



**HAL**  
open science

**Transports d'ici, transports d'ailleurs : du Sénégal à l'Afrique de l'Ouest. Vol. 1 : Mémoire de titres et travaux. Vol. 2 : Ecrits. Vol. 3 : Texte original**

Jérôme Lombard

► **To cite this version:**

Jérôme Lombard. Transports d'ici, transports d'ailleurs : du Sénégal à l'Afrique de l'Ouest. Vol. 1 : Mémoire de titres et travaux. Vol. 2 : Ecrits. Vol. 3 : Texte original. Géographie. Université du Havre (ULH), 2011. tel-01862613

**HAL Id: tel-01862613**

**<https://ird.hal.science/tel-01862613>**

Submitted on 27 Aug 2018

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**UNIVERSITE DU HAVRE**  
**UFR DE LETTRE ET SCIENCES HUMAINES**

**Mémoire d'habilitation à diriger des recherches**

Présentée et soutenue publiquement par

**Jérôme LOMBARD**

Le Havre

*Le 21 juin 2011*

**Transports d'ici, transports d'ailleurs :**  
**Du Sénégal à l'Afrique de l'Ouest**

Volume 1  
**Mémoire de titres et travaux**

**Jury**

M. Benjamin STECK, professeur de géographie, Université du Havre  
Mme Sylvie BREDELOUP, Directrice de recherches à l'IRD, socio-anthropologue  
M. Athanase BOPDA, professeur de géographie, Université du Havre  
M. Babacar FALL, professeur d'histoire, Université Cheikh Anta Diop de Dakar  
M. Michel LESOURD, professeur de géographie, Université de Rouen  
M. Jean-Luc PIERMAY, professeur de géographie, Université de Strasbourg  
M. Roland POURTIER, professeur de géographie, Université de Paris 1

# **Transports d'ici, transports d'ailleurs : du Sénégal à l'Afrique de l'Ouest**

**Volume 1**

**Vingt ans durant : les lignes et les  
courbes d'un parcours de recherche**

# Hommages, souvenirs et remerciements

Quand Paul Pélissier est décédé au printemps 2010, j'ai vu défiler quelques moments de ma vie de chercheur. J'ai repensé à sa proposition, en juillet 1984, de m'attribuer une bourse de thèse à la condition qu'un autre candidat qu'il soutenait obtienne le CAPES et me laisse la place vacante. Le jour des résultats, j'étais devant le ministère de l'Education nationale, à Paris, pour vérifier que cette personne était bien reçue. Deux ans plus tard, il m'a fait venir dans son bureau et m'a annoncé qu'il avait trouvé quelques fonds pour financer une de mes missions au Sénégal, histoire que je reprenne mes enquêtes en pays *sereer*. Le jour de la soutenance, en janvier 1988, cet homme qui m'impressionnait, surtout quand il gardait ses lunettes de soleil durant la dizaine d'entrevues que j'ai eues avec lui, est arrivé en retard. Cela ne l'a pas empêché de défendre ardemment mon projet et de me « tendre quelques perches » quand j'hésitais. Je le revois, lors du pot de remerciement, discuter avec mon père, soulagé pour moi et déjà ailleurs. Je ne l'ai jamais recroisé ou, peut-être, une ou deux fois, à l'Institut de géographie. Néanmoins, tous les deux ans environ, nous échangeons des mots, des lettres, des cartes postales, à l'occasion des vœux, de la naissance de mes filles, d'un voyage au Sénégal. Un de ses billets, en 2000, m'annonçait qu'il était à Saint-Louis pour un colloque. En 2008, il me répondait qu'il avait parcouru avec intérêt l'ouvrage que j'avais coédité sur la mondialisation. C'était un grand monsieur, qui va manquer à la géographie africaine comme il manque déjà aux analyses sur le monde rural sénégalais, cet univers qu'il a parcouru dès les années 1950 et qui demeure un peu oublié aujourd'hui.

Si je pense à Paul Pélissier avec lequel j'ai dialogué durant 25 ans, je place à ses côtés Joseph Diatte, l'infatigable compagnon des enquêtes menées dans le Sénégal rural, celui qui m'a initié à la compréhension de la société *sereer*, à sa géographie, celui qui a attendu avec moi dans la nuit de Fatick les camions des transporteurs que nous voulions interroger, celui qui demandait chaque jour à son épouse de préparer un repas de midi pour notre retour, même si nous arrivions à dix-sept heures, celui qui est retourné en 2004 aux Terres neuves, dans l'est du pays, là où il avait officié dans les années 1970 à l'installation des colons et qui, devant moi, n'a plus reconnu cette terre défigurée par les charbonniers et brisée par la faillite de l'économie arachidière. Il est décédé un soir de novembre 2005 et a emporté nos souvenirs communs. Avec lui, je pourrais mentionner Emilie Ndiaye, Takhy Diop, Ernest Faye, Emile Ndiaye, Michel Ndiaye, Antoine Ndour, Oumar Sall, tous compagnons de fortune à l'ORSTOM et à l'IRD, qui m'ont aidé, conseillé, disputé, soigné.

Les collègues de l'époque, les hôtes, les amis, Chantal Blanc-Pamard, Charles Becker, Jacques Faye, André Lericollais, Jean-François Werner, ont été rejoints, lors de mon passage à l'INRETS, par Sylvie Abours, Sylvie Bredeloup, Marielle Cuvelier, Geneviève Marotel, Etienne Henry, Xavier Godard, Patrick Hamelin, Pascal Mauny, Patrick Niérat, Christophe Rizet, avec lesquels j'ai partagé nombre de questions, hésitations et voyages sur les transports en Europe et en Afrique. A ceux-là sont venus se mêler les collègues et amis du Sénégal, du Burkina Faso, de Mauritanie, Cheikh Oumar Ba, Momar Coumba Diop, Ndiacé Diop, Mohamed Diyah, Abdoulaye « Kédian » Keita, Pape Sakho, Cheikhou Issa Sylla, Mohamadou Zongo, puis ceux de France, Sophie Bava, Armelle Choplin, Marion Viel, Jean-Louis Chaléard, Frédéric Dumont, Emmanuel Grégoire, Michel Lesourd, Géraud Magrin, Olivier Ninot. S'y sont joints ceux des Etats-Unis ou

d'ailleurs, en particulier Dominique et Byron Cannon. Tous m'ont transformé et tous doivent ici être remerciés.

Mention spéciale doit être faite aux instituts et aux équipes qui m'ont accueilli durant plus de vingt ans. L'INRETS d'abord, à Villeneuve d'Ascq, et l'équipe TRACES de Guy Joignaux, où j'ai commencé en 1991 comme chargé de recherche ; l'UMR TEMPS réunissant en 2000, à Dakar puis à Paris, boulevard Jourdan, IRD et Ecole normale supérieure, sous la houlette d'Hervé Théry ; l'UMR LPED, au Centre Saint-Charles à Marseille, et les deux directeurs que j'ai côtoyés, Patrick Livenais puis Richard Lalou ; enfin, l'UMR PRODIG à laquelle s'est adjoint l'IRD en 2010, à Paris rue Valette et à Bondy, et son directeur, Thierry Sanjuan.

Une grande reconnaissance à Roland Pourtier qui a suivi tout le déroulement de ce travail depuis 2006 et qui en a lu et critiqué les deux premières versions. Un grand merci à Benjamin Steck, croisé il y a plus de quinze ans à Saint-Dié, recroisé en 1996 au bord du Congo dans l'hôtel Mbamou de Brazzaville, puis au Sénégal ou à Lille, et qui, à l'orée de 2011, a finalisé l'organisation et la présentation de ce travail à l'Université du Havre.

Benjamin Steck pour le premier, Momar Coumba Diop pour le second, m'avaient prévenus : Athanase Bopda de l'Université du Havre et Babacar Fall, qui ont accepté d'être membres du jury, seront contents de venir t'écouter. Ils sont là et je les en remercie, tout comme je suis reconnaissant à Jean-Luc Piermay que j'ai rencontré à Dakar, à Paris ou à Mons en Belgique d'avoir accepté d'être présent pour cette soutenance.

Il y a enfin les femmes et les demoiselles de ma vie, Dominique, Madeleine, Emma et Violette, que j'ai réussi à emmener pour quatre ans au Sénégal, entre 2000 et 2004, qui n'ont cessé de dire que j'aggravais mon « cas », à force de raconter le pays que j'avais connu quinze ans auparavant et qui, pourtant, ont fait de cette contrée une seconde patrie. Qu'elles soient ici embrassées.

Remerciements particuliers aux collègues de l'IRD Bondy : Stéphanie Guislain du secteur cartographie, qui a repris les cartes du volume 3 ; Annick Aing, photographe, qui a retravaillé toutes les planches des différents documents ; enfin l'antenne de l'UMR Prodig et Vildan Dogan, sa gestionnaire.

# Curriculum Vitae

**LOMBARD Jérôme**

09 avril 1961

CR 1 à l'IRD

Affectation : UMR PRODIG (responsable : Thierry Sanjuan), Centre France Nord Bondy, depuis le 01 janvier 2010

## **DIPLOMES ET TITRES ACQUIS**

**1988** Thèse de 3<sup>e</sup> cycle de géographie, Université de Paris X Nanterre (UPX), Directeur : M. Paul Pélissier, mention Très honorable. Jury : Philippe Couty (ORSTOM), Alain Dubresson (UPX), André Lericollais (ORSTOM), Paul Pélissier (UPX).

**1983** DEA de géographie, Université de Paris X Nanterre

**1982** Maîtrise de géographie, Université de Paris X Nanterre

## **RÉSUMÉ DES TRAVAUX ET ACTIVITÉS ANTERIEURES**

*Des paysans sénégalais aux migrants transporteurs africains et aux transporteurs européens, du Sénégal au nord de la France, mes travaux n'ont cessé de fouiller la relation entre circulations, mobilités individuelles, construction territoriale, rapports de pouvoir, que ce soit à l'échelle du terroir, du quartier, de la ville, d'une région, d'un État ou d'un continent.*

**Recherche** : L'analyse du territoire de l'entrepreneur de transport, plus ou moins étiré dans l'espace, plus ou moins construit de lieux référents, a été une entrée pour comprendre le monde de relations dans lequel ce dernier s'insère. Il permet d'entrapercvoir les relations que chaque transporteur élabore pour se repérer et se mouvoir dans le monde. Ces territoires personnels rencontrent ceux des pouvoirs territoriaux (municipalité, État, regroupement d'États). Les systèmes de transport traduisent la volonté des hommes de se mouvoir ou de transporter et la capacité d'aménager et d'organiser des pouvoirs territoriaux. Ils révèlent aussi la propension de certaines populations, les migrants internationaux par exemple, à interférer en tant qu'acteurs des circulations dans le développement desdits systèmes. Leurs allées et venues constituent une économie émergente embrassant un espace de la taille du continent africain ou d'une partie de continent. Se met en place une structuration spatiale transnationale : les capitales, les villes frontalières, les axes de transport ont une fonction de polarisation des flux de personnes et de transport et sous-tendent un processus accentué de différenciation spatiale.

## **Autres activités principales (depuis 1984)**

- **Depuis 2010** : Membre élu du Conseil d'unité de PRODIG.
- **Depuis 2008** : « Parrain » de deux chargés de recherches IRD de 2<sup>nd</sup>e classe
- **2007-2010** : Membre du comité des experts, Département Soutien Formation (IRD) / Membre de Commissions de spécialistes de géographie et de comités de sélection (universités françaises).
- **2007** : Responsable de la réponse du LPED à l'appel d'offres ANR *Les Suds aujourd'hui I*.
- **Depuis 2006** : Membre du comité *Espace Populations Sociétés* (<http://eps.revues.org>)
- **2006-2009** : Affecté au LPED Marseille (dir. P. Livenais ; R. Lalou)
- **2006-2008** : Éditeur scientifique de deux ouvrages.
- **2000-2005** : Affecté à l'IRD Sénégal puis à l'ENS Paris, UMR IRD/ENS *Temps* (dir. Hervé Théry)
- **2001-2003** : Expert OIM
- **1997-1998** : Expert FAO
- **1997-2000** : Membre élu de la Commission d'évaluation des chercheurs de l'INRETS
- **1991-2000** : Chargé de recherche INRETS Villeneuve d'Ascq (France).
- **1989-1990** : Chargé d'étude IRAM Paris
- **1984-1988** : Allocataire puis Volontaire du service national actif (VSNA), ORSTOM Sénégal.

## **RÉSUMÉ DES TRAVAUX EN COURS ET EN PROJET**

### **Territoires, circulations et transports en Afrique de l'Ouest**

Les travaux sont centrés sur l'analyse des interactions entre circulations, transports et territoires. Le projet porte sur l'espace ouest-africain, là où les partenariats sont le plus développés et où le thème a été peu étudié. Il s'appuie sur des recherches menées principalement en Mauritanie, au Sénégal et au Mali. Plusieurs aspects sont privilégiés : les interactions entre les dynamiques entrepreneuriales transnationales développées dans les activités de circulation (transport, commerce notamment) et la prégnance des réseaux migratoires ; les lieux d'interface entre mondialisation et dynamiques de circulation dans l'espace ouest-africain ; les recompositions des logiques de circulations face aux politiques publiques, urbaines, régionales et nationales ou sous-régionales.

Ce projet est développé à l'UMR PRODIG (CNRS, IRD, Paris I, Paris IV, Paris VII, EPHE), thème 1 *Recompositions spatiales et développement* (axe Circulations, liens et réseaux). Il poursuit le volet transport du programme CIMAMA développé au sein du LPED entre 2006 et 2009.

Le projet s'appuie sur des collaborations au Sénégal, avec le Centre de recherches sur les politiques sociales (CREPOS IFAN : M. C. Diop), avec le département de Géographie de l'université du Mali (Mf. Konaté). Au Nord, la dynamique enclenchée au sein de PRODIG favorise la poursuite du partenariat avec le LPED (S. Bredeloup, S. Bava), avec l'université de Marne la Vallée (A. Choplin), avec l'UMR IDEES (Universités du Havre, B. Steck.), avec le laboratoire TVES (Université de Lille I, F. Dumont).

### **PRINCIPALES REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES**

#### **Articles, chapitre d'ouvrage**

1. Choplin A., Lombard J., 2011, "When the Sea is Closed: From Transit to Post-Transit Migration in Mauritania". In Triulzi A. et McKenzie R. (ed.), *Long Journeys: Lives and Voices of African Migrants on the Road*. Londres, Brill, à paraître
2. Choplin A., Lombard J., 2010, « "Suivre la route". Mobilités et échanges entre Mali, Mauritanie et Sénégal ». *Echogéo*, 14 [<http://echogeo.revues.org/12127>].
3. Lombard J., Ninot O., 2010, « Connecter et intégrer : les territoires et les mutations des transports en Afrique », *Bulletin de l'Association des géographes français*, 1.
4. Lombard J., 2009, « Du taxi au migrant ou l'inverse ! Influences réciproques du transport et de la migration internationale en Afrique de l'Ouest », *Cahiers de géographie du Québec*, 53 (149).
5. Choplin A., Lombard J., 2009, « La Mauritanie offshore. Extraversion économique, État et sphères dirigeantes », *Politique africaine*, 114.
6. Lombard J., 2008, « Kayes, ville ouverte. Migrations internationales et transports dans l'ouest du Mali », *Autrepart*, 47.
7. Bredeloup S., Lombard J., 2008, « Mort de la fripe en Afrique ou fin d'un cycle ? », *Revue Tiers Monde*, 194.
8. Lombard J., 2006, « Enjeux privés dans le transport public d'Abidjan et de Dakar », *Géocarrefour*, 81(2).
9. Lombard J., Sakho P., Bruez F., Baillon F., 2004, « Les rues de Dakar : espaces de négociation dans le transport urbain ». *Autrepart*, 32, p. 115-134.
10. Ndione B., Lombard J., 2004, « Diagnostic des projets de réinsertion économique des migrants de retour : Étude de cas au Mali (Bamako, Kayes) », *Revue européenne des migrations internationales*, 20 (1).

#### **Éditeur d'ouvrages ou de numéros de revues**

1. Lombard J., Ninot O. (éd.), 2010, « Nouvelles mobilités dans les Suds », *Espace populations sociétés*, 2-3.
2. Bredeloup S., Bertonecello B., Lombard J. (éd.), 2008, *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ?* Paris, L'Harmattan.
3. Lombard J., Mesclier E., Velut S. (éd.), 2006, *La mondialisation côté Sud*. Paris, IRD-ENS.
4. Dumont F., Lombard J. (éd.), 2005, « Population et enclavement en Afrique », *Espace populations sociétés*, 1.
5. Lombard J., Steck B. (éd.), 2004, « Transports au Sud : pouvoirs, lieux et liens », *Autrepart*, 32.
6. Lombard J., 1993, *Riz des villes, mil des champs en pays Serer (Sénégal)*. Talence, CNRS/CEGET.

## ***Rappel du parcours professionnel dans la recherche***

<b><i>Type d'organisme</i></b>	<b><i>Organisme</i></b>	<b><i>Fonctions exercées</i></b>	<b><i>Thématique de recherche</i></b>	<b><i>Dates *</i></b>
<b>Etablissement public de Recherche</b>	IRD (France)	Chargé de recherche titulaire	Transport, mobilité, migration, Afrique de l'Ouest	Depuis juillet 2004
<b>Etablissement public de Recherche</b>	IRD (Sénégal)	Chargé de recherche, accueilli en détachement	Transport, État, mobilités au Sénégal	Juillet 2000 à juin 2004
<b>Etablissement public de Recherche</b>	INRETS (France)	Chargé de recherche titulaire	Transport et aménagement régional	Février 1991 à juin 2000
<b>Structure privée</b>	IRAM (France et Sénégal)	Chargé d'études	Stratégies paysannes au Sénégal	Février à avril 1990
<b>Structure privée</b>	IRAM (France et Sénégal)	Chargé d'études	Stratégies paysannes au Sénégal	Août à septembre 1989
<b>Etablissement public de Recherche</b>	ORSTOM (Sénégal)	Allocataire de recherche	Étude de marchés vivriers au Sénégal	Juin à juillet 1988
<b>Etablissement public de Recherche</b>	ORSTOM (Sénégal)	Volontaire du service national actif	Recensement de population, étude des marchés ruraux	Février 1987 à mai 1988
<b>Etablissement public de Recherche</b>	ORSTOM (France)	Allocataire de recherche	Stratégies de survie paysannes au Sénégal	Novembre à décembre 1986
<b>Etablissement public de Recherche</b>	ORSTOM (Sénégal)	Allocataire de recherche	Crises vivrières au Sénégal	Février à décembre 1985
<b>Université</b>	Rectorat de Versailles (université Paris X)	Boursier	Crises vivrières au Sénégal	Novembre 1984 à octobre 1986

# Préambule

Réinterroger mon parcours professionnel et scientifique à l'aune d'une préparation d'habilitation à diriger des recherches demande quelques exigences. Il s'agit pour moi de visiter plus de vingt années de recherches qui m'ont vu passer de l'agriculture paysanne *sereer* (Sénégal) aux circulations en Afrique de l'Ouest, en passant par les effets du tunnel sous la Manche dans un espace régional (nord de la France), les petits transporteurs de marchandises du Nord – Pas-de-Calais, le système de transport au Sénégal. Il me faut repenser les problématiques et méthodes développées dans un institut de recherche appliquée du Nord (l'INRETS, entre 1991 et 2000) dans la perspective – la mienne à l'IRD depuis 2000 – de leur réutilisation, bonification voire transformation à des fins différentes – partenariat avec des équipes du Sud supposées en demande, problématiques dites « du développement ».

