon limitée face au pouvoir qu'ont, sur les trottoirs, les commerçants des boutiques en dur. Cette absence de politique et de présence gestionnaire municipale sont des plus dommageables. Elle se traduit par une totale absence de régulation au sein des limites de ce territoire, la somme des initiatives et des positions de pouvoirs informels qu'on y rencontre n'étant nullement garante d'un fonctionnement équitable.

À Yamoussoukro plus qu'ailleurs, le poids des enjeux politiques

Les questions de la conduite du projet urbain, de la gestion quotidienne de la ville et de sa régulation renvoient toutes à la fois au politique et à la politique. Il faut se rappeler que Yamoussoukro a vocation à être un jour capitale effective du pays, et qu'elle se doit d'en être «digne», pour reprendre un mot qui est là-bas sur toutes les lèvres [Chaléard et Dubresson, 1993]. Il faut aussi rappeler le poids déterminant du PDCI-RDA¹⁵, ancien parti unique, ainsi que celui des réseaux clientélistes de l'ancien président Houphouët-Boigny [Jaglin, 1993].

15. Parti démocratique de Côte d'Ivoire-Rassemblement démocratique africain

Fig. 3 – La gare routière principale, trottoir « Abidjan »



© J.-F. Steck, 2003 (sources : enquêtes à Yamoussoukro 1996-1997).

Toutes ces remarques méritent qu'on leur accorde d'autant plus d'attention que le site sur lequel s'étend la gare routière est occupé de façon illégale. Sur le plan directeur, la gare officielle est en effet située sur la rocade ouest qui contourne la ville, à plus de dix kilomètres de sa localisation actuelle

Il est évident qu'une gare routière illégale, située en plein centre de la ville, n'a que très peu de chance de trouver grâce aux yeux des planificateurs. Elle est d'ailleurs une source d'opposition entre la mairie qui la tolère et le Ministre résident en charge du District autonome de Yamoussoukro. Dès son installation en 1996, il a fait du déguerpissement de la gare routière un de ses objectifs. Il a depuis lors été remplacé, en septembre 2002, par une nouvelle structure administrative aussi appelée «District». Derrière l'opposition entre la mairie, chargée de la gestion quotidienne de la ville et qui est le véritable interlocuteur des Yamsois, et le ministère, percevant plus Yamoussoukro à travers un plan directeur somptueux que comme une ville fonctionnant aussi en l'état, se profile aussi un véritable conflit entre personnalités politiques du PDCI-RDA. Ces tensions, qui participent du projet politique comme de la politique, sont un des éléments essentiels à la compréhension de la place qu'occupe la gare routière dans les débats urbanistiques yamsois. Mais, de 1996 à 2002, rien n'avait vraiment bougé, et la gare était restée, plus importante que jamais, au centre de la ville. Le site que prévoit le plan directeur est, il faut le souligner, aberrant : en pleine brousse, associé qui plus est à une rocade que personne n'emprunte¹⁶, il est peu probable que la gare y déménage un jour, tant son succès est d'abord lié à sa situation au cœur de la ville. Le cas de Yamoussoukro n'est pas isolé. À Abidjan, les autorités ne parviennent pas à délocaliser la gare d'Adjamé vers un site pourtant tout proche du site actuel et encore assez central. À Bouaké, cela fait dix ans que la gare dite des «gros porteurs», située au nord de l'agglomération, est déserte et que les camions continuent à décharger leurs marchandises aux abords du marché central de la ville [Paulais et Wilhelm, 2000, p. 125 et 130-131]. Les autorités yamsoises sont assez conscientes du problème et, malgré leur désir de voir la gare routière disparaître de son emplacement actuel, elles interviennent très rarement et ponctuellement : ainsi, en 1997, la gare des poids-lourds fut déguerpie afin de céder la place à la caravane du Rallye du Bandama, mais rien ne fut fait pour empêcher les petites activités et les transporteurs d'y retourner dès le lendemain.

Le politique, du strict respect du projet urbain à la gestion par la municipalité d'un espace relevant du domaine public, semble donc peiner à s'imposer sur le site de la gare routière. Par contre, les enjeux politiques et politiciens ne semblent pas absents et se traduisent concrètement par une instrumentalisation des règles d'urbanisme, parfois à des fins commerciales déloyales, et par une interprétation tendancieuse de ce que doit être la dignité yamsoise. Toutefois cette intrusion du clientélisme politique sur le site de la gare routière ne concerne pas

16. Avant de déménager les gares routières (passagers et poids-lourds), il faudrait d'abord dévier les trafics routiers sud-nord et nord-sud qui traversent Yamoussoukro – c'est bien plus rapide – au lieu d'emprunter cette rocade.

toutes les activités qu'on y rencontre: elle concerne les transporteurs et les compagnies de car, les commerçants s'en tenant, pour la plupart d'entre eux, à des petits arrangements gestionnaires.

Un exemple suffira à l'illustrer. Deux principales compagnies de cars yamoussoukroises se partagent les lignes Yamoussoukro-Abidjan. L'une, la SOTRANSYA, créée en 1984 alors que le transport par cars commençait à se développer, appartient à un collectif de transporteurs selon un modèle coopératif, classique chez les entrepreneurs dioula [Harre, 1993, p. 253-254]. Ses actionnaires sont assez proches du RDR¹⁷. L'autre, YT, créée en 1993, est la propriété d'un jeune entrepreneur dioula dont la famille appartenait aux anciens cercles présidentiels, membre actif du PDCI-RDA, élu municipal et évergète, dont le portrait correspond parfaitement au type de l'entrepreneur dioula tel qu'il est décrit par E. Grégoire et P. Labazée [Grégoire et Labazée, 1993, p. 23-28]. Cette dernière compagnie bénéficie assez logiquement – eu égard à ce qui vient d'être dit – d'un soutien sans faille de la part de la mairie: le journal municipal lui consacre des articles élogieux à presque chaque livraison, le félicitant notamment (*Ville de Yamoussoukro*, novembre 1996) de l'achat de cars modernes et confortables (donc «dignes de...»). Mais il y a plus: la gare de la SOTRANSYA, installée depuis le début au même endroit a été brutalement déguerpie en 1996 pour des «raisons de sécurité» et recasée – à ses frais – sur un site d'arrière-cours bien moins visible et pratique que celui qu'elle occupait jusqu'alors au bord de la chaussée (fig. 3). Il est significatif que la mairie qui n'intervient jamais dans la gestion de la gare routière soit intervenue à cette occasion. Il est vrai que les jeux clientélistes n'apparaissent vraiment que lorsque les entrepreneurs et leurs activités ont une certaine importance... et de fortes ambitions.

Conclusion: gare singulière, gare exemplaire

L'apparition et le développement des compagnies de cars de ligne ont considérablement bouleversé la physionomie du transport interurbain de voyageurs, ainsi que son marché en permettant à une part de plus en plus importante de la population d'avoir accès à la mobilité spatiale. De plus, toute une série d'activités informelles, principalement spécialisées dans la restauration et la vente de babioles, a pu bénéficier de cette importante mutation dans le monde des transports routiers pour se développer aux abords des gares routières de l'ensemble du pays. Plus qu'un indicateur permettant de rendre compte du pouvoir d'attraction des villes et des régions qu'elles relient entre elles, les compagnies de cars, à l'instar des routes, sont aussi facteurs de développement en elles-mêmes, permettant à elles seules d'expliquer le dynamisme de tel ou tel tronçon de route ou de tel ou tel quartier de ville.

Le cas de la gare routière de Yamoussoukro est à cet égard éloquent. Fruit d'une situation remarquable au cœur du territoire ivoirien, cette dernière est en

17. Rassemblement des Républicains, parti libéral né d'une scission avec le PDCI-RDA et assimilé depuis à un parti «nordiste».

effet surtout une réponse locale à l'exploitation économique d'une importante manne apportée par les cars: les voyageurs en transit. L'intégration de cet ensemble à la ville a été finalement la suite logique d'un processus de développement amorcé grâce aux cars. Ce processus, en quelques années, a fait de la gare routière un lieu festif réputé à travers tout le pays et le véritable centre de Yamoussoukro, lieu de récréation mais aussi source de revenus pour une part importante de la population locale, tout du moins hors des fonctionnaires, très nombreux ici. D'une gare routière dont le développement est né d'influences extérieures et d'une clientèle de passage, on est peu à peu passé à une gare routière devenue, grâce à son animation nocturne, le centre de la vie yamsoise. D'un lieu destiné à une clientèle en cours de déplacement, on est passé à un lieu ouvert à une clientèle urbaine et locale dont la gare est le but du déplacement. La gare routière de Yamoussoukro, où le développement du commerce de la restauration n'avait finalement rien de très original par rapport à d'autres gares – et que l'on songe aussi à l'importance du commerce de bord de routes –, est devenue un cas unique en Côte d'Ivoire parce que située dans une ville sans centre, et offrant à ses habitants, enfin, un lieu de rencontre. Cette mutation importante, essentielle même, ne semble pourtant guère avoir été prise en compte définitivement par toutes les autorités qui ont en charge la conduite du projet urbain « capitale » et la gare routière pose toujours d'importants problèmes gestionnaires, problèmes dont on a dit ci-dessus combien ils pouvaient en partie être imputables à la multiplicité des acteurs y intervenant, parfois de façon contradictoire et conflictuelle, sans aucune régulation institutionnelle.

La très grave crise actuelle, dont on a vu en ouverture quelles conséquences anesthésiantes elle avait sur le fonctionnement de cette gare routière, souligne, quant à elle, l'importance qu'une conjoncture exceptionnelle peut avoir sur un système complexe dont le fonctionnement dépend en fait d'abord de sa rentabilité, laquelle repose sur toute une série de mobilités croisées (interurbaines et intra-urbaines) que la guerre civile a bien évidemment rendues très difficiles. La gare routière de Yamoussoukro, de singulière, en devient ainsi exemplaire. Sa situation actuelle apparaît en effet comme étant le résultat direct de deux conséquences de la crise ivoirienne dont la presse nationale a rendu compte, et qui intéressent tout autant le monde des transports que celui de la convivialité urbaine:

— les très grandes difficultés que rencontrent, jusqu'à la faillite, les compagnies de cars et les petits transporteurs indépendants face à l'effondrement de la mobilité des Ivoiriens et aux contraintes que la guerre civile impose au moindre déplacement (outre la coupure nord-sud, les innombrables barrages des comités d'autodéfense – et de racket);

— la fin de toute vie nocturne et festive urbaine, autant du fait des impératifs de l'état d'urgence (dont le couvre feu qui a duré du 19 septembre 2002 au 11 mai 2003) qu'à cause d'un contexte économique des plus dégradés et social des plus tendus.

Additionnés, ces éléments se traduisent concrètement par d'importantes modifications des comportements des populations urbaines, à Yamoussoukro, où la gare routière en subit évidemment les conséquences, comme partout ailleurs dans les autres villes du pays. Mais, même fermée au trafic et désertée par les commerçants, elle reste un lieu important de la géographie yamsoise: lors des violentes manifestations «patriotiques» qui ont suivi, le 6 novembre 2004, la destruction par l'armée française des appareils ivoiriens qui avaient participé aux bombardements de Bouaké, c'est là que selon la presse ivoirienne de nombreux manifestants se sont regroupés.

BIBLIOGRAPHIE

- ALOKO N'GUESSAN J. [1989], *Transports, communications et organisation de l'espace en Côte d'Ivoire*, Abidjan, Institut de Géographie Tropicale, Université Nationale de Côte d'Ivoire, 786 p.
- Atlas de Côte d'Ivoire* [1977], Ministère du Plan-ORSTOM-IGT, Abidjan.
- BENVENISTE C. [1974], *La Boucle du cacao (Côte d'Ivoire): étude régionale des circuits de transports*, Paris, ORSTOM, 223 p.
- CHALÉARD J.-L., DUBRESSON A. [1993], «Yamoussoukro, ou de l'ivoirité d'une mégalomanie», *Les Cahiers de Fontenay*, n° 69-70, p. 173-189.
- CONTAMIN B., MEMEL-FOTÉ H. (éd.) [1997], *Le modèle ivoirien en questions: crises, ajustements, recompositions*, Paris, Karthala-ORSTOM, 802 p.
- DEMBELE O. [1989], *Logiques et stratégies de développement urbain comparé à Abengourou, Agboville et Bonoua (Côte d'Ivoire)*, thèse de Doctorat de troisième cycle, Abidjan, Institut de Géographie Tropicale, Université Nationale de Côte d'Ivoire, 845 p.
- DOWO Y. [2002], «Y comme Yamoussoukro, ou quand l'avenir influence le présent», in X. Godard (éd.), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara: le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris-Arcueil, Karthala-INRETS, 410 p., p. 379-388.
- FAURÉ Y.-A. [1994], *Petits entrepreneurs de Côte d'Ivoire: des professionnels en mal de développement*, Paris, Karthala, 385 p.
- GRÉGOIRE E., LABAZÉE P. (éd.) [1993], *Grands commerçants d'Afrique de l'Ouest*, Paris, Karthala-ORSTOM, 263 p.
- GRENIE F. [1973], *Yamoussoukro, étude urbaine: contribution à l'étude des petites villes de Côte d'Ivoire*, mémoire de Maîtrise, Abidjan, Institut de Géographie Tropicale, Université Nationale de Côte d'Ivoire, 93 p. et 21 p.
- HARRE D. [1993], «Hommes d'affaires en Côte d'Ivoire: l'insertion des Malinkés du Kabadougou dans l'économie contemporaine», in E. Grégoire et P. Labazée (éd.), *op. cit.*, p. 221-262.
- JAGLIN S. [1993], «L'ajustement gestionnaire à Yamoussoukro (Côte d'Ivoire): le "Vieux" et la commune au "village"», in A. Dubresson et S. Jaglin (éd.), *Pouvoirs et cités d'Afrique Noire: la décentralisation en question*, Paris, Karthala, 312 p., p. 141-173.
- LEIMDORFER F. [1998], «La petite restauration en Côte d'Ivoire (les maquis d'Abidjan): une culture urbaine?», in J.-P. Deler, E. Le Bris et G. Schneier (éd.), *Les métropoles du Sud au risque de la culture planétaire*, Paris, Karthala, 422 p., p. 55-76.
- PAULAI T., WILHELM L. [2000], *Marchés d'Afrique*, Paris, Karthala, 198 p.

QUENOT H. [1998], *Le quartier Dioulakro à Yamoussoukro*, mémoire de maîtrise de géographie, Nanterre, Université de Paris X-Nanterre.

STARY B. [1985], *Du village à la capitale: l'émergence de Yamoussoukro à travers la presse et le discours officiel ivoirien*, mémoire de Maîtrise, Paris, Université de Paris I, 288 p.

STECK J.-F. [1997], *Transports par cars et dynamique spatiale en Côte d'Ivoire: le cas de Yamoussoukro*, mémoire de Maîtrise, Nanterre, Université de Paris X-Nanterre, 175 p.

STECK J.-F. [2003], *Territoires de l'informel: les petites activités de rue, le politique et la ville à Abidjan*, thèse de Doctorat, Nanterre, Université de Paris X-Nanterre, 600 p.

VIDAL C., LE PAPE M. (éd.) [2002], *Côte d'Ivoire, l'année terrible: 1999-2000*, Paris, Karthala, 254 p.

La presse ivoirienne, et notamment le quotidien gouvernemental *Fraternité Matin* (<http://www.fratmat.co.ci>), consacre d'assez nombreux articles à Yamoussoukro et aux difficultés que rencontre la ville pour s'imposer comme capitale effective du pays. Un portail spécialisé (<http://www.abidjan.net>) propose, outre une revue de presse actualisée en permanence, des liens vers les sites de l'ensemble des titres de la presse ivoirienne.

Les rues de Dakar : espaces de négociation des transports collectifs

*Jérôme Lombard **, *Papa Sakho ***,
*Frank Bruez ****, *Axel Baillon *****

Les lieux du transport collectif à Dakar ont changé en 30 ans. D'une offre concentrée dans les terminaux et arrêts publics, le transport urbain a connu une démultiplication des points d'accès aux véhicules, du front d'urbanisation aux quartiers centraux, de l'ouest au nord-est de la presqu'île, des Almadies à Pikine, du Plateau aux Parcelles (fig. 1¹). Trottoirs, rond-points, bretelles d'accès, rues ou boulevards, tout espace inoccupé, situé à proximité ou sur le réseau viaire, est susceptible de devenir un lieu de transport.

La capacité d'organisation et l'opportunisme du transport collectif privé expliquent cette effervescence. Depuis sa reconnaissance officielle en 1973 [Diouf, 2002], l'offre privée a conquis des parts de marché au détriment de la compagnie publique de transport². Dans une agglomération d'au moins 2,2 millions d'habitants [Ministère de l'Économie et des Finances, 1999], elle satisfait une demande des usagers grandissante. Le dynamisme du secteur privé est généré par la négociation, avec l'autorité publique et les bailleurs de fonds, des conditions quotidiennes de son existence. Entrée dans la profession, possession du véhicule, droit de circuler, réglementation, lieux d'exercice de l'activité, lieux d'entretien, itinéraires, tout est discuté et disputé [Crousse *et alii*, 1986].

* Géographe, IRD, UMR Temps ENS-IRD, 48, bd. Jourdan, 75014 Paris, jerome.lombard@ird.fr.

** Géographe, Directeur des études de l'Institut de Population *IFRPSR*, Campus BRGM UCAD, Dakar, Sénégal, pbsakho@yahoo.fr.

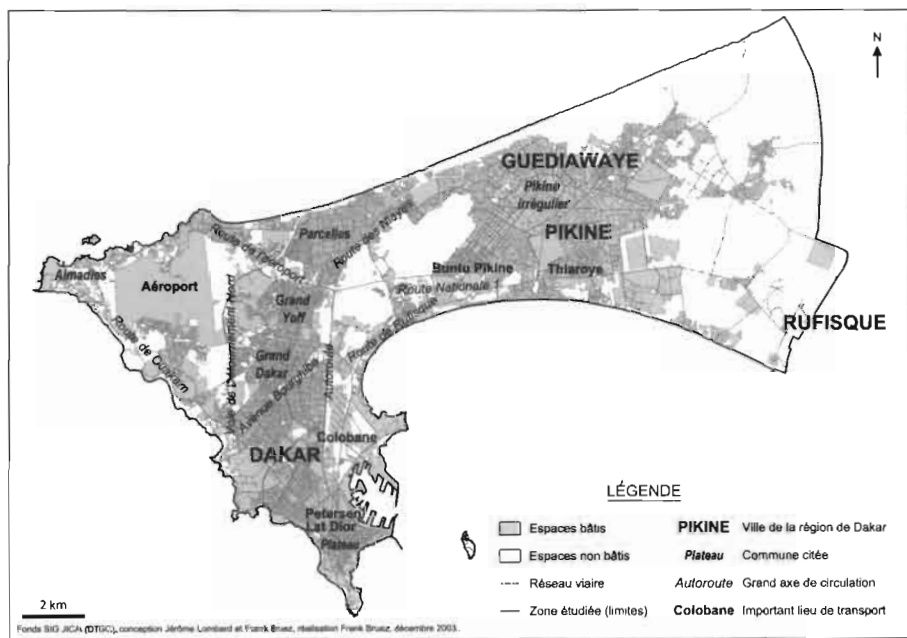
*** Expert en transport, JBCconseils, frank.bruez@free.fr.

**** Géographe, abaillon@yahoo.fr.

1. Les auteurs de l'article remercient pour sa collaboration le laboratoire de cartographie appliquée de l'IRD Bondy. Les travaux de recherche ont été en partie réalisés dans le cadre du Programme de Recherche Urbaine pour le Développement (ISTED-GEMDEV).

2. Selon les chiffres cités par Diouf, la part de marché du transport privé par minibus, dans le transport collectif dakarois, est passée de 18 % en 1980 à 95 % en 2000. L'actuel opérateur public de transport urbain de personnes est la société d'autobus *Dakar Dem Dikk* (aller et retour en wolof). Elle a succédé en 2001 à la Société des Transports du Cap-Vert (SOTRAC) qui, dans un contexte contraignant d'économies et de privatisation rampante, a fait faillite en 1998 en raison d'une mauvaise gestion et de la détérioration des relations avec la tutelle étatique. Voir Godard [2002a].

Fig. 1 – Présentation de l'agglomération dakaroise



L'objet de l'article est de saisir les stratégies des protagonistes des transports urbains (professionnels, usagers, État et bailleurs de fond), à travers des lieux aussi divers que la rue, le trottoir ou la gare routière qui sont autant de révélateurs du système des transports à Dakar. Leur déploiement à l'échelle de l'agglomération et la multiplicité des acteurs ne rendent pas leur observation aisée. Cet article combine une approche empirique dans l'analyse des comportements sociaux et une méthode quantitative dans la cartographie des phénomènes spatiaux. La première hypothèse repose sur l'idée que l'espace de transport est l'expression spatialisée de la dynamique du système et de son appropriation par les citoyens (professionnels, usagers, émigrés, populations marginalisées). La seconde hypothèse considère le lieu comme un élément fort de la zone d'habitat ou d'activités dans lequel il est inséré et dont il traduit les évolutions sociales, les besoins de mobilité, les disparités économiques³.

Dans un contexte où l'écroulement du service public de transport de personnes est patent, quatre points sont évoqués : la consolidation du transport privé artisanal à Dakar ; l'émergence d'espaces publics devenus les points majeurs du réseau de

3. La définition de R. Brunet (Brunet *et alii*, 1992) permet de mieux comprendre ce que nous souhaitons ici démontrer : le lieu est un « point de l'étendue, élément de base de l'espace géographique, son atome en quelque sorte ». La deuxième partie de la définition est encore plus adaptée à la réalité du système de transport artisanal privé à Dakar : « C'est de lieux, de liens de lieux et de lieux de lieux que l'espace est fait. Ils sont liés par les réseaux. Le lieu est un point, mais un point singulier, identifiable et identifié, distinct des autres » (p. 298.).

transport collectif privé; une des figures emblématiques des lieux de transport, les rabatteurs; l'accentuation des inégalités socio-spatiales du transport dans l'agglomération.

Le triomphe du privé

Le secteur privé artisanal a germé et grandi à la faveur de la difficulté croissante des autorités des villes du Tiers-monde à répondre, par l'offre publique, à la demande des populations citadines. Il en est ainsi du secteur des transports urbains face à des besoins de mobilité de plus en plus grands. À Dakar, le transport privé artisanal, collectif et individuel, est parvenu à assurer quelque 80 % des déplacements motorisés. Il constitue un champ intéressant pour observer la négociation des lois et règlements au quotidien.

Les stratégies d'appropriation du transport collectif

Citadins de souche et néo-citadins des périphéries se sont réapproprié un certain nombre d'enseignements socioculturels de leur terroir pour sortir de la marginalité dans laquelle les confine la «ville formelle». Localisés dans les villages traditionnels de la presqu'île [Tricart et Kayser, 1957], dans les extensions urbaines récentes ainsi que dans les quartiers spontanés qui regroupent le tiers de la population de l'agglomération [SYSCOM, 2001], ces citadins détiennent 90 % des minibus et taxis collectifs et 80 % des taxis individuels et véhicules hippomobiles. À Guédiawaye, une des villes de l'agglomération, 90 % des chauffeurs des taxis de banlieue sont des migrants des années 1980, en partie originaires du Baol⁴ [Kamara, 1997]. Leur origine géographique, leur rapport à la ville coloniale et post-coloniale, leur implantation dans l'espace urbain placent ces professionnels du transport dans une situation où il va leur falloir exister par eux-mêmes, pour rechercher un travail et acquérir les moyens de subvenir aux besoins de la famille. Leur parcours les prédispose à investir dans le transport artisanal, considéré comme informel par les pouvoirs publics et bailleurs de fonds, tenants du transport officiel de personnes.

Les stratégies de conquête sont développées dans un contexte sociologique où l'État est identifié à un pouvoir dominant et partisan, au service d'intérêts particuliers. «[...] Du point de vue des populations, la rationalité et la légitimité des élites au pouvoir sont conçues, non comme de nouvelles actions et pratiques salvatrices, mais comme un nouveau cadre de contraintes juridiques, administratives, réglementaires, politiques et idéologiques, avec lequel il faudrait composer d'une manière ou d'une autre pour atteindre ses objectifs propres» [Ndiaye, 1996, p. 242]. En s'appuyant sur les maillons faibles d'une société en mutation, le transport privé artisanal tente d'exploiter les failles de la réglementation et

4. Contrée du bassin arachidier, située à 150 km de Dakar, berceau de la confrérie musulmane mouride pour laquelle le travail est une forme d'adoration de Dieu. Les *Baol Baol*, du nom donné aux personnes originaires de cette région, sont considérés comme des gens portés sur le commerce et le transport qui sont devenus, pour ces anciens agriculteurs, leur activité principale.

d'occuper les espaces laissés vacants par le système public de transport collectif. La moralité courante comprend le transport artisanal comme une enclave organisationnelle régie, au sein de la société globale, par des règles spécifiques et vis-à-vis de laquelle la loyauté n'est pas de rigueur [Ndiaye, 1996]. Le secteur va se bâtir une place de choix dans le système de transport, en fondant sa stratégie d'insertion par la négociation avec l'État ou ses représentants [Blundo, 2001a] et les usagers. Différents exemples éclairent ce processus permanent de négociation :

La tarification officielle est contournée par des voies différentes selon les corporations. Le chauffeur de minibus (*car rapide* ou *ndiaga ndiaye*⁵) procède par le fractionnement des trajets, notamment aux heures de pointe⁶. Dans les taxis, depuis l'augmentation des tarifs officiels en 1990, et sous prétexte d'une panne de compteur horométrique, les chauffeurs s'adonnent au marchandage et au transport collectif.

La réglementation sur les taxis est contournée par l'exploitation clandestine de véhicules particuliers comme moyens de transport collectif. À l'origine, ces pratiques constituaient des réponses isolées à la baisse du pouvoir d'achat des salariés. Aujourd'hui, ces taxis de banlieue, légalisés en périphérie de Dakar depuis 1982, assurent 32 % des parts de marché du transport par taxi [SYSCOM, 2001]. Cette offre nouvelle ouvre une brèche pour tous les segments de la société urbaine en quête de reconnaissance «citoyenne» et de revenus. À Guédiawaye, 30 % des propriétaires sont des salariés du secteur moderne, fonctionnaires, enseignants, secrétaires, agents des forces de l'ordre [Kamara, 1997].

L'État sénégalais, soumis au diktat de la Banque mondiale et pressé par les professionnels des transports, louvoie entre mesures énergiques (interdiction), compromis (légalisation) et attentisme (tolérance). L'incertitude institutionnelle est illustrée par l'opération de renouvellement des minibus et la lutte contre les taxis clandestins. Dans le premier cas, dès 1992, le principe du renouvellement a été admis par l'État comme partie intégrante de la modernisation du système des transports. En 1995, la procédure, engagée jusqu'au dépouillement de l'appel d'offres ouvert aux constructeurs, a été bloquée en l'absence d'un accord avec la Banque mondiale [Godard, 2002b]. À partir de 1999 [Sakho, 2000], le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD), créé en 1997 et maître d'œuvre du renouvellement, opte pour un cadre institutionnel caractérisé par la constitution de groupements d'intérêt économique (GIE rassemblant les transporteurs qui souhaitent bénéficier de l'opération) et la création d'une association de financement devant gérer les fonds prévus à cet effet. Depuis 2002, le processus est dans l'impasse car les transporteurs sont revenus sur leurs engagements précédents (jugant le niveau de leur apport personnel, de l'ordre de 25 % pour chaque véhicule, trop lourd à supporter). Le second exemple souligne combien l'attitude de l'État est ambiguë. Pour avoir reconnu les taxis clandestins opérant en périphérie, l'autorité publique a vu le phénomène s'étendre à la desserte

5. *Car rapide*: Minibus Renault SG2 de 20 à 25 places, en service depuis les années 1970. *Ndiaga Ndiaye*: minibus Mercedes de 32 à 42 places, du nom du transporteur qui détient le parc le plus important et qui a introduit, au cours des années 1990, ce type de véhicules dans le transport urbain.

6. Pour un tarif officiel de 120 FCfa entre Dakar et Pikine, le fractionnement en trois courts trajets rapporte, à trois chauffeurs au lieu d'un, un total de 200 FCfa (soit 30 centimes d'Euro).

banlieue/centre-ville. En 2000, l'ampleur prise par le phénomène a poussé le ministère des transports et le gouverneur de la région de Dakar à réagir à l'encontre des contrevenants. À la suite d'un arrêt de travail de deux jours des professionnels concernés, afin de montrer leur importance dans le système de transports en banlieue, le retour à la situation d'avant 1982 a prévalu.

Cette ambiguïté favorise la propension des agents des services techniques et des forces de l'ordre à arrêter et à sanctionner les véhicules en infraction. L'état des minibus se dégradant et les taxis de banlieue opérant sur certains tronçons en toute illégalité, les manquements à la sécurité comme à la réglementation de la circulation alimentent le cycle infernal infraction-amende-racket. Selon le Président du CETUD, le développement des pratiques illicites s'est d'autant plus renforcé «...que le niveau élevé des interventions pour le plus souvent blanchir l'usager qui a tort réduit l'efficacité des systèmes de sanction» [*Sud Quotidien*, 18 décembre 2001, p. 6]. L'interprétation qu'en donne M. Ndiaye souligne combien la recomposition des règles et des normes est un processus dynamique: «la démarche privilégiée est le "waaxtan"⁷. Ici, ce qui compte avant tout, ce sont les messages codés que seul l'initié peut déchiffrer après avoir montré qu'il accepte les règles, sanctionnées par des contrats garantis par la parole donnée. Non seulement le "waaxtan" est codé mais il ne laisse pas de trace» [Ndiaye, 1996, p. 235]. L'observateur averti n'est pas dupe. Moyennant un «péage», les agents affectés à la circulation permettent au chauffeur de minibus ou de taxi de banlieue d'opérer en toute impunité, sinon le permis de conduire ou à défaut une autre pièce est confisqué, jusqu'au règlement de la somme due⁸.

L'usager: acteur ou étranger

Dans un contexte de paupérisation des ménages [Diaz Olvera, 2002], l'offre artisanale privée dépasse de très loin celle de la compagnie publique (147 592 places d'un côté contre 8 400 places de l'autre⁹) (tab. 1).

Selon une étude sur la mobilité et le transport à Pikine [Sarr, 1999], plus de 70 % des 800 000 habitants se déplacent à bord des minibus. 10 % de la population pikinoise prennent les taxis de banlieue, 20 % dans les quartiers défavorisés. Les atouts du système artisanal défient toute concurrence:

L'extension de son aire de desserte, du centre-ville aux confins du front d'urbanisation, permet au plus grand nombre de satisfaire ses besoins de mobilité. Elle repose sur une intermodalité de fait, à travers un partage tacite du réseau: la desserte interurbaine aux *cars rapides* et *ndiaga ndiaye* et celle des tronçons extrêmes et de la demande spécifique aux taxis de banlieue [Kamara, 1997].

7. Palabre, négociation.

8. Ces processus «corruptogènes» montrent pourquoi la corruption doit être replacée au sein des pratiques du pouvoir recomposé, central et local, et non pas en être isolée: sinon, on ne peut comprendre comment, avec la libéralisation et la privatisation de l'économie, la corruption a fleuri dans un système mis à mal par les intérêts particuliers. Voir Dahou [2002].

9. La base de calcul est la suivante: 4 passagers en plus du chauffeur de taxi, 25 places dans les *cars rapides* et 35 dans les *ndiaga ndiaye* en plus du chauffeur, 60 places dans les autobus de DDD.

La souplesse et la modicité des tarifs constituent un autre atout. D'une manière générale, les prix pratiqués sont en deçà de ceux homologués. Entre le centre-ville et la proche banlieue, de 125 à 110 Francs Cfa, ils sont ramenés en heure de pointe à 100 Francs Cfa.

Tab. 1 – Effectifs de véhicules de transport collectif privés et publics

	<i>Cars rapides</i>	<i>Ndiaga Ndiaye</i>	Taxis urbains	Taxis de banlieue	Autobus DDD
Effectif officiel 2003	> 1800*	> 1500*	12478**	45***	140

* Les données concernant ces véhicules sont disparates. Tout en sachant que de nombreux cars peuvent ne pas être déclarés, nous avons repris le chiffre officiel des véhicules enregistrés à la DTT (supérieur à 3300 unités).

** Le chiffre retenu dépasse 12000 unités : il se peut qu'il comptabilise des véhicules qui ne fonctionnent plus, le nettoyage des fichiers d'enregistrement n'étant pas systématique.

*** D'après un fonctionnaire, une très grande partie des taxis de banlieue n'est pas immatriculée : ils seraient au moins 3000.

Source : Direction des Transports Terrestres, 2003.

Les masses populaires, plus proches des acteurs du privé, se retrouvent dans le fonctionnement du système fait de négociation et de marchandage. Les couches favorisées, elles, affichent leur mépris quand les moyens le leur permettent ou s'en accommodent comme un mal nécessaire. La réaction la plus manifeste est la tendance à la motorisation individuelle pour se libérer de l'emprise du système collectif. Les voitures particulières constituent 80 % du parc automobile à Dakar et 50 % d'entre elles appartiennent aux ménages des quartiers résidentiels [SYSCOM, 2001]. Dans ces zones, le taux de motorisation est de 106 pour 1000 habitants contre une moyenne régionale de 20. 60 % des automobiles ont été achetées il y a moins de 5 ans, soit au plus fort de la crise du système public de transport (fin des années quatre-vingt-dix).

La distinction centre – périphérie ainsi que la césure entre les possesseurs de voitures particulières et les autres renforcent la place de l'offre artisanale privée de transport collectif et le processus permanent de négociation des réglementations et contraintes. Les espaces où elle se propage s'en trouvent agrandis, sans que les autorités de l'État ni les pouvoirs décentralisés locaux ne puissent réguler l'existence et le fonctionnement des lieux où est produit ce type de transport.

Bas-côtés et chaussées: arrêts et terminaux de transport

Le dynamisme du secteur artisanal traduit un rapport particulier à l'autorité, à la règle édictée, à l'espace public. M. Coralli [2001] avance l'idée que ce dernier appartient à ceux qui en usent et qu'en aucun cas son rôle et les règles de son utilisation sont prédéterminés par une quelconque autorité. L'essor du libre entrepreneuriat dans le transport de personnes pose la question de l'adéquation

entre le fonctionnement collectif des sociétés et la confiscation de l'espace à des fins particulières.

Le minibus sur le trottoir

L'occupation de l'espace par le transport artisanal prend plusieurs formes. La première qui a servi de légitimation pour négocier sa reconnaissance et son insertion dans le système est son développement sur les marges de l'aire de desserte du service public. Profitant de l'extension de l'habitat vers la périphérie, des têtes de lignes sont mises en place dans les nouveaux quartiers pour capter les «laissés pour compte». La deuxième forme est la concurrence portée au service public sur son propre réseau. À l'heure actuelle, toutes les gares de *Dakar Dem Dikk*, à proximité des pôles de convergence d'usagers (marchés, structures sanitaires et services administratifs), sont doublées d'une tête de ligne de transport collectif artisanal, essentiellement de *ndiaga ndiaye* et de taxis de banlieue. La troisième est la mise en service de lignes nouvelles contournant les points de congestion de la circulation et permettant des gains de temps substantiels pour accéder au centre de Dakar.

Pour s'approcher au plus près de la clientèle, le transport privé choisit les points stratégiques de l'espace urbain pour constituer un arrêt remarquable: à un carrefour de voies importantes, au cœur d'une zone d'activités ou d'habitat où un emplacement vide peut accueillir un terminal de lignes, le long d'un axe majeur. Dans l'espace concerné, l'installation prend différents visages. Quand il s'agit d'un simple arrêt de minibus, les chauffeurs se garent sur le trottoir ou stoppent sur la chaussée et prennent les clients qui attendent une correspondance ou qui habitent dans les quartiers environnants. L'absence de trottoirs sur de nombreux axes de l'agglomération, mettant directement en contact la voie bitumée et les bas-côtés sableux, rend aisé le stationnement rapide d'un véhicule de transport. Pour les terminaux de lignes, soit les chauffeurs envahissent un espace vacant aménagé par l'autorité publique et utilisé pour le transport par les professionnels: une encoche sur la voie destinée aux bus de *Dakar Dem Dikk*, un rond-point ombragé, une place de quartier, des trottoirs de grande largeur; soit ils occupent un espace privé dont le propriétaire, moyennant accord, accepte que les véhicules s'y garent: la station-service est un des meilleurs emplacements trouvés par les chauffeurs.

Ces espaces s'inscrivent tous dans une trajectoire de changement similaire: créés au gré des relations entre clients et chauffeurs ou apprentis (nom donné au receveur opérant à bord des véhicules), ils se transforment au fil du temps en gares disposant d'un lieu reconnu et d'une gestion collective. Selon S.M. Seck [2003], les grandes gares dakaroises ont toutes été ouvertes par des opérateurs privés, dans un lieu libre d'occupation, et sont devenues par la suite officielles, gérées en accord avec les collectivités locales. L'ensemble des sites de transport peut-il ainsi évoluer et ouvrir la voie à une reconnaissance générale? L'enjeu n'est pas mince pour l'État, les collectivités locales et les professionnels.

L'État retient le principe de la gestion du site par un opérateur privé qui passe contrat avec le concédant, les villes en l'occurrence, pour des espaces que les pouvoirs publics ne prennent plus en charge. Sont concernées les deux gares urbaines du centre-ville de Dakar, Petersen et Lat Dior, gérées par la Société Africaine de Gestion et de Stationnement (SAGES); ce mode de gestion doit s'étendre à deux autres gares, celle d'un grand quartier périphérique, Parcelles Assainies, et la nouvelle gare interurbaine prévue à Pikine [Agence POPESCO, 2001]. Pour les sites de moindre importance, les communes d'arrondissement (échelon inférieur des collectivités locales urbaines) revendiquent, aux dépens des villes (Dakar, Pikine, Guédiawaye) qui encaissent les taxes de stationnement, la mainmise sur des espaces considérés comme partie prenante de leur territoire. Pour elles, cela peut revenir à reconnaître la dynamique du transport privé et les emplacements des arrêts et garages considérés comme informels, c'est-à-dire à engager des négociations avec les chauffeurs et les rabatteurs.

Dans la majorité des sites, terminaux et arrêts, l'enjeu pour les professionnels est autre: il s'agit de préserver l'activité sans être trop imposé. L'ensemble des véhicules de transport collectifs ou individuels paie ainsi une taxe de stationnement mensuelle à la commune de résidence du propriétaire. Les grands transporteurs, eux, procèdent autrement: chaque année, ils se rendent eux-mêmes dans les perceptions municipales négocier le montant des taxes à payer, ce qui laisse la porte ouverte au développement de pratiques illicites garantissant leurs intérêts.

L'opacité des relations entre autorité publique et secteur privé, les conflits entre collectivités locales profitent à l'offre artisanale de transport. La dispersion des sites se développe à l'écart de toute logique d'officialisation et de fiscalisation. Les professionnels bénéficient du flou qui entoure l'existence de ces sites dont certains pourraient être regroupés, voire supprimés, si une politique d'harmonisation des arrêts de transport était promue.

Espaces de transport, espaces de vie

Les processus de discriminations socio-économiques à l'œuvre au Sénégal sont accentués par la politique d'ajustement structurel, menée depuis 1980 [Duruflé, 1988 et 1994], et par la déliquescence des interventions de l'État central. Les Sénégalais se raccrochent aux quelques possibilités de ressources à leur disposition. Le transport collectif privé est un des secteurs créateurs d'emplois et de réinsertion de nombre de « déflatés » et de retraités (par exemple, les ex-chauffeurs de la compagnie publique de transport ou d'anciens fonctionnaires). En 1999, à Dakar et à Pikine, on estimait que 53 000 emplois directs et indirects étaient liés au transport [Lombard et Ninot, 2002].

La dynamique du secteur transforme la fonction attachée à chaque véhicule, à savoir déplacer des personnes d'un bout à l'autre de l'espace urbain. Il ne s'agit pas d'assurer un service mais de faire de l'outil une source de revenus pour de multiples intervenants, dans et hors du lieu de transport. À partir du site, s'enclenche un processus de prélèvement généralisé sur l'activité (en wolof,

kaar bi dafa yaatu gannaaw, littéralement *le car a un dos large*, sur lequel on peut prélever). L'apport en ressources pour les finances publiques, tant nationales que locales, est constitué par les recettes fiscales directes et indirectes et les contraventions de police. Dans l'économie domestique, la capacité de redistribution est réelle. Les recettes forfaitaires journalières versées au transporteur varient de 15000 à 18000 FCfa pour un minibus, de 8000 à 10000 pour un taxi urbain et de 2500 à 3000 pour un taxi de banlieue¹⁰. Le salaire mensuel du premier chauffeur est de l'ordre de 20000 à 40000 FCfa. L'apprenti reçoit en fin de journée l'équivalent de 3000 FCfa, le second chauffeur qui remplace le titulaire 5000 FCfa la demi-journée. Selon le type de véhicule, chaque départ d'une tête de ligne rapporte aux rabatteurs de 100 à 500 FCfa. Le péage de police revient entre 200 et 1000 FCfa par jour. Viennent ensuite, dans les sites mêmes ou à proximité, tous les métiers de service liés au transport: changeurs de monnaie, rabatteurs en second, laveurs de véhicules¹¹. Les frais d'entretien courant, pour un parc de minibus dont plus de 90 % des véhicules sont âgés d'au moins 10 ans [Ministère de l'Équipement et des Transports, 2002], font vivre un grand nombre de réparateurs en mécanique, électricité, vulcanisation, soudure métallique, tôlerie, ainsi que la multitude de revendeurs de pièces détachées d'occasion. 51 % des mécaniciens qui ont été recensés à Guédiawaye ont pour principaux clients les chauffeurs de taxis de banlieue [Kamara, 1997].

La reconnaissance des sites de transport collectif à Dakar est difficile tant l'activité est multiple et génératrice de revenus pour un grand nombre de personnes. Ces espaces publics deviennent l'enjeu d'une compétition acharnée entre différents groupes sociaux, en même temps qu'ils accueillent des gens venus chercher une occasion de revenus.

L'espace des «*coxeurs*»

L'exemple donné dans les gares routières par les *coxeurs*¹² démontre combien les espaces de transport de la capitale sont le réceptacle de multiples catégories de populations.

Intermédiaire ou « saay saay »¹³?

Au départ, dans les gares routières interurbaines, les *coxeurs* étaient des chauffeurs malades ou sans véhicule qui s'occupaient de diriger la clientèle vers

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

11. *Le Matin* [7 septembre 2000].

12. Rabatteur. Pour l'origine du mot, voir [Hazemann, 1992].

13. En wolof, voyou, crapule.

les voitures en attente. Au même titre que les actifs, ils servaient le transport et son organisation, en fluidifiant l'accès aux véhicules. En contrepartie, ils touchaient un mandat prélevé sur la somme versée à chaque départ de véhicule et destinée à alimenter la caisse de solidarité – ou *bassang gi* en wolof – qui est gérée par le regroupement des chauffeurs du site. Ce fonctionnement collectif persiste dans les gares où existent des organisations de chauffeurs. Avec l'impasse économique et sociale des années quatre-vingt et quatre-vingt-dix dans laquelle est entré le Sénégal, de nombreux jeunes, oisifs, extérieurs au monde des transports mais habitant les quartiers environnants, ont envahi les rues, les arrêts et les terminaux, en revendiquant leur place dans le système et en contribuant, par le rabattement inopiné de la clientèle sur les cars de passage, à la naissance de certains sites.

Selon X. Godard [2002b: 667], les *coxeurs* s'adonnent à «...des pratiques semi-maffieuses...», ponctionnant l'argent du transport sur les apprentis des minibus, sans fournir un service de qualité. Désœuvrés, impolis et roublards, fumeurs de drogues, voire voleurs et dangereux, tous les qualificatifs y passent pour présenter dans la presse cette population [Le Soleil, 3 mars 1988]. Les *coxeurs* représentent cependant beaucoup plus dans le système de transport: leur fonction de rabattement est utile aux nombreux minibus en quête de clients, leur rôle d'informateur, dans un système où l'affichage est quasi inexistant, est fondamental; ils correspondent à une nécessité dans une société où plus de la moitié de la population ne sait pas lire le français, encore moins le *wolof* (la langue nationale la plus parlée). L'intermédiation, fonction dont les *coxeurs* sont les parfaits représentants, est une valeur de la société sénégalaise qui, pour une cérémonie religieuse, une démarche administrative, une requête quelconque, use et abuse des services des uns et des autres, notamment de populations dépendantes ou au service de gens aisés et considérés. «Coxer» appartient à ces métiers de «l'entre-deux» sans lesquels les transports sénégalais ne fonctionnent pas.

Les coxeurs de Grand Yoff [Salliot, 2003, p. 44]

La gare de Grand Yoff abrite plusieurs cohortes de *coxeurs*. Ceux du GIE *Sutura* travaillent sur les deux arrêts régulant les passages à destination de Piki-ne. Ils disposent d'une organisation indépendante en raison d'une implantation pionnière sur le site. Au gré de leurs expériences qui visent l'amélioration de leurs revenus et la reconnaissance de leur activité, ils se révèlent dotés d'une forte capacité d'entraînement pour les autres rabatteurs qui, sans être affiliés au GIE *Sutura*, travaillent sur la plate-forme sous le couvert de ce dernier.

Le GIE comprend quarante *coxeurs*, organisés en deux brigades. Chaque matin, ils se répartissent le travail de la journée, sous l'égide du chef de section qui détermine les ordres de passage. Le *coxeur* attend son tour, «coxe» sur cinq cars, reçoit des mandats de la part des receveurs et dispose d'une heure pour se reposer. Il rend compte au chef de section d'un éventuel départ ou d'une course qui l'amène à s'éloigner du garage. Les *coxeurs* savent qu'il vaut mieux rester sur place, puisque l'importance du trafic peut, à certains

moments de la journée, réduire le temps d'attente entre deux tours. S'il s'avère que le *coxeur* s'est déplacé et qu'il se présente en retard sur l'horaire prévu, il doit verser à la caisse une amende avoisinant les 200 FCfa. La brigade B, qui accueille les membres les plus turbulents du regroupement, dispose d'un règlement particulier qui voit le contrevenant, lors d'une bagarre, écoper de 10 jours de mise à pied. En cas de vol, de consommation ou de trafic de drogues, il est définitivement radié. Le GIE a intégré des jeunes, surnommés *raguadierou*: ces « sous - *coxeurs* », au nombre d'une vingtaine, travaillent à tour de rôle en lieu et place du *coxeur* attitré. L'apprenti, une fois le car rempli, verse 200 FCfa au *raguadierou*. Celui-ci les remet au *coxeur* qui, en retour, lui redonne 100 FCfa.

Depuis deux à trois ans, a été mis en place le système du salaire mensuel (avec l'appui de l'ONG Enda Graf¹⁴). Comme pour de nombreux groupements, la caisse du GIE a un caractère social (soutien financier apporté, lors d'un baptême ou d'un décès, aux membres du GIE); elle offre l'opportunité de réaliser des projets générateurs de revenus complémentaires et de concrétiser une aspiration à la mobilité sociale.

L'insertion dans les sites de transport: un gage d'avenir?

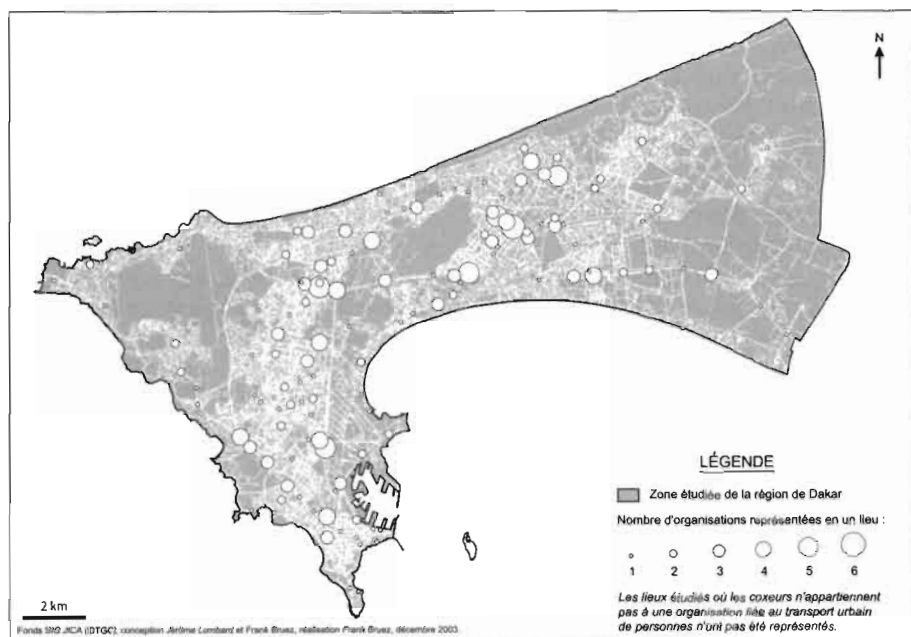
Le nombre d'emplois occupés par les *coxeurs*, et recensé lors des enquêtes, est élevé (environ 800). Les sites où ils sont le plus présents sont implantés dans les quartiers populaires et en banlieue où la clientèle est importante, constante, et où la demande d'emplois et de revenus, même minimes, est élevée. Le sud de la presqu'île rassemble trois des grands sites de *coxeurs*, dans les gares routières de Colobane, Petersen et Lat Dior, où affluent chaque jour des dizaines de milliers de personnes venues travailler au Plateau ou dans sa proche périphérie. À partir d'une dizaine de *coxeurs*, le site devient permanent et demande la présence d'au moins deux brigades (une le matin et une l'après-midi).

Les *coxeurs* appartiennent à des regroupements professionnels, soit de chauffeurs, soit de rabatteurs. Il existe des sites où ils sont libres et sans appartenance à une quelconque organisation. Les regroupements de *coxeurs* « purs » sont présents sur les grands axes routiers de l'agglomération, alors que ceux de chauffeurs disposant de leurs propres rabatteurs sont dispersés dans l'espace urbain. Ces derniers se sont imposés dans Dakar depuis plusieurs décennies, dans les villages traditionnels de la presqu'île, dans les grandes gares routières, aux stations de taxis, près des hôtels; ailleurs, ils laissent la place aux regroupements de *coxeurs*, dans les carrefours et sur les axes principaux (où n'existaient pas d'arrêts lorsque seule la SOTRAC acheminait les usagers).

Le processus de regroupement varie selon que les uns ou les autres dominent le site. À la différence des chauffeurs ou des transporteurs qui se déplacent et ne dépendent pas d'un seul lieu, les *coxeurs* se regroupent une fois qu'ils sont présents sur le site (même si une organisation de chauffeurs existe déjà), qu'ils en ont pris possession et partagent le quotidien du transport. Le regroupement cor-

14. ENDA: Environnement et Développement; GRAF: Groupement de Recherches Actions Formatives.

Fig. 2 – Localisation des coxeurs...



respond à une prise de pouvoir sur un territoire, le lieu en question (comme on peut le voir dans d'autres villes, à Abidjan par exemple), et permet la reconnaissance des jeunes qui ne sont pas originaires du quartier (d'où la multiplication dans certains sites des organisations, voir fig. 2). L'appartenance au groupe est le sésame pour être assimilé à une dynamique positive. Au cours des enquêtes, les *coxeurs* n'ont pas hésité à dire qu'ils étaient sérieux, en train d'être « ...remis sur le bon chemin... » et que leur métier actuel les aidait à intégrer la société. Dans ce monde du transport où la compétition entre acteurs fait rage, s'imposer sur un territoire se traduit aussi par la mainmise sur la ressource monétaire que représente le passage des véhicules. Les *coxeurs* du GIE repéré à Grand Yoff gagneraient près de 80 000 francs Cfa par mois et par personne, soit le double de certains chauffeurs qui stationnent dans la même gare.

De hauts fonctionnaires et cadres d'institutions internationales n'hésitent pas à affirmer que les pratiques populaires (caisses de solidarité, «coxage») doivent disparaître si le système de transport est modernisé. Ils se situent dans une posture classique qui considère la formalisation comme une évolution irremplaçable et nécessaire. Ils n'admettent pas que formalisation et informalisation réfèrent à une vision inadaptée d'un même système économique, libéral et clientéliste, et que tant que les politiques et réglementations instituent des barrières, supposées étanches, entre un groupe d'activités et d'individus et un autre, elles alimentent l'exclusion et le recours à des pratiques que l'on qualifie d'informelles [Sassen,

1999]. Or, selon J. Lombard [2003], pour fonder à Dakar un système de transport urbain viable et rénover les concepts de participation et de politique, il semble qu'il faille faire avec de telles pratiques¹⁵.

Géographie du transport collectif privé

Dans l'espace habité, la dispersion des lieux du transport caractérise un système de transport collectif privé efficace alors que le transport public peine à redémarrer (seulement 5 % des déplacements selon l'agence POPESCO, 2001). Les vertus dont le premier est paré n'empêchent pas de s'interroger sur la qualité de la desserte qu'il propose: l'ensemble des zones d'habitat est-il couvert par ce type de transport? La localisation de la résidence dans une zone d'habitat particulière impose-t-elle le recours à la marche à pied et à un type de véhicule? En d'autres termes, la ségrégation spatiale par les transports n'est-elle pas croissante alors que le transport privé dispose de tout l'espace urbain pour offrir un service au public?

Détour méthodologique

Pour analyser les lieux du transport privé à Dakar et les interactions spatiales qu'il génère, nous avons collecté les informations en suivant deux démarches. Concernant les lieux, une double enquête a été effectuée en mai 2002 et mars 2003 dans les trois villes de Dakar, Pikine et Guédiawaye: d'une part, en observant, dans chaque lieu, les modes le desservant, les véhicules automobiles le traversant ou en attente, les localisations des arrêts dans le site; d'autre part, en interrogeant les professionnels présents, chauffeurs et rabatteurs, sur la fréquence de passage des véhicules, sur les périodes de pointe, sur l'existence d'organisations en charge du site. Dans un deuxième temps, un système d'information géographique (SIG) sur les lieux du transport urbain de personnes a été réalisé. Ce SIG permet de rendre compte de l'évolution du système et des pratiques en cours. Il replace l'observation et l'analyse des espaces au cœur du processus de recherche et donne à la localisation des points une dimension majeure (échelle de l'aire, effets de réseaux) [Dandoy, 1989]. Cet outil ouvre des perspectives de compréhension nouvelles, rendues inévitables par l'évolution du transport artisanal. Il rend possible l'appropriation, par les cadres et les techniciens de l'aménagement, des dynamiques de l'espace urbain.

15. Sur cette question, le débat au dernier séminaire SITRASS de Dakar (22-24 mars 2004) a fait rage: faut-il légaliser les regroupements de *coxeurs* ou les faire disparaître? Par extension, la question se pose pour toutes les organisations et pratiques populaires, inhérentes au transport de personnes dans les villes africaines, et qui se sont largement imposées depuis plusieurs décennies.

Le SIG sur les lieux du transport de personnes dans l'agglomération de Dakar

Lors de l'élaboration de l'enquête sur les lieux, il est apparu essentiel de développer un système d'analyses multicritères et spatiales des informations obtenues sur le terrain. Les observations ont été réparties en trois ensembles:

- les lieux en tant qu'entité géographique et leur environnement;
- les modes, types et flux de transport de personnes présents dans chaque lieu;
- l'organisation de la gestion du service de transport proposé pour chaque lieu.

De la sélection des objets et de leurs liens à analyser pour l'étude des lieux du transport de personnes, découle la structure relationnelle du système de gestion de bases de données (SGBD).

La constitution du SIG nécessite l'acquisition d'une représentation de l'espace étudié. Au fonds cartographique existant, provenant de la DTGC¹⁶ et répertoriant l'occupation de l'espace de l'agglomération et la structure viaire de Dakar, le logiciel d'analyse spatiale SAVANE a permis d'ajouter deux nouvelles couches de données géographiques: sites et arrêts de transport. Le choix d'un même identifiant pour tout site généré dans le logiciel d'analyse spatiale, et répertorié dans le SGBD (il en est de même pour les arrêts), donne la possibilité d'établir des relations entre les données des différentes bases. L'analyse statistique et spatiale, pour chaque objet et lien entre objets, devient aisée et rapide.

L'offre dans les lieux du transport collectif privé

La logique linéaire du réseau de transport artisanal l'emporte sur toute autre organisation spatiale. Les sites sont concentrés sur les grands axes routiers en provenance du nord et du nord-est de la capitale (les villes de Pikine et Guédiawaye) qui, tous, convergent vers le sud-ouest de la presqu'île (Dakar et quartier du Plateau).

La répartition des arrêts de minibus montre un fonctionnement différent selon le type de véhicules (fig. 3): les arrêts de *ndiaga ndiaye* sont situés sur les axes routiers majeurs alors que ceux des *cars rapides*, tout en respectant la logique d'axe, sont implantés sur les boulevards et avenues secondaires, à proximité des quartiers d'habitations (Pikine, Parcelles Assainies ou Grand Dakar). Les *ndiaga ndiaye* sont présents dans l'agglomération depuis moins de dix ans et ont démarré sur le créneau de la desserte rapide banlieue – centre. Ils peuvent être assimilés aux rames du Réseau Express Régional parisien dont les arrêts sont distants les uns des autres de plusieurs kilomètres; avec rapidité, ils transportent les passagers d'un point à l'autre du territoire de l'agglomération, des terminaux de banlieue à ceux du Plateau. L'implantation des *cars rapides* est plus ancienne (depuis l'après-guerre): ils desservent les quartiers d'habitat populaire en char-

16. DTGC: Direction des Travaux Géographiques et Cartographiques.



Chaque espace libre du rond-point de Colobane à Dakar est occupé par des véhicules servant au transport de passagers: minibus urbains ou interurbains, taxis-compteur, taxis clandestins... (J. Lombard, 2002).



«Cars rapides» et taxis en site propre sur une avenue de Dakar: une solution pour éviter les encombrements (J. Lombard, 2002).



Des minibus spécialisés dans la desserte régionale entrent dans la gare interurbaine de Colobane à Dakar. Des taxis stationnés dans la station-service voisine attendent les clients (J. Lombard, 2002).



À la gare routière de Rufisque (région de Dakar), les minibus de transport urbain sont en attente. Leur état de dégradation avancée n'augure pas un transport de qualité (J. Lombard, 2002).



Dans la rue, devant le domicile du transporteur, une camionnette de la liaison Ocampo-Dallas attend le départ (L. Faret, 1997).



Migrants mexicains au moment de monter dans le bus à la gare routière de León (L. Faret, 1997).



Un bus de l'ancienne compagnie municipale stationne derrière celui de la société concurrente Thokomala au Terminal de *Commercial Road*, à Durban (N. Vermeulin, 2004).



Dans la station de bus de *Soldiers Way*, à Durban, les passagers en transit se mélangent aux commerçants (N. Vermeulin, 2004).



Embarquement de passagers dans les multiples taxis de la station de *Commercial Road*, centre de Durban (S. Vermeulin, 2004).



Taxis en attente à la Station de *Pine street*, centre de Durban (N. Vermeulin, 2004).



Yamoussoukro, les cars et les marchands. Sur la terre battue de l'aire de stationnement de la SOTRANSYA, une marchande de tongs (à droite) revient d'Adjamé (Abidjan) où elle a acheté son stock mensuel auprès d'un grossiste. Pour transporter la marchandise jusqu'à sa boutique, elle a recours aux services des pousseurs de charrette (J.-F. Steck, 2001).



À la tombée de la nuit, les trottoirs de la gare routière de Yamoussoukro se couvrent d'étals alimentaires afin de pouvoir répondre aux demandes des passagers en transit. Il s'agit ici d'un véritable marché en émergence au sein de la capitale politique de la Côte d'Ivoire (J.-F. Steck, 1997).



Yamoussoukro, la gare des poids-lourds. En janvier 1997, les autorités locales ont procédé au déguerpissement des activités commerciales informelles (comme la petite restauration), faisant place nette au cœur de la capitale politique du pays. Quelques jours après, les entrepreneurs expulsés avaient repris leur place... (J.-F. Steck, 1997).



La gare interurbaine d'Adjamé à Abidjan est la plus importante du pays. C'est ici que les commerçants des villes de l'intérieur débarquent et viennent s'approvisionner (J.-F. Steck, 2001).

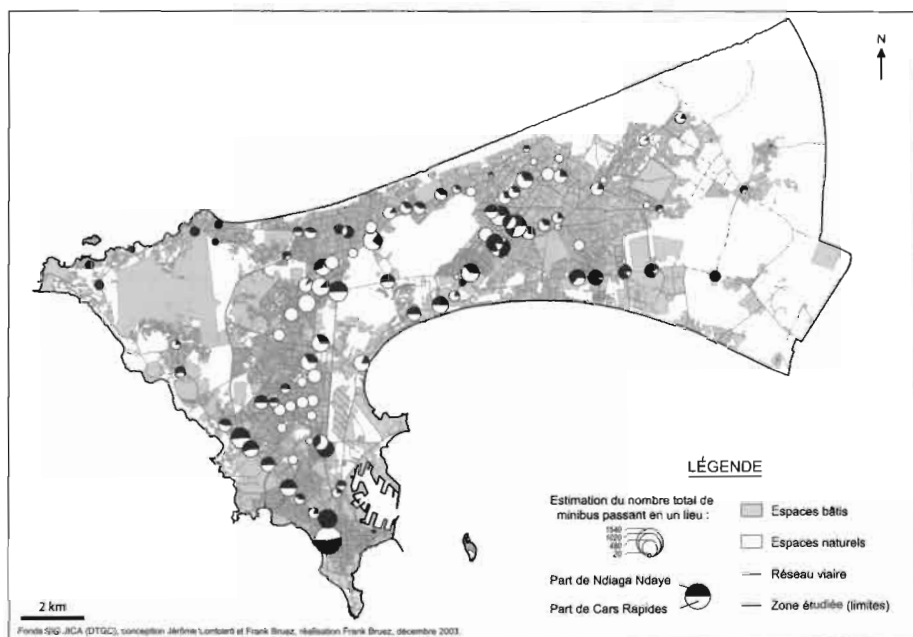


Vitalité des “zem” à Cotonou (N. Agossou, 2004).



Une station de chargement de bidons de *kpayo* (essence du Nigeria), au bord de la route, à Porto-Novo (N. Agossou, 2004).

Fig. 3 – Desserte de l'agglomération de Dakar par les minibus



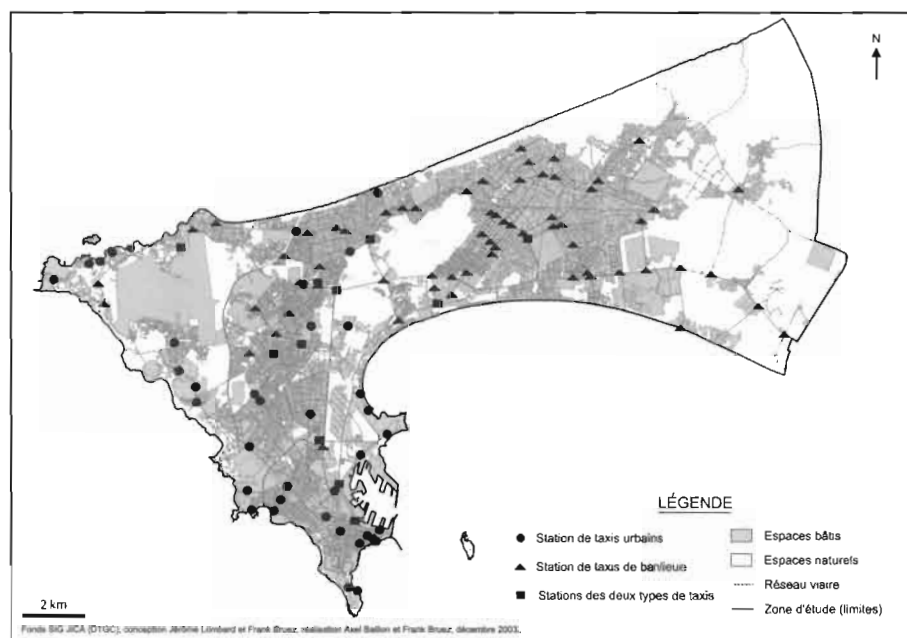
geant, tous les cent ou deux cents mètres, les clients allant au centre de Dakar (c'est une logique de métro). Désormais, les *ndiaga ndiaye* empruntent les itinéraires réservés aux *cars rapides*¹⁷. La compétition pour la clientèle et l'arrivée régulière de nouveaux entrants dans la profession exacerbent la concurrence entre véhicules et transforment le service de transport (qui avait ses règles) en course à l'argent (quels que soient l'axe, le véhicule et le chauffeur). La distinction entre les deux types de véhicules subsiste mais la compétition qui échappe au contrôle de l'autorité pourrait supprimer ce qui reste de l'ancien découpage de l'espace par les transports.

La carte suivante (fig. 4) donne les premières indications sur le processus de ségrégation spatiale opéré par les transports. Le document montre la répartition des terminaux de taxis dans l'espace: à Dakar, les taxis urbains (même s'ils peuvent circuler en banlieue au gré des demandes), à Pikine et Guédiawaye, les taxis de banlieue (qui ne peuvent se rendre au Plateau). À cette différenciation par le taxi correspond une ségrégation économique: les populations aisées, les cadres et classes moyennes supérieures habitent à Dakar (dans les cités planifiées SICAP¹⁸) et utilisent fréquemment les taxis urbains. Les stations sont localisées dans les «beaux quartiers», sur la façade ouest de la presqu'île et à

17. Les *cars rapides* commencent aussi à suivre des itinéraires qui leur étaient interdits par la réglementation.

18. Construites par la Société Immobilière du Cap-Vert.

Fig. 4 – Répartition spatiale des stations de taxis



proximité des zones de services: hôtels, ambassades, université, bureaux. Le taxi de banlieue, lui, est devenu un véritable transport de personnes et de marchandises: les populations payent un trajet cinquante ou cent francs quand le taxi urbain prend quatre ou cinq cents francs. Les stations sont situées dans les marchés, près des centres administratifs ou de services et des terminus de minibus: ils polarisent les quartiers populaires dont les rues sont sableuses et impropres à la circulation de ce type de véhicules.

Les disparités spatiales du transport collectif privé

L'inégalité par le transport s'accroît dans l'agglomération de Dakar¹⁹. Habiter à distance des axes routiers ne rend pas l'accès au transport aisé. Dans les villes de banlieue, ainsi que dans les marges de la presqu'île et sur le front d'urbanisation, dès que l'on se situe à l'écart des axes routiers, la desserte en transports collectifs apparaît médiocre voire mauvaise [Godard, 2002b]. Sans voiture particulière, sans taxis de banlieue, difficile de sortir du quartier le matin ou dans la journée. La marche à pied représente un pis aller: d'une part, dans ces secteurs géographiques (zones d'urbanisation récente et quartiers traditionnels), habitent trois-quarts des ménages pauvres de l'agglomération qui ne peuvent

19. Dans le prolongement de cet article, l'équipe de l'IRD *Transports et Territoires au Sénégal* poursuit sa réflexion sur les zones d'habitat et d'activités à Dakar et sur les types de transports les desservant. Les premiers résultats démontrent la réalité croissante du processus de ségrégation spatiale dans l'agglomération dakaroise.

accéder au transport collectif [Diaz Olvera, 2002]; d'autre part, la marche limite le rayon d'action des personnes et les oblige à prendre un véhicule motorisé payant.

Le long des grands axes, la desserte est par contre jugée assez bonne à bonne et ouvre des possibilités de déplacement, selon différents modes et lieux de transport, plus grandes. Les secteurs concernés regroupent les habitats de standing, planifiés à l'occasion d'opérations immobilières, où la voiture individuelle s'est imposée, ainsi qu'une partie des quartiers populaires restructurés, datant de l'époque coloniale ou récents, où le transport collectif s'est amélioré. L'analyse fine de ces zones montre cependant que le recours successif à plusieurs types de véhicules (pour un seul déplacement) ou la marche à pied préliminaire, permettant d'accéder à l'axe principal, est fréquent et que l'éloignement de ce dernier renforce la difficulté d'accès au transport.

L'ensemble des figures donne une image d'un transport collectif privé performant: présent là où les gens habitent et travaillent, efficace pour transporter les populations selon le schéma de la migration pendulaire quotidienne. Cependant, la concentration des points de transport sur quelques axes est source d'interrogations: comment limiter la congestion dans les rues et dans les lieux d'embarquement de la clientèle, comment réduire l'enclavement de zones entières qui ne sont pas desservies par les minibus? Le zoom sur les stations de taxis démontre l'existence, dans l'agglomération, d'un processus de ségrégation spatiale et socio-économique qui favorise le choix de réponses locales, elles-mêmes porteuses de disparités, que la déficience de l'État en tant qu'autorité publique n'aide pas à réguler. X. Godard [2002b, p. 681] ne dit pas autre chose: «Les résultats de l'enquête [Syscom] révèlent un schéma très centré sur la mobilité de proximité à l'échelle du quartier d'habitation, reposant sur des déplacements de courte distance réalisés à pied. Ce schéma a des avantages, à condition que l'on trouve à proximité de son domicile les services dont on peut avoir besoin, ce qui n'est guère le cas: les questions de fond posées par ce schéma de mobilité résident alors dans l'accès limité des populations urbaines aux opportunités de la ville, qu'il s'agisse d'emplois, de services spécialisés ou de réseaux étendus de sociabilité».

Conclusion

La libéralisation et la privatisation de l'économie, les restrictions budgétaires de l'État, la mauvaise gestion de la SOTRAC ont favorisé à Dakar le développement du transport collectif privé. La valorisation de l'entrepreneuriat d'affaires [Galand, 1994], l'érection de la figure du transporteur ainsi que l'attrait pour un secteur créateur d'emplois confortent sa présence dans l'ensemble du tissu urbain. Le dynamisme affiché par le transport collectif privé, mais aussi l'état de dégradation avancée du parc ainsi que le peu de cas qui est fait des règles de conduite et des conditions minimales de sécurité, légitiment le processus de négociation de l'autorité publique par les transporteurs. Dans les rues, sur les grands axes, hormis les forces de l'ordre avec lesquelles les professionnels par-

lementent, l'État est absent. Dans les sites de transport, son implication est mise en question par les professionnels: «qu'il nous laisse gérer nous-mêmes les gares routières, les transporteurs peuvent le faire, pas besoin de faire appel à des sociétés privées de gestion»²⁰. Ce qui est dit pour les grandes gares est encore plus vrai pour les simples arrêts et terminaux de lignes, disséminés dans toute l'agglomération, et dont l'existence ne doit pas grand chose à l'État.

L'opération de renouvellement des minibus qui s'accompagne d'un projet de concession de lignes à des groupements de transporteurs peut contribuer à rationaliser le système de transport et à organiser le réseau d'arrêts et terminaux, pris en charge par les professionnels eux-mêmes. Cependant, l'entrée régulière de nouveaux entrants, la demande des usagers, dans les zones d'habitat récent comme dans les quartiers denses, n'augurent pas un système équilibré et régulé, ni un meilleur aménagement de l'espace. La prise en compte des questions de transport dans la planification urbaine publique, si n'est pas mise en œuvre une politique de déconcentration des activités économiques²¹, ne supprimera pas cette aberration dont profite le transport collectif privé: le plus grand ensemble urbain du Sénégal, Pikine et Guédiawaye, n'est qu'une périphérie du centre, sans équipements et peu attractive.

Différentes questions restent en suspens: au nom de quelle autorité, l'État peut-il réguler et réglementer le système de transport: celle des intérêts privés qui l'ont confisqué ou celle de l'intérêt général supposé respectueux de l'espace et du transport publics? Doit-on ouvrir la démocratisation politique au champ social et économique et ne plus considérer les acteurs privés du transport comme des marginaux? La construction urbaine à Dakar renforce-t-elle l'atomisation à risques de la ville en une infinité de lieux autonomes, selon l'expression de T. Diaw [2001]? Telles sont quelques unes des interrogations vers lesquelles doit aller le débat sénégalais sur la démocratie et la citoyenneté.

BIBLIOGRAPHIE

- AGENCE POPESCO – CDCI [2001], *Programme prioritaire d'aménagement d'infrastructures de transport urbain – Agglomération de Dakar*, Dakar, CETUD, Rapport final – phase 1, 133 p. + annexes.
- BLUNDO G. [2001], «Négociier l'État au quotidien: agents d'affaires, courtiers et rabatteurs dans les interstices de l'administration sénégalaise», *Autrepart*, n° 20, p. 75-90.
- BRUNET R., FERRAS R., THERY H. (1992), *Les mots de la géographie*, Montpellier-Paris, Reclus-La Documentation Française, 518 p.

20. D'après le Secrétaire général d'une des trois fédérations de transporteurs (entretien du 28 avril 2002).

21. Comme il était annoncé en 2001 dans le Plan Directeur d'Urbanisme de la région de Dakar: «...[favoriser] la création d'une structure équilibrée qui intègre les trois pôles de développement de la région que sont Pikine, Dakar et Rufisque, en affirmant la vocation décentralisée dévolue à Pikine» [Ministère de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire, 2001, p. 4].