Ce double regard m'a toujours intéressé. D'une part, parce que je n'ai pas arrêté de faire des allers retours entre l'Europe et l'Afrique ; d'autre part, parce que le monde change, les déplacements se multiplient, les transports se modernisent en permanence, les espaces se rapprochent, parfois s'emboîtent, s'imbriquent, se phagocytent pour créer de nouveaux ensembles. Le transport qui est mon objet de recherche depuis 1991, et sur lequel je ferai porter l'essentiel de la réflexion développée dans ces volumes, parce qu'il est mouvement, permet de confronter les échelles (locale, régionale, nationale, continentale et transnationale) en même temps que de les dissocier : le transport est à la fois objet et sujet des évolutions, il favorise les rapprochements spatiaux, mais il consolide aussi les ensembles bornés, comme les Etats. Il n'y a donc pas perte du local dans le global, mais recomposition des interactions scalaires. Ma démarche est d'éclairer par l'ailleurs ce qui se passe localement, elle est de penser l'ailleurs en fonction de l'ici.

Je crois fondamentalement à la récurrence des phénomènes, à la reproduction ici et là des mêmes évolutions, quand bien même les contextes sont différents. Ainsi, dans mon parcours, si j'ai changé d'espace d'étude en passant de l'INRETS à l'IRD, j'ai retrouvé celui de ma thèse, menée à l'ORSTOM entre 1984 et 1988 (le Sénégal). Si j'ai questionné le rôle ambigu de l'Etat dans le développement des transports au Sénégal, j'ai approfondi la

thématique des pouvoirs locaux et centraux dans la mise en marche ou le dérèglement des systèmes de transport, entraperçue dans la Région Nord – Pas-de-Calais des années 1990. Si j'ai enquêté les acteurs du transport sénégalais par rapport à leur territoire de référence – un espace local, régional, national ou international – je n'ai pas changé d'approche depuis 1991 et ai continué à analyser les interactions acteurs – territoires. Si j'ai multiplié, dans différents espaces du monde (Sénégal, France, Mali, Cap-Vert, Burkina Faso, Mauritanie), les enquêtes dans les lieux où est produit et vécu le transport, j'ai continué, partout, à privilégier l'entretien, l'observation des sites de transport ou à bord des véhicules (planches 1, 2 et 3), l'interrogation des responsables professionnels, syndicaux, politiques, la diversité des méthodes en général. Si j'ai échangé avec des équipes de recherche françaises et ouest-africaines, je n'ai pas perdu l'habitude de discuter avec les autorités en charge des transports et de l'aménagement, de former des étudiants de second et de troisième cycle, de fidéliser un réseau de partenaires, collègues et amis.

Après la revue en détail du parcours de recherche, je présenterai les autres activités d'organisation et d'animation qui m'ont occupé puis ferai le bilan bibliographique de plus de vingt années de travaux.

**Planche 1 : Voyager et observer dans les transports. Dans la cabine d'un camion benne, banlieue de Dakar.**



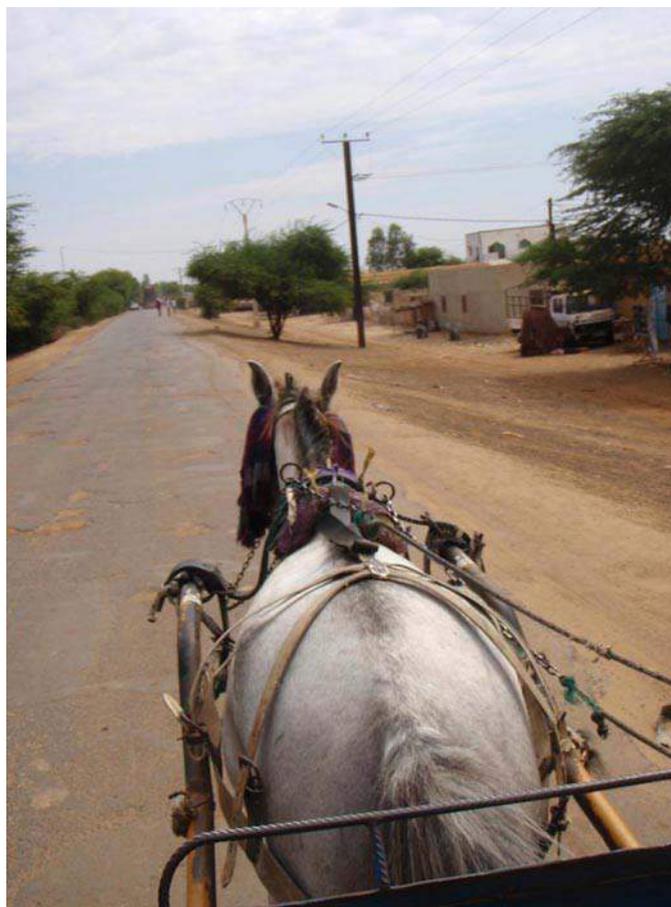
Cliché : J. Lombard (2000).

**Planche 2 : Voyager et observer dans les transports. Dans un autocar sur la route d'Aleg, Mauritanie.**



Cliché : A. Choplin (2009).

**Planche 3 : Voyager et observer dans les transports. Sur une calèche, Rosso, Sénégal.**



Cliché : A. Choplin (2009).

# Partie 1

## ***Thématiques et équipes (1984-2009)***

Dans cette présentation des thématiques et des équipes auxquelles j'ai été associé, je distinguerai trois temps, un temps initiatique, période d'apprentissage pour l'après, un temps fondateur des concepts et méthodologies à venir, un temps bâtisseur pour consolider et ouvrir la recherche. De ce panorama remis en scène, je tire les éléments les plus importants pour le développement de ma recherche en cours qui répondra, en partie, aux mêmes aspirations que par le passé, tout en dégageant de nouveaux champs d'investigation.

Ces trois temps sont complémentaires, chaque nouveau moment reprenant en quelque sorte des thèmes et des méthodes du précédent. Quand une recherche démarre, elle ne vient pas supplanter la précédente, mais la compléter, l'enrichir, voire la réactiver. Aujourd'hui, avec le recul, il n'y a pas eu un parcours de recherches fait d'étapes successives, mais une progressive mise en système de l'ensemble des recherches menées par le passé, en cours et à venir. Toutes les dimensions des recherches entreprises sont en permanence présentes aujourd'hui et demain, même si certaines datent de près de vingt ans. Au cours du temps, il y a une montée en puissance des travaux qui sédimentent et transmettent aux étapes suivantes la richesse des méthodes expérimentées et des résultats.

Les trois temps de recherche qui ont structuré mes travaux depuis plus de vingt ans ont correspondu à l'émergence de thématiques nouvelles et fondatrices de recherches à venir :

- La découverte de la mobilité
- Le territoire du transport
- Le migrant - transporteur

### I.1. Un temps initiatique : la découverte de la mobilité

<b>Titre du programme</b>	<b>Stratégies de survie des paysans sénégalais</b>
<b>Dates de réalisation</b>	<b>1984-1988</b>
<b>Rattachement institutionnel</b>	<b>Université Paris X – ORSTOM</b>
<b>Composition de l'équipe</b>	<b>Doctorat</b>
<b>Lieux de réalisation</b>	<b>Dakar, Niakhar et Méréto (Sénégal), Nanterre</b>

#### Contexte

Les recherches de la période 1984-1988 ont porté sur les transformations d'une société paysanne sénégalaise en pleine mutation. Ces travaux ont fait l'objet d'une thèse de 3<sup>ème</sup> cycle de géographie à l'université Paris X, dirigée par P. Pélissier. Dans ce cadre, j'ai bénéficié d'un double accueil à l'ORSTOM, d'abord en tant qu'allocataire (1985), puis en tant que Volontaire du service national actif, VSNA (1987-1988). À ce titre, j'ai participé à deux programmes de recherche : d'une part, « Population santé à Niakhar (Sénégal) » (planche 4), piloté par M. Garenne ; d'autre part, « Terrains anciens, approches renouvelées » (planche 5), dirigé par A. Lericollais et P. Milleville.

Le premier programme associait des recherches sur la population *sereer* et des travaux sur la santé de ces mêmes populations. Il souhaitait mieux connaître les modalités d'évolution d'une population paysanne confrontée à des déficits vivriers et monétaires chroniques depuis une dizaine d'années (sécheresse des années 1970), à même d'avoir des conséquences à la fois sur la dynamique démographique (migration par exemple) et sur la morbidité, voire sur la mortalité. Le second programme, démarré en 1986, s'intégrait dans un vaste ensemble de recherches qui devaient être menées sur des régions rurales de l'Afrique et de Madagascar enquêtées plusieurs années auparavant. Il avait pour objectif de retourner sur un « terrain » précédemment observé, en l'occurrence le pays *sereer* des années 1960 et les Terres neuves du Sénégal oriental des années 1970, où une partie des habitants du « vieux » pays avait migré. Mon travail visait à comprendre comment les populations *sereer* géraient de longue date la pénurie vivrière et monétaire. Il devait souligner la place qu'occupe désormais le marché rural dans les stratégies économiques des paysans (planche 6). Enfin, dans ce cadre renouvelé, il était important de montrer l'intensité des relations entre populations émigrées (Terres neuves et villes) et populations résidant au « vieux » pays.

**Planche 4 : La concession ORSTOM de Niakhar, Région de Fatick, ou partager les expériences et les résultats du jour avec les chercheurs et enquêteurs présents**



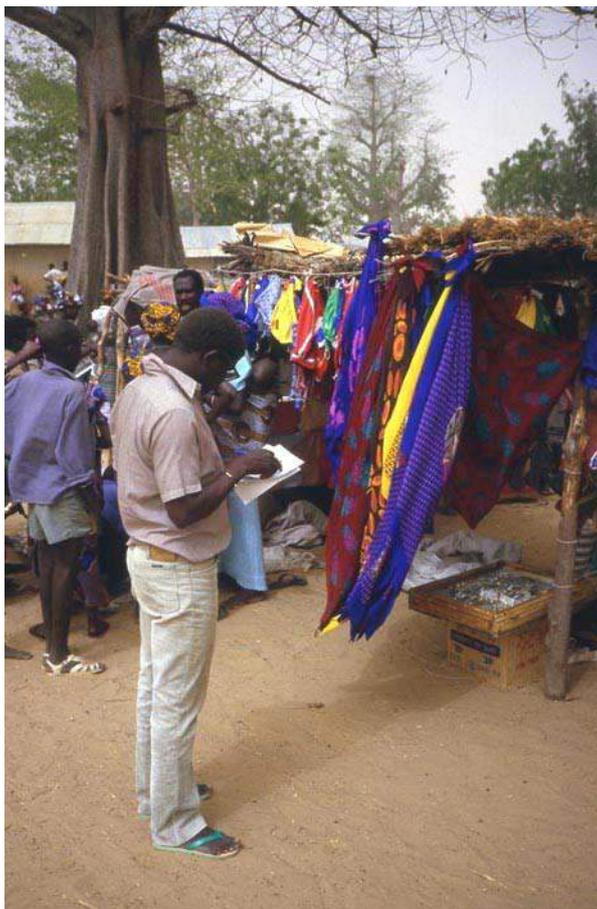
Cliché : J. Lombard (1985).

**Planche 5 : La concession ORSTOM de Méréto, Région du Sénégal Oriental, « camp de base » du recensement de l'ensemble de la population sereer des Terres neuves**



Cliché : J. Lombard (1987).

**Planche 6 : Enquêter sur les marchés hebdomadaires, compter les étals, discuter avec les vendeurs et les acheteurs, Diohine, Région de Fatick**



Cliché : J. Lombard (1988).

### **Questions et méthodologie**

Le point de départ était l'analyse des réponses paysannes aux problèmes alimentaires apparus à la suite de crises de production aiguës. J'ai concentré mes analyses dans le pays *sereer*, même si j'ai aussi mené quelques investigations dans un terroir périurbain (proche de la ville de Thiès) et dans l'extrême Nord du « bassin arachidier », à la limite des cultures sous pluie. Participant au début à un premier programme associant démographes, médecins et nutritionnistes, j'ai mené en 1985 et 1986 deux enquêtes par questionnaire auprès de 150 chefs de concession disséminés dans cinq villages dont la dynamique de la population était connue. Elles visaient à connaître l'état de la production agricole au cours des années précédentes, celui de la consommation relatif à la population présente, celui des stocks, des ventes sur le marché, des aides en tous genres, notamment alimentaires.

À partir de 1987, l'objet de recherche a débordé l'espace de départ (« vieux » pays *sereer*) et a été étendu aux relations entre cet espace et d'autres types d'espaces, ruraux et urbains, tant ces relations ont semblé participer de la régulation économique et sociale apparue dans les crises. Pour ce faire, j'ai piloté l'organisation et la réalisation d'un recensement complet de la population *sereer* émigrée dans les Terres neuves depuis les années 1970, puis analysé, dans quelques familles, les relations entre émigrés et population restée sur place, qui se traduisent par la circulation régulière de biens (aide alimentaire sous la forme de vivres), d'argent, de personnes (main d'œuvre notamment, du « vieux » pays vers les Terres neuves). De même, j'ai procédé à quelques entretiens avec des jeunes ruraux installés à Dakar. En 1988, pour finir, j'ai pu observer l'évolution des marchés ruraux hebdomadaires du « vieux » pays *sereer* dans lesquels les paysans commercent activement.

## Principaux résultats

Plusieurs types de mutations sont apparus à l'œuvre dans cette société paysanne sénégalaise :

- En premier lieu, une réactivité immédiate à la crise des productions vivrières et marchandes.
- En deuxième lieu, une mobilisation permanente des revenus monétaires et un foisonnement d'activités commerciales développées sur les marchés ruraux et urbains.
- En troisième lieu, une massive installation des populations *sereer* en ville et dans d'autres zones rurales, souvent temporaire et symbole de l'existence de relations denses entre ressortissants émigrés et familles du village d'origine
- Une intense circulation au sein des réseaux sociaux qui voit se développer, entre villes et campagnes sénégalaises, des mouvements de personnes, de biens, d'informations et d'innovations.

La société paysanne n'était pas seulement vue à travers le prisme de la crise et de ce fait réduite au simple équilibre ressources - besoins. Les problèmes alimentaires locaux d'une société rurale étaient à replacer dans la dynamique générale des systèmes économiques et sociaux et dans des cadres spatiaux de référence variés. Ces travaux montrent qu'il n'est pas possible d'analyser une société humaine dans son rapport à l'espace sans prendre en compte les relations qui existent et se développent avec d'autres types d'espaces. La société est considérée dans son ensemble, c'est-à-dire de différents points de vue complémentaires - ruraux et urbains - qui s'appuient, non seulement, sur la réalité des dynamiques spatiales d'intégration et/ou de ségrégation, mais aussi sur la permanence des circulations de biens et de personnes. L'adaptation de la société en question passe par la mobilité de ses membres, individus, familles, groupes lignagers, dans l'espace sénégalais. En cela, l'évolution de la société interroge de façon pragmatique le développement des transports dans ce pays (ce qui sera analysé des années après). Elle situe surtout ces hommes et ces femmes dans une autre perspective, celle d'espaces élargis dépassant le terroir du village ou celui des lignages pour entrer dans le monde de la mobilité, celui du Sénégal contemporain.

## Enseignements

Cette recherche a débouché sur la rédaction d'une thèse de géographie, éditée par la suite au CNRS<sup>1</sup>, et sur la participation à de nombreux ouvrages collectifs et numéros de revues<sup>2</sup>. Elle m'a aussi permis de participer, en 1989 et 1990, à deux études ponctuelles sur les stratégies paysannes de commercialisation des céréales, pilotées par l'IRAM (Institut de recherche et d'amélioration des méthodes de développement), basé à Paris.

La période du doctorat a correspondu à une initiation, au sens littéral du terme, et à une découverte. Ce temps (1984-1988) a été un apprentissage, parfois imparfait, mais nécessaire pour s'ouvrir à une certaine façon de voir le monde. J'ai aussi découvert un fait

---

<sup>1</sup> *Problèmes alimentaires et stratégies de survie dans le Sahel sénégalais : les paysans Serer*, Université de Paris X - Nanterre, 1988 [thèse de 3<sup>o</sup> cycle]. *Riz des villes, mil des champs en pays Serer. Sénégal*, Talence, 1993, CNRS/CEGET.

<sup>2</sup> « Système de production et autosuffisance alimentaire en pays Serer (Sénégal) », *Cahiers de Sciences Humaines*, 1987, 23 (3-4). « La gestion des réserves vivrières en pays Serer (Sénégal) », in M. Eldin, P. Milleville (éd.), *Le risque en agriculture*, Paris, 1989, ORSTOM. « Les migrations dirigées des Sereer vers les Terres Neuves (Sénégal) », in A. Quesnel, P. Vimard (éd.), *Migrations, changements sociaux et développement*, Paris, 1991, ORSTOM (avec M. Garenne). « Acteurs et enjeux dans le bassin arachidier sénégalais », in Ch. Blanc-Pamard (éd.), *Politiques Agricoles et Initiatives Locales : Adversaires ou Partenaires*, Paris, 1993, ORSTOM. « Quand l'agriculture passe par la migration : l'exemple du pays Serer (Sénégal) », *Histoires de développement*, 1995, 30.

moderne de société, de toutes les sociétés humaines d'aujourd'hui, à savoir la mobilité des hommes.

L'expérience acquise pendant la thèse me permet aujourd'hui d'envisager plus sereinement l'altérité. Ce qu'il est resté de l'histoire de ces gens qui ont eu la vie dure lors des sécheresses des années 1980 et que j'interrogeais avec beaucoup d'appréhension, c'est l'espoir de ne plus le refaire et donc de privilégier les entretiens d'égal à égal, de professionnel à professionnel, et non de dominant à dominé. Vœu pieux si l'on peut dire, mais vœu quand même. Ce qu'il en est resté, c'est l'obligation de rester modeste dans l'écoute et le questionnement, le seul moyen de se rapprocher autant que possible de l'autre que l'on interroge et qui parfois subit le cours de nos paroles.

## I.2. Un temps fondateur : le territoire du transport

De 1991 jusqu'en 2000, les recherches réalisées à l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) se sont inscrites dans une dynamique scientifique différente de celle développée précédemment. Titulaire d'un poste de chargé de recherche, elles m'ont permis d'intégrer une équipe nouvelle, d'ouvrir de nouvelles pistes de travail et de pratiquer deux exercices supplémentaires (enseignement et expertise). Par la suite, à l'IRD, j'ai poursuivi à partir de 2000 mes investigations sur certaines des problématiques défrichées à l'INRETS.

### Transporteurs entre autonomie et dépendance

<b>Titre du programme</b>	<b>Analyse des chaînes de transport de marchandises et des stratégies des acteurs impliqués dans les transports : les artisans transporteurs dans le Nord – Pas-de-Calais</b>
<b>Dates de réalisation</b>	<b>1991-1995</b>
<b>Rattachement institutionnel</b>	<b>INRETS</b>
<b>Composition de l'équipe</b>	<b>Un CDD, un Ingénieur École Centrale de Lille</b>
<b>Lieux de réalisation</b>	<b>Villeneuve d'Ascq, Région Nord – Pas-de-Calais</b>

### Contexte

La problématique générale de ma nouvelle équipe de recherche (TRACES<sup>3</sup>) était d'analyser les interactions entre développement régional et grandes infrastructures de transport, dans une région, le Nord – Pas-de-Calais, en proie à une profonde crise de reconversion économique. Dans ce contexte, l'autorité régionale mais aussi les élus, les chambres de commerce, certains universitaires ainsi que des chefs d'entreprise supposaient et espéraient un effet sur le développement régional des nouvelles circulations générées par l'ouverture du tunnel sous la Manche et du TGV Nord Europe (Paris Londres Bruxelles Amsterdam Cologne). En outre, les chantiers ouverts par ces grandes infrastructures ainsi que par la construction d'un nouveau centre d'affaires à Lille, à l'emplacement de la gare TGV, devaient accroître l'activité économique et contribuer à l'augmentation des emplois directs et indirects.