- CORALLI M. [2001], *Espace public et urbanité. Le cas de Koungeul au Sénégal*, Paris, L'Harmattan, 108 p.
- CROUSSE B., LE BRIS E., LE ROY E. [1986], *Espaces disputés en Afrique noire. Pratiques foncières locales*, Paris, Karthala, 428 p.
- DAHOU T. [2002], «Décoloniser la corruption», *Les Temps Modernes*, n° 620-621, p. 289-311.
- DANDOUY G. [1989], «Du terroir au système d'information géographique ou de l'enrichissement de la "boîte à outils" du géographe», in B. Antheaume et alii, *Tropiques – lieux et liens*, Paris, Orstom, p. 111-116.
- DIAW T. [2001], «Dakar, espace rural – urbain, territoires à reconquérir!», *Quotidien Le Soleil*, 10-11 mars.
- DIAZ OLVERA L. [2002], *Mobilités quotidiennes et pauvreté. Méthodologie et résultats (EMT-SU Dakar)*, Lyon, Association ARTUR, Rapport pour le CETUD, 84 p.
- DIOUF I. [2002], «C comme Car rapide ou les tentatives d'intégration du transport artisanal», in X. Godard, *Les transports et la ville au sud du Sahara*, Paris, Karthala-INRETS, p. 43-56.
- DURUFLÉ G. [1988], *L'ajustement structurel en Afrique. Sénégal, Côte d'Ivoire, Madagascar*, Paris, Karthala, 205 p.
- DURUFLÉ G. [1994], *Le Sénégal peut-il sortir de la crise?*, Paris, Karthala, 220 p.
- GALAND P. [1994], «Entreprendre au Sénégal après la dévaluation», *Politique Africaine*, n° 56, p. 41-54.
- GODARD X. [2002a], «D comme Dakar ou le bilan mitigé d'une ville pilote», in X. Godard, *Les transports et la ville au sud du Sahara*, Paris, Karthala-INRETS, p. 57-72.
- GODARD X. [2002b], «Les transports de Dakar: vers une intégration lente», in M. C. Diop, *La société sénégalaise entre le local et le global*, Paris, Karthala, p. 657-685.
- HAZEMANN Y. [1992], «Routes et routiers du Sénégal au XX^e siècle: les sources de l'histoire des transports», in H. d'Almeida-Topor, Ch. Chanson-Jabeur et M. Lakhroum, *Les transports en Afrique, XIX-XX^e siècles*, Paris, L'Harmattan, p. 210-221.
- KAMARA B. [1997], *Les taxis de banlieue, une composante du transport intermodal à Dakar: exemple de Guédiawaye (Sénégal)*, mémoire de maîtrise, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Département de Géographie, 140 p.
- TRICART J., KAYSER B. [1957], «Rail et route au Sénégal», *Annales de Géographie*, n° 356, p. 328-350.
- LOMBARD J. [2003], «Sénégal: des dérives du système de transports à la catastrophe du Joola», *Afrique Contemporaine*, n° 207, automne, p. 165-184.
- LOMBARD J., NINOT O. [2002], «Impasses et défis dans le transport routier», in M.C. Diop, *La société sénégalaise entre le local et le global*, Paris, Karthala, p. 109-162.
- MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS [2002], *Mémento des transports terrestres du Sénégal*, Dakar, Direction des Transports Terrestres, 182 p.
- MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES ET DU PLAN [1999], *Situation économique et sociale du Sénégal. Édition 1998*, Dakar, Direction de la Prévision et de la Statistique, 347 p.
- MINISTÈRE DE L'URBANISME ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE [2001], *Plan Directeur d'Urbanisme de la région de Dakar, horizon 2025-Bilan du PDU de Dakar 2001*, Dakar, Rapport provisoire, 24 p.
- NDIAYE M. [1996], *L'éthique cédéo et la société d'accaparement ou les conduites culturelles des Sénégalais d'aujourd'hui*, Dakar, Presses Universitaires de Dakar, t. 1, 416 p.
- SAKHO P. [2000], «Interdépendances et mécanismes de régulation et de réajustement dans les systèmes de transport urbain à Dakar», *Espaces et Sociétés. Revue de Géographie de Saint-Louis*, n° 1, p. 66-79.

SALLIOT E. [2003], *De l'analyse d'un dispositif local de transport à la formulation d'une stratégie collective de changement: itinéraire d'une recherche action*, Paris, IEDES, rapport de stage, 103 p. + bibliographie et annexes.

SARR M. [1999], *Mobilité et système de transport dans l'agglomération urbaine dakaroise: cas de la ville de Pikine*, mémoire de maîtrise, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Département de Géographie, 76 p.

SASSEN S. [1999], «La métropole: site stratégique et nouvelle frontière», *Cultures et Conflits*, n° 33-34.

SECK S.M. [2003], *Stratégies et productions spatiales du transport collectif à Dakar*, mémoire de DEA, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Département de Géographie, 62 p.

SYSKOM [2001], *Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar (EMTSU 2000)*, Dakar, CETUD, Rapport d'analyse, 201 p.

Presse

«Les coxeurs ont quarante ans», *Le Soleil*, 3 mars 1988.

«Profession: laveur de voitures – Une porte d'entrée dans la vie active», *Le Matin*, 7 septembre 2000.

«Masla et interventions: des obstacles à toute sanction», *Sud Quotidien*, 18 décembre 2001.

Les taxis-motos *zemijan* à Porto-Novo et Cotonou

*Noukpo S.A. Agossou **

La moto comme mode de transport, plus connue sous le vocable *gungbe* de *zemijan*, est apparue en 1976 dans la région de Porto-Novo¹ d'où elle s'est propagée dans le reste du Bénin et les États limitrophes comme le Togo, le Niger et une partie du Nigeria. Le *zemijan* est de nos jours, et pour longtemps encore, le mode de transport le plus souple, le plus rapide sur courtes distances (aux heures d'affluence notamment), le plus adapté à l'état des routes et pistes béninoises et le plus proche des usagers de toutes catégories. Il assure un service autonome et une prestation complémentaire et/ou concurrentielle à la voiture particulière, au taxi et à l'autobus. Bien qu'étant intrinsèquement un mode de transport individuel, il joue souvent le rôle d'un mode de transport collectif.

Aux origines du *Zemijan*

Le vocable *gungbe* (une langue nationale du sud-est du Bénin) *zemijan* est formé de trois éléments: *ze* = prends, *mi* = moi et *jan* qui exprime l'idée de brusquerie, et peut en outre signifier secouer et tamiser. Littéralement, *zemijan* signifie «prends-moi sans précaution, sans ménagement», autrement dit «prends-moi vite». De cette étymologie, on peut déduire qu'il s'agit d'un transport individuel, même si, dans la réalité, c'est également un mode de transport collectif. En le nommant ainsi, sont mises au premier plan la rapidité et la promptitude du déplacement, bien davantage que les questions de sécurité, de confort et des conditions de transport en général.

Ce mode de transport est unique par les services qu'il rend dans le contexte d'un pays en développement comme le Bénin. De ce point de vue, il complète ou concurrence, selon les cas, les autres modes de transport terrestre, notamment les taxis et les voitures particulières. Instrument de déplacement inévitable dans

* UAC/FLASH/DGAT (Abomey-Calavi), CUP & ENS (Porto-Novo), BP 01-1397 Porto-Novo (Bénin), anoukpo@yahoo.fr.

1. Agossou [1979].

la vie de la majorité des citadins, comme des ruraux, le *zemijan* joue un rôle de premier plan dans les relations locales, nationales et sous-régionales. Il facilite aussi les échanges transfrontaliers. Outil de structuration de la région urbaine du littoral béninois, il peut être considéré à la fois comme facteur et conséquence de l'étalement urbain. Ses principaux atouts sont sa souplesse, sa malléabilité et sa capacité à faire du porte-à-porte. Au départ des gares routières, ferroviaires et fluviales, il assure l'acheminement des voyageurs et des marchandises vers les périphéries urbaines et les villages environnants. À Porto-Novo, par exemple, lui seul permet aux mareyeuses de se faire transporter avec leurs paniers de poisson frais de la lagune aux marchés de la région. Toutefois, les avantages de ce mode de transport, chaque jour plus envahissant, ne doivent pas faire perdre de vue ses inconvénients et la nécessité pour les pouvoirs publics de développer d'autres modes de transport en commun moins polluants, plus «collectifs», aux coûts unitaires plus réduits et non moins performants...

Naissance et évolution du taxi-auto

Le taxi-ville qui a vu le jour à Cotonou au début des années 1950 est resté longtemps le seul moyen de transport collectif connu du public. Son utilisation se limitait pratiquement aux travailleurs du wharf et aux cheminots du Réseau Bénin Niger. C'était au départ une demi-dizaine de véhicules Citroën deux chevaux, connus sous le nom de «taxi-Gbégamè», Gbégamè constituant alors la limite extrême de la ville. Le système de ramassage consistait à prendre en cours de route des passagers allant dans la même direction que le premier usager monté à bord. Puis, suite au rapatriement des Dahoméens de Côte d'Ivoire en 1963, les taxis – villes automobiles avec passager unique se sont multipliés. Mais le nouveau système fit long feu et laissa place à l'ancien en raison de son coût élevé. Au début des années soixante-dix, des véhicules Simca furent mis en circulation avec un régime spécial de ticket et contrôleur. À chaque quartier était affecté un certain nombre de véhicules. L'état défectueux des voies et la fragilité des véhicules eurent raison de cette tentative.

Depuis plus de deux décennies, plusieurs marques, notamment japonaises, se sont lancées sur le terrain avec un succès certain. Cette évolution a entraîné la création de l'Unacob qui assure la gestion du secteur. La desserte des quartiers accessibles et actifs est assurée actuellement par quelque 2 000 véhicules répartis sur des stations (Gbégamè, Kouhounou, Houeyiho, Fijrossè, Akpakpa, Sègbèya, Agla, Agblangandan, Sènadé, Ekpè, etc.) desservant les plus grands axes qui presque tous débouchent à Dantokpa, le plus grand marché international d'Afrique occidentale, et quelques-uns à Ganxi. Hors de ces grands axes, le transport est entièrement monopolisé par le *zemijan*.

Une évolution historique et sociopolitique propice au zemijan

Cette évolution peut être caractérisée à grands traits. En premier lieu, la situation économique du Bénin a été sérieusement influencée par une série d'événements extérieurs, notamment le reflux massif des Béninois du Nigeria en

1977. Parmi eux, nombreux sont ceux qui ont ramené des motos qu'ils décident d'exploiter, faute de trouver un emploi stable ou plus rémunérateur. Le rapatriement des Béninois du Congo Brazzaville, en janvier-février 1978, puis du Gabon, en juillet de la même année, grossit le nombre des demandeurs d'emplois non satisfaits parmi lesquels certains vont se convertir dans le transport à *zemijan*.

En deuxième lieu, la décennie 1980 est marquée par la crise économique ayant entraîné la faillite de l'État, incapable de payer ses fonctionnaires, et le recours aux institutions de Bretton Woods. Celles-ci imposent les programmes d'ajustement structurel (PAS). Pour les travailleurs, les PAS signifient compressions de personnel, licenciements, départs dits volontaires, anticipés et/ou ciblés, agents «déflatés» des entreprises publiques et semi-publiques, non-renouvellement de contrats de travail, salaires impayés pendant plusieurs mois, etc. Au total, dans cette période, le nombre d'emplois de la fonction publique et des entreprises d'État a été réduit de moitié (de 60000 à quelque 35000 d'après plusieurs sources officielles). Certains «déflatés» ont fini par se reconvertir dans l'activité de transport par *zemijan*.

En troisième lieu, celui-ci a également profité de l'échec successif des entreprises publiques de transport en commun (Régie des transports de Cotonou, Régie autonome des transports urbains de Cotonou, régies provinciales puis sociétés provinciales des transports, etc.), pour cause de mauvaise gestion et d'interventions peu orthodoxes du pouvoir. En outre, le régime révolutionnaire marxiste-léniniste (1972-1989), hostile à l'initiative privée, n'était pas favorable à son émergence dans les transports en commun. Aujourd'hui, avec seulement quelque cinquante autobus et mini-bus assurant les grandes liaisons urbaines, le transport en commun à Cotonou ne semble pas connaître un nouveau départ, malgré les attentes et en dépit des mesures fiscales prises par l'État pour faciliter l'importation de véhicules.

Tout ceci contribue à l'essor du *zemijan* qui, non seulement, satisfait les besoins de mobilité des populations mais contribue aussi à résorber une partie du chômage. Son succès se comprend lorsqu'on l'analyse dans le cadre d'une région à forte concentration démographique où la pénétration du style de vie urbain à la campagne entraîne la transformation des structures rurales. La région urbaine du littoral béninois est la mieux pourvue en infrastructures de communication. Dans un rayon de 25 km autour de Cotonou (666744 habitants) et de 10 km autour de Porto-Novo (222234 habitants)², les deux plus grandes agglomérations de la République du Bénin, gravite d'ouest en est une constellation de villes et de «centres en gestation urbaine»³ de toutes tailles et de toutes catégories (cités dortoirs, pré-coloniales, centres relais, marchés, entrepôts portuaires, etc.) qui se développent rapidement, suscitant des besoins de déplacements en croissance et des trafics sans cesse plus intenses. Certes, des améliorations notables,

2. INSAE / DED [2004].

3. Agossou [1978].

en particulier dans le domaine routier et l'assainissement urbain, ont été enregistrées depuis la Conférence nationale de février 1990. Mais, en dehors des grands axes, l'ensemble du réseau demeure insuffisant et d'une praticabilité en toutes saisons limitée. Cet état de choses rend très actuelle l'utilité des voies traditionnelles (pistes et sentiers ruraux). Le *zemijan* assurément est de tous les moyens de transport celui qui s'adapte le mieux aux routes béninoises actuelles. Il ressuscite et active toutes les voies piétonnières ou empruntées naguère par la seule bicyclette en tant que moyen mécanique.

Le *zemijan* comme réponse à un besoin de mobilité

Lors de son introduction à Cotonou, le taxi-moto comblait les insuffisances des taxis-automobiles et des autobus en parcourant les axes secondaires et les zones inaccessibles aux autres modes de transport. En permettant à chacun d'accéder au transport, le *zemijan* a contribué à la croissance spatiale des villes, à leur étalement et à la mobilité humaine. En retour, l'occupation des zones *non aedificandi* et des nouveaux quartiers habités a favorisé sa vigoureuse expansion.

La ville de Cotonou présente par ailleurs de nombreuses contraintes à l'aménagement, à l'urbanisation et à la circulation: un site bâti cinq mètres au-dessus du niveau marin, des zones humides et insalubres, détournées de leurs fonctions premières à des fins de lotissement et d'habitation⁴, un plan en damier la rendent vulnérable à des inondations périodiques catastrophiques⁵. Le *zemijan* s'adapte parfaitement à toutes ces contraintes.

Sur l'importance du trafic zemijan en ville

Reflet de la structure de l'espace urbain [Bastié et Dézert, 1980], la circulation des *zemijan* est le meilleur révélateur des déséquilibres de la répartition dans l'espace des bassins d'emplois (pôles d'activité, lieux de services), des marchés, des équipements éducatifs, des services socio-sanitaires et des habitations. À Cotonou, en 1995⁶, les deux roues représentent 83 % des véhicules qui empruntent le nouveau pont et 67 % de l'ancien, soit au total les trois quarts du trafic dans cette ville. Celui-ci correspond aux déplacements sur courtes distances, compris entre un et cinq km, et aux déplacements sur longues distances, supérieurs à cinq km, mouvements intra-muros et déplacements de la périphérie vers le centre ville, spécialement pour les usagers situés hors des grands axes, desservis plus ou moins régulièrement par taxis-ville ou par une ligne d'autobus.

Rien ne permet, pour le moment, de signaler une baisse de ces pourcentages depuis 1995. L'ancien pont, en voie de doublement, relie la zone industrielle d'Akpakpa au quartier central des affaires et le nouveau pont, la berge orientale à Dantokpa et au port. Le transfert, au début de 2003, des parcs autos de la zone

4. Ahouandjinou [2004].

5. Glèlè [1993].

6. Voir Projet de déclaration d'une politique de mobilité urbaine au Bénin.

portuaire vers la périphérie orientale de Cotonou a créé de nouveaux besoins de mobilité que seul le *zemijan* comble efficacement, les autobus ne circulant qu'aux heures d'affluence. Cette pénurie généralisée de moyens de transport en commun efficaces est accrue dans les autres villes par la faiblesse du parc auto, notamment à Porto-Novo où les taxis-ville ont disparu depuis un quart de siècle avec l'avènement du *zemijan*. Ainsi se comprennent les parts des budgets familiaux, inégalement élevées, consacrées au transport dans ces deux villes : 14,1 % à Cotonou contre 35,3 % à Porto-Novo pour une moyenne nationale de 11 %⁷.

Le zemijan, cause ou conséquence de l'étalement urbain ?

Entre Cotonou d'une part et Godomè, Abomey-Calavi, Kokokoji, Kokotomè, Agblangandan, Sèkanji d'autre part, il est difficile de dire où s'arrête la métropole économique et où commencent les satellites. Le *zemijan* contribue à dessiner une nouvelle carte de la géographie des transports dans cette région urbaine du littoral béninois. Les stations de taxis-motos dont rien, dans les conditions économiques, politiques et socioculturelles actuelles, ne semble pouvoir arrêter l'essor, essaient à travers cet espace. À l'extrême, ces véhicules qui n'ont besoin pour opérer que de l'équivalent en largeur d'un tracé piétonnier, profitent de tous les endroits de l'espace pour resserrer les « mailles régionales ».

Si l'on admet que les villes contemporaines sont soumises à des processus de dispersion, le *zemijan* doit être considéré, à Cotonou, comme l'un des principaux facteurs. Les données sont éloquentes : au regard des 60 000 *zemijan* qui sillonnent toutes les rues et ruelles de Cotonou et de ses périphéries jusqu'aux confins de l'agglomération⁸, le parc automobile de transport en commun est dérisoire. Sans le palliatif qu'offre ce mode de transport, l'étalement urbain ou la périurbanisation, et dans une autre mesure la rurbanisation, seraient inconcevables ou poseraient de graves problèmes dans le contexte actuel de l'économie du Bénin.

Le réseau hiérarchisé, formé par les grands axes, les routes secondaires, pistes et sentiers, est dynamisé par le *zemijan* qui seul peut les relier entre eux ainsi qu'à d'autres moyens de communication. Ce mode de transport prend ainsi toute son importance parce qu'il supplée les lacunes du système des transports dans l'ensemble du pays, avec une acuité particulière dans la région urbaine du littoral béninois. Sans avoir la portée du rail ni d'autres modes de transport à fort pouvoir de structuration de l'espace, le taxi-moto, en rendant tout à fait diffus les réseaux de communication, entraîne des modifications dans l'occupation de l'espace à la périphérie des deux villes de Porto-Novo et Cotonou. Par la possibilité illimitée offerte aux usagers de l'emprunter, il joue un rôle de plus en plus significatif dans la distribution de l'habitat. L'occupation de l'espace peut s'effectuer au gré des possibilités offertes par les revenus des travailleurs. Habi-

7. Toutes ces données sont tirées de Déclaration d'une politique de mobilité urbaine.

8. On peut estimer à quelque 2,4 millions le nombre de passagers transportés chaque jour par les *zemijan* à Cotonou.

ter à la périphérie ou la campagne⁹, et travailler en ville, n'est plus aussi contraignant que par le passé. Habitat et activités informelles (commerce notamment) s'installent le long des axes, routes et chemins, régulièrement empruntés par les *zemijan*.

Celui-ci réalise, mieux que tout autre mode de transport, la « médiation entre ville et campagne », pour emprunter l'expression de M. Agier¹⁰. Il offre la possibilité de vivre la ville autrement. Il favorise une interpénétration des économies, sociétés et modes de vie urbain et rural. Par lui, l'exploitant comme l'utilisateur peut effectuer ses courses en ville et retourner au village à volonté. Désormais tout chemin, tout sentier, toute piste rurale est devenue lieu de transport, aisément emprunté, facilement accessible. Ce dialogue quotidien entre ville et campagne est l'un des éléments les plus originaux de la transformation des sociétés rurales, du passage progressif « du rural à l'urbain » dans le Bénin méridional actuel. Et le *zemijan* contribue à offrir, aux habitants de ces espaces en voie d'intégration rapide, la possibilité de forger une « communauté de consommateurs de biens et services [pas forcément] rares » ainsi qu'É. Juillard définissait la région. En ce sens, la mobilité des personnes, des biens et des services joue un rôle majeur dans le développement des relations régionales.

Les *zemijan* et la création des lieux de transport

Les usagers comme les opérateurs de *zemijan* sont créateurs de lieux de transport, compris comme endroits du territoire d'où peut être assurée la mobilité des personnes et des biens. Il s'agit des stations d'attache des véhicules à deux roues motorisés ou moto-gares, encore appelées parcs motos mais aussi des auto-gares proprement dites, des places de marchés, des grandes places publiques, des lieux de cérémonies et d'autres manifestations religieuses, coutumières, etc. S'y rattachent d'autres lieux qu'on ne saurait ignorer : il s'agit des stations de vente de carburants *kpayo*, de certains lieux de restauration ou encore des devantures des kiosques de journaux. Aujourd'hui partie intégrante, bien que de façon inégale, de l'univers des *zemijan*, il est impossible de les ignorer.

Les *zemijan* créent leurs propres gares et partagent celles des autres modes de transport. Ces lieux ne sont pas seulement un cadre pour des activités induites, plus ou moins variées ; ils constituent la mémoire de ces consommateurs et prestataires, considérés collectivement ou pris individuellement. En contribuant à créer ces lieux, les acteurs les personnalisent, y impriment ce qu'ils sont et font. C'est ainsi qu'une station de *zemijan* se reconnaît non seulement à sa forme, à ses couleurs, aux spectacles qu'elle offre, mais aussi aux odeurs qu'elle dégage, aux sensations qu'elle procure, à ses bruits, etc.

Si le terme de parc auto s'applique à une réalité bien tangible car les automobiles se trouvent parkées dans une aire délimitée, parfois enclose, il en va tout

9. Si la plupart des impacts négatifs sur l'environnement urbain de ce mode de transport sont connus, aucune étude en revanche n'est encore réalisée en ce qui concerne le milieu rural.

10. Agier [1999].

autrement pour les motos. À leur sujet, il faut plutôt parler de station, en se référant à l'étymologie latine: *stato*, se tenir debout. Chaque station de *zemijan*, par ses dimensions, sa taille, son site, ses usagers, ses visiteurs, ses marques, etc., est unique en soi.

À l'arrivée d'un véhicule de voyageurs, le spectacle qui s'offre aux passants est hallucinant. Les *zemijan* se ruent vers le véhicule, se précipitent sur les portières qu'ils ouvrent pour les voyageurs ou à défaut sur les vitres. Dans un tohu-bohu en *toligbe* ou en *sètogbe* (signe que la plupart sont *Tolinu* ou *Sètonu*), où chacun veut terrasser l'autre par le timbre de sa voix et par la rapidité de sa langue et où finalement personne n'entend l'autre, ils se réservent chacun un voyageur, l'aident à descendre avec ses bagages, le cas échéant. Souvent maints voyageurs ne descendront qu'au prochain arrêt et les agitations précédentes n'auront été que coups de vent. Parfois, on peut se renvoyer quelques quolibets. Avant toute mise en œuvre du déplacement, avant tout départ, vient le temps des négociations. Car les prix résultent ici presque toujours d'un compromis entre ceux, surévalués, avancés par le transporteur, et ceux revus à la baisse par le voyageur! Les négociations dont il s'agit ne se font pas qu'en termes économiques. Elles incluent aussi des valeurs culturelles. Le transporteur sait souvent jouer sur la fibre généreuse du voyageur et ce d'autant plus qu'il revient de loin ou qu'il est richement vêtu. Une fois amorcé, le voyage est rarement muet. Il est co-vécu. L'échange, le partage porte sur des sujets du quotidien, des faits divers, des questions de la vie politique et sociale, le coût de la vie, etc.

Carrefour de l'hôpital de Porto-Novo: une station pas comme les autres

Un lieu vraiment propice à l'attroupement des *zemijan*. De part et d'autre, les arbres séculaires distribuent généreusement leur ombrage jusque sur la place. La circulation n'est pas dense. Sur un trottoir, un garde-vélos de plus en plus entreprenant. Sur les côtés, des vendeuses de plats cuisinés, d'autres de fruits, d'autres encore d'ustensiles de toilettes et d'articles utilitaires pour malades. Mais les *zemijan* préfèrent ignorer le panneau planté au beau milieu de la place qui rappelle que le stationnement est interdit à tout engin à deux roues. Préoccupés par leurs clients, eux s'agglutinent précisément autour du panneau. Cela démarre presque toujours ainsi avec deux ou trois *zemijan*. Puis le cercle professionnel s'agrandit, et lorsque intervient l'interdiction, il est déjà trop tard; les *zemijan* n'en ont cure, persuadés qu'il ne se trouvera personne, aucune autorité, pour les inquiéter. Les *zemijan* savent saisir ou créer les opportunités des lieux de transport. En cela ils ne sont nullement différents des taximen. Les uns et les autres ne font que profiter du laxisme ambiant qui prévaut à tous les niveaux de l'administration publique. Ainsi se créent la plupart des lieux de transport à *zemijan*, dans un environnement social, culturel et administratif bien particulier.

Les stations de vente de carburants *kpayo*, les lieux de restauration: des mondes de *zemijan*

L'exploitation des *zemijan* aux conditions économiques actuelles est impossible sans le coût excessivement bas des produits pétroliers *kpayo*, rendu possible par le trafic illicite en provenance du Nigeria. Les stations *kpayo* se trouvent dans une situation ambiguë. En effet, bien que le carburant soit indispensable à la marche du *zemijan*, les chauffeurs de taxis-motos ne nouent pas de liens particuliers avec telle ou telle station. Voyageant d'un bout à l'autre de la ville, ils se ravitaillent en carburant au tout venant, en fonction de la progression de leurs affaires. Sont recherchées, pour autant que la distance l'autorise, les stations affichant les prix les plus bas. Par ailleurs, les *zemijan* ne s'attardent jamais durablement devant les stations *kpayo*. Il n'en va pas de même avec les lieux de restauration et les devantures des kiosques de journaux.

À première vue, on dira que les *zemijan* comme toutes les couches sociales, consomment selon leur appartenance sociale. Ils prennent à peu près les mêmes repas que le commun des Béninois: *akassa*, pâte, riz, etc. Il n'en demeure pas moins qu'une observation plus fine révèle leur préférence pour certains plats. Les *zemijan* ne se restaurent pas n'importe où. Bien que, figurant parmi les catégories professionnelles aux revenus moyens [Bancolé, 1999; BOAD, 2003], ils ne fréquentent guère les lieux de restauration qu'autoriserait leur niveau de revenu. Ils témoignent d'une prédilection pour des repas énergétiques capables de leur assurer une bonne résistance physique durant la journée de travail. C'est ainsi qu'en plus des mets ci-dessus mentionnés, les *zemijan* semblent constituer la clientèle privilégiée des vendeuses de *zankpiti*¹¹ et autres préparations à base de haricots ou de fèves (*abobo*, *atasi*, *azingokun*, *adovlo*, *adalu*, etc.). Viennent en deuxième position les lieux de «délayage» de *gari*¹². On y ajoutera les vendeurs de café-thé et les vendeuses de bouillies matinales accompagnées de différentes sortes de beignets ou gâteaux de friture. Leur intérêt et leur attrait viennent de leur coût relativement bas mais aussi et surtout de la satisfaction qu'ils procurent dans la mesure où ils calment durablement la faim et, pour le *gari*, la soif. Quant au thé et au café, ce sont des boissons stimulantes.

À force de fréquenter ces lieux de restauration, les différents acteurs y tissent des liens intimes, quasi indéchiffrables. Ce que consomment les *zemijan* est révélateur de ce qu'ils sont. Le *gari* n'est pas délayé par tous ou par n'importe qui, ni surtout selon la même fréquence. Le *zankpiti* comme le *gari* à délayer, c'est l'expression de la condition «*zemijanesque*» en somme. Au-delà de la satiété que lui procure la consommation de ces plats, le *zemijan*, celui de Porto-Novo en particulier, renoue en quelque sorte avec ses origines paysannes, sa culture et les lieux qu'il a quittés. Le plat symbolise la culture à laquelle on reste

11. *Zankpiti*: Plat cuisiné à base de haricot sec, de farine de maïs, d'huile de palme brute, assaisonné, pimenté et très énergétique.

12. *Gari*: Farine de manioc plus ou moins fermenté, déshydraté par gril. Elle est consommée délayée dans de l'eau, glacée ou non, avec sucre, galettes d'arachide, arachide grillée, etc.

attaché et la main qui a cuisiné le plat permet de renouer avec elle. Cette main est celle de quelqu'un qui appartient à l'ethnie d'origine du *zemijan*. Car, qui d'autre, aux yeux ou plutôt au goût du *zemijan*, mieux que la *Sètonu* ou la *Tolinu*, avec, sans doute, une quantité de condiments moindre, serait capable de régaler à un tel degré de satisfaction le *zemijan*, et en même temps conférer autant d'énergie aux mets qui lui conviennent. Voilà ce que perpétue la culture du *zemijan*. On ne saurait traduire autrement ce dicton populaire *gungbe*: «Détesterait-on l'Ajlanu qu'on n'apprécierait pas moins son akassa.»¹³ Ainsi que l'avoue une vendeuse, «autrefois on ne vendait que du riz. Mais les exigences de la clientèle (*zemijan*) nous ont poussées (mes congénères et moi) à offrir en sus pâte de maïs, manioc bouilli de saison, haricot. Ce commerce est lucratif en raison du nombre important et toujours croissant des *zemijan*. Sans compter les usagers qui n'hésitent pas à marquer une halte pour calmer leur faim. Le matin, la bouillie et le thé constituent les plats les plus recherchés accompagnés de pain, doko, pâté. À partir de 11 h, déjà pâte à la sauce, haricots et autres prennent la relève. Les repas du soir étant généralement partagés en famille». Et un autre d'ajouter: «En tant que Hausa vendeur de thé ambulant, je puis dire que les *zemijan* ont véritablement adopté ce breuvage. En fait, il s'agit de café au lait sucré saupoudré de quelques essences qui, pour être tonifiantes, ne sont pas des drogues. Elles me viennent droit du village par mes frères qui en consomment au moment de conduire le bétail au pâturage.»

Que diantre les zemijan vont-ils chercher à la devanture des kiosques à journaux?

Celle-ci représente le second lieu privilégié de socialisation et d'information des *zemijan*. Il n'y a pas forcément hiérarchie descendante entre ces lieux. Certaines devantures de kiosques sont plus intensément fréquentées que des lieux de restauration. Bon nombre d'entre les *zemijan*, notamment ceux opérant dans la ville de Cotonou, sont en effet diplômés, sans emploi. D'aucuns militent plus ou moins activement dans des partis politiques dont ils constituent l'un des instruments et vecteurs de propagande les plus efficaces. Ils sont donc toujours intéressés à suivre de près l'actualité politique nationale. Néanmoins, les liens qui unissent les *zemijan* à ces lieux ne sont pas que d'ordre intellectuel. Peu à peu se tissent des liens sentimentaux, affectifs. Lieux de rencontre d'amis, de camarades de parti, mais aussi de collecte d'informations et de formations, lieux d'échanges et de débats politiques sur l'actualité nationale, les devantures de certains kiosques de journaux témoignent de la vivacité politique et intellectuelle des *zemijan*. Ils y viennent moins pour acheter que pour «voler» l'information dans les journaux et instaurer des débats, souvent passionnés, parfois contradictoires, reflet des oppositions partisans et des divergences politiques. Les débats dont ils se font les animateurs ne manquent pas d'attirer la curiosité d'autres passants. Cet attroupement des *zemijan* fait de ces lieux des stations parallèles d'où le voya-

13. «Enyi ye gbè wan na Ajlanu ye ni bo dekunu na kanna eton!». L'*akassa* demeure encore l'aliment de base des Gunnu et «apparentés» à Porto-Novo et dans sa région.

geur peut partir vers sa destination. Les *zemijan*, ce faisant, constituent les principaux faiseurs et diffuseurs de rumeurs, fabriquées parfois à partir des stands mêmes de journaux. Parce que l'information journalistique s'y prête dans une large mesure, les *zemijan* n'hésitent pas à y ajouter leur grain de sel et leurs condiments et, comme leur profession les promène un peu partout à travers les villes, la rumeur gonfle et se diffuse.

Le *zemijan*, un transport d'avenir?

Envisagé dans ses interactions avec les politiques urbaines, plus particulièrement les politiques de transport, l'avenir du *zemijan* est un bon révélateur des problèmes du Bénin en matière de transport en commun.

Parce que la clientèle se trouve potentiellement partout dans le besoin et que les prestataires sont en perpétuel déplacement pour satisfaire une demande élevée, le *zemijan* a opéré une véritable révolution dans les transports de proximité, en transformant de fond en comble les horizons du quotidien. Un déplacement en ville ou de la ville vers la périphérie et vice-versa cesse d'être une corvée ou un parcours du combattant.

La diffusion du *zemijan* à travers l'espace béninois en général, et celui de la région urbaine du littoral en particulier, donne aux habitants la possibilité d'une mobilité jamais connue par le passé. Jusque dans les années 1970, la société béninoise paraissait peu mobile dans son écrasante majorité. Dans une ville comme Porto-Novo, en l'absence de taxis intra muros, les déplacements étaient extrêmement limités. L'existence des vélos ne constituait qu'un pis aller mal commode et peu apprécié. La situation était à peine meilleure à Cotonou. Les relations entre les villes et les campagnes étaient à leur tour soumises aux conditions de la circulation automobile. C'est cette situation de quasi-monopole inefficace qu'est venu briser le *zemijan*. Ce dernier a popularisé le transport sur courtes distances. Jamais les classes populaires n'ont eu autant de facilité à se mettre en contact ou en relation sociale, économique, culturelle avec leurs pairs. La possibilité pour chaque usager de multiplier les déplacements au moment opportun et de les adapter aux circonstances est illimitée. C'est en cela que réside un des éléments révolutionnaires du *zemijan* pour la grande majorité des Béninois.

Le gain est d'autant plus considérable que le taxi-moto élargit les horizons, dans cette région par ailleurs si ouverte sur l'extérieur. Il n'est pas exagéré de dire que le *zemijan* renforce les capacités humaines de transit de «l'État entrepôt» du Bénin. Son rôle dans les transports urbains et périurbains de la région du littoral béninois est souligné par la part prépondérante du transit et des prestations y afférentes dans l'économie régionale. Que ce soit pour le transport des produits pétroliers *kpayo* qui représentent environ les 4/5^e de la consommation totale de ces produits, que ce soit dans les transports clandestins ou frauduleux transfrontaliers entre le Nigeria et le Bénin ou pour d'autres transactions souterraines ou illicites, le *zemijan* est omniprésent.

Le passage du marché local au marché régional se généralise et s'accélère grâce au transport à *zemijan*. Chaque producteur, marchand, prestataire de service peut rapidement emprunter ce moyen pour se faire transporter d'un point à un autre de l'espace local ou supra-local. Dans quelle mesure ce mode contribue-t-il réellement à rompre l'isolement des localités et, partant, à structurer les marchés sous-régionaux ? «Le système de transport intervient comme un élément décisif des conditions de l'occupation de l'espace à toutes les échelles» [Wolkovitsch, 1982, p. 234]. Si le rôle du *zemijan* est exclu de la localisation des bases matérielles économiques (industries, infrastructures, etc.), il compte en revanche de plus en plus dans la fixation de l'habitat. Il joue un rôle de premier plan dans les migrations quotidiennes qui dépendent de l'évolution de l'économie et de la société (migrations de travail, déplacements scolaires, mouvements à buts festifs ou religieux, etc.).

Différemment jugés de la part de ceux qui jouissent de leurs prestations, les taxis-motos sont cependant accusés de bien des maux de la circulation. Ainsi, seraient-ils responsables de la pollution atmosphérique. Il leur est aussi reproché de rouler toujours vite, pressés d'arriver à destination, même lorsqu'ils ne transportent aucun voyageur, de klaxonner bruyamment et à tout bout de champ, d'être insolents envers la plupart des autres usagers de la route et d'injurier dès qu'on leur fait la moindre remarque. Le conducteur de *zemijan*, débarqué droit de son village, n'est pas censé savoir comment est faite l'utilisation des voies dans les agglomérations urbaines et urbanisées. À quoi s'ajoutent, pour certains d'entre eux, l'ignorance, pour d'autres, le non-respect délibéré du code de la route. Comme l'a souligné une enquête du centre hospitalier départemental de l'Ouémé, plus de 30 % des patients reçus au service des urgences sont le fait d'accidents dus aux *zemijan*.

Une politique de transport urbain avec le *zemijan*?

La généralisation du *zemijan* est l'expression même du niveau de vie et de développement du pays. Les principaux facteurs qui favorisent l'exploitation des taxis-motos aux conditions économiques actuelles sont le bas prix des produits pétroliers *kpayo*, en provenance du Nigeria, et la faiblesse des charges dont le *zemijan* ne s'acquitte d'ailleurs que très partiellement (taxes et frais d'enregistrement, frais de permis de conduire, d'assurances, de casque dont le port devrait être obligatoire aussi bien pour la sécurité du conducteur que pour celle du voyageur). Pourtant le *zemijan* n'est pas la solution optimale pour résoudre les problèmes de transport des personnes dans les villes de Porto-Novo et Cotonou. Les critiques dont il fait l'objet, évoquées plus haut, le démontrent.

Une politique de transport devrait viser à intégrer transport ferroviaire/tramway, autobus, taxis, *zemijan* et transport fluvial. Il y a urgence à restaurer le transport en commun dans les grandes villes. Il faut réduire considérablement les émissions de gaz des *zemijan* et des autres véhicules polluants. Il faut également réorganiser la profession de *zemijan*, améliorer et harmoniser son environnement,

réduire ses effets collatéraux négatifs, réserver sur certains axes des couloirs aménagés pour les *zemijan*, promouvoir la réinsertion socioprofessionnelle des conducteurs, etc. C'est à l'État d'établir toutes les interfaces et les cohérences nécessaires à la mise en œuvre harmonieuse de ces projets afin de rendre opérationnelle la complémentarité naturelle entre tous les modes. Des initiatives sont déjà en cours concernant la relance du transport public urbain à Cotonou, grâce à l'acquisition d'autobus importés à l'état neuf, achat bénéficiant de l'exonération fiscale.

Une des solutions pour réduire le nombre de *zemijan* en circulation consiste à favoriser l'harmonisation des politiques des prix dans le cadre de la CEDEAO ou une entente entre le Nigeria et le Bénin. Cela suppose une intégration plus réelle des politiques communautaires, la suppression totale de la subvention accordée par le gouvernement fédéral nigérian aux produits pétroliers raffinés et un relèvement substantiel des prix appliqués à ces mêmes produits à l'intérieur de ce pays, de manière à les harmoniser avec ceux pratiqués dans tous les autres États de l'espace CEDEAO. Cela suppose aussi la libéralisation totale du secteur, l'utilisation d'une monnaie commune à l'Afrique de l'Ouest, etc. L'application rigoureuse de ce train de mesures combinées avec d'autres devrait aboutir à la réduction significative du nombre de *zemijan* par la diminution du nombre des stations *kpayo*, ce qui permettrait de faire baisser le taux de pollution atmosphérique engendré par ce moyen de transport.

La place du *zemijan* dans la chaîne des transports urbains et périurbains pourrait être envisagée comme celle de relais aux autres modes de transport en commun. Ceux-ci auraient le monopole du transport sur les grands axes et les voies nationales, les *zemijan* assurant le relais vers les routes secondaires, les pistes de desserte rurale et sentiers. Éléments structurants des paysages humanisés de cette région, ces infrastructures jouent un rôle non négligeable dans la vie économique et sociale, comprise dans le contexte de faible niveau d'équipement du pays.

En apparaissant ainsi comme le révélateur des politiques béninoises de transport, les *zemijan* ne sont que la projection ou la traduction sur le terrain des hésitations ou de l'incapacité des pouvoirs publics à mettre en œuvre une politique rigoureuse en matière de transport en commun urbain, ou simplement une politique urbaine tout court. Concernant le cas de Cotonou, J.-C. Grisoni Niaki [2000] n'hésite pas à écrire que l'on est en face d'«une métropole désormais ingérable». Le développement des *zemijan* traduit l'inefficacité et la faible intégration des autres modes de transport. Il révèle, à tout le moins, les difficultés des citadins, confrontés aux queues et bagarres devant les arrêts, entassés dans les autobus bondés à craquer ou dans les taxis-ville plus ou moins branlants, et ne supportant plus l'imperturbable discours des taximen: «*E jlo-a ou E ma-jlo*»¹⁴. Il exprime enfin un certain niveau de rationalité des réponses apportées par les acteurs eux-mêmes à leurs difficultés puisque le *zemijan* permet les déplacements indispensables à la vie quotidienne des populations et au fonctionnement de l'économie du Bénin.

14. Littéralement: «Ce n'est pas sur mon itinéraire».

BIBLIOGRAPHIE

- AGOSSOU S.-A. N. [2003], «La diffusion des innovations: l'exemple des *zemijan* dans l'espace béninois», *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 47, n° 130, p. 101-120.
- AGOSSOU S.-A. N. [2001], «Dynamique spatiale et importance économique des stations de vente des produits pétroliers *kpayo* à Porto-Novo», note de recherche à paraître en 2004, *Annales de la FLASH*, n° 9, Université d'Abomey-Calavi.
- AGOSSOU S.-A. N. [1979], «Note sur quelques moyens de transport à Porto-Novo et dans sa région: du taxi-kanna au taxi-Suzuki ou les taxis-deux roues», Porto-Novo, *Éducation béninoise*, n° 3, p. 37-54.
- BARBIER J.-C. [2000], *La croissance urbaine de Porto-Novo*, notice cartographique, Porto-Novo, Centre béninois de la recherche scientifique et technique (CBRST), note inédite, 2 p.
- BASTIÉ J., DÉZERT B. [1980], *L'espace urbain*, Paris, Masson, 384 p.
- BERTRAND M., DUBRESSON A. (éd.) [1997], *Petites et moyennes villes d'Afrique noire*, Paris, Karthala, 326 p.
- BLANCHARD F. [2001], *Évolution et influence d'un axe de communication dans la recomposition de l'espace interurbain Porto-Novo – Cotonou*, Université de Provence, MM, 155 p.
- BRUNEAU J.-Cl. [2002], «Vivre la ville à la campagne: crise des sociétés et exurbanisation en Afrique tropicale», *Historiens et Géographes*, n° 379, p. 91-102.
- CACOGEC [1996], «Prévisions du trafic voyageur», in *Étude approfondie de la rentabilité économique de la ligne côtière et analyse détaillée des coûts et avantages de l'exploitation*, Cotonou, OCBN, Contrat n° 004/OCBN/DG-DIF du 22 avril 1996, Direction du service technique.
- CHALANSET R. [1999], *Dynamiques Urbaines: L'entre-deux villes Cotonou-Porto-Novo*, Université Paris IV-Sorbonne, MM, 123 p.
- CIRCONSCRIPTION URBAINE DE PORTO-NOVO [1999], *Actualisation du plan directeur d'urbanisme de Porto-Novo*, Cotonou, SERHAU, 98 p.
- CLOZIER R. [1963], *Géographie de la circulation*, Paris, Génin, coll. Géographie économique et sociale, 404 p.
- COQUERY-VIDROVITCH C., D'ALMEIDA-TOPOR H. et SÉNÉCHAL J. (éd.) [1996], *Interdépendances villes campagnes en Afrique. Mobilité des hommes, circulation des biens et diffusion des modèles depuis les indépendances*, Paris, L'Harmattan, 293 p.
- FERRARIS H. [2001], *L'espace périurbain au nord de Porto-Novo, une géographie du changement*, Université de Provence, MM, 188 p.
- FRÉMONT A. et alii [1984], *Géographie sociale*, Paris, Masson, 387 p.
- FRÉMONT A. [1976], *La région espace vécu*, Paris, PUF, coll. Sup, n° 19, 223 p.
- GRISONI NIAKI J.-C. [2000], «Dynamiques foncières et immobilières, explosion urbaine à Cotonou», *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 211, p. 231-252.
- INSAE [2004], *Recensement général de la population et de l'habitation (RGPH-3) février 2002*, Cotonou, Direction des études démographiques, résultats définitifs.
- INSAE [1994], *Recensement général de la population et de l'habitation (RGPH-2) février 1992*, Cotonou, Bureau central des recensements.
- INSAE [1982], *Recensement général de la population et de l'habitation (RGPH-1) mars 1979*, Cotonou, Bureau central des recensements.
- JUILLARD É. [1962], «La région, essai de définition», *Les Annales de géographie*, n° 387 (sep.-oct.), p. 483-499.
- LOMBARD J. [1999], «Quand les transports (dé)lient campagnes et villes», in J.-L. Chaléard et A. Dubresson (éd.), *Villes et campagnes dans les pays du Sud, géographie des relations*, Paris, Karthala, 258 p.

- MARCADON J. *et alii* [1997], *Les transports*, Paris, Armand Colin, coll. Prépas Géographie, 215 p.
- MERLIN P. [2000], *Géographie humaine*, Paris, PUF, coll. Fondamental, 2^e éd., 578 p.
- MONDJANNAGNI A.C. [1977], *Campagnes et villes au sud du Bénin*, Paris, Mouton/ACCT, 614 p.
- N'BESSA B. [1999], «Les exploitations agricoles des citadins en milieu rural: l'exemple béninois», *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 207, p. 275-292.
- N'BESSA B. [1997], *Porto-Novo et Cotonou: origine et évolution d'un doublet urbain*, Université Bordeaux-III, DE, 590 p.
- PAILHOUS J. [1970], *La représentation de l'espace urbain: l'exemple du chauffeur de taxi*, Paris, PUF.
- RÉPUBLIQUE DU BÉNIN [2002], *Projet de déclaration d'une politique de mobilité urbaine au Bénin*, Cotonou, MEHU/DU, 48 p.
- SERHAU-SA. [2000], *Mise en place des transports collectifs à Cotonou, Analyse des initiatives privées émergentes*, Cotonou.
- TOSSA J. [1982], *Les effets géographiques du chemin de fer au Bénin*, Université Bordeaux-III, D3, 273 p.
- WOLKOVITSCH M. [1982], *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, 2^e éd., 384 p.

Pratiques de mobilité, transport et acteurs transnationaux dans le champ migratoire Mexique – États-Unis

*Laurent Faret **

La mobilité des migrants internationaux est aujourd'hui l'objet d'une attention renouvelée dans les sciences sociales. Loin du modèle de l'émigration vue comme une rupture durable avec l'environnement d'origine, la question de la circulation des individus, de leurs pratiques de retours et de va-et-vient entre les lieux d'installation et les villes ou villages d'origine est entrée pleinement dans le champ de l'analyse. Dans bien des cas, les problématiques de la mobilité questionnent les grands paradigmes de l'analyse de la migration internationale: si des thèmes comme ceux de la rupture et de la dépendance (du côté des pays de départ) ou de l'insertion et de l'intégration (du côté de ceux d'arrivée) continuent de faire sens, les pratiques de déplacement des migrants s'inscrivent dans une problématique de l'entre-deux, de la permanence du mouvement là-même où les instances nationales s'appliquent à considérer des populations en référence avant tout à leurs lieux de fixation, d'enracinement.

Les déplacements réguliers des migrants internationaux répondent à des motivations qui se sont historiquement diversifiés. Aux flux «traditionnels», impulsés par l'activité économique (émigration de main d'œuvre, retours au pays de fin d'activité, migration saisonnière contractuelle, etc...), se sont progressivement adjoints des mobilités aux finalités et aux temporalités multiples: retours saisonniers de vacances, visites aux membres de la famille dispersés dans différents pays, tourisme, reprise de mobilité, migration de retraite, bi-activité de part et d'autre de l'espace migratoire, etc. On peut considérer qu'au-delà de la logique migratoire de travail, dont les formes étaient relativement stables et bien connues jusque dans les années 1970 [George, 1976; Lassonde, 1981], on a assisté au cours de la dernière décennie à une nouvelle dynamique: une forme d'adaptation de la vie sociale, familiale ou communautaire à un espace de vie élargi, à un champ d'interaction social devenu multipolaire. Bien qu'ils aient lieu sur une scène internationale, qu'ils se produisent sur de grandes distances et franchissent une ou plusieurs frontières, les déplacements des migrants se situent

* SEDET, UMR 7135 CNRS-Université Paris 7 – Denis Diderot, case courrier 7017, 2 place Jussieu 75251 Paris cedex 05, faret@paris7.jussieu.fr.

à l'intérieur d'un espace migratoire spécifique. Fondé conjointement sur l'histoire collective du groupe et sur la multitude des pratiques quotidiennes, cet espace de circulation est structuré par des flux continus, à l'origine de multiples formes de liens et d'échange.

Par leur nature et leur portée, ces liens spécifiques produisent et entretiennent des dispositifs transnationaux originaux où la question de la mise en relation des individus, des groupes et des lieux est le substrat essentiel de ce que G. Bêteille, dans les années 1970 qualifiait déjà de véritable «espace humain relationnel», [Bêteille, 1974, 1981] entre régions de départ et régions d'arrivée. Facilitée par le progrès technologique dans le domaine du transport et des communications, cette recomposition des formes sociales donne lieu à des configurations territoriales nouvelles: quand le lieu semble s'effacer au profit du lien, que la distance est partiellement gommée par la densité de l'échange, la nature de la relation physique établie et entretenue entre ces lieux prend une importance nouvelle. Le déplacement régulier des personnes, qu'accompagne très souvent celui des marchandises, des devises et, plus généralement, d'un ensemble d'informations sont les éléments structurants du champ migratoire [Simon, 1981]. Les modes de transport et la façon dont les migrants ont recours à différents services liés au déplacement international constituent alors un domaine d'analyse riche de différentes significations.

Sur ces questions, l'évolution du processus migratoire entre le Mexique et les États-Unis constitue un champ d'interrogation majeur. Les temporalités du mouvement se sont complexifiées, des éléments comme la canalisation spatiale des flux, la maturité des réseaux sociaux et la constitution de niches et de relais migratoires à l'étranger ont profondément reconfiguré les échanges entre les deux pays [Canales, 1999; Durand *et alii*, 2000; Jones, 1984]. Depuis le milieu des années 1980, des processus d'installation durable à l'étranger se sont développés en parallèle des formes traditionnelles de migration saisonnière. Loin de signifier une rupture avec le pays d'origine, ces installations se sont accompagnées d'un renouvellement des pratiques de mobilité, permis par une relative amélioration des conditions économiques des migrants et par l'amélioration des conditions générales d'échange et de circulation entre les deux pays. Dans ce contexte, nous nous intéressons ici à la façon dont les pratiques de mobilité internationale se développent et se structurent, en nous attachant à établir le lien entre, d'un côté, la diversité des stratégies de mobilité des migrants et, de l'autre, la variété et l'évolution des modes de déplacement existants. La venue à existence de modes de transports «autoproduits», c'est-à-dire organisés *par et pour* les migrants, est prise en considération comme une logique spécifique de structuration du champ migratoire, à même de correspondre de façon endogène et contrôlée à la spécificité des déplacements intracommunautaires.

Mobilité et transports dans l'analyse des flux migratoires internationaux

Si les questions relatives aux migrations internationales ont donné lieu à des bibliographies abondantes, le champ spécifique de l'analyse des formes concrètes de mise en œuvre des mobilités est une dimension restée beaucoup plus longtemps inexplorée [De Tapia, 1995; Valenzuela *et alii*, 2003]. Les questions ayant trait à la définition de routes migratoires, à l'organisation du déplacement ou, de façon plus générale, aux conséquences des flux d'individus et de marchandises sur l'activité des transports n'avaient reçu jusqu'à récemment qu'une attention irrégulière. Dans le contexte actuel, des dynamiques générales non liées à la question migratoire ont conduit à réinvestir de tels domaines d'observation: l'évolution du rapport à la mobilité, la mondialisation des logiques de communication et d'échange ou la libéralisation de secteurs d'activité comme celui du transport donnent lieu à de nouvelles interrogations. Par ailleurs, une volonté de s'intéresser de façon plus fine aux dispositifs sociaux qui sous-tendent et – au moins en partie – expliquent la diversité et la «plasticité» des systèmes de mobilité internationale est apparue. À la reconfiguration des logiques de déplacement – marquée par la diversification des motifs et des temporalités du déplacement – répond une attention beaucoup plus soutenue au rôle des multiples acteurs (formels ou informels, individuels ou communautaires, publics ou privés, etc.) qui, en développant des formes variées d'organisation du mouvement, contribuent à structurer les espaces et les modalités de la circulation internationale.

Nous considérons sur ce point que l'intérêt de l'analyse des modalités du déplacement tient dans la capacité de cet objet à nous introduire à une compréhension plus fine des activités migratoires telles qu'elles se manifestent et des stratégies d'acteurs qui les sous-tendent. D'un côté, la question du rapport entre migration et transport peut être posée en termes généraux: celle de la correspondance – à un moment donné ou sur une période plus ou moins longue – entre les besoins de déplacement des migrants et les services et infrastructures de transport. Ici interviennent de façon plus ou moins directe des éléments comme la variété et la canalisation des parcours, la temporalité des déplacements, l'évolution du rapport coût-distance, etc. D'un autre côté, des formes moins visibles et plus informelles de l'organisation des déplacements méritent une attention particulière. Le jeu micro-social entre individus en déplacement et acteurs plus ou moins officiels du secteur des transports témoigne de la dimension spécifique des mobilités d'essence migratoire: la structuration historique des flux et les réseaux sociaux développés à cette occasion imprègnent de façon durable les logiques de mise en œuvre du déplacement à l'échelle communautaire.

On sait le rôle que jouent, de façon générale, les systèmes de transport et les logiques de mobilité dans la structuration des territoires [Durand-Dastes *et alii*, 1992]. À partir d'analyses centrées sur les groupes en situation migratoire, un certain nombre de travaux a envisagé les modalités socio-spatiales des flux et

leur impact à des échelles et dans des contextes différents. S'appliquant à considérer les différents pôles d'un champ migratoire, les travaux de Gildas Simon [1979] ou de Mohamed Charef [1995] pour les migrations maghrébines, de Stéphane de Tapia [1996] pour la migration turque ou de Michel Poinard [1997] pour la migration portugaise ont insisté sur les formes de mise en relation permanente que les transports matérialisent, en parallèle d'autres formes de communication, entre la communauté émigrée et les lieux de ses origines. Les déplacements, et par extension les infrastructures et opérateurs qui permettent ces déplacements, témoignent du maintien d'un lien avec le pays d'origine, à la fois par les échanges physiques et informatifs qu'ils supportent mais aussi par leur rôle symbolique fort dans l'entretien d'une certaine idée de «continuité sociale», malgré la distance physique et au-delà des frontières internationales. Associant le thème des transports migrants à celui de l'intégration territoriale et politique, S. de Tapia souligne à propos du cas turque en Europe: «Elle [la société turque] est présente partout, jusque dans des villages lointains du Limousin français ou les banlieues ouvrières de la Rhur comme de Bruxelles. Téléphones, voitures, autocars, avions, car-ferries,... relient Anatolie et Europe plus sûrement que des traités internationaux. La rupture avec le territoire d'origine n'est pas consommée et la démocratisation des moyens de transport (automobile, transport aérien), la baisse des coûts en prix constants, la fluidité des communications, diminuent considérablement les distance» [De Tapia, 1996, p. 66]. L'existence de lignes régulières, la possibilité de faire appel à tel ou tel opérateur connaissant bien la demande d'une population spécifique font en effet partie de la réalité locale des groupes installés à l'étranger. Au-delà de la mobilité telle qu'elle s'exprime individuellement, la mise en réseau des lieux participe de la mise en forme d'une société pluri-locale.

En marge de cette dimension, des travaux à des échelles plus locales ont rendu compte des initiatives d'organisation du transport collectif dont les migrants sont porteurs. Que ce soit dans les contextes de départ ou d'installation, les groupes migrants développent des services visant à répondre à leurs propres besoins et/ou à insuffler une dynamique de participation au développement local des infrastructures. Les investissements des Chinois d'outre-mer dans les transports en Chine [Guerassimoff, 2002], le transport «autoproduit» par les Maghrébins installés dans le Sud de la France [Tarrius, 1985] ou les *camionetas* informels de migrants mexicains en Californie [Valenzuela *et alii*, 2003] témoignent de ces logiques d'acteurs. S'appuyant sur des investissements sociaux forts, ces pratiques se développent dans un cadre communautaire bien structuré, qui reste souvent en marge des logiques institutionnelles environnantes: le rapport de confiance est souvent le pivot de la mise en commun des besoins et de l'attachement à des solutions spécifiques. Les moments du déplacement, enfin, sont eux-mêmes l'objet d'une analyse en termes de dynamiques socio-identitaires. Au sein du mouvement migratoire, le voyage met en exergue les formes de mise en œuvre des savoir-faire, les modes d'usage des lieux et les processus de négociation entre les groupes [Gauthier, 1993; Faret, 1997a, 1997b]. Témoi-

gnant d'une permanence dans la mobilité, la reproduction des déplacements individuels au sein du champ migratoire apparaît comme une composante du processus de production-reproduction identitaire. Le déplacement est un moment qui fonde et prolonge l'expérience migratoire : son organisation, sa périodicité, ses rythmes propres participent de la production de formes de territorialité spécifiques.

Pratiques de mobilité et choix des modes de transport chez les migrants mexicains

Nous nous intéressons ici aux logiques de mobilité des migrants mexicains et aux modalités du recours aux services et infrastructures de transport. Il convient de rappeler ici que plusieurs éléments ont contribué à une profonde reformulation du système migratoire entre les deux pays au cours des deux dernières décennies. L'objectif de ce travail n'étant pas dans l'analyse de ces transformations, on s'en tiendra ici à un simple rappel des mutations qui ont pu avoir des effets sur les pratiques de mobilité des individus. L'installation durable d'une part importante des migrants mexicains aux États-Unis est sans aucun doute l'élément dominant de ces changements. La régularisation des situations migratoires à partir de 1986 (entrée en vigueur de la loi IRCA ¹) a permis à plus de 3 millions de migrants d'obtenir des documents de résidence légale aux États-Unis. Au-delà de ses effets propres, cette mesure a permis la mise en place d'une chaîne progressive d'obtention de documents pour les membres proches des individus concernés par la loi de 1986. Pour beaucoup de familles, cette étape a entraîné la modification des modèles migratoires : le rallongement des durées de séjour aux États-Unis, le regroupement familial pour les individus les mieux installés à l'étranger ou la mise en mobilité de nouveaux membres de la famille ont été autant d'effets indirects perceptibles au cours des années 1990. Les installations aux États-Unis sont devenues fréquentes mais elles n'ont pas marqué la fin des mobilités transfrontalières [Bustamante, 1997]. Avec l'élargissement des profils des personnes travaillant ou résidant à l'étranger, les modalités et les motivations du déplacement se sont également élargies. Il faut ajouter que les logiques traditionnelles de mise en mouvement des populations au Mexique ne se sont pas trouvées fondamentalement modifiées : le différentiel dans la rémunération du travail, l'étroitesse du marché de l'emploi et les difficultés structurelles du milieu agricole mexicain ont persisté tout au long des années 1990. Du point de vue des logiques migratoires, on assiste aujourd'hui à la coexistence de modèles variés, produisant chacun leurs propres dynamiques de déplacements. En marge de ces processus, l'élargissement des échanges s'est également appuyé sur des dynamiques historiques déjà bien ancrées : l'amélioration continue des moyens de communication, la maturité des réseaux sociaux et le développement progressif d'une *économie ethnique* internationale ont joué dans le sens de la multiplication des mobilités.

1. IRCA : Immigration Reform and Control Act.

L'observation des modes de transport utilisés par les migrants témoigne de cet entrecroisement des flux et des pratiques. Dans ce cadre, nous nous sommes intéressés aux mobilités de la population originaire de deux localités du Centre-Ouest du Mexique, considérée comme la région de plus forte tradition migratoire au Mexique². En lien avec d'autres dimensions liées au retour des migrants, l'étude a porté sur le choix des modes de transport lors des déplacements en direction du lieu d'origine (c'est-à-dire dans le sens États-Unis-Mexique³).

Une enquête a été conduite auprès de 552 foyers dans les localités de Jalostotitlan (Jalisco) et de Urireo (Guanajuato) en août 2002. Les lieux retenus présentent des caractéristiques différentes en termes de localisation et d'intégration dans leur environnement régional, de même que du point de vue de la diversité des ressources économiques, de l'ancienneté de la tradition migratoire ou de la polarisation par des destinations différentes à l'étranger. Située sur l'axe Guadalajara – León, Jalostotitlan est un petit bourg jouant le rôle de centre secondaire dans la région des Altos de Jalisco. Bien situé du point de vue de la desserte régionale, le municipe a connu une croissance rapide à partir de son rôle d'organisation des activités pastorales de la sous-région. Comme dans le reste des Altos, la migration internationale s'y est développée de façon marquée depuis les années 1940, à destination de la Californie d'abord puis vers des destinations de plus en plus variées au cours de la dernière période. La seconde localité est d'une taille plus petite (8635 habitants en 1995, contre 20201 à Jalostotitlan). C'est une localité rurale en bordure du Bajío⁴, où l'emploi agricole a constitué traditionnellement l'activité essentielle de la population. À proximité de la ville de Salvatierra, dont elle est une communauté au sens administratif, Urireo reste en périphérie du système de transport régional, et ne bénéficie que d'une modeste voie d'accès asphaltée qui se termine au village. La migration internationale a atteint des niveaux très élevés depuis plus de vingt ans, avec un éventail de flux vers plusieurs localités de l'agglomération de Chicago et différentes villes de Floride et du Texas.

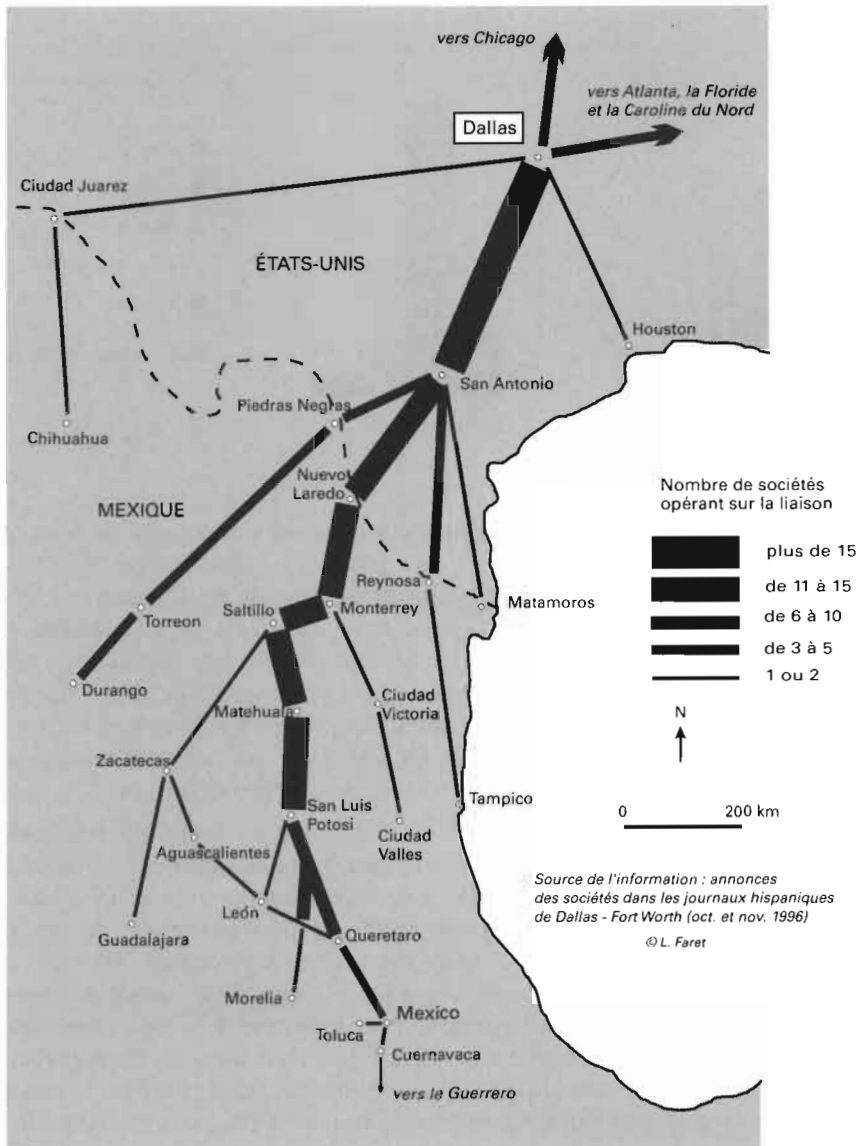
Si l'on prend en compte l'ensemble de l'échantillon (710 personnes), les modes de transport utilisés pour le déplacement international se distribuent entre le bus, l'avion, le véhicule individuel ou le transport partagé à bord du véhicule d'une autre personne. Le train n'est plus utilisé aujourd'hui que de façon tout à fait marginale pour des déplacements internationaux (et sur une toute petite partie du parcours, par exemple à proximité de la frontière à la faveur de convois de

2. Les données qui suivent sont issues du travail de recherche PARMi «Parcours de mobilité et processus de territorialisation des migrants internationaux à l'heure des regroupements régionaux latino-américains (comparaison Bolivie-Mexique)», programme piloté par G. Cortes et appuyé par le ministère de la Recherche.

3. Le choix d'observer un parcours Nord-Sud correspondait à une volonté de prendre en compte les motivations de l'ensemble des déplacements induits par le fait migratoire (y compris les retours saisonniers et définitifs) plutôt que les seules sorties du territoire (flux Sud-Nord).

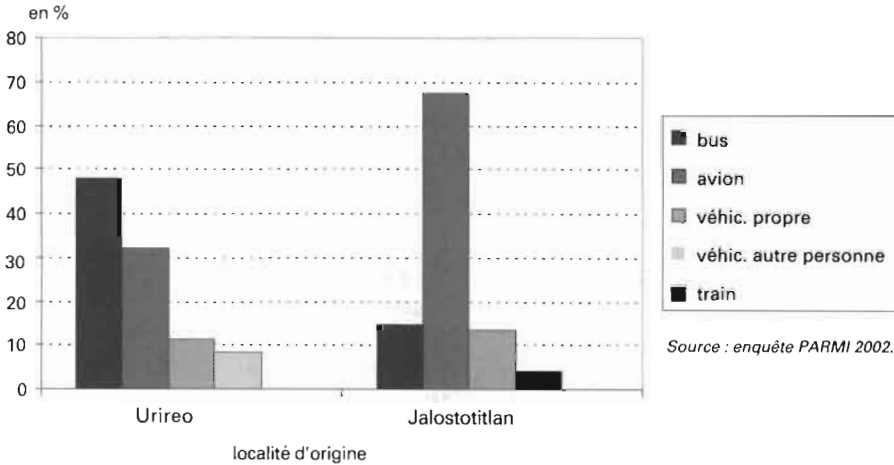
4. Bajío: grande plaine agricole du Centre-Ouest de Mexique s'étendant sur les États de Guanajuato, Jalisco et Michoacán, marquée par une activité agricole intensive (céréales, légumes) et un développement urbain et industriel le long de l'axe Querétaro-León.

Fig. 1 – Migration et transport en Amérique du Nord: les routes régulières des petites sociétés opérant entre le Mexique et la ville de Dallas (Texas)



marchandises). Le recours à ces différents modes de transport présente cependant des disparités importantes que l'on peut attribuer à différents facteurs. La figure 2 indique la distribution des modes de transport dans les deux localités enquêtées. Dans le cas d'Urireo, le rôle traditionnel du bus dans les déplacements internationaux apparaît bien. Quoi qu'il en soit, l'importance prise par

Fig. 2 – Mode de transport utilisé lors du dernier déplacement vers le lieu d'origine

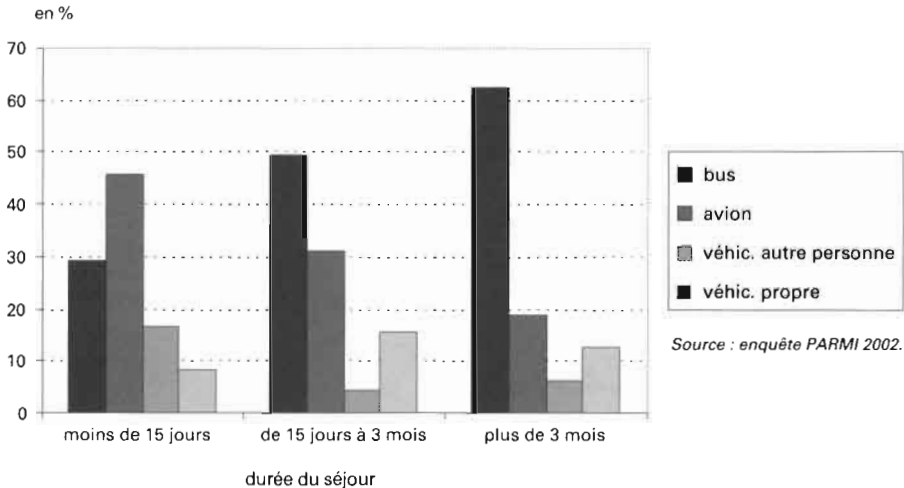


l'avion au cours des dernières années est une dimension à prendre en compte, et le cas de Jalostotitlan le montre de façon plus évidente encore : 67,2 % des migrants de cette localité indiquent avoir utilisé ce mode de déplacement lors de leur dernier retour. La relative proximité avec l'aéroport de Guadalajara (une heure de route) n'explique qu'en partie cet état de fait. Les entretiens conduits en parallèle de cette enquête montrent que l'ancienneté du flux migratoire, l'amélioration des conditions économiques des premiers migrants et l'essor des pratiques de mobilité non liées à l'emploi, depuis et vers ce petit bourg, expliquent de façon plus convaincante le poids des déplacements aériens.

Il convient en effet de signaler qu'on s'intéresse ici à un flux nord-sud, et donc à des déplacements dits «de retour», avec toute la variété de significations que ces mouvements peuvent prendre. Les visites temporaires de membres des familles résidants aux États-Unis constituent une part importante de ces flux. Dans ces cas-là, la durée du transport est un élément central, souvent aussi important que celui du coût (fig. 3). C'est ici le temps de congé dont disposent les travailleurs migrants qui détermine le plus fortement le temps passé dans le lieu d'origine, souvent davantage que les activités réellement envisagées dans ce lieu⁵. Pour que ce temps au village soit aussi important que possible, le transport aérien offre la meilleure solution, surtout si le départ peut être prévu suffisamment à l'avance, ce qui est le cas des familles dont les situations professionnelles aux États-Unis sont les plus stables (calendrier scolaire des enfants et dates de congés des parents connus à l'avance). Quoi qu'il en soit, avec des temps de vol relativement faibles (de trois à quatre heures, par exemple, entre les grandes

5. Sauf dans les cas, plus rares dans notre échantillon, de migrants ayant développé des activités économiques dans leur lieu d'origine.

Fig. 3 – Mode de transport utilisé selon la durée du séjour dans le lieu d'origine (migrants originaires de Urireo, Guanajuato)

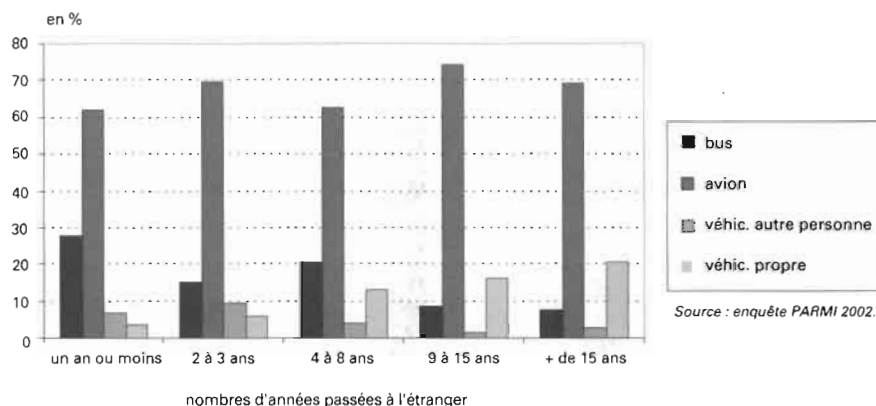


villes de Californie et les aéroports du centre-ouest mexicain), l'avion offre la possibilité d'aller au pays pour de très courts séjours, ne dépassant pas deux jours. Le cas des déplacements pour des événements familiaux est ici le plus commun (mariage, baptême, enterrement, etc.), avec celui des migrants ayant développé des activités économiques en lien avec leur région d'origine (alimentation en marchandises des commerçants par exemple). On assiste également, de façon plus récente, à des allers-retours liés à des activités communautaires : un transport rapide permet par exemple à une personne, mandatée par tel ou tel collectif de migrants à l'étranger, de se déplacer pour assister à une réunion importante dans le cadre d'un projet de développement communautaire dans le lieu d'origine.

Une autre composante importante de ces flux de retour est constituée par les déplacements à l'issue d'un séjour migratoire, que celui-ci soit saisonnier ou plus durable. Ici, le coût du déplacement est souvent plus important que le facteur temps. La possibilité de rapporter une certaine quantité de marchandises est également un élément important, et le recours au véhicule individuel est alors plus fréquent. Dans nombre de cas, ce véhicule fait d'ailleurs lui-même partie des marchandises rapportées, et il est plus destiné à être utilisé dans le lieu d'origine (après régularisation), qu'à assurer régulièrement le trajet entre le lieu d'émigration et le village.

Au-delà des éléments propres à la temporalité des circulations migratoires, les modalités de déplacement entre les États-Unis et le Mexique tiennent également aux formes d'insertion et à la nature des activités économiques des migrants à l'étranger. Si l'on s'intéresse au mode préférentiel de déplacement des migrants selon leur secteur d'activité, une différenciation apparaît de façon

*Fig. 4 – Mode de transport utilisé selon l'expérience migratoire
(migrants originaires de Jalostotitlan, Jalisco)*



significative. Pour l'ensemble de l'échantillon de l'enquête d'août 2002, ce sont les migrants travaillant dans le secteur agricole qui utilisent de façon majoritaire les transports collectifs terrestres (respectivement 61 % et 43,8 % des actifs de l'agriculture à Urireo et Jalostotitlan voyagent en bus). Pour les migrants employés dans les secteurs traditionnels urbains, tels que la restauration, le commerce et les services, le recours à l'avion est plus fréquent. Selon les entretiens conduits en parallèle à cette enquête, c'est avant tout la plus faible rémunération des emplois non qualifiés en milieu rural qui explique que le bus joue toujours un rôle dominant pour les déplacements internationaux. Cela étant, la plus forte mobilité spatiale des travailleurs dans ce secteur et une plus grande variabilité des rythmes saisonniers concourent également à faire du bus un moyen de transport bien adapté.