L'INRETS, l'Etat et le Conseil régional Nord – Pas-de-Calais, en favorisant l'arrivée d'une nouvelle équipe de recherche à Villeneuve d'Ascq, s'engageaient clairement dans la recherche d'une nouvelle interaction entre réflexion scientifique et décision publique. Entre 1989 et 1996, dans le cadre du contrat de plan État/Région, plusieurs conventions de recherche furent signées. Elles portaient sur différents objets comme l'évolution du centre

---

<sup>3</sup> T.R.A.C.E.S. : Centre de Recherches en Socio-Economie des Transports et de l'Aménagement.

d'affaires Euralille, les retombes économiques du chantier du tunnel sous la Manche, les modifications du système de transport régional impulsées par le TGV ou bien l'évolution des chaînes logistiques et des fonctions des plates-formes de fret.

Composée au départ d'un Directeur de recherche, d'une chargée de recherche sociologue (S. Bredeloup, aujourd'hui Directrice de recherche à l'IRD) et de deux doctorants en économie et en droit, cette équipe fut renforcée par mon arrivée en février 1991. Ultérieurement, entre 1992 et 2003, près d'une dizaine de chargés de recherche fut recrutée, plusieurs bourses de thèse furent attribuées tant par l'INRETS que par le Conseil régional, des nouveaux locaux furent construits, en 1990 puis en 1995, dans lesquels l'équipe en croissance s'installa.

### **Questions et méthodologie**

À l'instar de mes travaux précédents, mes premières recherches, réalisées à l'INRETS entre 1991 et 1995, se sont intéressées à une catégorie d'acteurs spécifique – des artisans transporteurs et des PME de transport – situés dans un espace spécifique – le Nord – Pas-de-Calais. Il s'agissait de savoir si, à l'heure de la mise en service de grandes infrastructures de transport en France et en Europe, censées mieux relier les espaces entre eux et offrir aux entreprises de transport routier de marchandises de nouvelles opportunités de marchés, celles-là arriveraient à en profiter pour concurrencer leurs homologues belges et néerlandaises, très en pointe au tournant des années 1990 et dominatrices sur les marchés européens de transport au départ des ports d'Anvers et de Rotterdam.

Le suivi dans le temps d'une cohorte de cent entreprises créées en 1989 a servi de base à un travail d'analyse des parcours d'entreprises et des trajectoires d'entrepreneurs. Trois enquêtes se sont succédé entre 1990 et 1995. La première enquête, en 1990, a été exécutée par un étudiant de l'École centrale de Lille. La deuxième enquête, réalisée en 1992 sous ma direction et avec l'aide d'un chargé d'étude, a repris le même échantillon amputé des entreprises dont les responsables n'étaient plus identifiables. En revanche, les chefs des entreprises ayant cessé toute activité durant l'intervalle séparant les deux enquêtes ont été questionnés sur les raisons les ayant poussés à arrêter et à demander la radiation du fichier des entreprises. La troisième enquête de 1995, également sous ma direction, a ciblé une dizaine d'entreprises de l'échantillon originel toujours en activité, pour des entretiens approfondis. Trois observations à bord des camions ont par ailleurs complété le dispositif (planche 7).

Une seconde série d'enquêtes, menée en parallèle, a été réalisée en 1993 auprès d'un échantillon de cinquante PME de transport régionales de 10 à 50 salariés. Exécutées par des étudiants en économie de l'université de Lille I, elles ont été pilotées par un comité regroupant, outre un enseignant de la faculté d'économie et moi-même, un cadre de la Direction des transports du Conseil régional et le secrétaire général régional de la Fédération nationale des transporteurs routiers. Elles ont porté sur l'évolution de la structure des entreprises depuis une dizaine d'année, sur l'évolution des effectifs, du parc de véhicules, sur les marchés de fret, sur la capacité à trouver des marchés au retour des véhicules, sur les stratégies de croissance, notamment externe (par rachat d'entreprises), sur les avancées attendues pour l'activité des nouvelles infrastructures de transport en construction. Dans le même temps, des entretiens ont été menés avec des responsables logistiques de grandes entreprises industrielles de la région, avec des chefs de grandes entreprises de transport commanditaires de marchés aux artisans et PME ainsi qu'avec des responsables de centres routiers et autres plates-formes logistiques publiques.

**Planche 7 : Les blocages routiers sur l'autoroute entre Lyon et Marseille ou l'occasion d'enquêter sur les conditions d'existence des entreprises artisanales**



Cliché : J. Lombard (1992).

**Principaux résultats**

Plusieurs résultats ont conclu cette série d'enquêtes et d'analyses :

- La sous-traitance est majeure dans les entreprises artisanales et constitue le premier mode d'accès au fret pour les entrepreneurs.
- Les PME qui disposaient souvent de niches de marché locales, auprès d'entreprises industrielles, ont des difficultés à rebondir dans une économie européenne concurrentielle.
- L'insertion du chef d'entreprise dans un réseau socio-économique apparaît alors indispensable pour la pérennité et la croissance de l'activité.
- L'espace d'activités est multinational et ne s'arrête pas à la frontière franco-belge : la compétition pour le fret est avivée mais, dans le même temps, les opportunités de marché sont démultipliées (notamment sur le marché belge).

La question centrale posée à l'époque était de savoir comment une entreprise petite ou moyenne, engoncée dans son réseau local, dans son territoire local, pouvait maîtriser un tissu de relations à distance, dans une autre région française, à l'étranger, en Belgique, en Italie, en Espagne, à même de lui assurer des marchés de retour pour ses véhicules, seule garantie pour maintenir l'activité. De ce faisceau de relations proches et lointaines, tissées dans le monde des transports, de l'espace dans lequel opère l'entreprise et habitent et vivent le ou les chauffeurs, résulte un territoire construit par l'entreprise et son entrepreneur, plus ou moins maîtrisé, plus ou moins étendu. Cette maîtrise varie selon la dépendance à l'égard des donneurs de fret (entreprises industrielles, grands groupes logistiques), selon l'expérience et le savoir-faire acquis sur un marché ou sur un secteur géographique, selon le système de représentations et de valeurs propres à l'entrepreneur, selon des avantages bien réels dont il profite.

La recherche sur les entreprises artisanales et sur les PME indique que les acteurs du transport doivent, eux aussi, être appréhendés dans leur globalité et dans les rapports qu'ils tissent avec leur environnement auquel ils réfèrent en permanence et qui constitue une composante caractérisée par des marchés, des clients, un espace d'activité, l'ensemble formant territoire. Ces interrelations entre acteurs n'impliquent pas pour le territoire une

dimension seulement spatiale (et néanmoins essentielle), mais aussi socio-économique et socioculturelle.

### Enseignements

Différentes publications<sup>4</sup> et participations à des congrès internationaux<sup>5</sup> ont permis de valoriser l'originalité de ces travaux.

Les recherches menées ultérieurement au Sénégal, en 2001 et 2002, basées sur les mêmes techniques d'enquêtes, ont souligné des processus de construction territoriale identiques, basés sur la constitution d'un réseau relationnel, dans la ville d'origine comme dans les lieux de déchargement et de rechargement, indispensable pour garantir l'accès au fret et en définitive pérenniser l'activité économique<sup>6</sup>.

De cette histoire des gens sédimentée pendant plusieurs années, j'ai retenu un élément fondateur : l'individu a une idée de sa vie, de son environnement, du monde dans lequel il évolue, de l'espace qu'il fréquente, du territoire qu'il construit consciemment ou inconsciemment. Son activité professionnelle l'amène à fréquenter d'autres personnes, à voyager, à échanger. Dans un espace plus ou moins borné, dans une agglomération urbaine, dans une région, dans un pays, l'individu interagit avec d'autres, il imagine l'avenir de façon autonome en même temps qu'il est déterminé par sa culture, par sa société d'appartenance, par les pouvoirs en place, quels qu'ils soient. Selon les travaux de G. Di Méo (1996), les groupes humains développent des schèmes communs de pensées qui façonnent, dans l'espace, la constitution de formations socio-spatiales, leur évolution, leur interaction avec d'autres. Le territoire d'un individu est ainsi en partie surdéterminé par d'autres niveaux, d'autres pouvoirs, ceux des régions, ceux des États, ceux des ensembles supranationaux.

### Globaliser à l'échelle de la ville

<b>Titre du programme</b>	<b>Entreprises de transport de marchandises et territoires productifs régionaux</b>
<b>Dates de réalisation</b>	<b>1996-1999</b>
<b>Rattachement institutionnel</b>	<b>INRETS</b>
<b>Composition de l'équipe</b>	<b>Un CDD, un Ingénieur École Centrale, quatre stagiaires de maîtrise (Université de Lille I, d'Arras, Paris I) et d'IUT (Université de Lille III)</b>
<b>Lieux de réalisation</b>	<b>Villeneuve d'Ascq, Région Nord – Pas-de-Calais, Kayes (Mali)</b>

<sup>4</sup> « Transporteurs du Nord - Pas-de-Calais, nés de la dépendance ? », *Hommes et terres du Nord*, 1992/1 (avec S. Bredeloup). *Entrepreneurs de transport dans le nord de la France. De la création à ...*, Arcueil, 1994, INRETS [rapport 180]. « Que sont les artisans-transporteurs devenus ? », *Recherche transports sécurité*, 1997, 55.

<sup>5</sup> « Une géographie des dépendances : les artisans routiers du Nord – Pas-de-Calais dans les réseaux d'entreprises de transport de marchandises », *Troisièmes Journées de l'IFRESI*, Lille, 1993. « Small-scale transport companies in the north of France: a success or a failure », in D. Hensher, J. King, T. Oum (éd.) *Proceedings of the 7<sup>th</sup> World Conference on Transport Research*, Oxford, 1996, Elsevier/Pergamon [tome 4]. « The Territories of Road Freight Transport Companies », in H. Meersman, E. Van De Voorde, W. Winkelmanns (éd.), *Selected Proceedings from the 8<sup>th</sup> World Conference on Transport Research*. Amsterdam, 1999, Elsevier/Pergamon [tome 1] (avec L. Grand et G. Marotel).

<sup>6</sup> « Transporteurs sénégalais : de la pauvreté à la rente », in Actes du SITRASS VII, *Mobilité et systèmes de transport en Afrique sub-saharienne. Les défis de la pauvreté*, Arcueil-Lyon-Paris-Dakar, 2004, INRETS-LET-IRD-MIET.

## Contexte

Les travaux du programme précédent ont servi d'aiguillon pour définir les problématiques suivantes. L'analyse de l'évolution des acteurs du transport et de leurs relations avec les donneurs d'ordres devait être incorporée dans une réflexion à plus grande échelle incluant l'ensemble des pouvoirs en jeu, qu'ils soient politiques, économiques ou sociaux. Les économistes de l'équipe TRACES menaient en parallèle des recherches en économie industrielle sur les relations entre industrie et transport dans la région Nord – Pas-de-Calais. Ils discutaient notamment de la proximité géographique entre industrie et prestataires logistiques et de transport, supposée indispensable à la croissance de l'activité. Ils soulignaient aussi l'importance de la proximité organisationnelle entre industriels et transporteurs, pas uniquement basée sur une proximité spatiale mais s'appuyant aussi sur l'appartenance à un même ensemble de codes, d'apprentissages en commun, de références. Leurs travaux complétaient, par des éléments méconnus sur la relation dans l'espace entre industrie et transport, les recherches sur les districts industriels en Europe<sup>7</sup>.

En focalisant l'attention sur des espaces particuliers caractérisés par la présence de donneurs d'ordres industriels importants et un effectif d'entreprises de transport conséquent, le programme souhaitait apporter des indications précises sur l'émergence de territoires de transport locaux en émergence ou en consolidation ou, au contraire, sur le déclin de tels territoires en voie d'explosion par suite de la concurrence internationale européenne.

## Questions et méthodologie

La dynamique des interactions entrepreneurs/autres acteurs demande une analyse spatiale globale de l'activité économique, des relations sociales, des évolutions institutionnelles qui, non seulement, entourent l'entreprise de transport, mais dont les interactions fondent le développement d'une telle entreprise. L'importance d'approches qui permettent de prendre en compte l'histoire collective des acteurs, les dynamiques entre groupes d'acteurs, au sein des systèmes de transport et dans l'espace, s'avère indispensable pour comprendre le secteur du transport. Sans elles, les territoires d'entreprises ne signifient plus rien car ils renvoient à des parcours d'entreprises isolés de leur contexte. Avec elles, le territoire de l'entreprise, mais aussi le territoire socioculturel, le territoire productif, dont le transport est partie prenante, prennent de l'épaisseur et amènent le chercheur à penser la globalité.

L'analyse des relations entre décideurs, clients et opérateurs de transport, dans des espaces urbains et industriels de la région Nord - Pas-de-Calais, a été privilégiée. Dans les agglomérations de Saint-Omer (deux grandes industries et des transporteurs dépendants du fret local), d'Arras (une situation privilégiée le long d'axes autoroutiers européens faisant espérer une croissance de l'activité locale de transport), de Boulogne sur Mer, Calais et Dunkerque (ports en concurrence les uns avec les autres et avec les voisins européens), des enquêtes répétées auprès des transporteurs, des syndicats de transporteurs, des directeurs logistiques de groupes industriels, des autorités portuaires et des administrations publiques et parapubliques, ont été menées. Dans le même temps, une analyse des statistiques régionales de créations d'entreprises, des statistiques régionales des effectifs d'entreprises, des emplois, a donné lieu à la réalisation d'un mini atlas des entreprises de transport par circonscription consulaire de la région Nord – Pas-de-Calais.

## Principaux résultats

L'analyse des relations entre acteurs du transport, choisis dans des espaces industriels et urbains de taille identique (entre 100 et 300 000 habitants), permet ainsi de vérifier les hypothèses émises. Seules les entreprises de transport qui maîtrisent un territoire

---

<sup>7</sup> Cf. les travaux de C. Courlet, G. Colletis, J.-P. Gilly, B. Pecqueur, parus au cours de la décennie 1990 dans la Revue d'économie régionale et urbaine (RERU).

multiscale support, more easily than others, international competition and opening. Thus, those of Saint-Omer are partly too dependent on local order-givers to hope to expand their operating space and develop a network of distant relations. Those of Arras suffer too much from the competition of large international groups to benefit from the arrival of motorway axes and the creation of logistic platforms, unless they submit to the will of powerful order-givers.

L'Audomarois (Saint-Omer) et l'Arrageois (Arras) participent ainsi de l'évolution spatiale générale qui met les territoires en relation permanente les uns avec les autres. Chaque territoire urbain, chaque système localisé d'acteurs se développe avec le soutien public, par la création de zones d'activités censées mieux faire fonctionner le tissu local. Mais leur attractivité favorise l'arrivée de grands groupes internationaux qui rachètent puis font disparaître les entreprises locales. L'action publique se déploie aussi à une échelle plus grande, sur des territoires transfrontaliers, notamment dans le cas de métropoles<sup>8</sup> qui rayonnent sur différents pays et qui voient évoluer, parfois dramatiquement, les tissus locaux d'entreprises de transport. Le meilleur exemple de ces processus de sélection des entreprises de transport, dans des territoires en concurrence les uns avec les autres, est donné par les villes portuaires du littoral Nord – Pas-de-Calais. La reprise en main des terminaux portuaires par des opérateurs internationaux contribue à éliminer des chaînes logistiques des entreprises locales qui avaient vécu, depuis des décennies, des trafics générés par les ports. Ceux-ci, placés en concurrence avec leurs voisins, développent des stratégies qui valorisent la rapidité de mise à quai, d'enlèvement des marchandises et d'expédition, ce qui profite aux groupes internationaux, mais auxquelles ne peuvent pas faire face les petites entreprises de transport.

### Enseignements

Ces travaux sur les territoires locaux du transport m'ont passionné, même si je n'ai pas pu exploiter totalement cette veine. Différentes publications sont venues valoriser les premières recherches<sup>9</sup>.

Cet entre-deux spatial, entre la mondialisation des échanges et les dynamiques locales, on le retrouve dans les villes du Sud. À la même époque (1997-1999), j'ai eu l'opportunité de travailler sur le système de transport dans la ville de Kayes au Mali dont le nombre d'habitants (100 000) est voisin des villes que j'étudiais dans le Nord – Pas-de-Calais. À Kayes où se concentre l'essentiel des marchés de transport de la région occidentale du Mali, la compétition pour le fret était accentuée par le démarrage des grands chantiers comme le barrage de Manantali dans les années 1980 (200 km au sud-est de la ville), l'ouverture des mines d'or dans les années 1990 (80 km au sud), le raccordement progressif des réseaux routiers sénégalais et maliens les uns aux autres. La libéralisation de la vie économique au Mali et l'ouverture de secteurs entiers à la concurrence internationale avaient accru l'arrivée de groupes internationaux de transport et logistique. Les effets sur les territoires locaux furent immédiats. Dans cette région, les interactions transport espace sont significatives des processus de différenciation à l'œuvre : la ségrégation spatiale par les infrastructures et l'offre de transport, entre parties du territoire régional et urbain, s'est renforcée (planche 8), les lieux de transport (gares routières et ferroviaires) ont pris une importance capitale dans la dynamique territoriale, la hiérarchisation des entreprises de

---

<sup>8</sup> Cf. les travaux des chercheurs du Laboratoire d'économie des transports (LET) de Lyon, M.-A. Buisson et N. Rousier (1998).

<sup>9</sup> « Le transport local est-il encore nécessaire ? Quelques exemples dans le Nord - Pas-de-Calais », *Hommes et terres du Nord*, 1995/3. « Les territoires du transport et de la logistique dans le nord de la France - Exemples dans l'agglomération d'Arras », *Netcom*, 1997, 11(1). « Territoires, lieux et liens. Relations et savoir-faire des transporteurs de Saint-Omer (France) », *Les Cahiers scientifiques du transport*, 1999, 36. « Entreprises de transport de marchandises et agglomérations portuaires », in Réseau des chercheurs sur les villes portuaires, *Les Territoires de la ville portuaire*, Le Havre, 2001, AIVP.

transport s'est accrue, entre celles qui sont liées au marché international et celles qui sont sous-traitantes<sup>10</sup>.

L'action publique localisée émerge lentement : autant elle est importante dans les pays du Nord, notamment dans les grandes agglomérations urbaines et les métropoles régionales, autant elle semble difficile en Afrique de l'Ouest lorsque l'État lui-même entreprend de démanteler les leviers de son action potentielle, sans déléguer aux collectivités locales un certain nombre de prérogatives et de moyens financiers. Avec les bailleurs de fonds et surtout les initiatives de la population, notamment celles des émigrés, la décentralisation politique est de plus en plus un élément à prendre en compte dans l'évolution des territoires locaux.

**Planche 8 : Discuter avec les autorités de Somankidi, commune rurale enclavée, Région de Kayes**



Cliché : F. Dumont (1998).

**L'échelon de l'État**

<b>Titre du programme</b>	<b>Transports et territoires au Sénégal</b>
<b>Dates de réalisation</b>	<b>2000-2005</b>
<b>Rattachement institutionnel</b>	<b>IRD</b>
<b>Composition de l'équipe</b>	<b>Deux CDD, un Volontaire civil, un étudiant de DESS (IEDES), une dizaine d'étudiants de maîtrise de géographie (Université de Lille I, Paris I, Rouen, Saint-Louis du Sénégal)</b>
<b>Lieux de réalisation</b>	<b>Dakar, Sénégal, Mali</b>

**Contexte**

L'élargissement des problématiques autour des acteurs du transport s'est poursuivi, en 2000, au Sénégal. Il me fallait analyser d'autres contextes propices au développement des territoires du transport et aux interactions fortes entre pouvoirs locaux et systèmes de

<sup>10</sup> « Quand les transports (dé)lient campagnes et villes », in J.-L. Chaléard, A. Dubresson (éd.), *Villes et campagnes dans les pays du Sud*. Paris, 1999, Karthala. « Mali : faire une nation avant l'intégration régionale ? », *L'Espace géographique*, 2002/3.

transport. En outre, dans une logique de confrontation des problématiques du Nord et du Sud, il me paraissait intéressant de reprendre contact avec le Sénégal, un pays dans lequel l'IRD pouvait me permettre de travailler. L'unité mixte de recherche IRD/ENS, *Territoires et mondialisation dans les pays du Sud* (Temps), dirigée par Hervé Théry, me semblait une bonne opportunité. Dans ce cadre, à partir de juillet 2000 et jusqu'en juin 2004, j'ai été accueilli en détachement au centre IRD de Dakar. Puis, entre juillet 2004 et février 2006, toujours au sein de l'UMR Temps, j'ai été affecté au centre Jourdan de l'École normale supérieure à Paris. Durant ces six années, j'ai développé un programme de recherche sur les transports et les territoires en Afrique de l'Ouest, en particulier au Sénégal et, dans une moindre mesure, au Mali.

Au tournant des années 2000, le Sénégal apparaissait comme un État et un pays à la croisée des chemins, entre réflexion nationale sur ses valeurs, son économie et sa société, et positionnement sur l'échiquier africain et mondial pour un meilleur développement et une prise en compte des intérêts du continent. L'alternance politique de mars 2000 (renversement par la voie démocratique du « baobab socialiste »<sup>11</sup> et installation au pouvoir de partis d'opposition) permettait au pays d'espérer, sinon un nouvel élan, avec de nouveaux dirigeants et de nouvelles idées, du moins une rupture avec le passé. Le Sénégal constituait un exemple parfait de l'entredoux politique, économique, social et culturel auquel nombre d'États africains étaient confrontés : la mondialisation dans laquelle le Sénégal était totalement plongé lui ouvrait de nouvelles perspectives, avec l'ouverture économique, l'arrivée d'investisseurs internationaux, le retour des émigrés et de leur fabuleux pactole ; mais, dans le même temps, le pays voyait les inégalités sociales et spatiales s'accroître dangereusement (ce à quoi devait notamment s'attaquer le nouveau pouvoir). Ainsi, la Région de Dakar rassemblait la majorité des activités et des richesses, le tiers de la population, tandis que l'urbanisation du pays soulignait le poids prééminent de certaines villes (par exemple la ville religieuse de Touba) et de certains axes de communication au détriment du reste du territoire. Les transports n'échappaient pas aux processus de différenciation : denses et organisés dans l'agglomération de Dakar, vaste métropole de plus de deux millions d'habitants, étendue sur plus de 550 km<sup>2</sup>, concentrés sur quelques axes et entre quelques villes dans l'intérieur. Le port de Dakar, porte internationale pour le pays et quelques États voisins, voyait sa place dans les routes maritimes croître au moment même où la crise ivoirienne (surtout après 2002) lui redonnait des opportunités nouvelles de trafic.

La globalisation des échanges dans laquelle le Sénégal semblait trouver toute sa place s'accompagnait depuis la décennie 1990 de la généralisation de nouveaux paradigmes gestionnaires qui avaient pour nom partenariat public – privé, bonne gouvernance, décentralisation des pouvoirs. Dans cette effervescence post - Alternance, il semblait alors intéressant de croiser l'évolution des systèmes de transport, en ville et dans les campagnes, avec la recomposition des pouvoirs politiques et économiques centraux et locaux, avec l'arrivée de nouveaux investisseurs, sénégalais notamment, avides d'enrichissement rapide, avec la demande accrue en services des citadins et des populations rurales.

Il s'agissait pour moi, en arrivant au Sénégal, de revisiter les analyses sur le transport, dans un pays où la Banque mondiale, active et présente dans le secteur depuis le début de la décennie 1990, imprimait sa marque sans véritablement contribuer à démonter les mécanismes de reproduction des pouvoirs et des relations entre système politique et système des transports. Sur ces questions, il était aussi opportun pour moi de venir en appui aux universités sénégalaises et notamment aux géographes, absents de ces débats, en raison principalement d'une surcharge exceptionnelle des enseignements et des tâches administratives.

---

<sup>11</sup> Diop, Diouf et al. (2000).

## Questions et méthodologie

Le principal enjeu pour moi a été de croiser l'espace et le temps, c'est-à-dire de comprendre le transport sénégalais selon une double lecture : par les échelles géographiques (dans l'espace : du local à l'international) et par le territoire (dans le temps : de l'ancrage local au réseau). Le transport se prête particulièrement bien à ce croisement car il évolue et se développe à différentes échelles, notamment internationale, et s'ancre dans le temps pour desservir durablement les espaces et leur imprimer sa marque, transgresser les frontières et contribuer à faire évoluer les territoires. Le transport agit comme un bon révélateur des évolutions spatiales, sociales, économiques, culturelles et politiques.

Plusieurs hypothèses de travail ont structuré la recherche :

- Les transports au Sénégal étaient au milieu du gué : longtemps destinés à orienter exclusivement vers Dakar l'économie, la société et l'espace sénégalais, en marquant le territoire de leur empreinte, ils devenaient de plus en plus le vecteur d'un ancrage international du pays, notamment avec les pays voisins, à partir du port de Dakar supposé renforcer son rôle de plate-forme continentale de distribution des produits d'importation et de concentration des rares produits d'exportation (coton malien par exemple). Par conséquent, s'opérait un décalage croissant entre dynamique globalisante et fonctionnement au quotidien du transport, entre politiques préconisées par les pouvoirs publics centraux et locaux et attentes des usagers. Il me fallait décrypter les relations, dans le temps et dans l'espace, entre pouvoir politique et système des transports, analyser les intérêts en jeu, les pouvoirs en place, et souligner la difficulté du pays et de ses responsables à mixer rattachement à des logiques globales d'opérateurs internationaux et désenclavement de vastes quartiers urbains et zones rurales.
- L'immense agglomération de Dakar qui doit être ce pôle africain de dimension continentale s'enlisait (et s'enlise toujours) dans d'énormes problèmes de circulation d'un bout à l'autre de la ville. Ces dysfonctionnements interrogeaient les modèles gestionnaires de planification et d'organisation du transport et questionnaient l'équilibre entre les solutions des usagers, les pratiques des opérateurs privés et la réalité du pouvoir étatique et décentralisé de régulation. Il paraissait intéressant d'analyser le décalage croissant entre généralisation de nouveaux paradigmes, tels que le partenariat public-privé, et la réalité du fonctionnement du transport local, dans les quartiers et pour l'accès au centre de la capitale.

L'analyse des systèmes de transport sénégalais, à l'échelle nationale, régionale et locale, a emprunté aux concepts du Nord, notamment les modèles importés d'organisation et de gestion du transport, et scruté dans ses déroulements quotidiens les dynamiques du Sud, jamais univoques et toujours métissées. La dynamique du transport ici analysée a éclairé d'un point de vue sénégalais la problématique de l'UMR *Temps*, en mettant en avant la notion d'espaces disjoints entre local et global, de places centrales dans les réseaux, d'acteurs « faiseurs » de relations aux territoires multiscalaires et enchevêtrés. La méthodologie a focalisé la recherche sur trois éléments de « l'entre-deux », à la fois sujets et objets des transformations : acteurs du mouvement (opérateurs de transport, mais aussi émigrés investisseurs, usagers) ; lieux d'échanges (métropole internationale, ville secondaire, etc., et dans ces lieux, des espaces techniques et de plus en plus multifonctionnels, comme le port, la gare routière, le marché rural, etc.) ; mobilités et flux internationaux (personnes et marchandises).

Le travail a privilégié différentes méthodes de travail. Enquêtes par questionnaire (par exemple auprès de 150 transporteurs de marchandises dans tout le pays). Multiples entretiens à passages répétés avec des responsables politiques, syndicaux (planche 9), religieux, des représentants des forces de l'ordre et des douanes (planche 10), des grands transporteurs, des artisans, des chauffeurs (en l'occurrence, dès qu'un événement se produisait, je pouvais mobiliser rapidement quelques interlocuteurs ressources qui m'aidaient

à décrypter les processus en cours). Observations à bord des camions et des véhicules de transport en commun, observations des lieux de transport en ville et dans les régions de l'intérieur. Utilisation des fichiers statistiques existant dans les directions nationales des ministères, exploitation systématique de la presse quotidienne et professionnelle durant cinq années, etc.

**Planche 9 : Enquêter auprès des syndicats de transporteurs lors de l'inauguration d'une usine de montage de minibus, Thiès, Sénégal**



Cliché : F. Buez (2003).

**Planche 10 : Enquêter à la frontière Sénégal Mali**



Cliché : J. Lombard (2000).

**Principaux résultats**

Trois axes de recherche ont été développés entre 2000 et 2006 :

- État et transport : intérêts croisés
- Transport urbain à Dakar : recomposition des modes de gestion

- Régions enclavées : nouvelle organisation urbaine et pôles de transport

Le premier axe consistait à questionner le rôle chancelant de l'État sénégalais, en voie de privatisation, dans le développement spatial des transports et dans la difficile intégration des parties du territoire national. Il convenait aussi de mettre en évidence la faillite des politiques de transport pensées uniquement par le haut et qui ne tiennent pas compte des pratiques du « bas ». Il s'agissait enfin de souligner l'émergence (ou le déclin) d'opérateurs privés de transport inscrits dans un rapport ambigu avec l'autorité publique (centrale et locale), qui se caractérise par le recours systématique aux passe-droits. L'histoire des transports au Sénégal se manifeste par un soutien régulier du pouvoir aux transporteurs importants, tout à la fois clientèle politique et secteur clé pour l'économie nationale. Avec la libéralisation des années 1980, le rôle du transport comme soupape de survie pour le pouvoir central a été plus que manifeste : ce dernier a en effet multiplié les points de discorde dans le secteur, soutenu les syndicats et les fédérations patronales dissidentes, afin d'atténuer les mouvements collectifs d'opposition aux réformes libérales. L'État a pu, dans le courant de la décennie 1980, passer un accord implicite avec la haute hiérarchie mouride (qui avait la main sur l'économie paysanne du « bassin arachidier » en crise), dont l'effet, conjugué à la libéralisation à outrance de l'accès à la profession de transporteur, s'est traduit par un afflux de paysans en ville et dans le transport, secteur fortement employeur de chauffeurs, apprentis et autres rabatteurs. On a pu mesurer les limites d'une telle politique, totalement en décalage avec les enjeux du transport au Sénégal et en déphasage avec la demande de qualité exprimée par les usagers, à l'occasion de la catastrophe du navire *Le Joola*, en septembre 2002, dont le chavirage a fait plus de 2 000 morts et disparus. Le manque de contrôle des autorités sur l'institution en charge des rotations du navire rappelait trop la désinvolture avec laquelle les questions de transport sont traitées dans la capitale ou dans les campagnes, alors même que la circulation des biens et personnes, à différentes échelles géographiques, est devenue un des processus clés de création de richesses.

Le deuxième axe de travail a eu pour principal objectif l'analyse des lieux du transport que constituent les gares routières de l'agglomération de Dakar. Un projet spécifique dirigé par S. Bredeloup et intitulé « Autour de services urbains, l'émergence de dispositifs gestionnaires composites. Confrontations d'expériences abidjanaises, dakaroises et durbanites », a été développé au sein du Programme de Recherche Urbaine dans les villes en Développement (PRUD), piloté par le GEMDEV et l'ISTED. En partant du postulat que la gestion actuelle des gares dakaroises (privée, municipale, sans) était le résultat d'une perception différenciée du transport par les autorités publiques, les bailleurs de fonds internationaux, les usagers et les opérateurs, l'étude a sélectionné différentes gares de l'agglomération dans lesquelles des enquêtes auprès des opérateurs de transport et professions annexes (planche 11), des usagers, des représentants des collectivités locales et de l'État, ont été menées. Avec le Département de géographie de l'université Cheikh Anta Diop (notamment P. Sakho), une analyse plus globale du positionnement des gares dans le système de transport dakarois a été menée, en vue d'établir un lien entre types de quartiers desservis et types de lieux de transport. Ces processus de recompositions des modes gestionnaires montrent que la prise en compte de l'intérêt général est source de conflits majeurs, d'une part, entre échelons territoriaux (État central et collectivités locales), d'autre part entre puissance publique défaillante et opérateurs privés. Ils soulignent combien la régulation, avec des structures autonomes d'évaluation et de contrôle, fait aujourd'hui défaut, même si elle commence à être mise en place.

**Planche 11 : Enquêter à la gare centrale de Dakar lors de l'élection des représentants de chauffeurs**



Cliché : F. Bruez (2003).

Le troisième axe a privilégié l'analyse du rôle des transports (acteurs, lieux, institutions) dans l'intégration des campagnes aux villes sénégalaises. À partir de monographies régionales ou locales des systèmes de transport et de mobilité (dans la vallée du fleuve Sénégal, dans le « bassin arachidier », autour des marchés ruraux), la recherche a mis en évidence l'extrême dépendance des régions intérieures vis-à-vis de Dakar, l'imbrication des opérateurs régionaux et nationaux dans les processus de desserte locale, le recours à des solutions locales d'organisation des transports (notamment dans les régions isolées frontalières des pays voisins du Sénégal).

### **Enseignements**

Le programme « Transports et territoires au Sénégal » a donné lieu à un nombre important de publications, dans les trois axes développés<sup>12</sup>, et à une exposition intitulée *Transports du Sénégal, transports du monde* et présentée en mars 2006 dans le cadre du Mois de la science à Brest. Il a surtout permis de coordonner plusieurs ouvrages ou numéros de revue, notamment l'ouvrage synthétique des travaux de l'UMR *Temps*, dont les thèmes évoqués dans une dizaine de pays (processus de la mondialisation, formes spatiales, solidarités territoriales) font écho aux questions soulevées au Sénégal, ainsi qu'un second

---

<sup>12</sup> Axe 1 : « Impasses et défis dans le transport routier », in M.C. Diop, *La société sénégalaise entre le local et le global*, Paris, 2002, Karthala (avec O. Ninot). « Des dérives du système des transports sénégalais à la catastrophe du Joola », *Afrique contemporaine*, 2003, 207. « Continuités ou ruptures territoriales au Sénégal : au risque du transport ? », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 2005, 229.

Axe 2 : « Les rues de Dakar : espaces de négociation dans le transport urbain, *Autrepart*, 2004, 32, 4 (avec P. Sakho, F. Bruez et F. Baillon). « Enjeux privés dans le transport public d'Abidjan et de Dakar », *Géocarrefour*, 2006, 82. « Enjeux privés dans le transport public d'Abidjan et de Dakar », *Géocarrefour*, 81 (2).

Axe 3 : « Nouveaux espaces, nouvelles centralités : échanges et réseaux en milieu rural sénégalais, *Historiens et géographes*, 2002, 379 (avec O. Ninot et M. Lesourd).

ouvrage, coédité avec B. Bertoncello (Université de Provence) et S. Bredeloup, sur le bilan des privatisations des services urbains de transport et de commerce à Dakar et à Abidjan<sup>13</sup>.

Avec ce programme, toutes les dimensions des processus inhérents aux transports ont été explorées, toutes les échelles géographiques testées. La mobilité des Sénégalais, en pleine diversification, est apparue comme un moteur de l'ouverture du pays et en même temps une source d'inquiétude. Comme si elle représentait les deux facettes d'un même processus : d'une part, une chance pour mieux comprendre autrui, le monde et s'y insérer ; d'autre part, une transgression des frontières d'un État qui s'est bâti à l'intérieur de ses limites territoriales et qui a des difficultés à les dépasser (ou alors seulement au profit de quelques-uns). L'enjeu pour la recherche est aujourd'hui d'intégrer la problématique du transport dans un vaste ensemble de travaux sur les circulations, en questionnant tous les niveaux territoriaux, les territoires étatiques et surtout les espaces infranationaux et supranationaux, portés par différents types de mobilité de plus en plus affirmés et constitutifs de leur propre évolution.

### I.3. Un temps bâtisseur : le migrant transporteur

L'analyse de la migration internationale et donc d'un type de mobilité, comme facteur d'évolution des espaces et des sociétés, n'est pas pour moi une découverte récente. Elle a pris naissance dans les années 1990, à l'occasion d'une collaboration avec une organisation non gouvernementale du nord de la France. Cependant, c'est véritablement à partir de 2000, au Sénégal, en raison de mon installation dans les locaux de l'Organisation internationale pour les migrations (OIM), que les recherches sur les interactions migrations/développement territorial ont connu leur essor.

#### Une société sur deux espaces

<b>Titre du programme</b>	<b>Immigrés au Nord et projets de développement au Sud</b>
<b>Dates de réalisation</b>	<b>1992-1995</b>
<b>Rattachement institutionnel</b>	<b>INRETS</b>
<b>Composition de l'équipe</b>	<b>Un enseignant chercheur (université de Lille I), quatre étudiants en maîtrise de géographie (université de Lille I), un chercheur IRD, trois étudiants en doctorat de sociologie (UCAD)</b>
<b>Lieux de réalisation</b>	<b>Lille, Région Nord – Pas-de-Calais, Dakar, vallée du fleuve Sénégal (Sénégal)</b>

#### Contexte

Au début des années 1990, la coopération entre les ONG françaises et les communautés villageoises ou de quartier dans les pays du Sud portaient généralement sur des projets de santé ou d'éducation. Progressivement, avec l'émergence des collectivités locales du Sud, la coopération décentralisée au Nord a commencé à prendre en compte ce nouvel échelon territorial. Cependant, les associations de ressortissants des pays du Sud installées au Nord étaient peu prises en considération, voire totalement niées. A Lille où la population originaire du Sénégal, et plus particulièrement de la vallée du fleuve Sénégal, se montait à plus d'un millier de personnes, des associations d'émigrés relativement

<sup>13</sup> « Transports au Sud : pouvoirs, lieux et liens », *Autrepart*, 2004, 32 (4) (éditeur avec B. Steck). « Population et enclavement en Afrique ». *Espace populations sociétés*, 2005/1 (éditeur avec F. Dumont). *La mondialisation côté Sud. Acteurs et territoires*, Paris, 2006, IRD-ENS (éditeur avec E. Mesclier et S. Velut). *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ? La privatisation made in Africa des services urbains*, Paris, 2008, L'Harmattan (édité avec B. Bertoncello et S. Bredeloup).

dynamiques commençaient à lancer des projets de santé et d'éducation dans les villages d'origine. Dans le même temps, les recherches des années 1990, portées par A. Tarrus notamment (Tarrus, 1992), montraient l'importance des processus de circulation migratoire, plus que d'installation, dans l'évolution des espaces et des sociétés. Il semblait alors intéressant de focaliser l'attention sur l'interaction migration internationale – circulation – changement social et spatial. C'est ce à quoi s'est évertuée, dès 1992, l'UFR de géographie de l'Université de Lille I, autour de P. Gonin. Je me suis joint à cette réflexion en raison de mon intérêt permanent pour le Sénégal et aussi de la dynamique enclenchée avec les associations de ressortissants.

### **Questions et méthodologie**

Cette recherche-action a démarré au gré de rencontres et de conférences, essentiellement le soir, et sans lien au départ avec une problématique de transport. Elle s'est étalée sur une durée de trois ans et a permis de travailler avec des acteurs - les associations d'immigrés, mais aussi les associations de solidarité - qui construisent de nouveaux territoires dont une des composantes principales est la circulation des personnes et des biens. A l'initiative de l'association Partenariat Lille - Saint-Louis du Sénégal et de l'UFR de géographie de l'université de Lille 1, un groupe de réflexion, intitulé Commission « travailleurs immigrés », a réuni, entre 1992 et 1994, des géographes, des associations de ressortissants originaires de la région du fleuve Sénégal, des jumelages entre communes du Nord - Pas-de-Calais et villages du Mali, des ONG du nord de la France.

Les objectifs de cette recherche – action, débattus notamment au cours des rencontres de la Commission « travailleurs immigrés », étaient les suivants :

- Recenser et caractériser les projets collectifs d'intérêt villageois engagés par les migrants originaires d'Afrique de l'ouest, résidant dans le nord de la France.
- Réaliser, pour la Région Nord - Pas-de-Calais, un guide d'intervention des structures de coopération décentralisée aux côtés des projets d'associations.
- Contribuer aux débats sur le thème de l'insertion/retour, à la lumière des actions menées à distance par des personnes qui ont une double appartenance spatiale : leur pays d'installation et leur village d'origine.