En dernier lieu, les modalités du déplacement varient également en fonction de l'expérience migratoire des individus. Dans l'ensemble des entretiens que nous avons conduits sur les modalités de la mise en œuvre du processus migratoire au cours des cinq dernières années, la grande majorité des primo-migrants signale avoir réalisé leur premier déplacement vers les États-Unis en bus, que ce soit en utilisant les lignes régulières de part et d'autre de la frontière ou en ayant recours aux services de petites sociétés de transport spécialisées dans l'activité. À partir des données fournies par l'enquête PARMi 2002 pour les migrants originaires de Jalostotitlan, on peut observer l'évolution dynamique du rapport entre expérience migratoire et mode de transport (fig. 4). On voit que pour cette population le recours à l'avion est fréquent dès les premières expériences et qu'il conserve une place de choix pour tous les migrants, indépendamment de l'expérience migratoire. Il convient de rappeler cependant que l'on s'intéresse ici à des déplacements de retour, pour lesquels le déplacement aérien ne pose que marginalement le problème du statut migratoire. Dans l'autre sens, la non-possession de documents d'entrée et de séjour aux États-Unis rend pour beaucoup l'usage

de ce mode de transport notablement plus difficile sur l'ensemble du parcours⁶. Les transports en bus diminuent quant à eux avec l'expérience et le nombre d'années passées à l'étranger. À l'inverse, le recours au véhicule individuel devient plus significatif avec le temps. Cette évolution s'explique en grande partie par l'importance des déplacements familiaux chez les migrants installés durablement aux États-Unis. Dans bon nombre de cas, en effet, un temps passé à l'étranger supérieur à dix ans signale un processus avancé d'installation (plus ou moins définitive). Avec le regroupement familial qui l'accompagne, les pratiques de la mobilité sont plus collectives: le déplacement des familles est économique à bord d'un véhicule personnel de capacité moyenne ou grande, et il profite de l'amélioration des conditions de sécurité et de confort dans le déplacement terrestre entre les deux pays (mise en service d'autoroutes au Mexique, contournement routier des grandes agglomérations, simplification des démarches de sortie du territoire aux États-Unis, etc...). L'importance de cette forme de déplacement est par ailleurs confirmée par le dynamisme du marché des *vans* d'occasion auprès de la population d'origine mexicaine aux États-Unis.

Acteurs circulants: émergence et développement du transport autoproduit

Dans les logiques de déplacement entre pays d'origine et lieux d'installation à l'étranger, les offres des professionnels du secteur des transports (services d'autocar dans chacun des deux pays, compagnies aériennes) ne correspondent pas de façon pleine et parfaite aux attentes des populations migrantes. Bien qu'elle se situe dans un cadre international et sur de grandes distances, la circulation des individus migrants s'inscrit aussi fortement dans un cadre communautaire. En cela, elle répond à des logiques qui ne peuvent uniquement se mesurer en termes de rentabilité effective ou de rationalité économique dans les choix qu'opèrent les acteurs individuels. Dans ce contexte, des dynamiques locales fortes de part et d'autre du champ migratoire ont donné naissance à des formes d'organisation des flux par les migrants eux-mêmes. Les routes migratoires entre les deux pays sont aujourd'hui sillonnées par un nombre conséquent de camionnettes, fourgons et bus qui mettent en relation directe et continue les villages et quartiers de ville de forte émigration et les destinations les plus fréquentes aux États-Unis.

À l'évidence, il s'agit d'initiatives dont l'ampleur est restreinte si on compare leur volume d'activité à l'ensemble des déplacements internationaux. On est néanmoins en présence d'une forme de transport autoproduit significative, organisée par les migrants et pour eux-mêmes, en marge des opérateurs classiques du transport tout autant que des institutions locales et régionales. Témoignant des

6. Depuis les attentats du 11 septembre 2001, les opérations de contrôle des voyageurs dans le transport aérien ont rendu plus difficiles les déplacements internationaux par avion des migrants. Cela étant, le durcissement des procédures de contrôle au moment de l'entrée aux États-Unis est depuis cette date mentionné par l'ensemble des migrants, quel que soit le mode de transport utilisé.

capacités d'organisation des migrants et de la solidité des réseaux locaux d'interconnaissance, ces activités s'appuient sur une double dynamique. Pour leurs instigateurs, la connaissance des besoins et attentes des populations migrantes permet le développement des services les plus adaptés. En parallèle, les insuffisances des services de transport dans des régions fortement marquées par la mobilité internationale laissent la place à de telles initiatives. Si la capacité d'investissement de ces acteurs est faible, leur capacité à s'adapter de façon souple à une demande fluctuante et imprévisible est grande. Pour beaucoup de migrants, l'émergence de ces micro-sociétés sur le marché des transports apparaît d'ailleurs pleinement justifiée: dans un contexte local où les opportunités économiques sont traditionnellement faibles, ces circulations constituent une dynamique forte et il est légitime que l'intensité des déplacements sur l'espace migratoire profite aux collectifs directement affectés par un tel degré de mobilité spatiale.

Une analyse précise et documentée des activités de transport autoproduit dans un champ migratoire tel que celui auquel on s'intéresse ici est particulièrement difficile. Les initiatives des acteurs sont multiples et l'enregistrement des activités par les autorités compétentes est très partielle. Dans nombre de cas, la nature informelle de l'activité est l'une de ses composantes majeures, et la volonté de réduire les coûts implique une certaine invisibilité. De même, dans le contexte d'une migration internationale où les déplacements sans documents légaux sont nombreux, l'assimilation abusive des activités de transport avec celles des passeurs clandestins est fréquemment pratiquée, et elle n'est bien évidemment pas favorable aux opérateurs des transports. Avec les mesures prises par les autorités états-uniennes pour renforcer le contrôle de la frontière dans la seconde moitié des années 1990, l'activité des micro-sociétés de transport est devenue plus complexe. Les transformations intervenues après les attentats du 11 septembre 2001 semblent jouer dans le même sens [Valenzuela *et alii*, 2003].

Les formes d'apparition et d'organisation des micro-entreprises de transport

L'activité des microsociétés de transport s'est développée afin de répondre à des besoins spécifiques ressentis par les migrants et leurs familles dans les deux pays. Il convient de voir à partir d'un cas le processus d'émergence et de développement de cette activité. L'analyse s'appuie ici sur des observations conduites dans le Nord de l'État de Guanajuato dans la seconde moitié des années 1990, essentiellement dans le municipe de Ocampo. S'il est exclu de généraliser à partir de cet exemple, certaines caractéristiques de l'émergence de l'activité ont été repérées ensuite dans d'autres environnements régionaux, laissant penser que la portée des observations est plus large que le seul contexte local. Tout particulièrement, le rapport entre l'activité de transporteur et la propre expérience migratoire des individus impliqués apparaît comme un trait dominant.

À l'origine, c'est la circulation importante des migrants d'expérience qui a constitué le facteur de déclenchement de l'activité dans le municipio. Dans chacun de leurs voyages, ces personnes jouaient le rôle de convoyeur ou de «facteur» pour d'autres personnes originaires du village. Des lettres, de l'argent liquide, des petites marchandises leur étaient confiés par des proches pour être remis à un parent. Peu à peu, certaines personnes dont les documents migratoires leur permettaient de circuler librement entre les deux pays voyageaient avec des quantités significatives de matériel et d'argent. Voyant dans cette pratique plus qu'un service annexe rendu à des pairs, plusieurs migrants ont saisi, à partir de la seconde moitié des années quatre-vingt, l'intérêt économique que pouvait constituer ce transit de marchandises et se sont lancés dans un créneau jusqu'alors inexploité. Dans les années 1990, la diffusion de l'information sur le savoir-faire acquis par ces opérateurs, au-delà des cercles de proches et de voisins, a donné à l'activité de nouvelles dimensions. Dans le cas d'Ocampo, le champ d'action des micro-sociétés s'est élargi au niveau régional, et l'on vient de l'État voisin ou de la région du Bajío au sud pour profiter des services des transporteurs du village.

Dans le cas signalé ici, cette dynamique s'est inscrite dans un double contexte. Pour une part, le déplacement régulier des personnes entre le village et quelques lieux aux États-Unis s'est transformé sur la même période en un intense mouvement auquel répondaient mal les systèmes de transport existants. Pour une autre part, le municipio n'est pas très bien relié au réseau national de transport terrestre et le voyage vers les États-Unis est complexe depuis le nord de Guanajuato: il demande plusieurs changements, dont un à la frontière dans le cas du bus, ce qui est souvent source de tourment pour les voyageurs. Pour rejoindre la frontière nord du Mexique en bus, il faut se rendre d'abord à Ojuelos (Jalisco) puis prendre un autre bus pour San Luis Potosí où l'on peut se connecter avec les grandes lignes à destination de Monterrey et de la frontière. Comme on le verra plus loin à partir d'exemples, le développement des services de transport opérés par des migrants repose fortement sur la capacité des micro-sociétés à drainer des petites localités mal intégrées au système de transport terrestre mais fortement impliquées dans un système migratoire international.

Avec un investissement initial minime (le plus souvent un véhicule de type fourgon équipé d'une galerie et pouvant emmener 6 à 8 personnes), le succès des pionniers a été rapide à Ocampo. On comptait dans le chef-lieu du municipio 7 microsociétés de transport à la fin des années quatre-vingt-dix, qui assuraient une quinzaine de départs par semaine. Pour l'ensemble du municipio, l'estimation était de 25 véhicules⁷. Le transport des personnes ne représente cependant qu'une partie de l'activité, surtout dans le sens Nord-Sud du parcours. Une autre

7. À destination de Dallas, principal lieu d'émigration de la population locale, il y avait selon notre propre comptage quatre départs de camionnette le lundi, autant le mardi et deux le jeudi. Pour Chicago, la fréquence était de un à deux départs par semaine selon l'époque de l'année. Il faut ajouter à cela des liaisons, moins fréquentes, avec Los Angeles et la Californie et des départs «à la carte» demandés par exemple par des familles entières.

partie conséquente de l'activité est constituée par les importants transferts de fonds des États-Unis vers le Mexique et le transport de matériel. Dans un contexte de méfiance de la part des migrants vis-à-vis de beaucoup d'autres spécialistes du transport et de la messagerie (service postal, télégrammes, virements bancaires, etc.), confier l'argent épargné à une personne connue qui se charge de le remettre en mains propres à son destinataire est un système très appréciable, que l'on est prêt à payer à sa juste valeur. Avec une commission variable entre 5 et 10 % des sommes transportées en liquide, l'activité est lucrative puisque les garanties présentées par le système lui ont permis de s'imposer en moins d'une dizaine d'années comme le moyen le plus utilisé dans le municipe pour les remises d'argent⁸. Assez rapidement, les premières personnes à s'être consacrées à ces activités de transport se sont retrouvées à la tête d'entreprises florissantes et de taille importante à l'échelle du municipe (jusqu'à 20 salariés pour certaines et plusieurs véhicules, depuis des microbus de 8 places jusqu'à de véritables autobus). Il y a lieu de souligner l'importance d'une telle activité dans le contexte économique d'un municipe comme celui d'Ocampo, où les sources d'emploi sont par ailleurs très limitées.

Entre logiques économiques et réseaux sociaux

Comme on le voit, le service assuré diffère assez sensiblement des autres modes de transport. Il s'agit ici de ce que l'on pourrait qualifier de service «intégré» de transport, où s'associent différentes formes de prise en charge et où l'intégralité du déplacement est assuré, depuis le lieu d'origine et jusqu'à la destination finale. En cela, le modèle s'appuie sur des spécificités propres et la logique sociale de fonctionnement de ces microsociétés est à souligner: l'appartenance des initiateurs des projets à la collectivité locale est un élément déterminant, et la diversité des activités qui en découle est une des bases de la réussite de ces acteurs.

En s'intéressant d'un peu plus près à la mise en œuvre des déplacements transfrontaliers, on observe une imbrication de différentes logiques dont toutes ne relèvent pas de la même échelle d'analyse. Pour en rendre compte, voici le récit d'un voyage effectué avec l'une de ces camionnettes entre le nord de l'État de Guanajuato et la ville de Dallas dans le courant de l'été 1996⁹.

Le départ pour Dallas est prévu à 11 heures ce matin. Un peu avant, Felipe – l'un des deux chauffeurs, le frère du patron de la petite société – est passé par l'atelier de l'entreprise pour une révision rapide du véhicule. Pendant ce temps, l'autre chauffeur s'est occupé de classer les affaires à emmener selon leur lieu de destination. Le véhicule est un minibus *Dodge*, de 12 places, racheté il y a six ans à une société de location de Dallas et qui porte toujours des plaques du Texas. Quand la camionnette est

8. Selon les entretiens menés avec les responsables de guichets de change du nord de l'État de Guanajuato, en octobre 1995, et les opérateurs de ces camionnettes à plusieurs reprises, entre octobre 1995 et novembre 1996.

9. Les éléments qui pourraient conduire à identifier les personnes en présence ont été légèrement modifiés, sans que s'en trouve transformée la signification globale des observations rapportées.

prête, les lettres personnelles sont stockées à l'avant, dans une petite serviette avec l'argent liquide nécessaire aux frais du voyage. À l'arrière, on charge différentes caisses et cartons: des légumes et produits frais cultivés ou élaborés au village, des médicaments et des habits. Chaque colis porte le nom de son destinataire et un numéro de téléphone. Sur le toit, on charge une armoire en bois sculpté, réalisée par un artisan du village à la demande d'une famille installée à Dallas. On emmène aussi deux piles de journaux, les derniers numéros de «*Tiempo*», l'hebdomadaire du nord de Guanajuato dont deux pages sont consacrées à Ocampo.

Trois personnes du village prennent place dans la camionnette, en plus des chauffeurs: deux hommes d'une trentaine d'années qui vont reprendre leur travail le lendemain matin à San Antonio et Dallas respectivement (l'un est jardinier, l'autre maçon); une jeune fille qui va rendre visite à des parents qui vivent à Dallas et qui l'ont invitée. Nous partons un petit peu après 11 heures. Le trajet est prévu par San Luis Potosí, Monterrey, Laredo et San Antonio. La première partie du voyage est la plus longue car on fait plusieurs détours et on s'arrête à quatre reprises pour prendre des personnes et charger du matériel.

À San Luis Potosí et à Matehuala, les étapes se font dans des maisons où une pièce sert de secrétariat et de dépôt de marchandises. Visiblement, ces lieux sont connus dans le quartier et au-delà, puisqu'on est venu à l'avance déposer les marchandises à expédier¹⁰. À San Luis Potosí, plusieurs personnes attendent dans la rue l'arrivée d'une camionnette en sens inverse pour récupérer directement les courriers (et l'argent) qui leur sont destinés. Felipe m'explique que ces deux points d'arrêt sont assez récents. Dans le premier cas, la maison appartient à la famille et la personne qui s'occupe de collecter le matériel reçoit une petite indemnité. Dans le second cas, c'est un ami de longue date de la famille qui s'est réinstallé au Mexique après avoir vécu aux États-Unis.

Un peu avant San Luis, un homme âgé prend place dans la camionnette et son chargement est installé sur le toit. Il emmène, comme chaque mois, une vingtaine de paires de bottes de cuir destinées à être vendues par son fils et sa fille à Fort-Worth.

Avant d'accéder à la frontière, quatre contrôles de police sont l'objet de transactions animées. Alors qu'un seul de ces «contrôles» donne effectivement lieu à une fouille du véhicule, dans les autres cas les chauffeurs s'acquittent d'une *mordida*¹¹ qui permet de ne s'arrêter que quelques instants. Sur le périphérique de Monterrey, au moment de faire le plein d'essence, on rencontre une autre camionnette d'Ocampo (d'un propriétaire différent), partie un peu avant du village. Échanges de salutations et d'informations diverses. On apprend ainsi qu'une patrouille vient de les intercepter et leur a fait perdre temps et argent. Malgré l'heure tardive, tous les passagers de notre véhicule sont d'accord pour quitter le périphérique et traverser l'agglomération, ce qui évite un nouvel arrêt et un nouveau prélèvement.

Le passage de la frontière, vers 1 h30 du matin, est l'objet d'une nouvelle fouille du véhicule et d'un contrôle assez méticuleux des identités. Le passage des produits comestibles est toléré, mais un des passagers doit payer une taxe pour l'introduction d'équipements de sport: il a fait faire au Mexique la tenue vestimentaire complète de l'équipe de football dont il est membre à San Antonio. Il m'explique que, même avec cet impôt, la réalisation de ces maillots dans son pays est beaucoup moins onéreuse pour le club qu'aux États-Unis. De plus, le fabricant lui a accordé une réduction parce que le club en question est celui des personnes originaires de son village, dont le nom est inscrit sur chaque maillot (au dessus de celui de San Antonio).

Le reste du trajet se déroule sans incident. Après une halte rapide à San Antonio on arrive à Dallas vers 8 heures du matin. Le matériel est déchargé et stocké dans le local de la société de transport, un ancien magasin situé au cœur du quartier mexicain de l'ouest de la

10. Parmi les lettres que nous récupérons ce jour-là, quelques-unes sont en provenance du Guatemala.

11. *Mordida*: bakchich, pot-de-vin (littéralement morsure).

ville. C'est en fait le centre des opérations des camionnettes, beaucoup plus qu'à Ocampo, où l'on s'occupe davantage de la partie technique (entretien du matériel). Ici sont faits la comptabilité, la gestion des marchandises et l'organisation du planning. Une permanence est assurée tous les jours afin que les personnes puissent venir récupérer la marchandise qui leur est destinée (ou en déposer d'autres pour le départ). De fait, le lieu sert aussi d'espace de rencontre pour les *Ocampenses*. Les journaux du village sont mis à disposition sur le comptoir et un affichage tient informée la communauté sur les activités en cours à Dallas, à l'échelle du groupe villageois tout comme de la communauté hispanique au sens large.

Comme on le voit ici, le sentiment communautaire et la chaîne de confiance mutuelle que celui-ci sous-entend comptent parmi les clefs de la réussite de l'activité. L'existence de ces services de transport et leur développement rapide illustrent bien la dynamique d'interaction sociale qui les supporte. S'imbriquent ici des réseaux familiaux – où la logique économique de création d'une activité rentable s'impose – et des réseaux sociaux multiformes – où l'appartenance à la même communauté d'origine constitue une garantie non affichée mais réelle pour les passagers comme pour les expéditeurs de marchandise et d'argent. L'institutionnalisation de la pratique de circulation de ces entrepreneurs *ocampenses* dépasse aujourd'hui le cadre du village d'origine. Leur affaire est aussi une activité commerciale comme une autre, à laquelle des membres extérieurs à la communauté d'origine font appel en qualité exclusive de client, après avoir sans aucun doute évalué en termes marchands les avantages et inconvénients de différents systèmes de transport. Cela étant, et les opérateurs de ces camionnettes en sont bien conscients, c'est l'entretien de liens directs ou semi-directs avec leur clientèle (passant par une tierce personne, mais rarement au-delà) qui est le support le plus solide de leur activité, tout du moins dans les dimensions qu'elle a actuellement. Pour preuve, l'extension des parcours n'est pas prévue à destination de villes alliant proximité géographique et importance de la population mexicaine résidente. À l'opposé, c'est vers les villes de l'est des États-Unis, loin de la frontière mais où les « niches » d'*Ocampenses* sont en croissance, que les prochaines extensions pourraient avoir lieu.

Notons ici que l'on retrouve, aux trois niveaux de la dynamique sociale en présence (familial, communautaire et extra-communautaire), les principes du fonctionnement en réseau : on a accès aux services de ces transporteurs parce qu'on a appris par un proche leur existence. On a recours à eux si l'on estime satisfaisant le niveau de garantie dont ces mêmes proches ou d'autres personnes ont fait mention. Enfin, on partage avec les tenants de ces sociétés le même souci de diminuer au maximum les aléas du voyage et les surcoûts auxquels il donne traditionnellement lieu¹². Dans ce sens, choisir ce système de transport et de messagerie c'est aussi faire preuve d'une appartenance communautaire. On a vu que cette appartenance est avant tout liée au village d'origine, mais on observe ici qu'elle peut aussi être celle du groupe des migrants mexicains dans son sens le plus large.

12. Si, par exemple, le montant des *mordidas* est élevé et se répercute sur le prix des billets, c'est sans commune mesure avec ce que coûte le voyage à destination du Mexique avec son propre véhicule.

La desserte migratoire comme élément effectif de la mise en relation socio-spatiale

Comme dans la majorité des courants migratoires affirmés, le rôle des réseaux sociaux est une dimension essentielle de l'organisation de la mobilité pour les migrants mexicains [Gurak et Caces, 1992; Pohjola, 1991]. Il est en ce sens peu surprenant de constater que le transport autoproduit y puise une grande part de son efficacité et de sa légitimité. Ces réseaux de la migration sont multi-formes et, au moins à l'origine, très peu formalisés. Ce sont des structures souples, aux frontières perméables, remplissant différentes fonctions [Casillas, 1996]. Les connexions constituées par les liens familiaux, amicaux et de *paisanaje*¹³ n'en sont pas moins à la base de ce qu'on qualifie dans la littérature de «processus social» de la migration. Pour D. Massey *et alii*, ces liens «composent une toile de rapports sociaux en interconnexion qui tient lieu de support au mouvement de personnes, de marchandises et d'information entre les communautés de départ au Mexique et les États-Unis» [Massey *et alii*, 1987, p. 169]. Les logiques de leur développement sont intimement liées à l'évolution des pratiques de mobilité et à l'ancienneté des courants migratoires.

À l'échelle de courants migratoires depuis telle ou telle communauté d'origine, c'est le jeu de ces filières migratoires qui a conduit à l'apparition de canalisations spatiales fortes. La littérature sur la migration mexicaine aux États-Unis est riche d'exemples de couples migratoires et de «communautés filles», c'est-à-dire de concentration privilégiée de populations d'une même localité de départ dans une région donnée d'installation [Mines, 1981; Smith, 1994]. L'expérience réussie de pionniers a conduit à la reproduction à l'identique, au moins pendant un certain temps, du modèle migratoire par de nouveaux candidats dans l'entourage de ces pionniers. Avec le renforcement des échanges particuliers que l'histoire de chaque courant migratoire permet, les logiques de circulation entre ces pôles se renforcent de façon tout à fait significative, conduisant souvent à la mise en œuvre d'activités spécifiques entre ces différents lieux. Dans la dernière décennie, l'activité des associations et clubs de migrants ou la participation des migrants au processus politique local ont été, du point de vue communautaire, les éléments les plus visibles de ces dynamiques transnationales [Portes, 1999; Faret, 1998; Moctezuma, 2003]. Le transport de personnes (compagnies de microbus, passeurs spécialisés, sociétés de rapatriement des corps, etc.) ou l'acheminement de marchandises et d'argent forment une autre partie de ces activités. Vecteurs des relations, ces activités contribuent à la fois à rendre possible l'échange et à lui donner des formes propres, donc à définir la nature du dispositif transnational qu'elles produisent.

D'une certaine manière, toute activité développée sur le champ migratoire a vocation à servir de support aux dispositifs transnationaux historiquement constitués. Géographiquement dispersée mais socialement cohérente, cette activité ren-

13. Le terme de *paisanaje* signifie ici à la fois partager un même lieu d'origine et avoir en commun le sentiment d'appartenir à la communauté des personnes provenant de ce lieu.

force des dynamiques de territorialisation originale où la proximité fait sens à travers la nature et la densité du lien établi et entretenu. De ce point de vue, les transports des personnes et des marchandises contribuent, à côté des autres liens que sont le téléphone, le courrier ou internet, à renforcer des logiques déjà existantes de «continuité sans contiguïté». Les logiques de circulation entre les différents points du système migratoire s'appuient sur le mode de fonctionnement réticulaire: permises et supportées par les réseaux sociaux, elles structurent un espace migratoire international. Cette logique spécifique de structuration est porteuse de conséquences pour les relations entre les communautés de départ et les points d'installation à l'étranger. L'établissement et l'organisation communautaire à l'étranger d'une part conséquente de la population contribuent à inscrire ce lieu dans un réseau de lieux qui échappe en partie aux logiques de la proximité spatiale et contribue à l'insertion de l'ensemble de la population du lieu d'origine dans un processus d'intégration sociale, économique ou culturelle avec les pôles migratoires qui lui correspondent dans le pays d'installation.

BIBLIOGRAPHIE

- BÉTEILLE R. [1974], *Les Aveyronnais. Essai géographique sur l'espace humain*, thèse de Doctorat d'État, Université de Poitiers, 573 p.
- BÉTEILLE R. [1981], «Une nouvelle approche géographique des faits migratoires: champs, relations, espaces relationnels», *L'Espace géographique*, n° 3, p. 187-197.
- BUSTAMANTE J. [1997], *Cruzar la linea. La migración de México a los Estados Unidos*, Mexico, Fondo de cultura económica, 384 p.
- CANALES A. [1999], «Periodicidad, estacionalidad, duración y retorno. Los distintos tiempos en la migración México-Estados Unidos», *Papeles de Población*, vol. 5, n° 22, p. 11-41.
- CASILLAS R. [1996], «Redes sociales y migraciones centroamericanas en México», in P. Bovin (éd.), *Las fronteras del istmo. Fronteras y sociedades entre el Sur de México y América central*, Mexico, CIESAS-CEMCA, p. 213-220.
- CHAREF M. [1995], «La saison des retours vers le Sud par autobus», *IVe Colloque National de Démogéographie: immigrés et enfants d'immigrés en France*, Poitiers 25-27 octobre 1995, 14 p.
- DE TAPIA S. [1995], «L'émigration turque: circulation migratoire et diasporas», in M. Bruneau (éd.), *Diasporas*, Montpellier, Reclus, p. 74-87.
- DE TAPIA S. [1996], «Échanges, transports et communications: circulation et champs migratoires turcs», *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 12, n° 2, p. 45-71.
- DURAND J., MASSEY D., CHARVET F. [2000], «The changing geography of Mexican immigration to the United States: 1910-1996», *Social Sciences Quarterly*, n° 81, p. 1-16.
- DURAND-DASTES F., GRATALOU C. et LEVALLOIS A. [1992], «Le rôle des flux dans l'organisation des ensembles spatiaux», *L'Information géographique*, vol. 92, n° 1, p. 35-42.
- FARET L. [1997a], «Chemins et négoce entre le Mexique et les États-Unis: les routes de la migration internationale», *Trace*, n° 31, p. 51-63.
- FARET L. [1997b], «La frontera y el Estado-nación en la perspectiva de los migrantes internacionales», in P. Bovin (éd.), *Las fronteras del Istmo. Fronteras y sociedades entre el Sur de México y América Central*, Mexico, CIESAS-CEMCA, p. 39-43.

- FARET L. (éd) [1998], «Le vote mexicain depuis l'étranger», *L'Ordinaire Latino-américain*, n° 173, p. 133-185.
- GAUTHIER C. [1993], «La route des Marocains : les frontières d'un parcours de retour», *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 9, n° 1, p. 131-142.
- GEORGE P. [1976], *Les migrations internationales*, Paris, PUF, 230 p.
- GUERASSIMOFF E. [2002], «Mobilité et champ migratoire: les investissements des émigrés dans les transports routiers au Fujian, 1919-1938», communication à la Table Ronde *Mobilités et migrations internationales pour le développement au Sud*, Paris, SEDET / Université Paris 7 – Denis Diderot, 24-09-2002.
- GURAK D.T., CACES F. [1992], «Migration Networks and the Shaping of Migration Systems», in M. Kritz, L. Lean Lim, H. Zlotnik (éd.), *International Migration Systems: a Global Approach*, New York, Clarendon Press, p. 150-176.
- JONES R. (éd.) [1984], *Patterns of Undocumented Migration. Mexico and the US*, New Jersey, Rowman & Allanheld.
- LASSONDE L. [1981], «Les problématiques de la migration internationale de main d'œuvre», *GRECO CNRS*, n° 13, p. 1-32.
- MASSEY D., ALARCÓN R., DURAND J., GONZALEZ H. [1987], *Return to Aztlan. The Social Process of International Migration from Western Mexico*, Berkeley, University of California Press, 333 p.
- MINES R. [1981], *Developing a Community Tradition of Migration: a Field Study in Rural Zacatecas, Mexico, and California Settlement Areas*, San Diego, United States-Mexico Studies, University of California, 219 p.
- MOCTEZUMA M. [2003], «Territorialidad de los clubes de Zacatecanos en Estados Unidos», *Migración y Desarrollo*, n° 1, p. 49-73.
- POINARD M., CHARBIT Y., HILY M.A. [1997], *Le va-et-vient identitaire: migrants portugais et villages d'origine*, Paris, PUF-INED, 144 p.
- PORTES A. [1999], «La mondialisation par le bas. L'émergence des communautés transnationales», *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, n° 129, p. 15-25.
- SIMON G. [1979], *L'espace des travailleurs tunisiens en France. Structures et fonctionnement d'un champ migratoire international*, thèse de Doctorat d'État, Université de Poitiers, 387 p.
- SIMON G. [1981] «Réflexions sur la notion de champ migratoire international», *Hommes et Terres du Nord*, numéro spécial, p. 85-89.
- SMITH R. [1994], *Los Ausentes Siempre Presentes: the Imagining, Making and Politics of a Transnational Community between Ticuani, Mexico/New York, Puebla/Columbia University*, 238 p.
- TARRIUS A. [1985], «Transports autoproduits: production et reproduction du social», *Espaces et Sociétés*, n° 46, p. 35-54.
- POHJOLA A. [1991], «Social Networks. Help or Hindrance to the Migrant?», *Quarterly Review of the International Organization for Migration*, vol. 29, n° 3, p. 435-441.
- VALENZUELA A., SCHWEITZER L., ROBLES, A. [2003], *Planes, Trains, or Camionetas?: Informal Travel among Immigrants*, document de recherche, Los Angeles, University of California, 17 p.

Entre «Nord» et «Sud» : le dynamisme international des transporteurs turcs

Stéphane de Tapia *

Introduction

La Turquie est-elle un pays du «Nord» ou du «Sud»? Issue de l'Empire ottoman, elle est, dès 1963 (accord d'Ankara), candidate à l'entrée dans le Marché Commun et, depuis 1997, dans l'Union Européenne. Par sa démographie, ses structures sociales et économiques, elle peut être classée «pays du Sud». Par ses alliances politiques et ses ambitions économiques, elle se veut membre à part entière de l'Europe et alliée indéfectible des États-Unis, donc du «Nord». Sur le terrain, n'importe quel observateur, ne serait-ce que le touriste le moins averti des questions relatives à l'aménagement du territoire et au développement économique, s'aperçoit très vite des contrastes extrêmes éprouvés par la société turque comme par bien d'autres (Mexique, Brésil ou, maintenant, Chine): contrastes entre aéroports et centres commerciaux d'une modernité agressive, dignes de leurs homologues occidentaux, et quartiers populaires d'habitat sous intégré et sous équipé (*gecekondu*)¹; contrastes entre hypercentres d'affaires aux bâtiments de béton et de verre et villages saisonniers (*yayla*, *mezraa*)² de paysans semi-nomades... Ce ne sont là que quelques exemples.

Le secteur des transports est à cet égard très révélateur des développements rapides, parfois chaotiques, vécus depuis la fondation de la République (1923), encore accélérés dans les années 1980. Ainsi, cohabitent à Istanbul, dans les

* Chargé de recherche au CNRS-UMR 7043 «Cultures & Sociétés en Europe», 23, rue du Lœss, Bât. 50, 67037 STRASBOURG Cedex 02.

1. Littéralement, le *gecekondu* est «bâti, posé, la nuit». C'est la version turque du quartier périphérique populaire, qui cependant diffère du bidonville par les techniques de construction. Maison ou immeuble illégal, mais en dur, le *gecekondu* abrite jusqu'à 60 % de la population des grandes villes (Istanbul, Ankara, Izmir, Mersin, Adana...).

2. *Yayla* (terme turc), *mezraa* (terme d'origine arabe) désignent les agglomérations saisonnières, souvent en montagne (estives, alpages), occupées durant l'été par des agriculteurs sédentaires et semi-nomades ou des nomades. Le dédoublement de l'habitat est fréquent, et même général, dans certaines régions. Il existe des *yaylas* citadines, sites de villégiature des citadins des régions chaudes qui ont tendance à se transformer en stations touristiques de montagne.

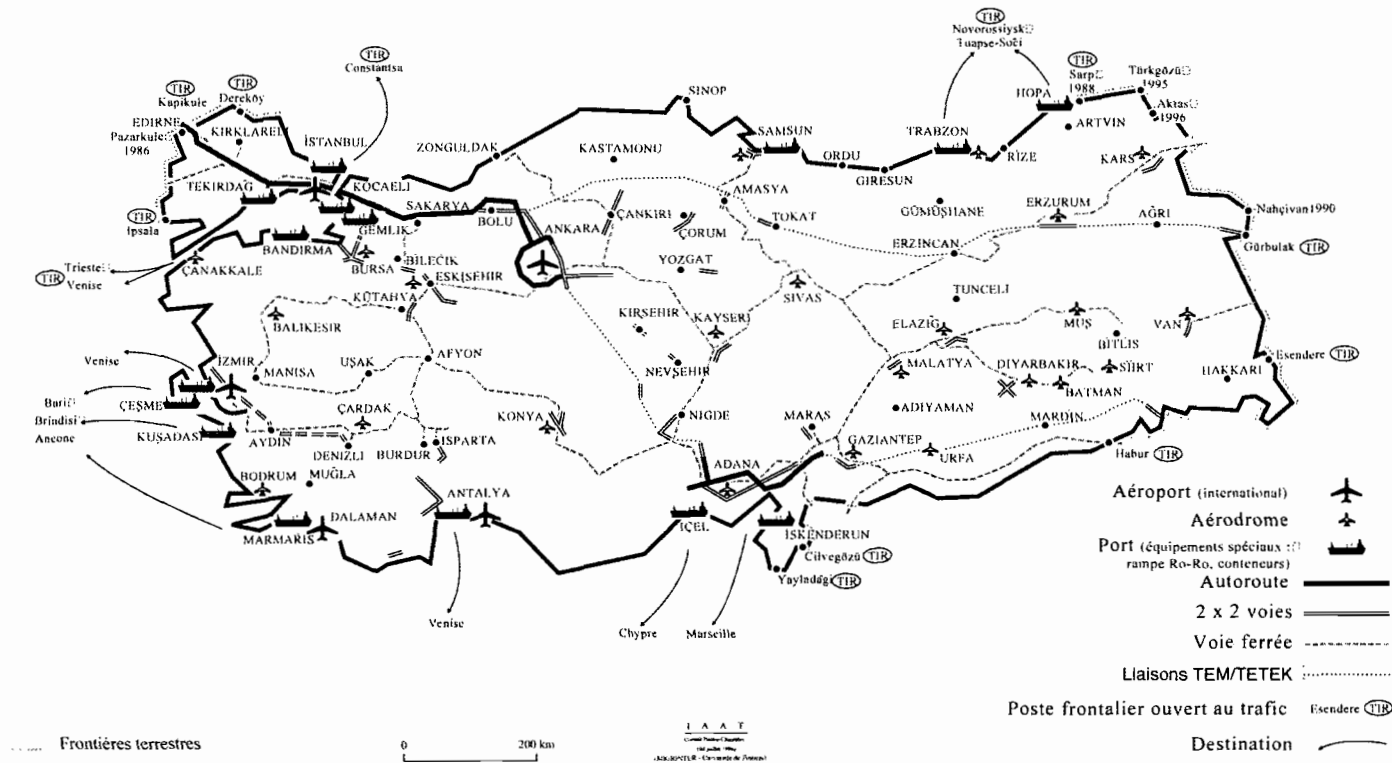
rues voisines du Grand Bazar, *hammals* (portefaix loués à l'heure pour faire les courses de quelques ménagères ou, plus souvent, à la journée, pour transporter tissus ou vêtements d'un atelier de confection à l'autre), berlines allemandes dernier modèle, ou sur les routes anatoliennes, des paysans chevauchant leur âne, doublés par des camions semi-remorque reliés par satellite à leur base logistique, des autocars de tourisme à deux étages, équipés de vidéo, climatisation et GPS. Tout comme les chameaux nomades, en voie de disparition, font place aux camions pour transporter moutons et chèvres sur les *yaylas*.