Différentes études, financées par le ministère de la Coopération, le Fond d'Action Sociale (FAS) et le Conseil régional Nord - Pas-de-Calais, ont été menées par des étudiants français et sénégalais. Elles ont associé, pour une partie d'entre elles, le programme « Migrations internationales » de l'ORSTOM et S. Bredeloup, à l'époque en poste à Dakar.

### **Principaux résultats**

Ces travaux ont montré l'importance des actions menées par des immigrés installés dans le nord de la France à destination du bassin du fleuve Sénégal. Ils ont insisté sur les conditions d'insertion des immigrés dans la vie de la cité dans le Nord – Pas-de-Calais, processus sans lequel la coopération au Nord n'est pas envisageable. Le développement de la coopération décentralisée entre collectivités locales du Nord - Pas-de-Calais et du Sénégal/Mali a été mis en évidence et a alimenté la réflexion du Conseil régional, d'étiquette « verte » et actif dans la région de Kayes (Mali), sur la réalité d'une dynamique qui n'avait pas attendu la mobilisation des élus pour croître. Enfin et surtout, ces quelques études ont confirmé l'importance, au départ du bassin du fleuve, des migrations internationales interafricaines, remettant déjà en question le présupposé de l'invasion de l'Europe par l'Afrique (planche 12).

**Planche 12 : Une même classe d'âge, interrogée le jour de l'Aïd à Gani, Région de Kayes, avant le départ de quelques-uns au Congo**



Cliché : F. Dumont (1998).

### **Enseignements**

La valorisation de ce travail sur la participation des émigrés au développement des activités économiques et sociales de leur village d'origine a été rendue effective par l'édition d'un numéro de la revue *Hommes et terres du Nord* de l'Université de Lille I<sup>14</sup>, qui a été amplement diffusé dans le milieu associatif sénégalais et malien de la région de Lille.

Tout en permettant de rapprocher des acteurs qui jusque là s'ignoraient, les réflexions menées par la Commission ont mis en lumière le fossé qui sépare chercheurs et acteurs de l'immédiat. Elles ont cependant contribué à sensibiliser les collectivités locales du Nord - Pas-de-Calais aux migrations internationales et à leurs retombées pour le développement, aux acteurs incontournables que sont les associations d'émigrés dans la conception de projets ainsi qu'à l'indispensable cohérence à mettre en place entre tous les intervenants dans une région donnée. Il aurait été intéressant de poursuivre plus avant le travail avec le Conseil régional afin que l'action politique prenne en compte l'évolution des destinations des migrants de la vallée du Fleuve Sénégal (à l'intérieur du continent africain) et qu'en conséquence il fasse évoluer ses programmes d'aide.

Par ce nouveau regard, cette « recherche du soir » a mis en évidence la construction de territoires à partir des relations tissées entre groupes d'acteurs, ici et là-bas, et intervenant dans deux espaces distants l'un de l'autre. Là aussi, comme pour les transporteurs, la « multi-spatialité » dénote un processus de dépassement de la frontière nationale qui fonde l'émergence de territoires circulatoires.

---

<sup>14</sup> « Le Nord s'intéresse au Sud, le Sud interpelle le Nord », *Hommes et terres du Nord*, 1994/4 (coordonné avec P. Gonin). « Des migrants et des terroirs. Comparaisons des situations dans la vallée du fleuve Sénégal et au pays Serer, *Hommes et terres du Nord*, 1994/4 (avec Ph. Lavigne Delville et P. Gonin).

## Le retour et le départ : une circulation en émergence

<b>Titre du programme</b>	<b>Projets de réinsertion économique des migrants de retour</b>
<b>Dates de réalisation</b>	<b>2001-2004</b>
<b>Rattachement institutionnel</b>	<b>IRD et OIM</b>
<b>Composition de l'équipe</b>	<b>Un chargé d'études (OIM), un doctorant en anthropologie (université Paris VIII), deux étudiantes en maîtrise de géographie (Université de Lyon II, Université de Pau)</b>
<b>Lieux de réalisation</b>	<b>Sénégal, Mali</b>

### Contexte

La mise en relation d'espaces non contigus est développée notamment par les circulations de migrants internationaux. Le phénomène est d'autant plus vérifié en Afrique que la migration internationale revêt une ampleur sans précédent. Il prend en outre une signification particulière dans la mesure où les émigrés, à distance, contribuent aux transformations sociales et économiques de leur pays d'origine en envoyant de l'argent, des biens, etc.<sup>15</sup> Le retour pour investir au pays constitue un autre aspect de la migration internationale. Cet objectif devient même obsédant pour les Etats d'Afrique qui voient une bonne partie de leurs cadres quitter le territoire sans perspectives de retour. L'enjeu actuel pour bon nombre d'entre eux est de capter la manne financière générée par la migration et, si possible, d'attirer les émigrés en les incitant à revenir investir.

L'OIM s'est penchée sur ce dossier depuis déjà de nombreuses années. En octobre 2000, à Dakar, l'institution a organisé une conférence ministérielle ouest-africaine sur la participation des migrants au développement de leur pays d'origine. Puis, en octobre 2002, un atelier sur les aspects techniques des migrations ouest-africaines (concepts, collecte et valorisations des données, législations). C'est dans ce cadre que j'ai intégré, en septembre 2000, l'unité de recherche IRD-OIM, sise à Dakar, et commencé à développer quelques travaux sur les migrants internationaux de retour dans leur pays d'origine.

### Questions et méthodologie

La recherche a été orientée sur l'analyse de la migration internationale comme référentiel et dynamique économique. Deux axes de travail ont été repérés : le premier sur les investissements des migrants dans le secteur des communications et des transports au Sénégal ; le second sur le diagnostic des initiatives de réinsertion économique des migrants de retour dans leur pays d'origine (le cas du Mali). Un doctorant sénégalais en anthropologie, allocataire d'une bourse de l'IRD, a été accueilli à l'OIM Dakar pour avancer sur le premier sujet, en développant une observation auprès d'un échantillon d'une quinzaine de migrants ayant vécu en France et ayant tenté de créer une activité économique au Sénégal. Sur le second sujet, avec un chargé d'études de l'OIM, nous avons élaboré une enquête par questionnaires qui a été lancée à Bamako et à Kayes auprès de cent émigrés maliens retournés dans leur pays. Une moitié d'entre eux était arrivée de France à la fin des années 1990, avec une aide financière d'un montant de 3 650 euros, instaurée dans le cadre du Programme Développement Local Migration (PDLM) ; l'autre moitié était de retour d'Afrique centrale, sans soutien financier extérieur.

---

<sup>15</sup> Cf. les travaux pionniers de S. M. Tall (1994) sur le Sénégal.

## Principaux résultats

Pour ce qui est du système de transport au Sénégal, deux processus socio-économiques liés à la migration le font actuellement évoluer. Le premier processus est lié à l'évolution de la migration : d'une migration classique de paysans devenant manœuvres ou ouvriers, on est passé à une migration de citadins, souvent qualifiés, et de commerçants. Le second processus ouvre le pays au commerce mondial. Si l'Afrique peine à trouver sa place dans les échanges mondiaux, localement, le Sénégal cherche à se placer dans les flux internationaux, à attirer les investissements, notamment ceux des émigrés, à faire de la capitale une métropole qui compte sur l'échiquier continental, si ce n'est mondial. Même si les institutions ne reconnaissent pas le lien entre migration internationale et transport national, par le biais des importations dans un secteur porteur (berlines, minibus, autocars, camions), des liens entre émigrés et familles restées au pays, des allers et retours d'hommes d'affaires entre Sénégal et Europe, le système de transport est devenu dépendant des flux internationaux d'hommes, de biens, d'idées, de capitaux.

L'émigration joue un rôle considérable dans la mise en relation des espaces et dans le développement de secteurs d'activités d'ordinaire très territorialisés comme le transport routier. Les investissements des migrants au Sénégal sont massifs, en particulier dans les flux d'importation de matériels de transport ou dans l'entrepreneuriat. Ce groupe d'acteurs modifie la signification du transport comme élément d'un développement économique, social et spatial endogène et en fait un secteur en quelque sorte a-territorial, entre deux mondes. Ces entrepreneurs de nouvelle génération se fondent aussi dans le moule local (et dans la relation clientéliste déjà ancienne entre les entrepreneurs, les chefs religieux et l'État) et interprètent, au gré de leurs intérêts immédiats, les évolutions institutionnelles et économiques en cours : décentralisation, rôle des collectivités locales, privatisation des services et du transport dont ils sont d'ardents acteurs, nouvelles réglementations sur les importations, sur l'environnement.

La recherche sur le Mali qui portait sur le retour de paysans à Kayes et à Bamako a montré la difficulté à faire fructifier un pactole gagné à l'étranger. Surtout dans le transport qui n'est pas une activité acquise au premier venu. Les retours même aidés ne constituent pas la panacée s'ils ne sont pas accompagnés d'une politique volontariste de soutien, d'incitation, de formation et si le cadre local des affaires n'est pas propice. Par contre, les émigrés qui avaient pratiqué le commerce en Afrique centrale et qui sont retournés s'installer à Bamako paraissent avoir mieux réussi que leurs compatriotes de Kayes : comme si l'activité commerciale et les difficultés rencontrées en migration avaient été en quelque sorte formatrices.

## Enseignements

Les travaux ont débouché sur la rédaction d'un rapport pour la coopération suisse sur les projets de réinsertion économique des migrants de retour au Mali. Celui-ci a été valorisé dans un article publié dans la *Revue européenne des migrations internationales*<sup>16</sup>.

La migration internationale, notamment de retour, des populations africaines subsahariennes n'est pas seulement synonyme de participation au développement général des localités d'origine. Elle se traduit aussi par l'engagement des émigrés dans des activités individuelles de type économique, susceptibles de leur permettre de mener une vie meilleure à leur retour dans le pays ou la région d'origine. Elle trouve parfois sa raison d'être dans la circulation internationale régulière de chaque personne qui nécessite ainsi allers et retours au sein du continent africain ou avec les autres continents.

Les recherches au Sénégal et au Mali ont confirmé la tendance émergente : la migration et le retour ne sont pas une fin en soi, ils constituent différents moments d'un

---

<sup>16</sup> « Diagnostic des projets de réinsertion économique des migrants de retour : étude de cas au Mali (Bamako, Kayes) », *Revue européenne des migrations internationales*, 2004, 20/1 (avec B. Ndione).

parcours personnel qui se construit, de plus en plus et y compris en Afrique, sur plusieurs espaces pour former un territoire aux limites mouvantes, constamment réactualisées. L'activité économique déployée dans le pays d'origine s'appuie sur la mobilisation d'un réseau de ressources diverses transnational que la frontière ne doit pas entraver. Il se peut aussi que l'émigré investisse dans un autre lieu que son pays ou sa région d'origine : cette installation temporaire peut durer et ainsi faire exploser les schémas préétablis sur la migration internationale et le retour. Les systèmes de transport, en plein développement en Afrique de l'Ouest, contribuent à faire de la migration internationale un type de mobilité comme un autre et la circulation des personnes un ressort de l'économie actuelle.

### Migrer et transporter

<b>Titre du programme</b>	<b>Circulations migratoires entre Afrique noire et monde arabe (CIMAMA)</b>
<b>Dates de réalisation</b>	<b>2006-2009</b>
<b>Rattachement institutionnel</b>	<b>IRD</b>
<b>Composition de l'équipe</b>	<b>Un chercheur IRD, quatre enseignants chercheurs (Université de Provence, Ouagadougou, Annaba, Marne La Vallée), un chercheur CNRS (CEDEJ Le Caire puis Toulouse), un doctorant (Université de Provence), quatre étudiants en sociologie (Université de Ouagadougou)</b>
<b>Lieux de réalisation</b>	<b>Marseille, Nouadhibou (Mauritanie), Ouagadougou, Banfora, Beguedo (Burkina Faso), Tamanrasset (Algérie)</b>

### Contexte

Le débat sur la migration internationale est depuis 2000 fortement orienté sur les flux massifs arrivant aux portes de l'Europe de Schengen. Les médias européens rapportent les péripéties des migrants qui tentent de passer le détroit de Gibraltar, celui de Sicile ou le bras de mer séparant l'Afrique des îles Canaries. Si la question de l'ouverture de l'Europe à autrui est posée, elle ne doit pas faire oublier combien la migration internationale en Afrique est d'abord interafricaine ; en outre, l'arrivée de migrants en Europe et leur participation au développement local semblent faire oublier qu'il en est de même en Afrique, là où ces derniers transitent, s'installent et produisent. Entre Afrique noire et Maghreb, les flux de migrants noirs sont massifs mais, pour l'essentiel, sont destinés aux villes et aux oasis sahariennes. Dans ces espaces, l'apport de la migration subsaharienne est indéniable et de plus en plus reconnue<sup>17</sup>.

Le programme CIMAMA, au sein du Laboratoire Population Environnement Développement (LPED), a travaillé, entre 2004 et 2009, à la meilleure compréhension des circulations de migrants africains entre Afrique noire et monde arabe et notamment à une meilleure connaissance des investissements qu'ils réalisent dans les villes du Sahara qu'ils traversent ou habitent. Les travaux sur le rôle du transport dans les circulations migratoires étaient en revanche plus rares. On connaît mieux les impacts des migrations sur le développement des transports dans les pays d'origine, à la suite d'investissements en véhicules, de la création de lignes aériennes ou routières pour relier les lieux de concentration des ressortissants d'un même pays ou d'une même région<sup>18</sup>. En Afrique, cet

<sup>17</sup> Cf. le bilan qu'en fait E. Grégoire (2005) et les travaux plus récents d'O. Pliez (2009).

<sup>18</sup> Les travaux de S. de Tapia (2005), sur les liens entre Allemagne et Turquie par le biais des transporteurs turcs émigrés, sont en ce sens novateurs.

aspect des liens entre pays d'origine et pays d'accueil par les transports est peu traité, de même que la place des migrants dans le transport des villes et des campagnes où ils vivent en migration. Avec mon arrivée au LPED en 2006, un volet orienté sur le transport et sur son rôle dans les déplacements migratoires s'est ouvert.

### Questions et méthodologie

Trois aspects de la relation transport migration ont été envisagés simultanément :

- Quelles sont les routes terrestres, aériennes, maritimes qu'utilisent les migrants pour se déplacer d'un pays à l'autre ?
- La migration internationale constitue-t-elle un marché de transport en croissance pour les transporteurs déjà implantés dans un pays, une ville ?
- Les migrants considèrent-ils le transport comme un secteur porteur d'avenir dans lequel ils investissent là où ils sont installés ?

Ces trois questions ont permis de mieux cerner les logiques de transport qui sous-tendent les déplacements migratoires en Afrique, notamment entre Afrique noire et Maghreb. Avec le développement des transports inter-États en Afrique, les marchés s'étendent-ils au transport de migrants ou bien celui-là reste-t-il un marché spécifique, voire discret, notamment dans les zones sensibles frontalières ? L'expérience migratoire permet-elle à l'ancien migrant de devenir lui-même transporteur international sur les routes terrestres ou bien celui-ci se contente-t-il d'intercéder dans le marché de transport, pour le passage d'une frontière par exemple ? L'amélioration, lente mais progressive, des transports terrestres routiers en Afrique permet-elle de mieux circuler entre États en complément des routes aériennes et maritimes ? On le voit, deux niveaux de réflexion étaient mobilisés : le premier, empirique, sur les itinéraires, les marchés, les investissements des migrants ; le second, plus théorique, sur les difficiles conditions de la circulation des personnes en Afrique alors même que les États tentent de se mettre d'accord pour diminuer les contraintes aux frontières.

Dans le cadre du programme CIMAMA, une réponse à l'appel d'offres FSP « Migrations internationales » a été acceptée en 2006. Elle a réuni différentes équipes de recherche, dont CIMAMA, le CEDEJ du Caire, le Département de sociologie de l'université d'Ouagadougou ainsi que le Département d'aménagement de l'université d'Annaba. La méthodologie du projet, intitulé « Migrations internationales et reconfigurations territoriales en Afrique de l'Ouest et au Sahara (MIRTAS) », a fait porter l'effort sur plusieurs villes de trois pays africains (Algérie, Burkina Faso et Mauritanie) : Tamanrasset, Banfora et Beguedo, Nouadhibou. Dans ces trois exemples qui correspondent à des situations de migration différentes (Tamanrasset : migrations d'installation, Banfora : migrations de retour de Côte d'Ivoire, Beguedo : migrations en Italie, Nouadhibou : migrations de transit), le projet a eu pour ambition de comparer les processus de recomposition sociale et spatiale provoqués par les différents types de migrations. Pour cela, il a proposé pour les quatre sites une méthode de repérage des transformations tant économiques qu'urbanistiques ou démographiques.

Dans l'équipe « Mauritanie » (avec A. Choplin, Maître de conférences à l'université de Paris-Est Marne-la-Vallée), entre janvier 2007 et novembre 2008, et à l'invitation du Département de géographie de l'université de Nouakchott, j'ai été amené à organiser trois missions à Nouakchott et à Nouadhibou et à observer les impacts de la migration sur le transport ainsi que la place occupée par les migrants dans cette activité. Les lieux enquêtés et observés ont été les quartiers où habitent les migrants, les gares routières, les itinéraires de transport et les moyens de transport utilisés entre le fleuve Sénégal et Nouadhibou, via Nouakchott (planche 13).

**Planche 13 : Dans l'autocar de Nouadhibou ou comment tenter de discuter avec des migrants ouest-africains, Mauritanie**



Cliché : J. Lombard (2008).

### **Principaux résultats**

La principale avancée du programme me concernant a tenu à la mise en lumière du transport dans les parcours migratoires en Afrique de l'Ouest et du rôle des migrants dans l'évolution des secteurs nationaux du transport. La présence d'étrangers dans le secteur du transport des pays africains est remarquable. Quand ils arrivent par la route dans les capitales ou les villes secondaires, la gare routière internationale est le premier lieu fréquenté. La faiblesse des effectifs de chauffeurs disponibles sur le marché local de l'emploi explique que les migrants qui savent conduire arrivent à trouver un emploi. Les réseaux sociaux sous-tendent la mise en place de filières professionnelles par delà les frontières, par exemple chez les Guinéens de Dakar ou chez les Sénégalais ou les Maliens installés en Mauritanie. Dans ce dernier pays, les migrants d'origine sénégalaise, malienne ou guinéenne sont massivement implantés dans le transport urbain, en particulier à Nouadhibou. Ils sont cependant relégués dans une position extrêmement fragile, au plus bas de la hiérarchie du transport (comme chauffeurs), sur des lignes peu rentables et au volant de matériels très dégradés. Conduire un taxi permet d'accumuler rapidement des revenus qui ont pu servir, à l'époque des départs massifs de pirogues de Nouadhibou vers les îles Canaries, à payer le passage. Ce qui fait dire aux Mauritaniens qu'immigration clandestine et problèmes dans le secteur du transport vont de pair. Dans nombre de pays d'Afrique, alors que ni équipements ni services de transports dignes de ce nom ne sont offerts et que la déréglementation et la dérégulation du secteur sont maximales, les migrants et les étrangers d'une manière générale constituent des cibles faciles pour les acteurs nationaux des secteurs qui les accusent d'être responsables de la dégradation des conditions de production du transport.

### **Enseignements**

Plusieurs participations à des colloques et une participation à une réflexion collective sur la migration internationale ont permis de développer les premières réflexions, étayées par la suite par des publications dans des revues scientifiques internationales<sup>19</sup>.

<sup>19</sup> « Kayes ville ouverte », Communication au colloque du CEDEJ *Circulations migratoires et reconfigurations territoriales entre l'Afrique noire et l'Afrique du Nord*, Le Caire (Egypte), 2005, 17-19 novembre. « Migrer c'est

De ces travaux, on peut tirer un enseignement sur le lien entre migration internationale et transport. Se met en place en Afrique de l'Ouest une organisation spatiale transnationale au sein de laquelle les capitales, les places « migrantes », les villes frontalières, occupent une double fonction de polarisation des flux de personnes et de transport et d'intégration régionale. Cette organisation spatiale est dynamisée par l'existence de réseaux transnationaux de migrants, mais aussi de marchands, de commerçants et de transporteurs. Ces flux croissants aux frontières laissent penser que les allers-retours entre deux pays africains de ces acteurs, de ces opérateurs, sous-tendent l'émergence d'une économie ne se limitant plus à un espace centré sur un seul pays, mais embrassant un espace bien plus vaste.

## Référence mobilisées

- BUISSON M.A., ROUSIER N., 1998, « L'internationalisation des villes : métropolisation et nouveaux rapports ville-région ». *Revue d'Economie Régionale et urbaine*, 2, p. 163-184.
- DI MEO G., 1996, *Les territoires du quotidien*. Paris, L'Harmattan.
- DIOP M.-C., DIOUF Mam., 2000, DIAW A., 2000, « Le baobab a été déraciné. L'alternance au Sénégal ». *Politique africaine*, 78, p. 157-179.
- GREGOIRE E., 2005, « Les migrations transsahariennes : genèse et évolution », Communication au colloque international IRD/CEDEJ *Circulations migratoires et reconfigurations territoriales entre l'Afrique noire et l'Afrique du Nord*, Le Caire, 17-18 novembre.
- PLIEZ O., 2009, « Sahara Towns ». *Au-delà du désert et de ses routes*. Université d'Aix-Marseille I [dossier pour l'habilitation à diriger des recherches, tome 3].
- TALL S.M., 1994, « Les investissements immobiliers à Dakar des émigrants sénégalais ». *Revue européenne des migrations internationales*, 10 (3), p. 137-151.
- TAPIA S. de, 2005, *Migrations et diasporas turques. Circulations migratoires et continuité territoriale (1957-2004)*. Istanbul-Paris, IFEA/Maison neuve § Larose.
- TARRIUS A., 1992, *Anthropologie du mouvement*. Caen, Paradigme.

---

transporter. *Circulations migratoires et transports entre Afrique de l'Ouest et Maghreb* », Communication au colloque CICRED/Université d'Annaba *Migrations, urbanisation et environnement entre Méditerranée et Afrique subsaharienne*, Annaba (Algérie), 2006, 10-12 décembre. « L'impossible régulation. Mobilité, migration et espace transnational en Afrique de l'Ouest ». Communication aux 23<sup>e</sup> journées de l'Association Tiers-monde *l'État malgré tout ? Acteurs publics et développement*, Mons (Belgique), 2007, 14-16 mai. « Sortir du « terroir » ! Migration internationale et transport en Afrique de l'Ouest ». Communication à la Chaire Quételet *Migrations internationales Sud Nord. Regards croisés des mondes scientifique, politique et associatif*. Louvain-la-Neuve (Belgique), 2008, 3-5 décembre. « Transit et recompositions spatiales dans les villes du Sahara », Communication au colloque final du FSP *Migrations internationales, recompositions territoriales et développement*, Paris, 2009, 20-22 octobre (avec M. Zongo). « Le paradoxe du transport : au prisme des migrations internationales », in L. Cambrézy, H. Domenach (éd.), *Migrations internationales et développement*, Commission Population Développement de l'ONU, 2006. « Migrations et recompositions spatiales en Mauritanie. Nouadhibou ... du monde » : ville de transit, et après ? », *Afrique contemporaine*, 2008, 228 (avec A. Choplin). « Du taxi au migrant ou l'inverse ! Influences réciproques du transport et de la migration internationale en Afrique de l'Ouest », *Cahiers de géographie du Québec*, 2009, 53 (149). « When the Sea is Closed: From Transit to Post-Transit Migration in Mauritania », in Triulzi A. et McKenzie R. (ed.), *Long Journeys: Lives and Voices of African Migrants on the Road*, Londres, Brill, à paraître en 2011 (avec A. Choplin).

## Partie 2

### *Autres activités de recherche*

Le recrutement à l'INRETS en 1991, après le terrain sénégalais réalisé en thèse, m'a ouvert d'autres horizons, tels que le transport, la culture de l'ingénieur si représentée dans les laboratoires de l'INRETS, les disciplines nouvelles comme l'économie industrielle ou spatiale, la sociologie du travail. Cette expérience m'a donné une qualité que je souhaite à tout le monde, celle de regarder autrement le passé, le mien à l'ORSTOM et les travaux que j'ai pu y mener sur le Sud au cours des années 1980. Le principal intérêt pour moi a été de créer une distance avec les problématiques du Sud et surtout de les insérer dans une réflexion plus globale sur le développement, sur la différenciation à l'œuvre entre pays supposés développés et pays habituellement qualifiés de sous-développés, sur la récurrence des phénomènes, où qu'ils se produisent, sur les similitudes et les permanences à travers le monde.

Je ferai le bilan dans cinq domaines d'activités : direction et animation de la recherche ; application et valorisation de la recherche ; forums ; transferts ; vulgarisation scientifique ; formation à la recherche.

## II.1. Direction, animation et organisation des activités de recherche

### Conception et coordination de programmes de recherche

#### Responsabilité de programmes

- 1991-1994**    **Responsable du programme *Chaînes de transport de marchandises et stratégies des acteurs impliqués dans les transports*** (artisans, PME, entreprises belges et hollandaises)  
Contrat : Conventions successives DRAST et Conseil régional Nord – Pas-de-Calais  
Ce programme avait pour objectif de comprendre le rôle et la place qu'occupait chaque catégorie d'entreprises de transport dans les chaînes de transport routier de marchandises au départ ou à l'arrivée du Nord – Pas-de-Calais. Il s'agissait à la fois de travailler sur les fichiers statistiques disponibles et d'enquêter auprès des chefs d'entreprise. Hormis des étudiants qui ont intégré le programme dans le cadre de leur formation, différentes personnes en CDD sont venues apporter leurs compétences pour le traitement statistique et cartographique, pour aider aux enquêtes. Deux UFR de l'Université de Lille I et les enseignants ont été sollicités : l'UFR de géographie et celui d'Economie, en particulier pour la grosse enquête auprès des PME réalisée avec un groupe d'une quinzaine d'étudiants et le soutien de la section régionale de la Fédération nationale des transporteurs routiers et de la Direction des transports du Conseil régional Nord – Pas-de-Calais.
- 1995-1998**    **Responsable du programme *Entreprises de transport de marchandises et les territoires productifs régionaux*** (Arras, Saint-Omer, agglomérations portuaires du littoral Nord – Pas-de-Calais).  
Contrat : Conventions successives DRAST et Conseil régional Nord – Pas-de-Calais  
Ce programme souhaitait analyser le développement des transports routiers de marchandises dans un contexte local industriel et urbain, en particulier dans des agglomérations dont l'activité économique était, soit centrée sur une industrie dominante (Saint-Omer), soit caractérisée par la proximité de flux internationaux majeurs (Arras), soit spécialisée sur l'activité portuaire dynamique mais fragile et concurrentielle (les trois ports de Boulogne, Calais, Dunkerque). Comme pour le précédent programme, les fichiers statistiques disponibles, les enquêtes auprès des chefs d'entreprise ainsi que les entretiens avec les décideurs régionaux (Conseil régional, structures de l'Etat déconcentrées, chambres de commerce, syndicats, etc.) ont été les principaux moyens d'investigation. Différentes personnes en CDD sont venues apporter leurs compétences, ainsi que des collègues de l'UFR de géographie, eux-mêmes engagés sur l'évolution urbaine et industrielle régionale.
- 2000-2005**    **Responsable du programme *Transports et territoires au Sénégal***.  
Contrat : dotation IRD  
Au centre IRD de Dakar puis à l'ENS Paris, dans le cadre de l'UMR IRD-ENS *Territoires et mondialisation dans les pays du Sud*, l'objectif a été de comprendre comment le système de transport national apparaît de plus en plus comme le vecteur d'un ancrage international du pays, à partir du port de Dakar. L'analyse a porté sur trois éléments caractéristiques de cette situation « d'entre-deux » : acteurs du mouvement (opérateurs de transport, mais aussi émigrés investisseurs, usagers) ; lieux d'échanges (métropole internationale, ville secondaire, etc.) ; mobilités et flux internationaux (personnes et marchandises). Les trois axes développés entre 2000 et 2005 étaient les suivants : État et transport : intérêts croisés ; transport urbain à Dakar :

recomposition des modes de gestion ; régions enclavées : nouvelle organisation urbaine et pôles de transport. Ce programme a nécessité le développement de collaborations avec les enseignants et chercheurs sénégalais et occasionné l'accueil d'un certain d'étudiants stagiaires français et sénégalais. Trois grandes enquêtes ont été menées, la première auprès de 150 transporteurs de marchandises de tout le pays, la seconde dans les gares routières de la capitale auprès des groupements professionnels de chauffeurs et transporteurs, la troisième auprès de l'ensemble des décideurs et aménageurs du transport, à Dakar comme dans les régions de l'intérieur.

#### **Participation à des programmes de recherche**

##### **2006-2009 Participation au programme *Migrations internationales et Reconfigurations Territoriales en Afrique de l'Ouest et au Sahara (MIRTAS)*.**

Contrat : convention MAE, Fonds de Solidarité Prioritaire « Migrations internationales »

Le projet, piloté par M. Zongo (Université de Ouagadougou), a porté sur la compréhension des recompositions sociales et territoriales générées par les migrations de transit (Algérie, Mauritanie) et les retours de migration (Burkina-Faso) sur le continent africain. Reprenant des espaces choisis à la suite d'enquêtes exploratoires (Nouadhibou en Mauritanie, Tamanrasset en Algérie, Beguedo et Banfora au Burkina Faso), le programme a questionné les temporalités différentes du mouvement (installation provisoire/durable ; retour anticipé/en catastrophe), et réfléchi aux méthodes qualitatives et quantitatives permettant, de façon comparée dans les divers sites, d'en mesurer les impacts.

##### **2002-2004 Participation au programme PRUD *Autour de services urbains, l'émergence de dispositifs gestionnaires composites. Confrontations d'expériences abidjanaises, dakaroises et durbanites*.**

Contrat : convention ISTED GEMDEV

Ce programme avait pour objectif principal de comprendre et de mettre en perspective les enjeux de la privatisation des services urbains dans trois métropoles africaines : Abidjan, Dakar, Durban. Dirigée par Sylvie Bredeloup, l'équipe comprenait 16 personnes et regroupait des chercheurs, enseignants et étudiants de l'IRD, de l'Université d'Aix Marseille I, de l'Université Cheikh Anta Diop, de l'Université du Natal et l'Université de Durban Westville. A Dakar, je dirigeais un groupe de cinq personnes, dont deux enseignants de l'Université. Les travaux étaient centrés sur l'évolution des gares routières dans les agglomérations de Dakar et de Rufisque, sur les problèmes rencontrés à l'occasion de la privatisation de leur gestion et sur la place émergente des collectivités locales dans ce nouveau dispositif. Pendant plus de deux ans, j'ai géré pour le groupe dakarois de recherche la mise en place des fonds, les procédures de travail, la remise des rapports, les réunions intermédiaires. J'ai co-piloté avec S. Bredeloup l'organisation à Dakar de deux réunions à mi parcours de l'ensemble de l'équipe, notamment un atelier de travail stimulant avec des cadres sénégalais du développement urbain et des transports.

##### **1997-1999 Participation au programme *Appui à la planification locale dans la région de Kayes (Mali)*.**

Contrat : Université Lille I et Conseil régional Nord – Pas-de-Calais

Deux paris sous-tendaient le déroulement de ce projet. D'une part, créer une base de données informatisées et spatialisées sur la population, l'économie,

l'environnement dans la région de Kayes, partenaire de la région Nord – Pas-de-Calais, prélude à une amélioration des politiques des autorités maliennes, des actions de coopération et de tous les intervenants en région de Kayes (associations villageoises, associations d'anciens émigrés, ONG, coopérations décentralisées, coopérations nationales,...). D'autre part, mettre en place un partenariat avec l'École nationale supérieure et l'Université du Mali. Initiée par l'UFR de géographie de l'université de Lille I, l'équipe de recherche DIMODEV (Discontinuités, mobilités et développement) était composée de quatre chercheurs et enseignants chercheurs. Dans le cadre de leur maîtrise, plusieurs étudiants des Universités de Lille I et de Paris I ont participé au projet. Trois missions ont été effectuées à Bamako et à Kayes entre 1997 et 1998. Si le SIG n'a pu voir le jour pour des raisons techniques liées à un problème de financement, le projet a permis de rendre au Conseil régional Nord – Pas-de-Calais une expertise en quatre volets : environnement et dégradation du paysage urbain à Kayes, population et santé dans la région, flux de biens et de personnes et système des transports dans la région, évolution politique et décentralisation dans les communes.

**1994-1995**    **Participation au programme *Réalisations des émigrés dans la vallée du fleuve Sénégal*.**

Contrat : Université de Lille I, ministère de la Coopération, Fond d'Action Sociale (FAS), Conseil Régional Nord - Pas-de-Calais.

Le projet avait pour but de mieux comprendre comment les émigrés sénégalais et maliens ressortissants de la vallée du fleuve Sénégal participaient au développement local dans leurs villages d'origine. Sous la direction de P. Gonin (Université de Lille I), j'ai effectué en mars 1994 une mission au Sénégal pour mettre en place, avec S. Bredeloup (ORSTOM Sénégal), le protocole d'enquêtes auprès des émigrés de retour et des familles des absents, prévues dans trois villages de la vallée du fleuve Sénégal. J'ai assuré en partie le traitement des enquêtes.

**Gestion des crédits liés aux contrats de recherche**

Le contrat de Volontaire du service national au Sénégal, à la fin de ma thèse (1987-1988), m'a permis de développer une première expérience de gestion d'un programme de recherche. J'ai en effet été amené à planifier et à organiser le recensement d'une population ayant migré dans les années 1970 dans l'est du pays. Un protocole d'enquête a été élaboré et soumis à critiques, la logistique de l'enquête a été préparée et dix enquêteurs recrutés. Enfin, j'ai assuré la direction de l'enquête et de l'équipe sur place au mois de mai et juin 1987. Le contrôle et la vérification de l'enquête ont de même été réalisés par mes soins ainsi qu'une partie de l'exploitation. Elle a débouché sur une publication commune avec Michel Garenne (IRD). Cette première expérience m'a été utile par la suite pour travailler dans une équipe de recherche et diriger des enquêteurs, étudiants ou jeunes collègues.

À l'INRETS, la succession des conventions avec le ministère des Transports et le Conseil régional Nord – Pas-de-Calais était organisée dans le cadre des contrats de plan Etat – Région. Un comité scientifique veillait annuellement à la bonne gestion et au bon déroulement des conventions. Le travail de recherche était en conséquence organisé « en flux tendus » et avec un rythme soutenu de remise des rapports.

À l'IRD, à partir de 2000, les programmes ont privilégié les fonds internes et externes (obtenus sous la forme de conventions).

**1987-1989**    ORSTOM Sénégal, Convention ministère de la Coopération  
Programme *Terrains anciens, approches renouvelées*. Opération Recensement.

**1993**        INRETS

- Convention ministère de l'Équipement (DRAST), Programme *Analyse des PME de transport de marchandises dans le Nord – Pas-de-Calais*.
- 1992-1993** INRETS  
Convention ministère de l'Équipement (DRAST), programme *Analyse des chaînes de transport de marchandises et des stratégies des acteurs impliqués dans les transports : les artisans transporteurs dans le Nord – Pas-de-Calais*.
- 1994** INRETS  
Convention Conseil régional Nord – Pas-de-Calais, programme *Analyse macro-économique du TRM dans le Nord – Pas-de-Calais. Comparaison avec les pays voisins. Le cas du TRM en Belgique et aux Pays-Bas*.
- 1995-1996** INRETS  
Convention ministère de l'Équipement (DRAST), programme *Entreprises de transport de marchandises et territoires productifs régionaux, 1<sup>e</sup> phase*.
- 1996** INRETS  
Convention Conseil régional Nord – Pas-de-Calais, programme *Entreprises de transport routier de marchandises et logistique dans le Nord - Pas-de-Calais - Le cas de l'agglomération d'Arras*.
- 1997-1998** INRETS  
Convention ministère de l'Équipement (DRAST), programme *Entreprises de transport de marchandises et territoires productifs régionaux, 2<sup>e</sup> phase*.
- 2000** INRETS  
Convention Conseil régional Nord – Pas-de-Calais, programme *Territoires d'entreprises de transport et territoires régionaux*.
- 2002-2004** IRD  
Convention ISTED GEMDEV, Programme de recherche urbaine pour le développement (PRUD), *Autour de services urbains, l'émergence de dispositifs gestionnaires composites. Confrontations d'expériences abidjanaises, dakaroises et durbanites* (pilote par S. Bredeloup), équipe Sénégal.
- 2007-2009** IRD  
Convention MAE, Fonds de Solidarité Prioritaire « Migrations internationales, recompositions territoriales et développement dans les pays du Sud », programme *Migrations internationales et Reconfigurations Territoriales en Afrique de l'Ouest et au Sahara (MIRTAS)*, piloté par M. Zongo (Université de Ouagadougou), équipe Mauritanie.

## Diffusion et évaluation des recherches

### Organisation et animation de rencontres scientifiques

- 2011** Coorganisateur et co-animateur du panel *Transport system development and increasing circulations in Western Africa: which perspectives for whose interests?*, 4<sup>e</sup> Conférence européenne des études africaines du Réseau européen d'études africaines (AEGIS), Uppsala (Suède), 15-18 juin.
- 2010** Membre du comité scientifique du colloque international *Transport et développement des territoires*, organisé par la Commission de géographie des transports (CNFG), l'Université du Havre et le CIRTAI, Le Havre, 8-10 septembre. Rapporteur de la session 6 « Axes et territoires ».

- 2004-2009** Membre du Comité scientifique des séminaires SITRASS.
- 2007** Séminaire du LPED *Transports et migrations internationales*, Marseille, 13 septembre. Animateur de la table ronde avec Stéphane de Tapia (CNRS) et Olivier Pliez (CNRS).
- 2006** Séminaire SITRASS<sup>20</sup> *Evolutions institutionnelles et gouvernance dans le système des transports en Afrique sub-saharienne*, Ouagadougou, 13-15 novembre, avec l'appui de l'INRETS, du LET-CNRS, de l'IRD. Rapporteur de l'atelier 2 « Évolutions institutionnelles et gouvernance du point de vue des entreprises ».
- 2005** Colloque *Circulations et reconfigurations migratoires entre l'Afrique noire et le monde arabe*, Le Caire (Egypte), 17-18 novembre, avec le soutien du CICRED, du CNRS, de l'IRD. Modérateur de l'atelier 2 « Des espaces de transit ».
- 2004** Séminaire SITRASS *Mobilité et systèmes de transport en Afrique sub-saharienne : les défis de la pauvreté*, Dakar/Saly, 22-24 mars, avec l'appui de l'INRETS, du LET-CNRS, de l'IRD et du MET (Sénégal). Demande et obtention d'un financement de l'IRD. Rapporteur de l'atelier 3 « Transports et pauvreté : des entreprises en difficulté ». Synthèse générale (planche 14).

**Planche 14 : Les membres de l'association SITRASS lors du séminaire de 2004, Saly, Sénégal**



Cliché : SITRASS (2004).

- 2002** *Atelier Migrations internationales en Afrique de l'ouest : concepts, collecte et valorisation des données, législations*, Dakar, 30 septembre- 04 octobre, avec l'appui de l'OIM et de la CEDEAO. Modérateur et rapporteur d'un groupe de travail.
- 1998** *8<sup>e</sup> Conférence Mondiale de Recherche sur les Transports*, Anvers (Belgique), 13-17 juillet. Président et rapporteur d'une séance de l'atelier « Transport rural dans les pays en développement ».