Le réseau routier (routes nationales: 31 388 km, départementales: 29 535 km, locales: 381 820 km), plus que le réseau ferroviaire (8 682 km), dessert un pays de 780 000 km², très largement ouvert sur l'extérieur depuis la décennie 1980, ère de libéralisation économique impulsée par Turgut Özal, d'abord ministre des Finances, puis Premier ministre, enfin Président de la République. L'ouverture, traduite par la multiplication de postes de douane, d'aéroports et de ports adaptés aux nouveaux trafics (conteneurs, ro-ro) ainsi que par la construction d'accès routiers à la Géorgie, l'Azerbaïdjan ou la Bulgarie... est réelle. En 1997, l'administration des douanes travaille sur 252 sites (dont une centaine sur le terrain: passages routiers, zones franches, périmètres TIR, aéroports, ports de passagers et marinas...). Pour la période 1996-2000, le secteur «transports et communications» représente 27,3 % de l'investissement public et 15 % du PIB. La route concentre 89,2 % du transport de marchandises et 95 % du transport de passagers. L'apport du transport international routier à la balance des paiements s'élève à 1,4 milliard US \$ [Turquie, 2000]. Par déréglementations successives, cette ouverture a également aidé à l'émergence de compagnies privées, aériennes et maritimes, en partie appuyées sur l'existence de fortes colonies émigrées, dotées d'un pouvoir d'achat non négligeable. La circulation migratoire, ensemble des mobilités liées à la présence de ces colonies actives en Europe, au Moyen-Orient, dans les Balkans, en Russie, en Asie centrale, en Amérique du Nord et en Australie, joue un rôle, difficilement cerné toutefois, dans l'extraversion de l'économie (exportations, revenus du tourisme, remises des migrants, développement des média...) [de Tapia 1996b].

De la géographie historique à la géographie contemporaine des transports et communications

Peuplé, en 2000, de 68 millions d'habitants, l'actuel territoire est centré sur Ankara, la capitale (environ trois millions d'habitants pour 30 000 en 1927, date du premier recensement moderne effectué au moment de son choix comme nouvelle capitale). Longtemps, Constantinople/Istanbul (883 1000 hab. en 2000, contre environ 720 000 en 1927) a joué le rôle politique fondamental de la région [Braudel, 1993; Mantran, 1989], même si à l'époque seldjoukide et aux débuts de l'ère ottomane (1071-vers 1335, en incluant la domination mongole ilkhanide), l'Anatolie a été le centre d'un pouvoir turc nouvellement inscrit dans

Fig. 1 – Transports et communications en Turquie, 1995



l'espace politique et économique³. La mégapole stambouliote, véritable capitale économique privée de la Turquie, regroupe les sièges des banques privées, des sociétés maritimes et aériennes (dont la compagnie nationale *THY-Turkish Airlines*) et d'une grande part des firmes du transport international routier. Ankara, capitale politique, est aussi siège du capitalisme d'état de la période kémaliste. Un maillage serré, relativement équilibré, de petites, moyennes et grandes villes, structure l'ouest, le centre et les régions côtières (Égée, Méditerranée et mer Noire) de l'Anatolie: Izmir, Bursa, Konya, Kayseri, Adana, Gaziantep, Samsun, Erzurum, Diyarbakir... [Bazin, 1995].

Des itinéraires caravaniers traditionnels...

Très anciens, ces sites urbains ont connu des périodes d'intenses échanges commerciaux sur des itinéraires jalonnés de postes de garde et de lieux d'étapes, caravansérails ou *hans*⁴, très tôt pris en charge par les autorités politiques. Ceci explique les très nombreux sites actuels de bazars ou relais de grande taille [Ilter, 1978; Ilter, 1969], héritiers des lieux de transport de jadis. Parfois transformés en hôtellerie de prestige, ces bâtiments marquent les itinéraires touristiques et se trouvent toujours en activité dans les villes où ils abritent des centaines de petites entreprises artisanales, industrielles et commerciales.

Si, sur les grands itinéraires, de nombreux *hans* historiques tombés en désuétude, seldjoukides et ottomans, font partie d'un patrimoine que l'on pense remettre en valeur (voir le projet du ministère du Tourisme dit Route de la Soie: *Ipek Yolu*: <http://www.turizm.gov.tr>), les stations-service modernes de rase campagne sont souvent organisées de façon à rendre les mêmes services que les *hans* d'autrefois. On y trouve, outre les pompes à carburants et les parkings, restauration, hôtellerie, boutiques, petite mosquée (*mescit*), ateliers de réparation... généralement ouverts «24/24». Les villes citées, et bien d'autres, se trouvent sur des itinéraires menant à Thessalonique, Belgrade, Sofia, Téhéran, Tbilissi, La Mecque, Bagdad ou Damas, fréquentés par les caravanes jusqu'à la construction du chemin de fer. Ces grandes caravanes de plusieurs milliers d'animaux de bât (chameaux et dromadaires, chevaux, mulets...) ont travaillé jusqu'au début du XX^e siècle.

Avec la découverte au XV^e siècle des routes maritimes vers l'Amérique, la Turquie ottomane a perdu son rôle clef sur ce que le géographe allemand von Richthofen a nommé, avec bonheur, la Route de la Soie⁵. Elle a alors pris un

3. Vers 1240, les Mongols font irruption en Anatolie et transforment le sultanat seldjoukide de Rum en pays vassal tributaire. Les conséquences en sont multiples: un petit émirat se constitue en marge de l'État seldjoukide en décomposition, celui d'Osman, créateur de la dynastie ottomane. La principale capitale seldjoukide est Konya. Les Ottomans naissent autour d'Inegöl-Söğüt, transfèrent leur capitale à Bursa, puis Edirne, puis Istanbul, avant le retour en Anatolie avec Ankara.

4. De *kervan* (caravane) et *saray* (palais), composé turco-iranien passé en français; on emploie en fait plutôt le terme *han*, en turc moderne: lieu d'activité professionnelle (marché couvert, centre commercial, immeuble de bureaux).

5. Thierry Zarcone [2001], historien de l'Asie centrale, préfère parler de Route du Jade, insistant ainsi sur le versant chinois.

immense retard dans le commerce maritime mondial, coincée au fond de la Méditerranée orientale, prise en tenaille par les Russes descendant vers les «mers chaudes» et les Anglais contrôlant la Route des Indes. La Turquie, longtemps puissance impériale, est l'un des rares pays du monde à ne pas avoir été colonisé (avec l'Iran, l'Afghanistan, la Chine, la Thaïlande, le Japon)⁶. Elle a certes été partiellement mise sous contrôle des sociétés occidentales, en particulier pour notre objet, dans les domaines des transports urbains (tramways) et ferroviaires: Anglais et Allemands s'y sont livrés, autour de la *Bagdadbahn* et du chemin de fer de La Mecque, à une sourde lutte d'influence, finalement remportée, pour peu de temps, par l'Allemagne impériale.

...au temps des chemins de fer

Le XIX^e siècle est une période de transition entre tradition (les grandes caravanes de Belgrade, La Mecque ou Bagdad) et modernité: on construit plusieurs milliers de kilomètres de chemin de fer vers Sarajevo, Belgrade et Sofia (l'*Orient Express* passant les Balkans et aboutissant à la gare européenne d'Istanbul), Damas, Bagdad, Médine et La Mecque. Ce réseau sera en grande partie perdu avec les guerres balkaniques (1912) et la première Guerre Mondiale (1919). La Turquie d'Atatürk n'hérite que de 3714 km de voies avec un réseau amputé de ses connexions européennes.

Le République va de ce fait faire un effort important pour créer un secteur public des transports et réorganiser son maillage territorial. Les transports urbains, ferroviaires, maritimes (y compris le très dense réseau des ferries d'Istanbul), aériens (avec en 1933 la création de la future *Turkish Airlines*) font partie des objectifs prioritaires. La route reste dans l'ombre: l'État construit des routes, mais se préoccupe peu des transporteurs, conservant une optique de développement très «soviétique». Le réseau ferroviaire double sa longueur (3779 km construits entre 1923 et 1950). L'État crée, sous licences, des usines de matériel roulant et d'équipements.

Massif, l'investissement ne touche pourtant qu'une partie limitée du territoire, amenant la modernisation des structures de production et une industrialisation, certes importantes au vu des conditions de départ – il s'agit bien de recentrer le pays sur sa partie orientale, jusqu'alors la plus sous-développée, la Turquie d'Asie, puisque la Turquie d'Europe est presque totalement perdue – mais très insuffisantes face aux enjeux d'une croissance démographique accélérée. C'est le secteur privé qui va alors combler les interstices.

De nouveaux acteurs à l'origine du développement du transport routier

À défaut d'études véritables, on dispose toutefois de quelques sagas familiales (les Pekuyal, fondateurs de la société Varan, les Ulusoy, transporteurs routiers

6. Les historiens parlent parfois de semi-colonies pour qualifier ces espaces économiquement contrôlés par les puissances occidentales et le Japon, mais nominalement et symboliquement indépendantes. La Chine, avec ses concessions internationales, les interventions militaires successives des grandes puissances, mais un sens aigu de la continuité historique de la civilisation nationale, en est le meilleur exemple.

de passagers et de marchandises, mais aussi armateurs) et de quelques monographies locales (villages de transporteurs visités ou étudiés par des géographes, ethnologues ou sociologues comme de Planhol, Cuisenier, Abadan), pour comprendre l'évolution des années 1920-1950⁷. Des investisseurs, souvent petits notables locaux engagés dans le commerce, avec sans doute un savoir-faire acquis auprès des transporteurs traditionnels (caravaniers, nomades), constatent une carence: le train n'atteint même pas les bourgades de la périphérie d'Istanbul; le commerce caravanier est trop lent et déstabilisé par la voie ferrée. Population urbaine et production agricole s'accroissent, le marché se transforme. Les premiers camions et autocars commerciaux sont achetés dans la période 1930-1940 et les premières lignes privées d'autocars apparaissent. Souvent issus de tribus nomades turkmènes, les caravaniers font un constat identique: routes commerciales et nomades sont tronquées par les nouvelles frontières internationales (Syrie, Irak, Grèce, Bulgarie, URSS) et le train a fait disparaître nombre de débouchés sur les itinéraires traditionnels. Chefs de tribus et lignages vendent alors chameaux, chevaux et mulets pour acheter des camions, suivis plus tard par leurs bergers qui, eux, émigreront en Allemagne et, à leur tour, achèteront des véhicules commerciaux pour rentrer au pays. On voit apparaître de véritables dynasties de transporteurs, actifs dans de nombreux domaines (les Pekuyal, Ulusoy, Ekinci, Selamoğlu, Tuzcuoğlu, Esin, Horoz...). Dans quelques régions (Hatay, İçel, moins à Istanbul), les minoritaires chrétiens (Levantins, Grecs orthodoxes, Arméniens...), en relation avec l'étranger depuis longtemps, réussissent à se maintenir (familles Arkas, Makzume, Merzario...). Très vite cependant, alors que nombre de familles d'industriels émergent (Koç, Sabancı, Ezacıbaşı, Ülker...), il apparaît que les deux catégories d'investisseurs mêlent rarement leurs capitaux. Il y a peu de transporteurs en compte propre en dehors des entreprises étatisées. Ülker, producteur de biscuits et de confiserie industrielle, en est l'un des rares. Avec l'émigration et le développement de la circulation migratoire, quelques grossistes, importateurs et distributeurs implantés en Allemagne et en Suisse rejoignent la profession (Yeni Pamukkale, Baktat, Efefirat...).

Le secteur des transports: structures et évolution de l'Empire à la République

La révolution kémaliste est réputée avoir complètement transformée la vie politique et sociale, par une occidentalisation à marche forcée et par une industrialisation dite de substitution par les économistes, c'est-à-dire permettant l'indépendance du pays dans de nombreux domaines: énergie, sidérurgie-métallurgie, agro-alimentaire, chimie, armement, matériaux de construction... Particulièrement importante sur les plans juridique et symbolique (suppression du sultanat, du califat; adoption du calendrier grégorien, avec le dimanche comme jour de repos, de l'alphabet latin, du vêtement européen, du code civil,

7. On est paradoxalement mieux renseigné par les historiens qui ont travaillé sur l'histoire économique et sociale de l'Empire.

du système métrique; instauration du vote des femmes...), la révolution se veut aussi économique et sociale. Ainsi, la création de chambres de commerce et d'industrie, d'un réseau bancaire national, l'investissement public dans de très nombreux secteurs économiques, marquent la volonté de s'organiser comme les pays occidentaux. De façon beaucoup plus négative, la République naissante, en continuité avec l'Empire finissant, procède à la turquisation des acteurs économiques en usant d'une politique radicale d'homogénéisation de la population: élimination physique des Arméniens⁸, échanges de populations grecques et turques après la première Guerre mondiale, mesures discriminatoires contre les minoritaires et particulièrement les Juifs en 1947, alors que la seconde Guerre mondiale vient juste de se terminer. Il s'agit d'une «nationalisation» d'une économie privée jusqu'alors en grande partie aux mains de groupes minoritaires ethno-confessionnels⁹.

A *contrario*, les structures sociales profondes (la famille en général, la famille patriarcale étendue (*akrabalık*) en particulier, l'appartenance aux groupes de solidarité religieux et traditionnels tels que le localisme (*hemşehrilik*), la confrérie religieuse (*tarikât*), la confession, la corporation...), officiellement profondément remaniées par la loi, sinon dissoutes par celle de 1925, continuent à évoluer à un rythme bien plus lent. Il n'y a pas que le monde rural qui résiste; c'est aussi le monde urbain traditionnel, *a fortiori* celui de l'est du pays. L'exemple des *tarikât* est éloquent: interdites en 1925, elles réapparaissent en force après 1980. Dans toute ville, le bazar (*pazar*, *çarşı*) reste un élément économiquement très actif, socialement très riche, politiquement conservateur sans être pourtant spécifiquement fondamentaliste ou intégriste, où paramètres régionaux et locaux jouent un rôle important. Il forme une petite bourgeoisie commerçante, ouverte, curieuse, moderniste dans ses pratiques quotidiennes, mais votant plutôt à droite. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si paysans et néocitadins des *gecekondu* disent toujours qu'ils vont «au marché» pour annoncer une visite en ville, quel qu'en soit le motif.

En d'autres termes, tous les segments de la société montrent une très grande capacité d'organisation et d'adaptation pour leur structuration et la défense de leurs intérêts, malgré la méfiance des autorités centrales à leur égard. Souvent surveillés, les syndicats ont été étroitement encadrés, dans le but avoué d'éviter toute contagion révolutionnaire ou subversive (*i.e.* socialisme, communisme, combattus pendant des décennies avec les articles 141-142 de la Constitution, parce qu'idéologies «étrangères»). Le jeu est particulièrement complexe entre solidarités locales, professionnelles, confessionnelles, politiques... et pouvoirs

8. En France, la Loi 2001-70 du 29.01.01. reconnaît officiellement le génocide arménien de 1915. La Turquie, autorités comme majeure partie de l'opinion publique, le réfute, mettant en avant les victimes musulmanes de 1915. Au-delà de la polémique entre Arméniens, Turcs et Azéris, le constat sur le terrain est clair: les Arméniens ont presque totalement disparu du paysage humain anatolien. Un siècle après les événements – les premiers massacres collectifs datent de 1895-1896 –, les relations entre les trois pays restent dominées par le souvenir de 1915.

9. On dispose de plusieurs études historiques tirées du premier recensement industriel de 1915. Minoritaires et étrangers sont prépondérants dans la plupart des secteurs et branches de l'industrie.

publics. Dans chaque petite ville, artisans et petits patrons, commerçants ou restaurateurs, sont regroupés en associations ou fondations. Relevant de la pratique islamique, le *vakıf*, version locale du *waqf* arabe, est privilégié depuis 1980, date du dernier coup d'état.

La structuration du secteur des transports

Les transporteurs n'échappent pas à la règle et se regroupent en exploitants de taxis collectifs sur des lignes régulières, urbaines ou rurales (*dolmuş*), de taxis classiques (*taksici*), d'autobus urbains privés (*halk otobüsleri*: autobus admis à exploiter des lignes municipales, en renfort et en concurrence avec ces dernières), fournisseurs des halles, coopératives d'artisans du transport routier... Plusieurs professions du secteur ont créé des regroupements nationaux :

— la TND (*Türkiye Nakliyeciler Derneği*: Association des Transporteurs de Turquie) regroupe les (grands) transporteurs routiers de marchandises opérant sur le territoire national; elle comptait 143 membres en 1998 [*Nakliye Elkitabı*, 1998]. Parallèlement, existent des associations et coopératives urbaines, départementales, d'artisans;

— l'UATOD (*Uluslararası Anadolu ve Trakya Otobüsçüler Derneği*: Association des Autocaristes Internationaux d'Anatolie et de Thrace) regroupe la majorité des autocaristes, concessionnaire de la plus grande gare routière du pays (<http://www.otogar.com>), à Istanbul-Bayrampaşa (242000 m² couverts, 290000 m² de parkings et voies d'accès, 350 autocaristes et 600000 voyageurs/jour), en remplacement du site de Topkapi¹⁰; si l'association reste discrète sur le nombre exact de ses adhérents, on sait que 225 firmes travaillaient en 1999 régulièrement et occasionnellement sur l'international, des Pays-Bas à l'Iran ou la Russie, et 478 sur le marché intérieur; les deux listes se chevauchent partiellement, car une même société peut obtenir les deux habilitations nécessaires;

— l'UND (*Uluslararası Nakliyeciler Derneği*: Association des Transporteurs Internationaux) regroupe la grande majorité des transporteurs routiers opérant à l'étranger, avec des entreprises de tailles et de fonctions très variées: on y trouve des transports exceptionnels, des PME, des holdings aux activités multiples (armateurs, agents de tourisme et voyagistes, autocaristes et messageries...) en plus du transport par camions; le point commun reste cependant l'obtention du certificat administratif permettant de travailler sur l'international. L'association compte 833 membres en 2002;

— l'UTIKAD (*Uluslararası Taşımacılık İşleri Komisyoncuları Acenteleri Derneği*: Association des Agences et Commissionnaires des Transports Internationaux), longtemps concurrente de la précédente, rassemble opérateurs routiers, ferroviaires, aériens, maritimes, combinés et logisticiens; avec 112 membres en 1998, 235 en 2003, elle a dû négocier avec l'UND, mais le

10. À noter que contrairement à d'autres pays méditerranéens, le secteur public est totalement absent de cette activité.

résultat a été une clarification des objectifs et des missions des deux organismes qui ont depuis appris à travailler ensemble; complémentaires, UND et UT/KAD ont maintenant de nombreux membres communs.

On peut leur adjoindre d'autres organisations professionnelles jouant un rôle important dans le secteur et venant renforcer ce que l'on qualifie souvent de lobby des transports:

- la TOBB (*Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği*: Union des Chambres et Bourses de Commerce, Ankara) rassemble tous les acteurs privés de l'économie, principal interlocuteur de la convention TIR de New York en gérant les carnets et manifestes délivrés aux transporteurs;
- l'OSD (*Otomotiv Sanayi Derneği*: Association des Industries Automotives, Istanbul) regroupe les constructeurs, aujourd'hui tous étrangers (financements croisés et montage sous licence);
- la TAYSAD (*Taşıt Araçları Yan Sanayicileri Derneği*: Association des Industriels Sous-traitants des Véhicules de Transport) rassemble les équipementiers automobiles; ses 164 membres sont souvent les partenaires locaux des firmes multinationales;
- la DTO (*Deniz Ticaret Odası*: Chambre de Commerce Maritime, Istanbul, sur le Bosphore) regroupe tous les acteurs du mode maritime; certains membres sont influents dans l'UND et l'UTIKAD (Ulusoy, Ekinci, Arkas...), car ils sont en même temps armateurs et transporteurs routiers; cela s'est traduit ces dernières années, sur fond de crise yougoslave, par le développement d'une flotte de transrouliers plutôt que de traversiers¹¹.

Les organismes privés d'encadrement et de défense des transporteurs sont donc nombreux et puissants. Encore ne cite-t-on pas ici les sections des compagnies consulaires locales, les associations patronales (comme TÜSIAD, laïque, MÜSIAD, islamiste) ou d'entrepreneurs émigrés (surtout en Allemagne, où on relève, entre autres, une Union des Transporteurs: TITAB), qui, de près ou de loin, peuvent s'intéresser à l'activité.

Le rôle actuel de l'État et des agents publics

Pour notre objet, 1950 est une date clé: l'État change de logique suite à un spectaculaire rapprochement politique avec les États-Unis (entrées dans l'OTAN, l'OCDE, au Conseil de l'Europe, passage au multipartisme). Il abandonne brutalement sa politique de construction de chemins de fer pour passer au «tout routier». C'est aussi la période de la «guerre froide» où tout ce qui a une dimension collective est suspect d'abriter ou de favoriser l'extension de l'emprise communiste sur le monde. On peut aujourd'hui, avec le recul, dire que les résultats en matière d'investissements publics dans le domaine ferroviaire sont catastrophiques: obsolète, trop peu dense, trop lent, le réseau exclut partielle-

11. Le traversier, terme franco-canadien, désigne le ferry en général tandis que le transroulier correspond au ro-ro (roll on-roll off) affecté au transport de camions.

ment la Turquie des grands flux comme le trafic des conteneurs et les transports combinés, avec des conséquences évidentes sur les autres modes de transport. Ainsi, chaque nouveau gouvernement annonce sa volonté de relancer les grands projets d'infrastructures, comme le TGV Istanbul-Ankara ou la ligne Nusaybin-Cizre pour reprendre la main sur Ankara-Bagdad qui passe en territoire syrien, inévitablement ramené à la dure réalité des finances publiques. Quelques progrès ont cependant été enregistrés, comme l'électrification ou la signalisation, les constructions de lignes nouvelles se résumant à quelques dessertes de nouveaux sites industriels.

Longtemps investisseur unique ou principal dans de nombreux secteurs (construction et entretien des réseaux, des gares, ports et aéroports, exploitation des lignes, fabrication des matériels, de la locomotive au navire en passant par les véhicules de tourisme), l'État qui dispose de nombreux instruments de planification, d'investissement, d'entretien et maintenance, s'est déchargé de plusieurs activités. Les transports urbains sont entièrement gérés par les municipalités, avec juxtaposition de lignes municipales et de concessions privées sur ces mêmes lignes (les taxis collectifs, minibus de 16 places en moyenne, et les autobus populaires, anciens autocars interurbains recyclés). Transports maritimes et aériens sont en voie de totale privatisation. Quant à la construction et à l'entretien des autoroutes (1724 km en 1999), ils se font sous un régime de concession proche du modèle français: le concessionnaire construit et exploite en parallèle à un axe national gratuit, souvent à 2x2 voies, périphériques et sections urbaines étant gratuits.

L'État dispose encore de nombreux outils, sous tutelle de divers ministères, comme KYGM (*Karayolları Genel Müdürlüğü*: Direction Générale des Routes), homologue des Ponts et Chaussées (construction et gestion du réseau national, contrôle de la construction des autoroutes) ou YSE (*Yol, Su, Elektrik*: Route, Eau, Électricité) pour l'équipement des campagnes (construction de routes rurales, adduction d'eau et petite hydraulique, réseau électrique). Le ministère des Forêts intervient dans les régions forestières (montagnes des côtes égéennes, méditerranéennes, pontiques) pour désenclaver les villages isolés, le ministère du Tourisme pour les sites ouverts au public...

Ces interventions concourent à améliorer l'accessibilité d'un territoire qui, au début du XX^e siècle, n'était que difficilement desservi par des sentiers pédestres et cavaliers, des pistes caravanières et nomades, quelques rares routes (au sens moderne du terme) et un réseau ferré au maillage très large. Mais les nombreux ponts et caravansérails seldjoukides et ottomans, pour certains toujours en usage, montrent que les autorités impériales étaient sensibles aux problèmes de communication, et ce, pas uniquement dans le domaine militaire, souci attesté par les travaux historiques sur l'existence de villages affectés à la construction, l'entretien, la surveillance et la défense des ponts, routes, cols et défilés stratégiques, lieux de transport particulièrement sensibles.

Les traditions de l'intervention économique ottomane et kémaliste ont amené une stratification parfois étonnante de sociétés publiques ou mixtes dans tous les

domaines de la vie économique. En 1990, le ministère des Transports et des Communications contrôlait ainsi douze entreprises ou établissements publics : TGM (Communications sans fil), THY- Turkish Airlines (compagnie aérienne nationale), DHMI (Construction et maintenance des aéroports), PTT (Postes, Téléphone et Télégraphe, aujourd'hui scindées en deux et partiellement privatisée : PTT et Türk Telekom), TCDD (Chemins de fer nationaux), TGS (construction navale), TDİ (lignes maritimes passagers), HAVAS (services aéroportuaires), TÜLOMSAS, TÜVASAS et TÜDEMSAS (matériel ferroviaire roulant), Denizbank (lignes maritimes marchandises) [Ulaştırma Bakanlığı, 1991].

Les transporteurs privés

Le secteur privé a profité de ce cadre interventionniste, car le capitalisme d'État turc s'apparente beaucoup plus au colbertisme qu'à une logique de planification socialiste, soviétique ou chinoise. Dès 1923, date d'un congrès d'Izmir venu fixer les nouveaux standards économiques du pays, l'enjeu est celui de la création d'une économie privée nationale (c'est-à-dire aux mains des musulmans turcs) en éliminant tout autant les étrangers (les effets des célèbres Capitulations) que les minoritaires confessionnels (Arméniens, Grecs, Levantins, Juifs). Mais la réalité est là : la bourgeoisie turque est quasiment inexistante. Se construit alors un modèle connu par ailleurs : l'État investit sur tout, cimenterie, sucrerie, filière viande, cuir et chaussures, filière bois, textiles, conserverie alimentaire, aliments du bétail, produits laitiers, transports frigorifiques internationaux... [de Tapia, 1996a], quitte à transférer plus tard, même à perte, ses activités au privé. Ainsi se construit une économie mixte difficile à cerner, avec des relations complexes entre l'armée (qui dispose d'un appareil productif étoffé, parfois très loin des activités militaires : conserveries et construction automobile par exemple, avec la Régie Renault), la bureaucratie kémaliste, la classe montante des capitalistes privés et les investisseurs étrangers [Bugra, 1994]. Les transports suivent la même logique : les entrepreneurs recueillent parfois les restes de sociétés publiques dont le seul objectif est finalement de jouer le rôle de catalyseur et d'exemple. Le cas est souvent cité d'une société FriNTAŞ, créée par l'État, avec les subsides de la Banque mondiale, pour exporter des produits alimentaires en Europe. Elle disparaît vite, délaissée par les pouvoirs publics, au grand dam des intellectuels de gauche et des kémalistes. Les transporteurs privés se lancent alors dans la brèche : les pionniers passent la frontière avec leurs camions en 1968, donnant l'occasion à Emin Selamoğlu, futur fondateur et vice-président de l'UND, de poser pour une photo souvenir.

Un acteur de premier plan : l'UND (*Uluslararası Nakliyeciler Derneği*)

Parmi tous les agents et acteurs cités, se dégage l'UND. Association professionnelle de droit privé, elle défend, organise, promeut et, de plus en plus, gère les activités d'accompagnement et de développement du transport routier de marchandises sur les destinations extérieures, s'imposant comme un partenaire majeur.

Historique et développements

L'UND naît le 26 septembre 1974, créée par sept transporteurs (Selamoglu, Kuyucu, Ural, Gürkan, Şenay, Sertel et Kızılkaya). L'association, basée à Istanbul, constate que le développement des industries pétrolières au Moyen-Orient rend le territoire turc attractif pour le transit commercial. Ses vingt premiers membres élisent un président, Hayrı Ekinci, originaire de la mer Noire, ancien officier associé avec un transporteur pour créer une entreprise toujours en activité en 2003, Yeni Antalya.

Au décès d'Hayrı Ekinci (1980), Saffet Ulusoy, originaire de la même région, lui succède pour une vingtaine d'années. De 20, le nombre de membres de l'association est passé à 407. Transporteur, autocariste, armateur, agent de voyage, industriel et concessionnaire, Saffet Ulusoy préside l'association jusqu'à 2001 et la développe rapidement. Ses frères, Cemal, Mehmet Ali, Ali Osman, Sefer, Niyazi et Yılmaz, jouent un rôle important à ses côtés ou dans d'autres organismes (TOBB où une vice-présidence et la direction des Transports, émettrice des carnets TIR, sont animées par Ali Osman) et diverses commissions professionnelles, avec une passion commune, le transport. Avec la crise yougoslave, l'UND devient à son tour armateur et achète des transrouliers. Çetin Nuhoglu est l'actuel président d'un organisme reconnu, fort de 896 membres possédant 23000 véhicules lourds et employant 270000 personnes. L'UND dispose maintenant d'un centre de formation, publie une volumineuse documentation et anime nombre de commissions bilatérales, gère la concession de la douane de Gürbulak, à la frontière iranienne.

Les frères Ulusoy sont représentatifs de ces dynasties familiales d'entrepreneurs qui naissent dans les années suivant la fondation de la République, à l'instar des holdings Koç ou Sabancı. Dans les transports, on cite souvent les familles Pekuysal, Ekinci, Selamoglu, Tuzcuoglu, Rende, Kilerci, Horoz, Tüfekçioğlu... Elles aussi sont fondatrices de conglomerats spécialistes de la route: stations-service, autocars, camions, concessions auto et véhicules lourds, montage de véhicules, auquel cas ces transporteurs entrent aussi dans l'OSD, assurances, agences de voyage, hôtellerie-restauration... Si le secteur est évidemment stratégique pour un pays à forte croissance démographique et économique sur une aire de 780000 km², qui plus est allongé sur plus de 1900 km d'ouest en est, le basculement sur l'international, raison d'être de l'UND, joue un rôle majeur dans le retour de la présence turque à l'étranger.

Un territoire d'action très étendu

Gardant son siège à Istanbul, l'association a d'abord ouvert un bureau de liaison à Ankara, à proximité du siège de TOBB et des ministères. Pour faciliter les relations entre patrons, chauffeurs et administrations, d'autres bureaux sont créés en Turquie (Kapıkule – frontière bulgare, Bolu, Izmir, Mersin, Samsun, Gaziantep, Antakya, Iskenderun, Habur – frontière irakienne, Gürbulak – frontière iranienne, Mardin, Kayseri, Konya) et à l'étranger (Vienne, Moscou,

Milan). Ces ouvertures répondent à des besoins divers: Kapıkule et Gürbulak sont les principales douanes de l'axe Europe – Turquie – Iran et de ce fait les plus problématiques; Izmir, Samsun, Mersin, Iskenderun sont des ports ouverts sur l'étranger; Konya ou Kayseri, vieilles villes d'étapes des caravanes, des centres actifs sièges d'entreprises; Bolu, à mi-chemin entre Istanbul et Ankara, un passage obligé relativement dangereux (la rampe du col est difficile et les intempéries, brouillards, pluie et neige, fréquents même en été) et un centre actif, siège de nouvelles entreprises. Avec l'ouverture à l'étranger, le passage à l'économie de marché, le développement de la circulation migratoire, les trafics se développent rapidement vers l'Europe, où la vieille route des Balkans reprend toute son importance, puis le Moyen-Orient et enfin le Caucase, la Russie et l'Asie centrale. Dans toutes les villes citées, entrepôts, garages et vastes parkings des membres de l'UND forment autant de lieux d'activités et d'emplois.

Affirmation d'un rôle international et national

L'UND met en avant sa pratique des destinations internationales, ses contacts avec les transporteurs et les autorités des pays voisins et plus lointains, par le biais de commissions mixtes, pour affirmer son rôle d'organisateur, de négociateur, de formateur et maintenant de gestionnaire de services publics concédés (lignes ro-ro régulières, douane de Gürbulak). Cette affirmation se double d'une revendication nouvelle, celle de faire partie de la société civile (*STK-Sivil Toplum Kuruluşları*: organes de la société civile), née, semble-t-il, à l'occasion de deux événements qui ont mis aux prises administration centrale et opinion publique:

— l'exode kurde de 1988, à la suite du bombardement chimique d'Halabja, a précédé le grand exode de 1991, conséquence tragique de l'incapacité de la coalition de l'époque à prendre une décision claire face aux revendications des Kurdes d'Irak; si le premier exode a vite été contrôlé par les autorités qui ont ouvert des camps proches de la frontière, le second, bien plus massif, a sérieusement ébranlé l'ensemble de l'opinion turque, témoin par télévisions interposées de la détresse des familles réfugiées; l'élan de solidarité a alors été bien plus large que celui des voisins kurdes de nationalité turque: un grand nombre d'associations, fondations, syndicats, municipalités (de toutes tendances politiques) s'est mobilisée pour des collectes de nourriture, vêtements, argent, matériel à l'usage des réfugiés; situées dans la région, des entreprises de transport ont mis leurs camions à disposition pour transporter les matériels rassemblés par les collectes et, très vite, l'UND a décidé, banderoles et calicots à l'avant des camions, de participer à un effort de solidarité qui a pris de court les autorités civiles et militaires¹²;

12. Me trouvant en Turquie à cette période, j'ai observé le revirement rapide d'une grande partie de l'opinion: tout à coup, les «Turcs des Montagnes» des années 1960, euphémisme permettant de nier une quelconque kurdité à quelques millions de compatriotes, sont devenus *bizim Kürt kökenli vatandaşlarımız* («nos concitoyens d'origine kurde») ou plus simplement *Kürtler* («les Kurdes»). Les images de parents serrant, dans leurs bras, leurs enfants morts gazés par l'armée irakienne ou d'enfants marchant pieds nus dans la neige, et ridiculisés par des militaires turcs sur la frontière (souvent entre 2000 et 3000 m), ont fait beaucoup pour humaniser les voisins, pourtant très proches cousins des «terroristes» du PKK.

— le double séisme de 1999 a affecté la région la plus active du pays, incluant le principal corridor de transport turc sur environ 200 km, entre Istanbul et Bolu; plusieurs centaines de membres de l'UND ont leur siège social dans la région; il est donc logique que l'association, disposant de milliers de véhicules lourds, se soit fortement mobilisée.

Pour atteindre ses buts, l'association est aujourd'hui fortement structurée. Au-delà des organes classiques de tout groupement (comités de direction, discipline, contrôle, information), elle a créé des groupes de travail régionaux et des commissions spécialisées par pays partenaires (Allemagne-Autriche, groupe de Visegrad, France-Espagne-Portugal, Géorgie-Azerbaïdjan, Irak, Iran, Pays scandinaves, Italie, Moyen-Orient, Roumanie-Bulgarie, Russie et CEI, Républiques turcophones, États de l'ex-Yougoslavie, Grèce-Macédoine, Afghanistan) ainsi que des groupes de travail thématiques. Certains n'entraînent pas de commentaires particuliers (banque et crédits, affaires juridiques, taux de change et impôts, systèmes de direction, véhicules étrangers, logistique, relations publiques et formation professionnelle, financier et encouragement à l'investissement...). D'autres, au contraire, méritent quelques précisions:

douanes: les rapports avec les douanes, turques ou étrangères, sont souvent conflictuels et relèvent de questions très variées: trafics illégaux, présence de migrants clandestins, taxations abusives, corruption, différends politiques entre États...; or la Turquie a des contentieux avec tous ses voisins (Bulgarie, Grèce, Syrie, Irak, Iran, Arménie, Chypre); seuls la Géorgie et l'Azerbaïdjan maintiennent des rapports amicaux avec la Turquie, même s'ils ne sont pas des lieux de transit sûrs, à l'écart de la corruption, des pratiques mafieuses et d'une insécurité chronique;

relations avec l'IRU et affaires internationales: l'*International Road Union*, basée aux États-Unis d'Amérique, est probablement le meilleur représentant du lobby routier mondial; la relation exemplaire qu'ont tissée IRU et UND n'est donc pas un détail insignifiant;

transports spéciaux et exceptionnels: quelques firmes se consacrent aux transports exceptionnels, pouvant tout à la fois desservir le marché intérieur pour la livraison de gros équipements ou des pays voisins comme l'Irak ou l'Iran; parmi les gros contrats, on cite souvent le réseau d'adduction d'eau de Bagdad pour une entreprise française, les stations de réception satellitaire des républiques d'Asie centrale; à côté de ce service particulier, plusieurs transporteurs ont acquis des spécialisations nouvelles: transport d'automobiles, de produits de confection (remorques porte-cintres), frigorifiques et isothermes... avec comme principal débouché les pays de l'Union Européenne;

transport combiné (ro-la, ro-ro): la crise yougoslave a profondément changé les habitudes; violemment décrié avant le conflit, l'usage des transrouliers s'est généralisé sur l'Adriatique et la mer Noire; Trieste, Constantza, Odessa, Novorossiisk, les ports de Crimée et du Caucase sont devenus têtes de pont des transporteurs turcs qui animent les relations maritimes; le souci des États alpins (Suisse, Autriche) de contrôler les flux de camions en imposant des

liaisons ferroviaires au fret routier a vite été intégré: on a vu l'UND organiser des charters (autocars puis avions), au départ d'Istanbul, pour les chauffeurs prenant en charge les remorques à Trieste pour les conduire à Munich; les Turcs sont ainsi parmi les plus gros clients du port de Trieste et des habitués des liaisons ferroviaires transalpines; ce même souci d'adaptation a conduit à aménager plusieurs ports turcs, publics et privés, pour la réception des traversiers, transrouliers et porte-conteneurs;

relations avec la TOBB et gestion de la convention TIR: la Turquie est l'un des premiers consommateurs de carnets TIR dans le monde; avec l'IRU, la convention de New York est l'instrument par excellence du libéralisme en matière de transports internationaux;

relations avec le ministère des Transports et certificats C2: les transports sont soumis à une autorisation ministérielle préalable; le «C2» est obligatoire pour le transport international de marchandises comme le «B2» pour les autocaristes internationaux;

quotas de transit: champions du libéralisme, les transporteurs et leurs États font tout pour entraver la concurrence étrangère; la politique négociée des quotas bilatéraux permet de limiter les flux en provenance d'un pays tiers; une délégation se rend chaque année dans chaque pays pour négocier quotas initiaux et éventuellement complémentaires; ces quotas sont souvent déséquilibrés – les Turcs sont plus intéressés par l'Europe que celle-ci par le Moyen-Orient – ou insuffisants; il faut alors renégocier ou détourner le trafic TIR sur un autre axe.

Des sociétés commerciales dérivées de la pratique associative

Une fois encore, en 1993, la famille Ulusoy joue un rôle prépondérant puisqu'elle entraîne 47 transporteurs routiers à devenir armateurs par l'achat de transrouliers, créant deux SA: *UND Ro-Ro İşletmecileri* et *UND Denizcilik*. Un premier navire (UND Transporter) est suivi très vite par «UND Hayrı Ekinci», hommage au premier président de l'association (le holding Ekinci fait d'ailleurs partie des fondateurs de la société) et, dès 1996, quatre ro-ro sont mis en service. Parallèlement, est créée la seconde société possédant trois ro-ro. Actionnaire dans les deux cas, le holding Ulusoy se démarque suffisamment pour ne pas paraître seul bénéficiaire de cette nouvelle politique. Dans la foulée, naît Roder, association des usagers des ro-ro (<http://www.roder.org.tr>), avec pratiquement les mêmes partenaires.

UND Gürbulak. La douane turco-iranienne de Gürbulak/Bazargân est située sur l'axe Ankara-Téhéran. Porte ouverte sur l'Iran, elle permet aussi le contact avec l'Asie centrale. À la jonction des peuplements turcs, azéris, persans et kurdes, c'est un lieu sensible de transit de nombreux trafics illicites (dont les stupéfiants et les migrants clandestins) et de mise en relation de deux espaces souvent antagonistes dans l'histoire, aujourd'hui peuplés chacun par plus de 60 millions de consommateurs. En 2000, 12449 camions turcs et 14354 camions étrangers y

sont entrés tandis que 23336 camions turcs et 3916 camions étrangers en sortaient, soient 54055 passages de véhicules lourds. La différence entre entrées et sorties s'explique peut-être par l'usage à l'aller ou au retour d'autres routes (par le Nakhitchévan, la Géorgie ou les traversiers de la mer Noire). L'UND a signé le 29 novembre 2001 un accord avec le gouvernement pour une concession de la douane. Ouvert en 2002, le chantier est terminé en 2003. Le site comprend quatre voies d'accès et 74000 m² de parkings et chaussées, 12 postes de contrôle et plusieurs bâtiments administratifs, hangars et entrepôts. L'ensemble, géré en commun par la société Gürbulak SA, les services des Douanes et de la Police des Frontières, relève de ce qu'on appelle en Turquie le système *yap-ışlet-devret* (de l'anglais *built-operate-transfer*) qui a permis de privatiser sous concession un grand nombre de services publics (ponts sur le Bosphore, autoroutes).

Nouvelles Technologies d'Information et de Communication (NTIC)

L'UND joue un rôle majeur dans la diffusion des nouvelles technologies, multipliant contacts et accords avec des firmes multinationales ou turques de télécommunications (dernier accord en date avec ITT) et proposant tarifs négociés préférentiels et formations professionnelles. Les sigles, connus, sont communs à la profession dans toute l'Europe. GSM, GPS, SMS, EDI... désignent la téléphonie, la télématique embarquée, le positionnement par satellite, le paiement sécurisé par carte, le suivi du fret entre douanes d'entrée et de sortie... Les enjeux sont clairs: efficacité, concurrence, réduction des coûts, mais aussi sécurité des chauffeurs et des cargaisons sur les routes de régions instables où les camions roulent souvent en convois.

L'UND fait un remarquable travail de communication, interne comme externe, animant en particulier un site web performant, où il a par exemple été possible de suivre mois par mois, photos à l'appui, les étapes de la construction de la douane de Gürbulak. Les outils disponibles sont nombreux: rapport d'activité, revue mensuelle *UND'nin Sesi* [La Voie de l'UND], portail web (<http://www.und.org.tr>) comprenant lui-même de nombreuses rubriques spécialisées: rapports par pays et questions d'actualité, information pour l'édition du bulletin électronique hebdomadaire (*UND Haftalık Bülteni*) disponible sur Internet et reçu sur simple demande, lettre de l'Union Européenne (*AB Postası*), bulletin Recherche-Développement (*AR-GE Bülteni*), revue de presse (*Günlük Basın Bülteni*).

Conclusion

La Turquie républicaine se dote de services publics relativement efficaces concourant à l'offre de transport dans tous les domaines. Longtemps, le capital privé (autocaristes, transporteurs routiers, taxis collectifs) se contente de combler les interstices en travaillant avant tout sur la desserte intérieure. L'accumulation progressive de capital et de savoir-faire permet l'émergence de groupements professionnels partisans du libéralisme économique et, de plus en plus, porteurs d'un discours sur le besoin d'une réelle société civile fonctionnant à l'occidentale,

sans bien choisir toutefois entre modèles européen et américain. L'UND est représentative de ces organisations économiques de défense des intérêts professionnels (associations patronales, d'ingénieurs, de géologues, chambres de commerce et d'industrie...). Sans présager de l'intégration sociale de la modernité, ces groupements, maîtres des lieux de transport, entraînent des pans entiers de la société turque vers le modernisme et l'intégration dans l'économie mondialisée, en multipliant contacts, commissions, informations, formations, associations de capitaux avec des partenaires étrangers. Lorsqu'on étudie de près les travaux de ces organisations, l'UND étant probablement l'un des acteurs turcs les plus avancés dans la démarche d'intégration, cet effort structurel d'occidentalisation apparaît dans le droit prolongement des politiques impulsées par certains sultans ottomans et le régime républicain imposé par Atatürk.

BIBLIOGRAPHIE

- Bazin M. [1995], *La Turquie: le modèle unitaire en question*, Paris/Montpellier, Belin-Reclus, coll. Géographie Universelle, chap. 14, p. 202-219
- Braudel F. [1993], *La Méditerranée et le Monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin/Livre de Poche, 3 t., 1995 p.
- BUGRA A. [1994], *State and Business in Modern Turkey*, Albany, State University of New York, 328 p.
- DİE- DEVLET İSTATİSTİK ENSTİTÜSÜ [2001], *2000 Türkiye Yilligi*, Ankara.
- İLTER İ. [1969], *Tarihi Türk Hanları*, Ankara, Karayollar Genel Müdürlüğü, 121 p.
- İLTER F. [1978], *Osmanlılara kadar Anadolu Türk Köprüleri*, Ankara, Karayollar Genel Müdürlüğü, 289 p. + planches photographiques.
- MANTRAN R. (dir.) [1989], *Histoire de l'Empire Ottoman*, Paris, Fayard, 813 p.
- MIGRINTER [1997], *La circulation migratoire dans les diasporas ouvrières de la Méditerranée*, vol. 1: *Turquie*, MRT/DRED/MIGRINTER, 224 p.
- NAKLIYE EL KİTABI/TRANSPORT HANDBOOK [1998], *Istanbul*, Sagün (2 vol.: Karayolu Nakliyesi/Road Transport, 462 p., et Hava Deniz, Demiryolu Nakliyesi/Air, Sea, Railroute Transport, 336 p.)
- TAPIA S. DE [1996a], *L'impact régional en Turquie des investissements industriels des travailleurs émigrés*, Istanbul/Paris, IFEA/L'Harmattan, coll. Varia Turcica XIX, 392 p.
- TAPIA S. DE [1996b], «Échanges, transports et communications: circulation et champs migratoires turcs», *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 12, n° 2, p. 45-72.
- Turquie [2000], Direction générale de la Presse et de l'Information auprès du Premier Ministre, Ankara, 503 p.
- ULAŞTIRMA BAKANLIĞI [1991], *Ulaştırma ve Haberleşme 1983-1990*, Ankara, 225 p.
- UND FAALİYET RAPORU, SEKTÖR RAPORU [1989 à 2002], rapports bisannuels de l'Association, Istanbul.
- UND'NİN SESİ (la Voix de l'UND), Istanbul, revue mensuelle.
- UTA-ULUSLARARASI TAŞIMACILIK HABER ARAŞTIRMALARI DERGİSİ [1985 et suiv.], Istanbul, revue mensuelle.
- ZARCONI T., *La Route du Jade. Vingt siècles d'histoire*, Autrement, coll. Mémoires, 2001, n° 72, 167 p.

Sites Internet des principaux acteurs cités

<http://www.chambers-of-shipping.org.tr>: site de la Chambre de Commerce maritime (Istanbul).

<http://www.roder.org.tr>: site de l'association des usagers des transrouliers.

<http://www.osd.org.tr/>: site de l'association des constructeurs automobiles (Istanbul).

<http://www.otogar.com>: site de la gare routière d'Istanbul géré par l'UATOD.

<http://www.taysad.org.tr/>: site de l'association des équipementiers et sous-traitants de l'automobile.

<http://www.tnd.org.tr>: site de l'association des transporteurs turcs (transport intérieur).

<http://www.tobb.org.tr/>: site de l'Union des Chambres et Bourses de Commerce (Ankara).

<http://www.turizm.gov.tr>: site du ministère turc du Tourisme turc.

<http://www.ubak.gov.tr>: site du ministère turc des Transports.

<http://www.ulusoy.com.tr>: site de la société holding Ulusoy.

<http://www.und.org.tr>: site de l'UND (voir en particulier sous l'entrée Gürbulak les photos de l'évolution du chantier et du site aujourd'hui en service).

<http://www.utikad.org.tr>: site de l'UTIKAD.

Notes de lecture

Xavier GODARD (dir.)

***Les transports et la ville en Afrique
au Sud du Sahara: le temps de
la débrouille et du désordre inventif***
Paris, Karthala-Inrets, 2002, 408 p.

À la suite d'écrits antérieurs, cet ouvrage se veut un état des lieux de la recherche, des politiques, des pratiques en matière de transport urbain en Afrique Subsaharienne. L'adoption d'un exposé des principales réflexions par ordre alphabétique (une lettre de l'alphabet, un ou deux chapitres) peut suggérer une grande diversité des sujets traités. En fait, ceux-ci se limitent à une quinzaine de thèmes parmi lesquels on note: la mobilité au quotidien dans les villes, notamment celle des femmes, la marche et la bicyclette dans les villes africaines, le transport artisanal, les restes du transport public, la place et le rôle de la Banque mondiale dans le transport urbain, les questions d'environnement et d'énergie, les importations de véhicules et la voiture individuelle. Ces entrées thématiques sont présentées par ville, notamment les capitales africaines sur lesquelles, dans la langue française, les informations sur les transports sont plutôt rares: ainsi, hormis Dakar, Abidjan ou Ouagadougou, on dispose de renseignements sur Dar-es-Salam, Harare, Johannesburg, Lagos ou Nairobi. Le champ spatial couvert est celui du transport urbain mais l'ampleur démographique et spatiale des cités présentées – des métropoles multimillionnaires – permet d'étendre les analyses à de vastes territoires. La mobilité est le thème central autour duquel sont articulées les réflexions et différentes expériences développées dans cet ouvrage (*M comme Mobilité ou les déplacements urbains au quotidien*). Dans toutes les capitales africaines, elle constitue la difficulté majeure dont les effets sont ressentis dans tous les domaines de la vie urbaine (*F*

comme Femme ou genre et transport; J comme Jeune ou la mobilité méconnue de la majorité des populations urbaines). L'échec des entreprises d'État (notamment ici à Dakar, Harare, Ouagadougou ou Yaoundé), face à une demande sans cesse croissante et variée, pose la question de la reconsidération et de la redéfinition du service public et des stratégies d'acteurs pour résoudre les problèmes de transport en Afrique Subsaharienne (*S comme Service public de transport ou la recherche de la citoyenneté*). Préoccupations qui nourrissent assez régulièrement les articles de la presse quotidienne dans bien des capitales africaines (*Q comme Quelle galère ou les difficultés de déplacement vues par divers médias*).

En réponse aux difficultés de la mobilité quotidienne, le transport dit informel (ou artisanal) s'est engouffré et imposé presque partout en Afrique (*I comme Informel ou les insuffisances d'une notion récurrente*). En dépit d'une anarchie apparente, il a, semble-t-il, relevé le défi du déficit notoire en moyens de déplacement, en utilisant des «ficelles» qui semblent adaptées aux contextes locaux et un mode de gestion aux antipodes du système capitaliste, formel, soutenu par les institutions internationales. Ce «désordre inventif» permet de régler bien des problèmes quotidiens de déplacement en Afrique. La très grande variété des véhicules utilisés reflète également cette débrouille dont font preuve les acteurs et les usagers des transports. Du reste, les noms collés à ces moyens de déplacement en constituent une illustration (ainsi, à Dakar, *C comme Car rapide ou les tentatives d'intégration du transport artisanal*; à Cotonou et Porto-Novo, *Z comme Zémidjan ou le succès des taxis-motos*).

Le continent, «oublié» dans la plupart des études sur le transport et en déphasage par rapport à ce qui se fait ailleurs, montre cependant l'impérieuse nécessité de considé-

rer les multiples formes de transport urbain pour satisfaire les besoins des populations (*W* comme *W. Bush* ou le regard mondial sur l'Afrique). Les institutions et agences internationales qui s'impliquent de plus en plus dans les politiques de transport des États africains l'ont bien compris, en dépit d'incompréhensions latentes et d'échecs (*B* comme *Banque mondiale* ou le désarroi du bailleur de fonds). Leur présence dans le financement et la réflexion sur les transports urbains africains doit permettre d'encourager la production de données fiables (*S* comme *Statistiques* ou la recherche de l'information fiable) et l'approfondissement de thèmes, pourtant majeurs, mais laissés en marge dans l'ouvrage (les femmes, les jeunes, l'énergie – *E* comme *Énergie* ou la variable stratégique négligée, l'environnement – *E* comme *Environnement* ou l'émergence ambiguë d'une nouvelle sensibilité), alors que leur maîtrise pourrait donner une meilleure orientation aux politiques et infléchir bien des décisions et pratiques de transport sur le continent.

En Afrique, comme ailleurs dans le monde, le transport joue un rôle déterminant dans le développement urbain. La ville de Dakar, en véritable «laboratoire» (*D* comme *Dakar* ou le bilan mitigé d'une ville-pilote) met en exergue les productions spatiales du transport et surtout les stratégies d'acteurs (y compris celles des institutions internationales) pour résoudre les problèmes récurrents de mobilité en Afrique. Le transport participe activement à la production de l'urbain, il le structure aussi. Cette production se traduit par l'extension des villes, par le renforcement de leur caractère macrocéphale et surtout par une dualité spatiale croissante, avec des quartiers périphériques souvent opposés à un ou deux centres majeurs (*U* comme *Urbain* ou développement urbain et transport à Dakar). Cette création d'espaces, à la fois polymorphes et polysémiques, est concomitante de nombreux dysfonctionnements synonymes de disparités sociospatiales et de violences urbaines dans toutes ses formes (marginalisation des femmes, accentuation de la pauvreté, pollution de l'environnement, violence physique). Les lieux et les pratiques de mobilité en Afrique portent les marques de ce rapport du transport à l'urbain.

L'ambition avouée d'embrasser plusieurs thèmes et la démarche éclatée de l'ouvrage constituent sa richesse mais ont amoindri sa portée réelle. L'éditeur aurait certainement

gagné à les réduire en vue d'un approfondissement plus riche et plus utile aux chercheurs, aux décideurs, aux acteurs, et à explorer d'autres thèmes considérés comme relativement vierges. Il aurait été ainsi plus qu'un survol des questions de transport pour montrer que ce «désordre inventif» et cette débrouille constituent peut-être des réponses locales pertinentes à la mondialisation. Ce qui est également une invite à une meilleure prise en compte du paradigme localiste dans les réflexions scientifiques, dans les politiques d'aménagement et de gestion des transports urbains en Afrique au sud du Sahara et ailleurs dans le monde.

Sergine Mbacké Seck

Philippe MENERAULT, Alain BARRÉ (dir.)

Gares et quartiers de gares : signes et marges. Lille, Rennes et expériences internationales (Italie, Japon, Pays-Bas)

Actes du séminaire international du 22 mars 1999 à Villeneuve-d'Ascq, Arcueil, Actes INRETS, n° 77, mars 2001

Actes d'un séminaire international, l'ouvrage mobilise pas moins de douze auteurs, dans les disciplines de la géographie, l'architecture et l'aménagement. Davantage qu'une simple compilation de contributions, il s'organise en deux axes majeurs, fruit des deux logiques présidant au fonctionnement de la gare: la proximité, le territoire du quartier, et la connectivité, la gare dans le réseau de transport. Une troisième partie, dédiée à des exemples étrangers au Japon, en Italie ou aux Pays-Bas, vient enrichir ces deux axes, notamment sous l'angle des jeux d'acteurs.

La première partie met l'accent sur l'échelle spatiale de la proximité, les rapports des gares de Lille et Rennes avec leur environnement urbain immédiat. On pourrait regretter le choix de deux «villes-TGV» si des exemples plus diversifiés n'étaient pas présents en troisième partie. Une radiographie dynamique sur le long terme est dans les deux cas mobilisée pour comprendre la «tectonique des quartiers de gares» (p. 17). La notion de centralité est interrogée en montrant le rôle de la gare dans l'évolution de l'espace urbain et plus largement les interactions ville/gare. E. Kotow et alii analysent les grandes opérations d'urbanisme, de manière richement illustrée par une série de plans, pour en dégager les décalages entre la temporalité

courte d'un projet d'urbanisme et le temps long de sa réalisation; la planification oscille, à Lille, entre des périodes de «continuités et de ruptures» (p. 21) qui rendent aujourd'hui difficile l'identification et surtout l'autonomie d'un véritable quartier de gare doté d'une centralité propre. Cette situation est encore renforcée depuis la création du projet Euralille où «l'accent mis sur la dimension internationale [...] a contrarié l'appropriation de l'opération par les populations voisines» et «où la séparation des fonctions crée en définitive une centralité juxtaposée et non un prolongement du centre-ville» (p. 43). Dès lors, la contiguité géographique ne mènerait pas nécessairement à des relations de proximité. À partir des résultats d'une évaluation de la journée «En ville, sans ma voiture» sur les pratiques de déplacement, Ph. Menerault et A. L'Hostis confirment l'hypothèse: en confrontant les aires de diffusion des enquêtés selon leur lieu de résidence, leurs motifs de déplacement ou encore les modes de transport utilisés, une «forte corrélation entre la faiblesse des relations de proximité et l'usage massif des modes de transport motorisés» (p. 52) est avancée, confirmant la position d'Euralille à fonctionner prioritairement dans une logique de connexité. L'exemple rennais présenté ensuite est judicieusement choisi: en contrepoint d'une situation historique où la gare terminus de Lille-Flandres rapprochait les fonctions économiques et circulatoires (ce que théorisait, dès le début des années 1920, le projet de Plan d'extension et d'embellissement de Lille, de Scrive-Loyer), la gare de passage à Rennes, originellement périphérique, a occasionné une coupure aussi bien physique que mentale lorsque l'urbanisation l'a rattrapé. Sous l'angle d'une analyse morphologique et sociologique, R. Allain met en exergue les difficultés d'effacement d'une coupure, dont les raisons sont à rechercher dans «la puissance d'inertie des formes urbaines» (p. 65) et via des aspects psycho-sociologiques, faisant de la coupure un moyen de conserver une certaine tranquillité. Les deux exemples français tranchent avec l'expérience japonaise illustrée en troisième partie par C. Tiry: d'abord caractérisée par un effacement de la fonction transport, au profit des fonctions commerciales, la gare devient un lieu qui «s'empare des attributs et fonctions de la ville et les concentre» (p. 158), assurant une continuité avec la ville.

Toujours à partir des exemples lillois et rennais, la deuxième partie positionne la réflexion dans le cadre élargi de la position de la gare dans le système de transport et ses relations avec des lieux disjoints. Partant conjointement de l'idée que la gare est avant tout un lieu de correspondance et un point de rencontre des réseaux urbains de transport collectif, A. Barré décrit pour Lille, à travers une perspective historique, le glissement progressif d'un «point nodal» vers un «espace nodal» lorsque, avec l'opération d'Euralille, «le périmètre dans lequel les échanges entre modes [se sont développés] s'est élargi» (p. 99). Prolongeant ces notions, Ph. Menerault illustre l'accroissement des problèmes de saturation de la gare et des réseaux, à partir de l'amélioration de l'accessibilité, de la complexification du réseau et de la mixité grandissante des circulations avec l'arrivée du TGV. Plutôt que sur le problème technique de l'exploitation du réseau, l'auteur met l'accent sur les leviers destinés à «solidariser un territoire urbain en créant de nouvelles proximités» (p. 72). Selon une méthode systématique adaptée d'un travail de G. Amar, l'auteur explore deux types de solutions: d'une part, celle d'aménagements locaux ponctuels pour fluidifier les circulations, à l'échelle d'un «espace nodal» unique; d'autre part, une redistribution de l'importance des nœuds dans le réseau, en déléguant une partie du trafic sur d'autres nœuds porteurs d'opportunités pour le développement urbain. L. Bertolini rejoint ces conclusions en troisième partie, en identifiant la possibilité d'intensification ou de différenciation des activités urbaines autour des nœuds de transport urbains, périurbains, et des centres régionaux secondaires. Sur le registre de la dualité entre les couples gare/ville et gare/réseau urbain, J. Ollivro propose la notion de centralité externe, la ville et la gare ne faisant plus qu'un pour positionner Rennes dans le réseau national, et celle de centralité interne qui renvoie à la dualité présentée en première partie entre le centre-ville et le quartier de la gare. L'auteur s'interroge alors: «comment [...] articuler ces deux centralités de plus en plus indispensables au rayonnement urbain?» (p. 107). Sans fournir une réponse univoque à cette question, il propose trois scénarios d'aménagement dont le choix ultime est du ressort des politiques locales.

La troisième partie complète très justement l'analyse de la dualité entre proximité et connexité sous l'angle complémentaire des jeux d'acteurs et des politiques mises en œuvre pour l'aménagement des gares et des quartiers contigus. Pour le cas italien, A. Moretti présente les logiques relationnelles, territoriales et d'usage dont s'accaparent les acteurs qui agissent sur des échelles spatiales imbriquées. C. Morandi souligne les difficultés d'un urbanisme participatif pour la requalification du quartier de gare de Saronno, en raison de résultats peu perceptibles malgré l'approbation d'un document dont les bases sont partagées par tous, y compris les citoyens. Schématisant les comportements de ces derniers dans la gare de Modène, P. Pucci propose des orientations pour la requalification du quartier, basées sur le développement des services et des activités «susceptibles d'amorcer un effet-ville» (p. 189), en dépassant la vision mono-fonctionnelle transport de la gare.

Le croisement des points de vue français et étrangers, de plusieurs disciplines et d'échelles spatiales s'avère finalement plus riche que la seule réflexion sur «les notions de gares, de centres et de centralités» proposée par les auteurs. Les aspects théoriques sont intelligemment confrontés à des études de cas pour intéresser un public de chercheurs aussi bien que de professionnels touchés par la question de l'aménagement des gares. Tout juste peut-on regretter la place plus réduite donnée aux mesures et représentations de la connexité, par rapport aux logiques de proximité.

Hervé Baptiste

Claude MANZAGOL
La mondialisation.

Données, mécanismes et enjeux

Paris, Armand Colin, coll. «Campus», 191 p.

Ce manuel se signale par la clarté de sa présentation, due sans aucun doute aux caractéristiques de la collection, dans laquelle analyse, outils et documents sont présentés séparément, mais aussi au plan, en grande partie chronologique. Ce plan pousse cependant l'auteur à délaisser un peu les apports de la géographie, alors que l'ouvrage est explicitement présenté comme relevant de cette discipline, au profit d'une description des aspects historiques et économiques de la mondialisation.

L'ouvrage commence par une présentation de l'histoire institutionnelle et politique du système-monde, depuis la montée en puissance des économies européennes jusqu'à la situation actuelle. On passe ainsi par la formation des États-nations, la bipolarité et son effondrement, la mise en place des institutions internationales, OMC en particulier, qui permettront peu à peu la généralisation des échanges dans un monde globalement pacifié. Bien que l'auteur se défende de partager les vues de F. Fukuyama, le récit donne un peu le sentiment d'une marche inéluctable vers une mondialisation annoncée, incluant la possibilité pour les pays du Sud de rattraper leur retard grâce à la révolution verte, aux effets forcément positifs, ou en triomphant de l'«ignorance» de leurs populations pour imposer la planification familiale (p. 32-33). En conclusion, C. Manzagol souligne l'incompatibilité des formes actuelles de l'échange avec les théories voulant que les pays se spécialisent dans les productions pour lesquelles ils ont le plus d'avantages: les flux les plus importants se réalisent entre les pays développés, pourtant caractérisés par une «dotation en facteurs comparables» (p. 42).

On entre alors dans le vif du sujet, avec deux chapitres (4 et 5) consacrés essentiellement au fonctionnement des firmes internationales, dont les stratégies expliqueraient en grande partie les courants d'échanges actuels. L'originalité de la phase actuelle de la mondialisation est clairement définie: s'il n'est pas nouveau qu'une firme soit présente dans de nombreux pays, le phénomène, limité jusqu'à la deuxième guerre mondiale, explose par la suite, ce que démontre l'auteur à l'aide de chiffres déjà un peu datés (1992). En fin d'ouvrage, plusieurs documents décrivent les phases de la transnationalisation, les liens des firmes avec leur pays d'origine ou encore les mouvements de fusions-acquisitions. La présentation de la libéralisation et, parallèlement, de l'accélération technologique qui obligent les firmes à être plus compétitives et à répondre plus rapidement aux sollicitations du marché complète ces chapitres. Inséré dans le chapitre sur la globalisation financière, un encadré traite rapidement des conséquences culturelles de ce mouvement de mondialisation, pour conclure que l'uniformisation des consommations ne serait qu'apparente.

Ce n'est qu'à la moitié de cette analyse qu'on en arrive à une description des grandes

structures géographiques du monde actuel, dans les chapitres 6 à 11. L'accélération des migrations, en valeur absolue sinon relative, la maîtrise accrue de l'espace par les élites dirigeantes, l'explosion du tourisme, sont retracées avec, à chaque fois, la description des lieux de départ et d'arrivée et leur évolution. Puis, c'est l'espace productif qui est à son tour décrit, avec les conséquences spatiales de la « toute nouvelle division internationale du travail » (délocalisations, sous-traitance, investissements directs à l'étranger) et la remise en cause d'une description en termes de centres et périphéries : on trouve en effet « [...] au sein des grandes métropoles, de Paris à Los Angeles, des ateliers de confection qui fleurissent le tiers-monde. En revanche, les émanations du Nord, de plus en plus nombreuses, indurent le Sud [...] » (p. 75). Cette accentuation des disparités locales n'est cependant que rapidement évoquée et les exemples sont peu développés. L'auteur traite des problèmes de l'agriculture rapidement et sans insister sur les aspects spatiaux, en soulignant l'importance des subventions reçues par les producteurs des pays développés. L'évolution des marchés mondiaux, avec en particulier l'apparition sur les marchés du Nord de produits périssables du Sud aujourd'hui plus rapidement acheminés, n'est pas abordée, non plus que les flux et reconversions induits. En revanche, ces nouvelles configurations géographiques que sont les technopoles, les districts industriels, les zones franches et les paradis fiscaux sont bien décrites tout comme, plus connue, la montée en puissance des « tigres » et « dragons » asiatiques. Puis, citant P. Veltz, C. Manzagol explique que l'organisation actuelle de la production conduit aussi à la concentration des populations dans de très grandes métropoles. On a là encore quelques tableaux et chiffres intéressants mais datés compte tenu des temporalités de la mondialisation (sources du début des années quatre-vingt-dix). Les conséquences des évolutions mondiales au niveau local sont alors abordées : tensions ethniques en raison de l'importance quantitative et des modifications qualitatives des migrations, flambée des prix et des loyers dans les métropoles, apparition de noyaux de reconcentration dans les aires suburbaines, voire dispersion des activités avec les nouveaux modes de communication à distance. La question n'est pas posée

cependant de la stagnation démographique de métropoles comme Paris, en lien avec ces évolutions et avec la rapidité des déplacements et le développement du travail à distance.

Le chapitre 9 traite des reconfigurations institutionnelles qui s'amorcent avec d'une part la conformation d'alliances commerciales régionales de différents types et d'autre part le repli de l'État-nation qui perd de ses fonctions au profit de ces institutions de niveau supérieur d'un côté, des régions qui luttent pour se placer dans l'économie-monde, d'un autre côté. Les conséquences de ces évolutions sont abordées de façon de nouveau peu spatialisée ; or non seulement le « fossé tend à s'accroître entre les nantis et les défavorisés » (p. 102), mais comme l'a bien montré O. Dollfus¹, les personnes qui partagent un même territoire peuvent en réalité vivre dans des espaces très différents selon la façon dont elles sont reliées au système-monde... Quelles sont les conséquences de ces nouvelles configurations pour les gestions locales ? Dollfus, Grataloup et Lévy² ont également proposé une classification des « groupes sociaux à l'échelle mondiale », selon deux critères que ne se recoupent pas, leurs niveaux de « dotation » et de « connexion » (un migrant originaire du Sud pouvant être bien connecté grâce à des réseaux communautaires mais mal doté, un employé du Nord bien doté mais mal connecté). On regrettera que ces apports de la géographie ne soient pas développés dans cet ouvrage, à côté des typologies proposées par des économistes comme R. Reich, à partir des types d'emploi (compétitifs, exposés, protégés).

Dans les deux derniers chapitres, l'auteur décrit les problèmes de la mondialisation : la « hausse tendancielle des inégalités », leur nouvelle répartition avec un sous-chapitre sur les pauvres à diverses échelles (pays les moins avancés, quart-monde, avec un jugement un peu lapidaire, compte tenu de la complexité des situations, sur la « produc-

1. O. Dollfus, *La mondialisation*, Paris, Presses de Sciences Po, 1997, 166p.

2. O. Dollfus, C. Grataloup, J. Lévy, « Le Monde : pluriel et singulier », in Beaud et alii, *Mondialisation. Les mots et les choses*, Paris, Karthala, 1999, p. 80-120. Voir également les recherches de C. Grataloup sur l'accès aux métriques et catégories sociales : « Représenter-penser un Monde mondialisé », *l'Espace Géographique*, n° 1, 1999, p. 13-22.

tivité dérisoire» des économies paysannes p. 114), les débats autour de la libéralisation; mais aussi la croissance des trafics mafieux, facilités comme le reste des échanges par les mobilités, les nouvelles techniques de communication, l'affaiblissement des États. Dans le dernier chapitre sont abordés les fondamentalismes religieux, le terrorisme mondial, la suprématie des États-Unis, mais aussi la légitimité retrouvée des États face à des événements comme l'attentat du 11 septembre 2001.

La qualité des cartes et graphiques est parfois médiocre. Ainsi, sur la carte de la page 66, par ailleurs floue, l'Argentine se retrouve curieusement placée du côté du Pacifique – l'Équateur apparaît lui dans la catégorie des pays à mobilité externe faible ou modérée, mais il est vrai que l'émigration équatorienne, aujourd'hui fondamentale dans l'économie de ce pays, a pris une nouvelle ampleur depuis 1995. Dans le tableau de la «localisation des sièges sociaux» (p. 186), on ne sait pas quel critère a été retenu pour conformer l'échantillon. Les attentats du 11 septembre sont datés de 2002, p. 128. Ces erreurs et d'autres, bénignes, risquent cependant de créer quelque confusion dans l'esprit des étudiants.

Au total, et bien qu'on aurait souhaité y trouver plus de réflexion géographique, l'ouvrage sera sans aucun doute utile, car l'auteur parvient à simplifier, en quelques 130 pages d'analyse, des phénomènes complexes. Il apporte aux étudiants des connaissances de base indispensables à la compréhension des phénomènes, qui leur permettront d'aborder plus facilement les ouvrages plus approfondis signalés par l'auteur au fil des chapitres.

Évelyne Mesclier

Yvan DROZ, Hervé MAUPEU (éd.)
Les figures de la mort à Nairobi.
Une capitale sans cimetières
 Paris, IUED-IFRA-CREPAO-
 L'Harmattan, 2003, 263 p.

«Que signifie mourir dans une capitale d'Afrique de l'Est?» est la question qui ouvre l'ouvrage dirigé par Yvan Droz et Hervé Maupeu et qui rassemble 10 contributions dans un volume de 263 pages. La capitale en question est Nairobi est c'est bien la mort mais dans ses diverses modalités et

conséquences qui est le thème fédérateur de l'ouvrage. Les auteurs sont anthropologues, ethnologues, sociologues, démographes et politologues, ils sont donc à même d'avoir des entrées diverses sur le thème.

Deux chapitres visent à «mesurer» quantitativement la mort, l'un s'interroge sur les failles des comptages officiels (Philippe Bocquier), l'autre analyse le traitement des morts violentes dans les médias kenyans (Philippe Bocquier et Hervé Maupeu). Un groupe de trois textes (Yvan Droz, dont la contribution est une des plus riches de l'ensemble, Joseph Kariuki et Caroline Njue) traite des pratiques funéraires des citoyens, notamment des membres du groupe kikuyu, utilisant ces pratiques comme un indicateur de la citadinisation. Ainsi les kikuyu qui traditionnellement n'enterraient pas leurs morts sont de plus en plus nombreux à avoir recours aux cimetières urbains. Deux textes (Gilles Séraphin, Barbara Morovich) abordent la question des églises, chrétiennes ou non, comme acteurs essentiels des pratiques funéraires et de leur évolution. Marie-Emmanuelle Pommerole et Hervé Maupeu analysent les dimensions politiques de la mort dans deux très bons textes consacrés respectivement aux décès dus aux violences policières et aux funérailles de l'élite politique. Enfin, on soulignera tout l'intérêt de l'entrée économique du texte de Deyssi Rodriguez-Torres sur le marché de la mort à Nairobi.

On le voit, cet ensemble de textes fait l'hypothèse fort judicieuse que la mort et les pratiques qui y sont liées sont des indicateurs efficaces de compréhension des sociétés citadines africaines. Le propos aurait pu être élargi d'ailleurs dans une introduction plus longue et plus problématisée, quatre pages ne permettent en effet que de très superficiellement mettre en perspective les différents textes. Mais l'essentiel est bien que la méthode fonctionne et que le lecteur est convaincu. Dans le contexte d'une ville violente telle que Nairobi, marquée par des changements rapides sur le plan politique mais aussi socio-économique (et le sida est ici un facteur essentiel), des recherches sur les pratiques funéraires sont bien un outil de compréhension efficace du changement. Sur le long terme, elles permettent de comprendre le passage à une société véritablement citadine, même si les liens avec le territoire d'origine restent forts. Sur le plus court terme, c'est la vie politique du pays qui est éclairée et aussi

les modalités d'élaboration d'un discours constructeur de la nation kenyane, comme le souligne Hervé Maupu dans son très bon chapitre qui clôt le volume: «ces funérailles, davantage que d'autres rituels politiques [...] expriment un maximum de composantes de la nation kenyane».

Outre la brièveté du cadrage introductif, on peut avoir quelques petits regrets: que certains textes parfois s'éloignent un peu trop de la thématique centrale, que la dimension spatiale et urbanistique du cimetière dans la ville soit trop peu abordée, que certains textes restent trop strictement descriptifs sans beaucoup de tentatives de comparaisons avec d'autres sociétés citadines. Il reste que l'on a là affaire à un ouvrage utile, informatif sur la société kenyane et surtout qui ouvre des pistes très prometteuses aux recherches urbaines en général.

Philippe Gervais-Lambony

Jean-François BARÉ (coord.)
*L'évaluation des politiques
 de développement; approches
 pluridisciplinaires*
 Paris, L'Harmattan, 2001, 356 p.

L'objet de ce recueil de textes est de faire le point sur la réflexion concernant l'évaluation des politiques publiques de développement. L'ambition est double: montrer que la thématique intéresse dorénavant des disciplines des sciences sociales telles que l'anthropologie ou les sciences politiques; faire valoir la richesse du champ couvert tant du fait de l'hétérogénéité des situations et des terrains, que des interventions, des instruments, et des opérateurs aux finalités variées.

Conscient de l'ampleur de la tâche, l'initiateur de ce livre n'a pas la prétention de fournir un ensemble exhaustif des méthodes et des sujets d'étude. Il a plutôt incité certains des auteurs à croiser leur discipline avec des exemples sectoriels précis. Cela permet d'éviter des écrits trop généraux sur un savoir disciplinaire et d'enrichir le lecteur d'expériences concrètes.