<sup>20</sup>

Au départ, en 1989, Séminaire international sur les transports et la recherche en Afrique subsaharienne ; désormais, Solidarité internationale sur les transports et la recherche en Afrique subsaharienne.

- 1997** Séminaire *Systèmes d'Approvisionnement et de Distribution Alimentaires (S.A.D.A.) des villes d'Afrique francophone*, FAO-ISRA, Dakar, 14-18 avril. Préparation de l'atelier « Transport des aliments en Afrique », présentation d'une communication introductive et président de l'atelier<sup>21</sup>.

### **Communications dans les congrès et colloques**

Depuis le milieu des années 2000, on note une grande participation aux colloques internationaux sur la place du transport dans les migrations internationales, qui m'ont permis de tester cette thématique. Les séminaires internationaux sur les dynamiques de transport dans les pays du Sud dominant également entre la fin des années 1990 et le début des années 2000. Ils correspondent notamment à ceux organisés tous les deux à trois ans par l'association SITRASS, qui regroupe chercheurs et cadres du transport, européens et africains, et au conseil scientifique de laquelle j'appartiens. Sur ces thématiques, SITRASS m'a permis d'entretenir un lien avec d'autres équipes francophones de recherches et surtout avec des hauts fonctionnaires africains susceptibles d'aider à la réflexion sur des questions stratégiques. Par exemple, au moment du naufrage du navire *Le Joola* au Sénégal, alors que le contexte se prêtait difficilement à la remise en question, j'ai continué à développer des analyses sur les difficultés du système de transport sénégalais dont les conclusions ont été diffusées directement auprès des conseillers du ministre des Transports.

### **Colloques internationaux**

[2011] LOMBARD J., « Le car horaire au Sénégal ou la mobilité ambiguë ». Communication aux Journées de géographie tropicale, *Les territorialités rurales des Sud en question*, Toulouse, 16-19 mars.

[2010] LOMBARD J., NINOT O, « Des axes et des pôles. Corridors ouest-africains et développement territorial », Communication au colloque annuel de la *Commission française de géographie des transports*, Le Havre, 8-10 septembre.

[2009] LOMBARD J., « Transit et recompositions spatiales dans les villes du Sahara », Communication au colloque final du FSP *Migrations internationales, recompositions territoriales et développement*, Paris, 20-22 octobre.

[2008] LOMBARD J., « Sortir du « terroir » ! Migration internationale et transport en Afrique de l'Ouest ». Communication à la Chaire Quételet *Migrations internationales Sud Nord. Regards croisés des mondes scientifique, politique et associatif*. Louvain-la-Neuve (Belgique), 3-5 décembre.

[2007] LOMBARD J., « L'impossible régulation. Mobilité, migration et espace transnational en Afrique de l'Ouest ». Communication aux 23<sup>e</sup> journées de l'Association Tiers-monde *l'État malgré tout ? Acteurs publics et développement*, Mons (Belgique), 14-16 mai.

[2006] LOMBARD J., « Migrer c'est transporter. Circulations migratoires et transports entre Afrique de l'Ouest et Maghreb ». Communication au colloque CICRED-Université d'Annaba *Migrations, urbanisation et environnement entre Méditerranée et Afrique subsaharienne*, Annaba (Algérie), 10-12 décembre.

[2005] LOMBARD J., « Kayes ville ouverte ». Communication au colloque du CEDEJ *Circulations migratoires et reconfigurations territoriales entre l'Afrique noire et l'Afrique du Nord*. Le Caire (Egypte), 17-19 novembre.

[2004] LOMBARD J., « Croître ou dépérir. Lieux intégrés, lieux oubliés sur l'axe Dakar Mali ». Communication au colloque *Privatisation des chemins de fer, aide au développement et sauvegarde de l'environnement en Afrique*, Paris, 23-24 septembre.

---

<sup>21</sup> Lombard J., « Quels transporteurs pour l'approvisionnement vivrier des villes d'Afrique francophone ? L'exemple du Sénégal », Rome, 1997, FAO.

[2004] BOTTI BI C., BREDELOUP S., LOMBARD J., « Autour de services urbains, l'émergence de dispositifs gestionnaires composites. Confrontations d'expériences abidjanaises, dakaroises et durbanites ». Communication au colloque UNESCO-PRUD *Gouverner les villes du Sud. Défis pour la recherche et pour l'action*, Paris, 5-7 mai.

[2003] LOMBARD J., « Continuités ou ruptures territoriales au Sénégal : au risque du transport ? ». Communication aux 10<sup>e</sup> Journées de géographie tropicale *Les espaces tropicaux face à la mondialisation des risques*, Orléans, 24-26 septembre.

[1999] CHENEAU-LOQUAY A., LOMBARD J., NINOT O., « Réseaux de communication et territoires transfrontaliers en Afrique : les limites d'une intégration par le bas ». Communication aux 15<sup>e</sup> journées de l'Association Tiers-monde *Infrastructures et développement*, Béthune, 27-28 mai.

[1995] LOMBARD J., « Relations entre dynamique des transports et environnement rural au Sénégal ». Communication aux 6<sup>e</sup> Journées de géographie tropicale *Pratiques de gestion de l'environnement dans les pays tropicaux*, Talence, 6-8 septembre.

[1995] CASTELAIN D., LOMBARD J., « Observation et analyse des trafics routiers de marchandises dans le Nord - Pas-de-Calais de 1975 à nos jours ». Communication au Colloque international de l'INRETS *Grandes infrastructures de transport et territoires*. Lille, 8-9 mai.

[1993] LOMBARD J., « Une géographie des dépendances : les artisans routiers du Nord – Pas-de-Calais dans les réseaux d'entreprises de transport de marchandises ». Communication aux *Troisièmes Journées de l'IFRESI*, Lille, mai.

### *Séminaires internationaux*

[2011] CHOPLIN A., LOMBARD J., « Mobilités et échanges entre Mali, Mauritanie et Sénégal. Entre intégration régionale et politiques de contrôle ». Communication au séminaire de la Coopération universitaire allemande (DFG), *Nomades et migrants dans l'espace Sahara-Sahel : Mobilité, ressources et développement*, Bamako, 26-29 janvier.

[2009] CHOPLIN A., LOMBARD J., « Nouadhibou dans la migration internationale : place de transit, point de non retour ou lieu des circulations interafricaines ». Communication à l'atelier du FSP Migrations internationales, *Liens entre formes migratoires (transit, retour et rapatriement) et transformations socio-spatiales sur le continent africain*, Marseille, 30-31 mars/01 avril.

[2006] LOMBARD J., « Quand le public fait le jeu du privé. Exemples dans le transport urbain au Sénégal et en Côte d'Ivoire ». Communication au séminaire SITRASS VIII *Évolutions institutionnelles et gouvernance dans le système des transports en Afrique sub-saharienne*, Ouagadougou, 13-15 novembre.

[2004] LOMBARD J., « Transporteurs sénégalais : de la pauvreté à la rente ». Communication au séminaire SITRASS VII *Mobilité et systèmes de transport en Afrique sub-saharienne. Les défis de la pauvreté*, Dakar, 22-24 mars.

[2003] BOTTI BI C., BREDELOUP S., LOMBARD J., KHAN S., « L'émergence de dispositifs gestionnaires composites dans le domaine des services urbains ». Communication au séminaire PRUD (ISTED-GEMDEV) *Quels acteurs, quels dispositifs d'intervention, pour quelle ville ?* Dakar, 8-10 avril.

[2001] LOMBARD J., « Privé, public : l'évolution du transport routier de marchandises au Sénégal ». Communication au séminaire SITRASS VI *Sphère publique, sphère privée : quelle organisation, quelles performances et quels financements des transports en Afrique sub-saharienne ?* Bamako, 5-7 novembre.

[1999] LOMBARD J., « Les difficultés du Projet Sectoriel des Transports malien dans la région de Kayes ». Communication au séminaire SITRASS V, *Les projets sectoriels des transports en Afrique sub-saharienne : bilan et réflexions*, Cotonou, 2-3 novembre.

[1997] LOMBARD J., MAUNY P., « Flux de marchandises et flux d'informations : espace(s) de production des transports routiers de marchandises ». Communication au séminaire de la Commission *Géospace et cyberspace* de l'Union géographique internationale, Palma de Majorque, 26-29 mai.

[1996] LOMBARD J., « La question vivrière sénégalaise au-delà du transport ». Communication au séminaire SITRASS IV, *Efficacité, concurrence, compétitivité : la chaîne du transport en Afrique sub-saharienne*. Brazzaville, 10-12 novembre.

### *Symposium international*

[2009] CHOPLIN A., LOMBARD J., « Les migrations internationales en Mauritanie : circulations et connexions ». Communication au 2<sup>e</sup> *Symposium international de l'IPDSR*, Dakar, 18-20 novembre.

### *Congrès internationaux*

[1998] GRAND, L., LOMBARD J., MAROTEL, G., "The territories of road freight transport companies". Communication to the 8<sup>th</sup> *World Conference on Transport Research*, Anvers, 13-17 juillet.

[1995] LOMBARD J., "Small-scale transport companies in the north of France: a success or a failure". Communication to the 7<sup>th</sup> *World Conference on Transport Research*, Sydney, 17-21 juillet.

### *Colloques nationaux*

[2010] LOMBARD J., NINOT O., « Les transports en Afrique ou la construction des territoires ». Communication à la journée de l'Association des géographes français, 1960-2010 : *un demi-siècle de mutations africaines* (coord. R. Pourtier), Paris, 09 janvier.

[2003] LOMBARD J., BRUEZ F., DIAKHO A., « Mondialisation sénégalaise, « sénégalisation » mondiale : transport et intégration en Afrique de l'ouest ». Communication au colloque de l'UMR *Temps Territoires et mondialisation : l'amont, l'aval, les flux*, Paris, 1-3 décembre.

### *Séminaires nationaux*

[2011] A. CHOPLIN, LOMBARD J., O. NINOT, « Places commerciales en Afrique de l'Ouest : d'un marché à l'autre, d'un réseau à l'autre, d'un monde à l'autre ». Communication au séminaire mensuel du CIEU, *Les espaces discrets de la mondialisation*, Toulouse, 28 janvier.

[2010] BRACHET J., LOMBARD J., « Les transporteurs sont-ils passeurs ? Expériences multiples au Sahel/Sahara ». Communication à l'atelier IRD LPED, *Migrations à la loupe : des lieux, des acteurs, des liens*, Marseille, 27-28 janvier.

[2005] LOMBARD J., « Autour de services urbains, l'émergence de dispositifs gestionnaires composites. Confrontations d'expériences abidjanaises et dakaroises ». Communication à la journée d'étude de l'École normale supérieure *Les relations public-privé et les dynamiques des territoires d'Amérique du Nord et d'Amérique du Sud*, Paris, 06 octobre.

[2001] LOMBARD J., « Entreprises de transport de marchandises et agglomérations portuaires ». Communication au séminaire de l'Institut des Mers du Nord *Régions portuaires*, Dunkerque, 9-10 novembre.

[1999] GRAND L., LOMBARD J., MAROTEL G., « Les territoires des entreprises de transport routier de marchandises ». Communication à l'Atelier thématique du GDR Transpace *Système productif et système de transport*, Villeneuve d'Ascq, 14 janvier, 20 p.

[1994] LOMBARD J., « L'approche réseau, support à l'évaluation d'un schéma logistique : application à l'agglomération lilloise ». Communication à la Journée spécialisée de l'INRETS *L'évaluation des infrastructures en questions*, Villeneuve d'Ascq, juin.

[1990] LOMBARD J., « Acteurs et enjeux dans le bassin arachidier sénégalais ». Communication au séminaire EHESS/ORSTOM *Dynamique des systèmes agraires : politiques agricoles ou initiatives locales*, Paris, décembre.

[1988] GARENNE M., LOMBARD J., « Les migrations dirigées des Sereer vers les Terres Neuves (Sénégal) ». Communication aux Journées de démographie de l'ORSTOM *Migrations, changements sociaux et développement*, Paris, septembre.

### ***Congrès nationaux***

[1995] LOMBARD J., « Le transport local est-il encore nécessaire ? Quelques exemples dans le Nord - Pas-de-Calais ». Communication aux *Journées géographiques nationales*, Villeneuve d'Ascq, 17 mai.

### **Participation à des instances d'évaluation scientifique**

**2010** Membre extérieur d'un Comité de sélection, UFR de géographie, Université de Paris VIII.

**2009/2010** Membre extérieur de la Commission consultative de spécialité, Géographie, UFR de géographie, Université d'Aix-Marseille I.

**2007-2010** Membre du comité des experts du Département Soutien et Formation de l'IRD.

**2009** Membre extérieur d'un Comité de sélection, UFR de géographie, Université de Lille I.

**2007-2008** Membre extérieur nommé à la Commission de spécialistes (23<sup>e</sup> section), UFR de géographie, Université de Lille I.

**1997-2000** Membre élu de la Commission d'évaluation des chercheurs de l'INRETS.

### **Participation à des comités de lecture**

**Depuis 2011** Membre du Comité de rédaction de la revue en ligne *Géographie des transports*, pilotée par la Commission de Géographie des Transports du Comité national français de géographie.

**Depuis 2006** Membre du Comité de rédaction de la revue *Espace Populations Sociétés* [<http://eps.revues.org>].

**1997-2001** Membre du Comité de rédaction de la revue *NETCOM*

**1992-2000** Membre du Comité de rédaction de la revue *Recherche Transports Sécurité*

**1998-1999** Membre du Comité de rédaction de la revue *Aliments dans les villes*<sup>22</sup>

Lecteur pour les revues *Cahiers de géographie du Québec* (2011), *Africa Today* (2009), *Autrepart* (2004, 2005, 2006), *Cahiers scientifiques du transport* (2001, 2002, 2010), *Recherche Transports Sécurité* (2005), *Territoires en mouvement* (2008).

---

<sup>22</sup> Revue électronique du programme SADA de la FAO

## Comptes-rendus d'ouvrages, notes de lecture

Depuis quelques années, le compte-rendu d'ouvrages constitue une activité importante.

### Publiés :

Walther O., 2008, Affaires de patrons. Villes et commerce transfrontalier au Sahel (Peter Lang). ). *Espace Populations Sociétés*, 2010-2/3.

Bredeloup S., 2007, La diams'pora du fleuve Sénégal. Sociologie des migrations africaines (Presses universitaires du Mirail et IRD Éditions). *Cahiers d'Études Africaines*, 195, 2009, [<http://etudesafricaines.revues.org/index14055.html>].

Ba A. H., 2007, Acteurs et territoires du Sahel (ENS Éditions). *Espace Populations Sociétés*, 2008-3.

Ba A. H., 2007, Acteurs et territoires du Sahel (ENS Éditions). *Accueillir* [Revue du SSAÉ], 251, septembre, 2009.

Ghorra Gobin C. (Sous la direction de), 2006, Dictionnaire des mondialisations (Armand Colin). *Autrepart*, 2007, 43.

Bredeloup S., Pliez O. (éds.), 2005, Migrations entre les deux rives du Sahara (revue Autrepart n°36). *Migrations Société*, 2006, 18 (107), octobre.

Bertoncello B., Bredeloup S., 2004, Colporteurs africains à Marseille. Un siècle d'aventures (Éditions Autrement, n°145). *Autrepart*, 2005, 36.

### Soumis aux Cahiers d'études africaines :

Lecture croisée : Choplin A., *Nouakchott au carrefour de la Mauritanie et du monde*, Paris, KARTHALA, 2009 ; Chenal J., Pedrazzini Y., Cissé G., Kaufmann V., *Quelques rues d'Afrique. Observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott*. Lausanne, Editions du LASUR, 2009 ; Tall S.M., *Investir dans la ville africaine. Les émigrés et l'habitat à Dakar*. Paris, Karthala, 2009.

Sy S. M., *Les régimes politiques sénégalais de l'indépendance à l'alternance politique. 1960-2008*. Yaoundé, Paris, Dakar, IROKO/KARTHALA/CREPOS, 2008.

Robert A.-C., Jean-Christophe Servant J.-C., *Afriques, années zéro. Du bruit à la parole*. Nantes, Éditions L'Atalante, 2008.

## II.2. Application et valorisation sociale, économique et culturelle de la recherche

D'une manière générale, les différents projets de recherche auxquels j'ai participé au Sud et au Nord ont souvent débouché sur des expertises pour des collectivités locales, des directions de ministères ou conseils régionaux ou pour des institutions transversales.

L'ouverture au Nord m'a donné l'expérience de la relation avec le monde de la décision, de l'expertise (que l'INRETS pousse à pénétrer), du conseil auprès des aménageurs, des collectivités locales, des structures professionnelles. C'est tout naturellement, au sens littéral du terme, que j'ai pratiqué de même quand je suis retourné travailler, d'abord en missions puis en affectation, au Sénégal. Échanger avec des hauts fonctionnaires, et même expertiser pour eux, ne constitue pas l'antimonde de l'enquête de terrain auprès des chauffeurs et autres transporteurs rencontrés dans les gares routières : il s'agit de deux des éléments d'un même échafaudage dont il revient au chercheur de démêler le lacs relationnel, les rapports de force, les points faibles et les points forts. Cette recherche en mouvement est aussi une recherche du mouvement, notamment comme objet, qui me permet de créer des partenariats avec des équipes du Nord et du Sud qui raisonnent de même.

## **Expertises collectives**

### **2002-2003 : Analyse des textes réglementaires du transport sénégalais**

Entre 2000 et 2004, les relations entretenues avec les institutions sénégalaises – Direction des transports terrestres (pour les échanges et la fourniture de base de données ainsi que pour la diffusion des résultats des travaux) et Direction de la Planification et de la Statistique (pour le traitement des données statistiques) – ont ouvert des perspectives de recherche sur la dynamique spatiale, économique et sociale du transport au Sénégal dans un contexte de mondialisation. Dans ce cadre, ont été réalisés en 2002, en collaboration avec un cadre de la DTT, le recueil et l'analyse des textes réglementaires du transport terrestre au Sénégal. Des bases de données statistiques sur les transporteurs ont pu être consultées tant à Dakar que dans les régions où les fichiers n'étaient pas informatisés.

Rapport final : [2003] LOMBARD J., *Recueil, présentation et commentaire des textes législatifs et réglementaires sur les transports terrestres au Sénégal*. Dakar, IRD.

### **2002-2003 : Le genre dans le transport rural**

Avec l'antenne sénégalaise du Programme de transport en milieu rural (PTMR), soutenue par la Banque mondiale et sise à la Direction nationale des Travaux Publics à Dakar, une expertise sur les processus d'intégration du genre dans les programmes et projets de transport en milieu rural a démarré en septembre 2002. Membre du comité de pilotage, j'ai organisé l'expertise en collaboration avec l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar et la Direction de la Prévision et de la Statistique. L'idée principale a été d'analyser les politiques, programmes et projets de transport rural au Sénégal (ainsi qu'en Côte-d'Ivoire et Guinée) et d'élaborer une réflexion sur les bonnes pratiques d'intégration du genre à partir de l'analyse de quelques projets concrets. Un premier bilan sur les politiques et programmes de transport rural a été effectué dans les trois pays suscités fin 2002. Dans le courant du 1<sup>e</sup> semestre 2003, des enquêtes d'évaluation ont été menées dans deux régions du Sénégal, bénéficiaires de projets de transport rural intégrant le genre. Elles ont nécessité l'organisation d'une mission de supervision que j'ai dirigée en 2003, avec la collaboration d'un collègue de l'UCAD (Département de géographie) et d'un statisticien de la Direction nationale de la Prévision et de la Statistique.

Rapport final : [2003] DIALLO S., SARR F., CURTIS M.-Y. , *Étude diagnostique de l'intégration du genre dans les politiques et projets de transport en milieu rural (cas du Sénégal et de la Guinée)*. Dakar, Direction des travaux publics [rapport pour le Programme de transport en milieu rural].