L'ouvrage se compose de dix chapitres dont un premier introductif, rédigé par Jean-François Baré. Les suivants donnent la parole à plusieurs spécialistes de l'évaluation des politiques provenant de diverses disciplines, avec une forte représentation de l'anthropo-

logie (quatre chapitres). Jean-François Baré lance un plaidoyer pour l'anthropologie historique, selon l'argument suivant: «l'intervention publique se présente comme un processus social qui se déploie dans la durée, produit par des acteurs sociaux parmi lesquels il faut inclure les institutions publiques elles-mêmes. Dans cette mesure, les problèmes posés par l'évaluation ex-post relèvent des problèmes généraux de l'écriture de l'histoire.» (p. 91). Nassirou Bako-Arifari et Pierre-Yves Le Meur analysent les dispositifs du développement à travers une approche d'anthropologie sociale; ils montrent que «la microsociologie politique des projets de développement et des formes d'intermédiation liant l'arène définie par un projet avec des espaces sociaux «englobants» apparaît relativement bien établie, [...] il n'en va pas de même pour l'analyse empirique des acteurs et institutions du développement pris dans leur ensemble» (p. 123). Ils abordent ensuite des questions de méthodes relatives à la production de données et à leur confrontation avec des modèles interprétatifs issus du terrain. Les textes de Michaël Cernea et Claude Raynaud sont beaucoup moins généraux tout en posant aussi des questions méthodologiques. Le premier fait le point sur un dispositif de suivi des zones dans lesquelles des déplacements forcés de populations ont eu lieu suite à un projet de développement. Le second analyse les politiques publiques de lutte contre le SIDA en Afrique. Ces deux derniers textes d'orientation «sectorielle» s'interrogent sur la difficile quantification des préjudices individuels et sociaux subis par des phénomènes aussi dramatiques que le déplacement de millions de personnes ou le SIDA.

Les cinq textes restants donnent la parole à des politologues, un agronome, des géographes et un économiste. Il est tout à fait pertinent de débiter l'ouvrage par les deux réflexions menées par les politologues (Marie-Christine Kessler et Jean-François Médard). Premièrement, elles permettent de montrer à quel point l'exercice d'évaluation des politiques publiques de développement n'a été introduit que récemment dans les pratiques françaises de coopérations internationales. Deuxièmement, à travers les questions méthodologiques posées par l'évaluation de la corruption, il est montré que le problème de l'imbrication entre le mode de fonctionnement des acteurs des politiques publiques

d'intervention, l'objet lui-même d'évaluation, et le mode d'évaluation est important dans le résultat final de l'évaluation. Les textes de Marc Dufumier sur les nouvelles formes de projet de développement agricole, de Doryane Kermel-Torres et Philippe Schar sur les politiques publiques d'industrialisation et, enfin, de Philippe Hugon sur l'évaluation des politiques d'ajustement en Afrique subsaharienne, croisent discipline et secteur. Ils sont, chacun, porteurs d'enseignements généraux. Par exemple, Marc Dufumier illustre la difficile mise en application des principes énoncés d'une «bonne évaluation» du fait de l'absence de système de suivi-évaluation intégré dès le démarrage d'un projet de développement - qu'il relève ou non de l'agronomie. L'approche géographique de l'évaluation des politiques publiques d'industrialisation montre que la manière dont les évaluateurs se représentent l'objet évalué (dans ce cas précis, il s'agit de l'espace) constitue une dimension majeure de l'évaluation. Enfin, l'exemple de l'évaluation des politiques d'ajustement structurel développé par Philippe Hugon révèle la multitude des approches théoriques mobilisables pour l'évaluation d'une intervention économique donnée.

Le premier intérêt de l'ouvrage est de montrer que l'évaluation n'est pas une discipline et donc ne constitue pas un corpus homogène. L'approche pluridisciplinaire ne peut donc qu'être souhaitée et encouragée. Son second intérêt est d'insister sur le fait que l'intervention publique est un construit social. De plus, dans la mesure où historiquement la volonté d'évaluer les politiques d'intervention publique vient de l'administration publique elle-même, il ne faut pas oublier que, dans la plupart des cas, l'évaluateur fait partie intégrante du processus d'évaluation. Il est même souhaité que cette imbrication soit plus «consciente» et donc réfléchie. «Une telle imbrication entre action et évaluation doit s'étendre à la conception du projet qui ne doit plus être séparée de sa mise en œuvre selon une vision linéaire conception-décision-action-évaluation, la plus éloignée que l'on puisse imaginer de la réalité sociale. [...] Il ne faudrait pas pour autant tomber dans une autre forme d'illusion technocratique, dont les fondements scientifiques seraient cette fois socio-anthropologiques.»

Cependant, l'ouvrage comprend plusieurs lacunes importantes. Une fois l'ensemble des

textes parcourus, la place consacrée à la réflexion sur le choix et la pertinence des méthodes d'évaluation en fonction des domaines et des politiques d'intervention publique apparaît trop réduite. Finalement, il est davantage question des évaluateurs et de leurs comportements que des méthodes et des objets évalués. Outre la défense de l'anthropologie historique, les autres méthodes sont insuffisamment exposées. Par exemple, le chapitre consacré à l'évaluation des politiques d'ajustement structurel fait peu mention des questions centrales de méthodes et de choix d'outils d'évaluation de politiques macro-économiques, et de fait présente trop rapidement les résultats de l'évaluation sans que le lecteur puisse correctement en apprécier la robustesse étant donné la méthode adoptée. En outre, on aurait souhaité que soient présentées les réflexions récentes en micro-économie du développement sur l'analyse des politiques sociales. En effet, ces dernières années les méthodes économiques d'évaluation se sont complexifiées, en faisant appel aux autres corpus des sciences sociales et en étant notamment plus exigeantes dans la détermination des liens de causalité entre l'intervention publique et les phénomènes constatés. Cela a conduit à un approfondissement des recherches économétriques (qui ne sont pas, comme beaucoup de non-statisticiens le pensent, à l'instar de Jean-François Baré dans son introduction, simplement la quantification de phénomènes sociaux, mais des méthodes statistiques permettant de déceler des corrélations et des causalités). Par ailleurs, il est regrettable qu'aucune référence ne soit faite ni au débat initié durant les années quatre-vingt-dix sur l'efficacité de l'aide internationale, ni à la volonté de la part de certains bailleurs de fonds, comme l'Union Européenne, de favoriser plus l'aide budgétaire que l'aide sous forme de projets de développement. De même, les nouveaux instruments de coopération visant à orienter les politiques publiques vers les questions de lutte contre la pauvreté et les inégalités sont absents de l'ouvrage. Or, ils posent de sérieuses questions d'évaluation de l'impact des politiques. Enfin, même si l'ouvrage montre les limites des approches participatives naïves qui omettent de se poser la question du décalage entre les acteurs définis par les experts évaluateurs et les «vrais» acteurs, il n'aborde pas suffisamment les problèmes de mise en place de systèmes d'information

nécessaires à une évaluation de qualité. De ces critiques, il ressort que nombre de textes sont déjà datés; en même temps, elles incitent à la rédaction d'un volume supplémentaire consacré au même sujet.

Sandrine Mesplé-Somps

Résumés

Jean DEBRIE, Sandrine DE GUIO, ***Interfaces portuaires et compositions spatiales : instabilités africaines***

L'évolution généralisée du rôle des ports vers une fonction d'interface de réseaux mondiaux consacre l'émergence de logiques spatiales qui dépassent les arrières-pays traditionnels. À partir de la desserte portuaire, des espaces concurrentiels sont produits en fonction des stratégies de différents opérateurs de transport. Les ports ouest-africains sont inscrits dans ce processus global d'intégration des segments maritimes et terrestres. Interfaces historiques majeures de l'intégration africaine au système économique mondial, ces ports sont actuellement le terrain de stratégies d'opérateurs privés qui évoluent dans le cadre libéralisé impulsé par les plans d'ajustement structurel. À travers l'exemple de quelques dispositifs privés de transport, il s'agit d'interroger l'impact de cette desserte portuaire sur la composition et l'orientation de certains espaces en Afrique. L'adaptation des stratégies à l'environnement africain consacre des pratiques d'acteurs faites de changements et d'instabilité. La conséquence de cette action portée par les nouveaux pouvoirs privés semble valoriser des logiques d'espaces et d'axes mouvants au détriment de dynamiques stables et territoriales.

• Mots-clés : Interface portuaire – transport maritime – axes et réseaux terrestres – pratique privée – instabilité politique – Afrique de l'Ouest.

Cynthia GHORRA-GOBIN, ***Lieu du transport et polycentrisme : une expérience américaine***

À partir d'une étude de cas, le *Mall of America* (Minnesota), ce texte rend compte d'un processus ayant conduit à intégrer dans la figure du centre commercial le lieu du transport. Après avoir resitué le contexte de création de ce *mall* et souligné les raisons de la

greffe du lieu du transport, l'analyse met en évidence trois facteurs ayant contribué à l'avènement d'un pôle *Mall of America*. Elle souligne le poids de la volonté politique du Conseil métropolitain pour faire du lieu du transport un vecteur du polycentrisme.

• Mots-clés : centre commercial – lieu du transport – suburbain – ville, transport – transport en commun – *Mall of America* – polycentrisme.

Céline BORGEL, Jean-François PÉROUSE, ***La gare routière du «Grand Istanbul», une étourdissante plaque tournante***

La nouvelle «gare routière du Grand Istanbul» constitue un étourdissant *lieu du transport*, à forte densité sociale, à l'articulation entre circulations internationales, nationales (i.e. inter-urbaines) et locales (i.e. intra-urbaines). Ouverte récemment et souffrant déjà de dysfonctionnements, cette gare a une aire de rayonnement qui s'étend au-delà des frontières de la Turquie, tout en étant désormais intégrée, par le biais du tramway, au système local des transports en perpétuelle reconfiguration. Eu égard au relativement faible développement du parc automobile privé, comme du réseau ferré, une bonne partie des relations inter-urbaines de personnes se fait en effet encore par bus. L'économie des transports inter-urbains par route marque donc fortement le territoire urbain comme les pratiques de mobilité à diverses échelles.

• Mots-clés : Balkans – Caucase – Proche et Moyen-Orient – Turquie – Istanbul – métropole – autobus – mobilités – interconnexion – informel.

Adrian BELLENGÈRE, Sultan KHAN, Benoît LOOTVOET, Stéphane VERMEULIN, *Privatiser pour mieux réguler? Le pari de Durban en matière de transport public*

Durban, à l'image des autres métropoles sud-africaines, est confrontée à l'urgente nécessité de mettre en œuvre une politique des transports qui contribue efficacement au processus de déségrégation socio-spatiale des cités post-apartheid. Le pari qui a été fait par la municipalité a consisté à céder au secteur privé sa compagnie de bus afin d'avoir la possibilité de créer une instance de régulation de l'ensemble du secteur de transport local: l'*eThekweni Transport Authority*. Sur la base d'une présentation historique des transports à Durban, l'article explorera les conditions de la privatisation du service municipal et celles de la conception puis de la mise en place de l'Autorité des transports.

• Mots-clés : Durban – Afrique du Sud – transport – régulation – développement local.

Jean-Fabien STECK, *Requiem pour une gare routière. Succès et fragilités d'un territoire informel à Yamoussoukro*

La gare routière de Yamoussoukro, dont il faudra préciser dans quel contexte et selon quels processus elle s'est développée, représente beaucoup plus qu'un simple point de départ, d'arrivée ou de passage, par lequel transite la majeure partie des lignes de cars du pays. Elle offre aussi, grâce à l'animation nocturne de ses maquis-trottoir, kiosques et autres étals commerciaux, une réponse «par le bas» aux lacunes de l'urbanisme somptuaire yamsois en terme de convivialité urbaine. Cette relative réussite d'intégration urbaine d'un territoire né d'influences extérieures et presque entièrement façonné par l'informel ne doit toutefois pas masquer la très grande fragilité structurelle dont il souffre. Celle-ci repose d'abord sur la faiblesse économique de l'ensemble des activités qu'on y rencontre, mais aussi sur de multiples conflits d'intérêts que cet article propose de décrypter. La crise actuelle a bien évidemment donné un coup d'arrêt au fonctionnement de cet ensemble original.

• Mots-clés : Côte-d'Ivoire – Yamoussoukro – gare routière – transports interurbains de passagers – transporteurs – informel – construction et gestion territoriales – insertion urbaine – urbanité – politique – conflits.

Jérôme LOMBARD, Papa SAKHO, Frank BRUEZ, Axel BAILLON, *Les rues de Dakar: espaces de négociation des transports collectifs*

La réalité du transport urbain de personnes à Dakar obéit à la loi d'un marché dérégulé: face à une demande de mobilité urbaine croissante, une offre plurielle s'invente. Dans un contexte où l'écroulement du service public de transport de personnes est patent, la consolidation du transport privé artisanal à Dakar constitue un potentiel de captage économique important, fruit de négociations quotidiennes entre professionnels, agents de l'État et usagers. L'étude du système de transport par les lieux où il est produit amène à en comprendre les grandes logiques. Leur déploiement à l'échelle de l'agglomération et la multiplicité des acteurs et d'intérêts économiques dérivés du transport de personnes rendent leur observation intéressante. L'émergence d'espaces publics, devenus les points majeurs du réseau de transport collectif privé, résulte de choix de la part des professionnels ou de demandes formulées par des citoyens. Espaces stratégiques dans leurs fonctions d'articulation du réseau urbain de desserte, ces lieux ont aussi leur figure emblématique, les *coxeurs* ou rabatteurs. La création d'un système d'information géographique sur les lieux de transport permet d'analyser, non seulement, la vitalité du secteur privé du transport, mais aussi la répartition géographique de l'offre ainsi que les inégalités socio-spatiales du transport en cours d'accentuation dans l'agglomération.

• Mots-clés : Transport collectif urbain de personnes – secteur privé – espace public – professionnels – rabatteurs – ségrégation spatiale – Dakar – Sénégal.

Noukpo S.A. AGOSSOU, *Les taxis-motos zemijan à Porto-Novo et Cotonou*

Cet article se penche sur l'étude des lieux de transports générés par les *zemijan*, les taxis-motos de Porto-Novo et Cotonou. Après une présentation de ce mode de transport et du contexte général dans lequel il se développe, seront étudiées les transformations qu'a contribué à induire le *zemijan* en réponse à un besoin de mobilité. Seront enfin abordées les interactions avec les politiques urbaines pour envisager quelques solutions globales au problème de la mobilité urbaine.

• Mots-clés : *Zemijan* – *kpayo* – lieux de transport – modes de transport – mobilité – région urbaine – Porto-Novo – Cotonou.

Laurent FARET, *Pratiques de mobilité, transport et acteurs transnationaux dans le champ migratoire Mexique-États-Unis*

La question de la circulation des individus, de leurs pratiques de retours et de va-et-vient entre les lieux d'installation et les villes ou villages d'origine est entrée pleinement dans le champ de l'analyse des migrations internationales. L'évolution du processus migratoire entre le Mexique et les États-Unis est particulièrement intéressante sur ce point: les déplacements réguliers des migrants sont aujourd'hui plus intenses et plus complexes et la variété des modalités du déplacement interroge de façon renouvelée les cadres de l'analyse. Dans ce contexte, l'article s'intéresse au rapport entre ces pratiques de mobilité et le recours à différents modes de transport entre les deux pays. L'émergence et le développement d'activités de transport autoproduites par les migrants est notamment analysée, conduisant à une réflexion sur la façon dont les infrastructures de déplacement constituent une forme de mise en relation permanente des lieux et de production/reproduction des dispositifs transnationaux qu'ils supportent.

• Mots-clés : migration internationale – circulation migratoire – transports – réseaux sociaux – transnationalisme.

Stéphane DE TAPIA, *Entre «Nord» et «Sud»: Le dynamisme international des transporteurs turcs*

Comme nombre de pays «intermédiaires», la Turquie offre de grands contrastes entre sous-développement et intégration à l'économie mondiale, entre tradition et modernité. Le secteur des transports, intérieurs et internationaux, donne un bon exemple de ces évolutions rapides, parfois chaotiques, qui transforment profondément la société et l'économie. Plusieurs moments historiques rythment ces évolutions: 1923, création de la République, 1950, passage au multipartisme et première libéralisation, 1980, libéralisation et déréglementation pour une pleine entrée dans la mondialisation. Après avoir passé en revue les structures générales du secteur des

transports, l'article se penche sur un acteur précis, l'Association des Transporteurs Internationaux (*Uluslararası Nakliyeciler Derneği*). Ce rassemblement de plus en plus puissant et efficace de professionnels de la route, cherche à peser dans la nouvelle approche turque du concept de société civile.

• Mots-clés : Turquie – transports – transporteurs routiers – organisations professionnelles – entreprises – société civile – économie libérale – mondialisation.

Abstracts

Jean DEBRIE, Sandrine DE GUIO, **Port interfaces and spatial configurations: African instabilities**

The now widespread shift of the role of ports towards one of interface with worldwide networks is making complete the emergence of spatial logics that go beyond those of the traditional hinterlands. Starting out from port-related services, competing spaces are generated according to the strategies applied by the different transport operators. West-African ports have fully entered into the global process of integration of maritime and onshore segments. These ports are major historical interfaces of African integration into the world economic system. They are now the arena where private operators implement their strategies, developing on the wave of free-market measures stimulated by structural adjustment plans. The authors use the example of some private-sector transport initiatives to examine the impact of these port transport services on the configuration and positioning of certain spaces in Africa. The adaptation of strategies to the African context helps establish operators' practices born of change and instability. The consequence of this action carried by the new private forces appears to enhance systems where spaces and axes shift, to the detriment of stable and fixed land dynamics.

• Key-words : port interface – maritime transport – onshore transport communications and networks – private business – political instability – West Africa.

Cynthia GHORRA-GOBIN, **Transport facility and multi-centre development: an American experience**

A case study, concerning the *Mall of America* (Minnesota), is used to examine the process that led to the integration of a central transport facility into the plan for a shopping

centre. The article first describes the background to the creation of this Mall, then highlights the reasons for grafting the transport facility on to it. Analysis of this case indicates three contributory factors behind the creation of the *Mall of America*. It brings out the importance of the weight of the political will of the Metropolitan Council to make the transport installations a driving force for multi-centre development.

• Key-words : shopping centre – transport facility – suburban – city, transport – public transport – *Mall of America* – polycentrism.

Céline BORGEL, Jean-François PÉROUSE, **The “Greater Istanbul” coach station, an impressive hub of movement**

The new “Greater Istanbul Coach Station” is a stunning example of a central *transport facility*, with high social density, the meeting point between networks of international, national (i.e. inter-city) and local (i.e. intra-urban) traffic. The new facility was opened recently and is already suffering from certain dysfunctions. It serves an area whose radius extends beyond Turkey's borders, but henceforth it is also incorporated, by tramway links, to a local transport system. That is in a perpetual state of reorganization. As private car ownership is still relatively low, and the railway network little developed, a large proportion of inter-city passenger journeys are still made by bus. The economy of inter-city road passenger transport services therefore exerts a strong effect on urban areas as do people's mobility patterns on a variety of scales.

• Key-words : Balkans – Caucasus – Near and Middle-East – Turkey – Istanbul – metropolis – bus – mobility – interconnexion – informal sector.

Adrian BELLENGÈRE, Sultan KHAN, Benoît LOOTVOET, Stéphane VERMEULIN, *Privatise for better regulation? Durban's wager for public transport*

Durban, after the example of other large South African cities, is faced with the urgent need to set to work a transport policy that would contribute to the process of socio-spatial desegregation of post-apartheid urban areas. The gamble taken by the city council consisted of ceding its bus company to the private sector in order to create the possibility to set up a regulatory body for the whole of the local transport sector: the *eThekweni Transport Authority*. The article first describes the history of public transport in Durban. From this base it explores the terms and processes of privatisation of the city council service and those which prevailed in planning and setting to work the regulatory Transport Authority.

• Key-words : Durban – South Africa – transport – regulation – local development.

Jean-Fabien STECK, *Requiem for a coach station. Successes and precarity of a hub of informal activity in Yamoussoukro*

The development of the central coach station in Yamoussoukro, Ivory Coast, and associated activities strongly reflect the particular context and processes that have formed the way it functions. The facility's role is much wider than that of a simple point of departure, arrival or for passing through, served as it is by most of the country's main coach routes. Night-time activity generated by its improvised bars, stalls and traders offers a grassroots response to deficiencies in the city's provision for social life and facilities in its otherwise extravagant planning and development policy. This relative success of urban integration, in an active area sprung from external influences and almost entirely formed by the informal sector, must not, however, be allowed to mask the severe structural fragility from which it suffers. Such weakness lies first in the economic precarity of all the businesses encountered there. It is also fostered by a multitude of conflicts of interest. This article sets out to decipher these. The current crisis has clearly put a brake on the usual running of this original hub of activity.

• Key-words : Ivory Coast – Yamoussoukro – coach station – inter-city passenger transport – transport carriers – informal sector – land planning and management – urban insertion – urban society – politics – conflicts.

Jérôme LOMBARD, Papa SAKHO, Frank BRUEZ, Axel BAILLON, *The streets of Dakar: places for negotiation of passenger transport services*

The situation of city passenger transport in Dakar is a strong reflection of the law of a deregulated market. In the face of growing demand for urban mobility, a diverse supply is emerging and evolving. The public passenger transport system is in an obvious state of collapse. In this context, consolidation of transport services offered by small-scale private operators in Dakar represents a sizeable potential for economic gain, the fruit of daily negotiations between professionals, State agents and transport users. Study of the transport system by examining the places where it is generated helps understand the governing principles. Their deployment over the whole of the city and its suburbs and the multiplicity of the people involved and economic interests derived from passenger transport makes it worthwhile to observe them. The emergence of public places, which have become major points in the private-sector mass-transport network, results from the decisions made by the professional operators or from the various demands expressed by their urban users. These places, strategic spaces in their role as links in the city service network, also have their emblematic figures, the *coxeurs* or touts. The setting-up of a geographical information system at transport points allows analysis not only of the vitality of the private transport sector, but also the geographical distribution of the supply and social and spatial inequality of access to transport that is deepening in the Dakar agglomeration.

• Key-words : urban mass passenger transport – private sector – public space – professional operators – touts – spatial segregation – Dakar – Senegal.

Noukpo S.A. AGOSSOU, *The zemijan taxi-bikes in Porto-Novo and Cotonou*

This article features the study of the transport points generated by the *zemijan*, the taxi-bikes of Porto-Novo and Cotonou in Benin. A description of this means of transport and of the general background to its development is followed by an examination of the changes that led to the *zemijan*'s emergence as a response to a need for mobility. The paper finally deals with the interrelationship of these services with the city council's policies in order to bring out prospective overall solutions to the problem of urban mobility.

• Key-words : *Zemijan kpayo* – transport points – means of transport – mobility – urban area – Porto-Novo – Cotonou.

Laurent FARET, *Mobility patterns, transport and transnational agents in the migration field between Mexico and the – United States*

The question of the circulation of individuals, their patterns of return journeys and of comings and goings between the places where they have settled and the towns or villages of origin has come fully into the scope of the field of analysis of international migrations. The way the migratory process between Mexico and the United States has developed is particularly interesting on this point: regular journeys of migrants are now more intense and more complex and the variety in the means of transport used prompts new questions and inspires revised frameworks for analysis. With this as background, the article focuses on the relation between these steps taken for mobility and the adoption of different means of transport between the two countries. The emergence and development of transport activities self-generated by the migrants is examined, among other aspects. This leads to a deliberation on the way in which the infrastructures for mobility constitute a form of permanent link-up between the places and the production and reproduction of the transnational systems that they support.

• Key-words : international migration – migratory traffic – transport – social networks – transnationalism.

Stephane DE TAPIA, *Between "North" and "South": the dynamic international activity of Turkish passenger transport carriers*

Like a number of "intermediate" countries, Turkey manifests some large contrasts between under-development and integration into the global economy, between tradition and modernity. The transport sector, both domestic and international, provides a good example of these rapid, sometimes chaotic developments, which bring deep changes to society and the economy. There are a number of milestones that mark these transformations: 1923, founding of the Republic; 1950, changeover to a multiparty system and first liberalization; 1980, liberalization and deregulation to allow full entry into the globalization process. The article gives an overview of the general structure of the transport sector before focusing on a specific actor, the Association of International Transport Operators (*Uluslararası Nakliyeciler Derneği*). This increasingly powerful federation of professional road transport carriers seeks to carry significant weight in the new approach to the concept of civil society developing in Turkey.

• Key-words : Turkey – transport – road passenger carriers – professional organizations – companies – civil society – market economy – globalization.

173-174

Réparations, restitutions, réconciliations Entre Afriques, Europe et Amériques

B. JEWSIEWICKI, Héritages et réparations en quête d'une justice pour le passé ou le présent.

Positions, réflexions, histoire

K. A. APPIAH, Comprendre les réparations. Une réflexion préliminaire. — J. F. Ade AJAYI, La politique de la Réparation dans le contexte de la mondialisation. — M. GIRAUD, Le passé comme blessure et le passé comme masque. La réparation de la traite négrière et de l'esclavage pour les peuples des départements français d'Outre-mer. — R. E. HOWARD-HASSMANN, Reparations to Africa and the Group of Eminent Persons. — G. SIMPSON, Amnésie et crime en Afrique du Sud après la Commission « Vérité et réconciliation ». — G. BARTHÉLEMY, Réflexions sur deux mémoires inconciliables : celle du maître et celle de l'esclave. Le cas d'Haïti. — D. KAZADI WA KABWE, Réparation, récupération et dette coloniale dans les romans congolais récents. — A. MBEMBE, Essai sur le politique en tant que forme de la dépense.

Enjeux nationaux : études de cas

G. DE VILLERS, Histoire, justice et politique : à propos de la commission d'enquête sur l'assassinat de Patrice Lumumba, insituée par la Chambre belge des représentants. — J. OMASOMBO TSHONDA, Lumumba : drame sans fin et deuil inachevé de la colonisation. — W. BUFORD & H. VAN DER MERWE, Les réparations en Afrique australe. — R. VALLY, Histoire, mémoire, réconciliation en Afrique du Sud : le Monument aux Voortrekkers, cinquante ans plus tard. Histoire d'une auto-réconciliation. — B. JULES-ROSETTE & D. COPLAN, « Nkosi Sikelel' Afrika » : From Independent Spirit to Political Mobilization. — E. FICQUET, La stèle éthiopienne de Rome : objet d'un conflit de mémoires. — F. VERGES, Mémoires visuelles et virtuelles à l'île de la Réunion. — L. J. CHAN LOW, Les enjeux actuels des débats sur la mémoire et la réparation pour l'esclavage à l'île Maurice. — DOSSIER BURUNDI : B. JEWSIEWICKI, Lever le deuil du passé, parvenir à la réconciliation ; A. NSANZE, Le deuil du passé est-il possible ? ; M. MUKURI, Recours à la pratique du deuil ; C. NEWBURY, Mourning. Possibility or Impasse ? ; D. NEWBURY, Engaging with the Past to Engage with the Future : Two Visions of History ; R. LEMARCHAND, La mémoire en rivale de l'histoire.

Notes et documents

S. LELIÈVRE, Afrique du Sud, apartheid et film documentaire. — M. BOTHA & S. LELIÈVRE, Promised Land ou des Afrikaners face à eux-mêmes.

Chronique bibliographique

B. JEWSIEWICKI, Représentation du passé comme réparation. L'histoire après l'apartheid.

éditions de l'école des hautes études en sciences sociales ▲ paris



9 782713 218231

ISBN : 2-7132-1823-3

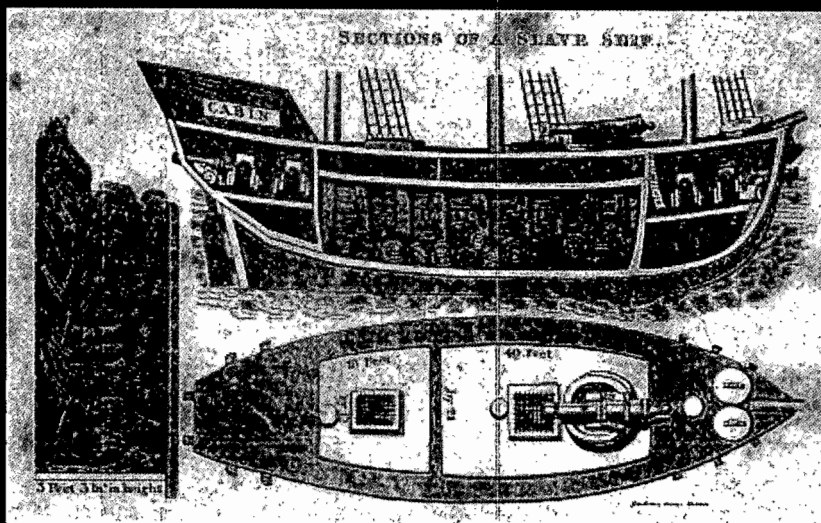
2004

CAHIERS D'ÉTUDES AFRICAINES

173-174

CAHIERS D'ÉTUDES AFRICAINES

Réparations, restitutions, réconciliations
Entre Afriques, Europe et Amériques



173-174

SOMMAIRE

MÉLANGES

C. ARNSPERGER	Épistémologie économique et émancipation sociale. Essai sur l'actualité d'une posture critique interne en économie	2071
K. GOGLIO	L'entrepreneur porteur de fausses représentations chez J.-B. Say	2101
A. MARCIANO M. PELISSIER	La théorie de l'évolution culturelle de Hayek à la lumière de <i>La Descendance de l'homme</i> , de Darwin	2121
L. RAGNI	Antoine Augustin Cournot adepte du modèle déductif nomologique	2145
M. ZOUBOULAKIS	L'Equation des échanges de Fisher et la loi de Boyle. Les limites de l'analogie physique en économie	2191

REVUE DES LIVRES

S. FERÉY	<i>Les Majorats littéraires</i> , Pierre-Joseph Proudhon, édité et préfacé par Dominique Sagot-duvaux, avec un choix de contributions d'époque sur le droit de propriété intellectuelle.	2209
J.G. BLIEK	<i>Le Dieu du Marché, Éthique, économie et théologie dans l'œuvre d'Adam Smith</i> , François Dermange	2213
D. DUHAMEL	<i>Pour un catastrophisme éclairé et Avions-nous oublié le mal ?</i> Jean-Pierre Dupuy	2217

ÉCONOMIES ET SOCIÉTÉS - CAHIERS DE L'ISMÉA

Tome XXXVII, n° 12, décembre 2003 Série *Economia*, « Histoire de
la Pensée économique », PE, n° 33.

Rédacteur en chef de la Série : Jérôme Lallement.

Secrétaire de rédaction : Jean-Sébastien Lenfant.

ISSN 0013.05.67
CPPAP : n° 0904 K 81809
PRIX : 29 €

TOME
XXXVII
N°12
DÉC.
2003

ÉCONOMIES ET SOCIÉTÉS

« HISTOIRE DE LA PENSÉE ÉCONOMIQUE »

isméa LES PRESSES

PE

33

ÉCONOMIES ET SOCIÉTÉS

N° 12/2003

isméa
LES PRESSES

NEGOCES DANS LA VILLE



Revue *Ethnologie française* n° 2005/1
(paraît le 4 Janvier 2005)

Responsable scientifique du numéro : Jean-Pierre Hassoun
Textes réunis en collaboration avec Michèle de La Pradelle

NEGOCES DANS LA VILLE

Jean-Pierre Hassoun

La place marchande en ville : quelques significations sociales

Daniel Miller

Une rue du nord de Londres et ses magasins : imaginaire et usages

Giovanni Semi

« Chez Saïd » à Turin, un exotisme de proximité

Emmanuelle Lallemand

Tati et Barbès : différences et égalité à tous les étages

Henri Peretz

Soldes « haut de gamme » à Paris

Saskia Cousin

Exposer le tourisme culturel au salon

Marie-France Garcia-Parpet

Le Salon des vins de Loire : convivialité et vocation internationale

Frédéric Poulard

Marchands d'estampes à Paris : statuts et jugement esthétique

Franck Cochoy

L'hypermarché : jardin d'un autre type aux portes des villes

Thomas Debril et Sophie Dubuisson-Quellier

Ces vingt dernières années, la question des marchés s'est régulièrement imposée dans la cité comme un sujet de débat ou de polémique. Mais qu'en est-il précisément aujourd'hui ? Comment étudier et définir les places marchandes des villes françaises ou européennes (Londres, Turin) ?

On le sait : les boutiques, les centres commerciaux, les hypermarchés, les Salons font plus que jamais partie de notre environnement quotidien urbain. Ce numéro, qui s'inscrit dans le cadre d'un renouveau d'intérêt des sciences sociales pour ces thèmes, cherche à dépasser ce constat.

On apprend, en effet, qu'au-delà de leurs fonctions d'approvisionnement et d'identification sociale, ces lieux et les marchandises qui s'y exposent et s'y vendent, nourrissent les imaginaires des citadins et leur donnent à « penser et rêver leur ville ». Les communautés marchandes y trouvent, elles, des espaces pour mieux se vivre en tant que groupes professionnels. Les régions, les villes et les quartiers y inventent les moyens de se promouvoir, devenant des territoires symboliques, susceptibles d'attirer des flux humains et financiers, quand ce ne sont pas les places marchandes elles-mêmes qui se transforment en espaces de ce type...

« Marée », « Charcuterie-traiteur » . Le rayon traditionnel en grande surface ; lieu d'expérimentation États de la question

Jean-Pierre Hassoun

Les relations marchandes, l'argent et les marchés. La fin du Grand Partage et autres frontières ?

Dalila Berbagui

Commerce et petite entreprise étrangère dans la ville (1980-2002)

VARIA / DE L'URBAIN AU RURAL

Sophie Assal

Caillera/chacha : jargons et groupes de jeunes dans un lycée du 9/2

Didier Demazière

Au cœur du métier de facteur : « sa » tournée

Didier Rey

Usage politique du football en Corse (1959-2000)

Pierre Chabert

« Rouges » et « Blancs » : Cercles en Provence

Notes de lecture

Bernard Traimond

La comparaison anthropologique aujourd'hui

Frédéric Duhart

Des perspectives originales pour l'anthropologie de l'alimentation

Rédaction : Musée national des Arts et Traditions populaires - 6, Avenue du Mahatma Gandhi - 75116 Paris
tél : 01 44 17 60 84 - fax : 01 44 17 60 60 - e-mail : ref@culture.gouv.fr

Abonnement (4 numéros par an) et vente au numéro : Presses Universitaires de France -
6, Avenue Reille - 75014 Paris

tel : 01 58 10 31 62 - fax : 01 58 10 31 82 - e-mail : revues@puf.com

Prix de l'abonnement pour 2005 :
(les abonnements partent du premier
fascicule de l'année en cours)

Particulier : 73 Euros
Institution : 93 Euros
Étudiant : 50 Euros

Vente au numéro : 22 euros (par l'intermédiaire de votre libraire habituel et PUF)

La mondialisation des économies et des sociétés ainsi que l'essor des échanges locaux accentuent la fonction centrale des lieux d'interconnexion dans les systèmes de transport, points de rupture et interfaces dans la chaîne logistique, créateurs de richesses au sein de métropoles multimillionnaires.

Dans les pays du Sud, le contexte libéral qui commande la privatisation de l'économie et le désengagement des États exacerbe les tensions dans les systèmes de transport soumis à une concurrence brutale. Alors que la question d'une régulation accrue du secteur se pose, les lieux de transport deviennent des espaces de compétition économique, sociale, politique, pour les opérateurs notamment internationaux, pour les usagers et pour les collectivités locales.

Ce numéro d'*Autrepart* cherche à mettre en évidence, dans toutes les situations géographiques du Sud, les différents enjeux de pouvoir et les ségrégations dont rendent compte les lieux du transport.

Sommaire

TRANSPORTS AUX SUDS

Pouvoirs, lieux et liens

Éditeurs scientifiques: Jérôme Lombard, Benjamin Steck

Jérôme Lombard, Benjamin Steck

Quand le transport est d'abord un lieu !

Jean Debrie, Sandrine De Guio

Interfaces portuaires et compositions spatiales : instabilités africaines

Cynthia Ghorra-Gobin

Lieu du transport et polycentrisme : une expérience américaine

Céline Borgel, Jean-François Pérouse

La gare routière du « Grand Istanbul », une étourdissante plaque tournante

Adrian Bellengère, Sultan Khan,

Benoît Lootvoet, Stéphane Vermeulin

Privatiser pour mieux réguler ? Le pari de Durban en matière de transport public

Jean-Fabien Steck

Requiem pour une gare routière.

Succès et fragilités d'un territoire informel à Yamoussoukro

Jérôme Lombard, Papa Sakho, Frank Bruez, Axel Baillon

Les rues de Dakar : espaces de négociation des transports collectifs

Noukpo S.A. Agossou

Les taxis-motos *zemijan* à Porto-Novo et Cotonou

Laurent Faret

Pratiques de mobilité, transport et acteurs transnationaux dans le champ migratoire Mexique – États-Unis

Stéphane de Tapia

Entre « Nord » et « Sud » :

le dynamisme international des transporteurs turcs

Prix 19 €

ISBN 2200-92007-5



9 782200 920074