### **2001-2002 : Réinsertion des migrants de retour au Mali**

Durant mon accueil, entre 2000 et 2004, dans les locaux de l'Organisation internationale pour les migrations (OIM) à Dakar, j'ai été associé au programme *Diagnostic des projets de réinsertion économique des migrants de retour*. Quatre pays de la région ouest-africaine étaient ciblés : Mali, Guinée-Bissau, Cap-Vert et Sénégal. Les résultats de l'étude devaient permettre à la Coopération suisse, mais aussi à l'OIM, de définir une nouvelle politique d'aide au retour, notamment en visant les entrepreneurs potentiels capables d'investir dans leur pays d'origine. Les travaux ont été menés avec B. Ndione, ancien allocataire de l'ORSTOM dans les années 1990, et chargé de mission à l'OIM.

J'ai participé au premier volet sur le Mali. Le projet d'étude visait à appréhender le cadre institutionnel dans lequel s'inscrit la réinsertion des migrants de retour dans leur pays d'origine et à analyser les projets en termes de réussite, d'échec ou de blocage (en particulier dans le secteur des transports). L'objectif était de définir les besoins de renforcement techniques et/ou financiers des projets en difficulté afin de faire des propositions sous la forme d'orientations visant à l'amélioration des projets et de programmes futurs. Nous avons élaboré une enquête par questionnaires qui a été lancée à Bamako et à Kayes auprès de cent émigrés maliens retournés dans leur pays, aidés ou

pas. En 2002 et 2003, trois missions de terrain ont été organisées au Mali avec les moyens logistiques de l'IRD Sénégal. À l'issue de la première phase sur le Mali, un rapport a été rédigé.

Rapport final : [2003] NDIONE B., LOMBARD J., *Diagnostic des projets de réinsertion économique des migrants de retour : Etude de cas au Mali (Bamako, Kayes)*. Dakar, OIM [rapport pour la Coopération suisse].

### **1993-1996 : COFHUAT, CERS**

Deux expertises ont été réalisées durant mon passage à l'INRETS, en 1993 et en 1996. La première pour la COFHUAT (Confédération française pour l'habitat, l'urbanisme et l'aménagement du territoire), la seconde pour la Conseil économique et social régional (CERS) de la Région Nord - Pas-de-Calais.

#### Rapports finaux :

DUSSART G., JOIGNAUX G., LOMBARD J., 1996, « Une plate-forme multimodale d'intérêt européen dans le Nord - Pas-de-Calais - Rôle, fonctions et conditions ». *Ville et Economie*, 10.

DUSSART G., LOMBARD J., 1996, *Plate-forme multimodale d'intérêt européen dans le Nord - Pas-de-Calais. Enjeux et fonctions*. Lille, C.E.S.

BARRE A., LANGUMIER J.-F., LOMBARD J., MENERAULT P., ROUSSEL F.-X. , 1993, *Articulation des programmes d'infrastructures et des actions de développement local : le cas de la métropole lilloise*. Paris, COFHUAT.

### **1984-85 : Villes secondaires au Sénégal**

En 1984, une sollicitation de l'ORSTOM m'a permis de participer à une expertise menée pour le compte de la Commission des communautés européennes sur les villes secondaires sénégalaises (s'intégrant dans un vaste programme sur les villes secondaires en Afrique, échelon intermédiaire du développement). Une mission dirigée par Jacques Champaud (ORSTOM) a été effectuée au Sénégal, en collaboration avec Michel Sivignon (Université Paris XIII) et de moi-même. Trois capitales régionales ont été analysées, Saint-Louis du Sénégal, Kaolack et Ziguinchor, et de multiples entretiens, auprès des responsables politiques, de l'aménagement et de l'économie, ont été menés. Des traitements statistiques de données d'agriculture et de commerce ont également été réalisés.

Rapport final : [1985] CHAMPAUD J., LOMBARD J., SIVIGNON M., *Villes secondaires et développement régional au Sénégal*. Paris, ORSTOM [rapport pour la Commission des Communautés européennes].

### **Expertises individuelles**

#### **2009/2010 : Soutenir l'amélioration de la qualité des rapports d'études**

En 2009 et 2010, et à la demande de mon collègue de l'IFAN (UCAD Dakar), M. C. Diop, j'ai été sollicité et rémunéré pour relire et remettre en forme une série de rapports que l'Institut africain de gestion urbaine (IAGU) commandite à des chercheurs africains dans ses domaines de compétences. J'ai effectué le travail pour deux rapports, intitulés respectivement *Typologie, productivité et qualité des produits animaux en aviculture et en porciculture autour de la décharge de Mbeubeuss à Malika (Sénégal)* et *Décharge de Mbeubeuss. Analyse des impacts et amélioration des conditions de vie des populations de Diamalaye à Malika dans la banlieue de Dakar (Sénégal) - Une approche ECOSANTE*.

Mon expérience dans le domaine de l'édition scientifique commence à être reconnue dans le monde africain de la recherche puisque, en décembre 2009, M. Zongo (université d'Ouagadougou) m'a demandé de relire trois articles d'un ouvrage en préparation (*Migrations, diasporas et développement en Afrique de l'Ouest*), paru depuis fin 2010.

ZONGO M. (dir.) 2010, *Les enjeux autour de la diaspora burkinabè. Burkinabè à l'étranger, étrangers au Burkina Faso*. Paris, L'Harmattan.

### **1994 : Syndicat d'étude du schéma directeur de la région d'Arras**

En 1993, le SESDRA m'a sollicité pour répondre au questionnement des élus sur la place d'une nouvelle plate-forme de fret dans le paysage local du transport et de la logistique, déjà bien encombré et soumis à la concurrence à venir d'un grand projet d'aménagement situé au sud de Lille. En parallèle à une expertise menée par le Département de géographie de l'université de Lille I, j'ai rencontré les représentants de la Chambre de commerce, les opérateurs de transport situés dans l'agglomération et quelques industriels. *In fine*, deux restitutions et débats avec les élus et la Chambre de commerce ont été organisés.

#### Rapport final :

[1994] LOMBARD J., *Transport et logistique dans l'Arrageois*. Arras, SESDRA.

### **1989-1990 : Pratiques de production, de stockage et de commercialisation des paysans du Sénégal**

En 1989 puis en 1990, dans le cadre d'un programme de recherche IRAM/INRA/UNB<sup>23</sup>, soutenu par le Club du Sahel et le CILSS et intitulé *Échanges régionaux, commerce transfrontalier et sécurité alimentaire en Afrique de l'ouest*, j'ai effectué deux missions au Sénégal en vue de mieux comprendre les pratiques de production, de consommation et de commercialisation des paysans du Sénégal. L'étude a privilégié deux régions que j'avais déjà reconnues au cours de ma thèse : le « vieux » pays *sereer* et les Terres neuves du Sénégal oriental. La bonne entente avec les exploitants agricoles et les éleveurs, avec les autorités locales, avec les commerçants, notamment transfrontaliers entre Gambie et Sénégal, a été mise à profit pour saisir l'évolution indiscutable des pratiques paysannes, de plus en plus orientées vers la commercialisation, les échanges monétaires et le recours au marché local pour subvenir à leurs besoins. Le rapport s'est intégré à une série d'études pilotée par l'IRAM, dont la synthèse est parue en 1991<sup>24</sup>.

Rapport final : [1990] LOMBARD J., *Echanges régionaux et pratiques de production consommation des paysans du Sénégal : les cas du Sine-Saloum et des Terres Neuves*. Paris [rapport pour l'IRAM].

## **II.3. Participation à des forums**

- 2010** Invitation par le président du Comité exécutif des transports urbains de Dakar (CETUD) à assister au premier congrès de l'Union africaine des transports publics, Dakar, 1-4 octobre.
- 2005** Invitation par le représentant sénégalais du Forum international pour le transport rural et le développement à un atelier régional sur la problématique et les perspectives des indicateurs dans le secteur des transports, Dakar, 21-23 juin.
- 2003** Invitation par le gouvernement sénégalais à la journée de lancement du Comité national du transport rural, Dakar, 27 novembre.

---

<sup>23</sup> Université nationale du Bénin.

<sup>24</sup> OCDE et CILSS, 1990, *Echanges céréaliers et politiques agricoles dans le sous-espace Ouest (Gambie, Guinée, Guinée Bissau, Mali, Mauritanie, Sénégal)*. *Quelle dynamique régionale ?* Montpellier/Cotonou/Paris, INRA/UNB/IRAM.

- 2003** Invitation par le coordinateur régional pour l'Afrique de l'Ouest du Forum international pour le transport rural et le développement à une journée d'étude sur les indicateurs de transport en milieu rural, Dakar, 03 juin.
- 1992** Invitation par le club Transport et logistique de la Maison régionale des Industries à débattre de l'avenir des transports dans la région Nord – Pas-de-Calais, Wasquehal (France), 04 janvier.

## II.4. Transferts en direction d'ONG et d'institutions publiques

### 1997-1999 : Conseil régional Nord – Pas-de-Calais

À la demande du Conseil régional Nord – Pas-de-Calais, un projet d'appui a été la planification locale dans la région de Kayes a été lancé en 1997 par l'UFR de géographie de l'université de Lille I (P. Gonin). En plus des quatre chercheurs et enseignants chercheurs de l'équipe, plusieurs étudiants des Universités de Lille I et de Paris I ont participé au projet. Si le SIG escompté n'a pu voir le jour pour des raisons techniques liées à un problème de financement, le projet a permis de rendre au Conseil régional Nord – Pas-de-Calais une expertise en quatre volets : environnement et dégradation du paysage urbain à Kayes, population et santé dans la région, flux de biens et de personnes et système des transports dans la région, évolution politique et décentralisation dans les communes.

Rapport final : [2002] DUMONT F., GONIN P., LAGANIER R., LOMBARD J., *Système d'information géographique et aide à la planification locale dans la région de Kayes (Mali)*. Lille, Conseil Régional Nord - Pas-de-Calais.

### 1992-1995 : Partenariat Lille Saint-Louis du Sénégal

Cette recherche-action s'est étalée sur une durée de trois ans et a permis de travailler avec des acteurs - les associations d'immigrés, mais aussi les associations de solidarité - qui construisent des territoires dont une des composantes principales est la circulation des personnes et des biens. À l'initiative de l'association Partenariat Lille - Saint-Louis du Sénégal et de l'UFR de géographie de l'université de Lille 1, un groupe de réflexion intitulé « Commission travailleurs immigrés » a réuni, entre 1992 et 1994, des géographes, des associations de ressortissants originaires de la région du fleuve Sénégal, des jumelages entre communes du Nord - Pas-de-Calais et villages du Mali, et des ONG nordistes.

Valorisation finale : [1994] GONIN P., LOMBARD J. (coord.), *Le Nord s'intéresse au Sud, le Sud interpelle le Nord. Hommes et Terres du Nord*, 4.

## II.5. Participation à des opérations de vulgarisation scientifique

L'organisation et l'animation de rencontres scientifiques constituent une activité de plus en plus importante. De même, la participation régulière à des ateliers, séminaires, colloques et congrès permet la diffusion autant que la confrontation des résultats et travaux de recherche. Différents types de vulgarisation aident aussi à la diffusion des travaux et de leurs résultats.

### Expositions

- 2010** Journée « Portes ouvertes », Bondy, Exposition *Transports du monde, transports du Sénégal*.
- 2006** *Mois de la science* (centre IRD de Brest) : Exposition intitulée *Transports du monde, transports du Sénégal*, bibliothèque universitaire de l'université de Bretagne occidentale. Animation sur une comparaison transports brestois/transports dakarois, proposé à un public d'âge scolaire.

Conférence « Transports en Afrique et au Sénégal », librairie *Passerelles*.

- 1994** *Festival International de Géographie* de Saint-Dié :  
Exposition : « Le Nord - Pas-de-Calais : une région de transport en Europe ».
- 1993** *Festival International de Géographie* de Saint-Dié :  
Exposition : « Le déclin des systèmes agricoles au Sénégal : l'exemple du pays Serer ».

### **Diffusions d'informations scientifiques,**

- 2008** « Abidjan, Dakar, des villes vendre ? », *Lettre du LPED*, 16 [Avec S. Bredeloup et B. Bertoncello].
- 2007** « Territoires du Sud et mondialisation : entre disparités et solidarités », *Fiche IRD d'actualité scientifique*, 267.  
« La mondialisation au Sud : espaces et populations », *Lettre du LPED*, 13.
- 2006** « Joseph Diatte : parcours d'un homme, destin d'un pays », *Sciences au Sud*, 34, mars-avril [avec Adama Faye, André Lericollais, Olivier Ninot].
- 2003** « Transports sénégalais : un avenir sombre », *Sciences au Sud*, 18, janvier-février.

### **Presse généraliste et professionnelle**

- 2010** « Réactions à l'accident ferroviaire au Congo », interview sur *RFI* (journal), juin.
- 2003** « Les transports urbains de Dakar », Interview sur *BBC World*, avril.  
« L'avenir du port de Dakar », interview pour le journal *Le Marin*, mai.
- 1998** « De l'importance des territoires. Comment une entreprise de transport évolue-t-elle ? Réponses à trois voix sur les territoires de l'entreprise », *Les Cahiers de l'Observatoire*, 147, novembre [Comité national routier].
- 1995** « Les entrepreneurs de transport du Nord - Pas-de-Calais », *Note d'information économique*, 178, avril [Agence régionale de développement].
- 1994** « Faut-il s'émanciper du donneur de fret unique ? », *Officiel des transports*, 1811, 23 juillet.

### **Conférences**

- 2011** *Festival International de Géographie* de Saint-Dié :  
Table ronde « Nouvelles mobilités en Afrique », Conférence et Café géographique « Circuler aujourd'hui en Afrique ».
- 2011** *Café géographique*, Nantes : « Voyager de Bamako à Dakar : les transports ouest-africains sont-ils sur de bons rails ? ».
- 2010** Communication à la *Semaine de la solidarité internationale*, organisé par l'association Tutti Frutti international, Villeneuve d'Ascq : « L'autosuffisance au Sahel ».
- 2009** Communication à la *Semaine de la solidarité internationale*, Saint-Amand-les-Eaux (Région Nord Pas-de-Calais) : « Les migrations internationales et la recherche ».
- 2008** Participation au colloque *Échanges internationaux, migrations et coopération*, organisé par la Coordination Régionale de l'Immigration (CRI) du Nord – Pas-de-Calais : table ronde sur les « dispositifs d'accompagnements et de

financement des projets de coopération développés par les acteurs associatifs issus de l'immigration ».

**1997-1999** Sollicitation de l'association de solidarité ADE (Association pour le Développement de l'Éducation) de la commune de Sains du Nord (France) pour animer trois conférences sur « le développement en Afrique, sur les investissements émigrés à Kayes et sur les mobilités en Afrique ». Ont participé à ces opérations la Présidente du Conseil régional Nord – Pas-de-Calais ainsi que des ressortissants maliens installés dans le nord de la France.

## II.6. Formation à la recherche

L'éclectisme a toujours caractérisé mes interventions à l'université : elles vont d'un enseignement annuel de 30 heures en IUT Transport et Logistique à un séminaire effectué auprès d'étudiants en préparation d'agrégation d'histoire à l'École normale supérieure, en passant par une conférence à l'Université catholique de Lille. La diversité des enseignements a eu pour conséquence un accueil en stage d'étudiants provenant d'horizons divers (IUT, licence professionnelle, DEA), la collaboration avec des professeurs de multiples disciplines (logistique, économie, sociologie) et la découverte de milieux professionnels variés (monde de l'entreprise notamment, ONG).

### Enseignements

- 2010** Université de Paris I, Master II GPED, Module *Méthodologie et pratique du développement*.  
Séminaire de 2 heures : « Echanges et migrations en Afrique de l'Ouest : circulations, intégration et contrôles dans l'espace Mali Mauritanie Sénégal ».
- 2010** Maison européenne des Suds, IRD Bondy (séminaire de perfectionnement d'étudiants du Sud postulant au Master II Géographie des pays en développement et émergents), module *Inégalités de développement*.  
Séminaire de 3 heures : « Accès aux transports et inégalités spatiales ».
- 2008 et 2009** Université de Lille I, Licence 3 Aménagement, environnement et urbanisme, module *Développement et territoires en Afrique*.  
Séminaire de 3 heures : « Les transports en Afrique ».
- 2007** Université d'Ouagadougou, maîtrise et DEA de sociologie.  
Séminaire de l'Université d'automne de la Jeune équipe associée à l'IRD (JEA) *Diaspo* : « Transport et migrations internationales : quelles articulations en Afrique de l'Ouest ? ».
- 2006 et 2007** Université d'Aix-Marseille I, Master II de géographie, module *Migrations internationales*.  
Séminaire de 3 heures : « Les relations entre transports et migrations internationales entre Afrique noire et Maghreb ».
- Université de Lille I, Licence 3 Aménagement, environnement et urbanisme, module *Développement et territoires en Afrique*.  
Séminaire de 3 heures : « Les transports urbains à Dakar (Sénégal) ».
- 2005** École normale supérieure de Paris, Agrégation d'histoire.  
Séminaire de 3 heures : « Les transports en Afrique ».
- 2004** École nationale d'économie appliquée (ENEA) de Dakar, DESS Aménagement, décentralisation et développement territorial, module *Aménagement rural et décentralisation*.  
Séminaire de 3 heures : « Les relations villes / campagnes ».

- 1999 à 2001** Université de Montpellier II, DEA Mutations spatiales, module *Territorialisation et réseaux d'acteurs - Etude des télécommunications et secteur du transport*  
Séminaire de 4 heures : « Les territoires des acteurs du transport routier de marchandises ».
- 1999** Université catholique de Lille, Séminaire Solidarité internationale.  
Séminaire de 2 heures : « Les pratiques de solidarité en Afrique ».
- 1995 à 1999** Universités de Paris I, Paris X, Institut national d'agronomie de Paris Grignon, DEA Géographie et pratique du développement dans le Tiers-monde, module *Villes campagnes*.  
Séminaire de 2 heures : « Les relations villes campagnes et les transports au Sénégal et au Mali ».
- 1993 à 1999** Université de Lille III, I.U.T. B, Département Gestion transport logistique, 1<sup>e</sup> année de DUT *Formation professionnelle*.  
Cours annuel de 30 heures : « Géographie des flux » (analyse des flux, des lieux de transport et des acteurs aux échelles internationale et locale ; éclairages à travers le cas régional, français, européen et africain).

#### Séminaires d'encadrement

- 2011** PRODIG  
Discutant d'un atelier de doctorants : « Méthodologie de recherche : au-delà de la théorie, quelles pratiques ? ».
- 2011** MIGRINTER  
Discutant d'un atelier de doctorants : « Initiatives et trajectoires migrantes ».
- 2008** PRODIG  
Encadrement d'un atelier d'une demi-journée de doctorants en géographie des transports.

#### Participations à des jurys de thèse et autres diplômes

##### Thèses

- 2010** Thèse de **doctorat** en géographie, Université de Provence, Abdul Aziz DIOP : *Les centralités à Dakar (Sénégal) : un développement urbain entre mobilités, échanges et luttes d'influence*, sous la direction de B. Bertoncello (Jury : B. Bertoncello, S. Bredeloup, F. Bart, O. Pliez, J. Lombard).
- 2007** Thèse de **doctorat** en géographie, Université de Paris I Panthéon-Sorbonne, Julien BRACHET : *Un désert cosmopolite. Migrations de transit dans la région d'Agadez (Sahara nigérien)*, sous la direction d'E. Grégoire (Jury : J.-L. Chaléard, B. Bertoncello, A. Bourgeot, J. Lombard, O. Pliez, E. Grégoire).
- 2007** Thèse de **doctorat** en anthropologie, Université de Paris VIII, Arouna DIAKHO : *Retour au Sénégal et stratégies entrepreneuriales de migrants dans le secteur des transports, des télécommunications et du multimédia*, sous la direction de P.-Ph. Rey (Jury : R. Cabane, Ph. Hugon, J. Lombard, J.-B. Ouedraogo, P.-Ph. Rey).
- 2006** Thèse de **doctorat** en géographie, Université du Havre, OULD DEDDE Khalilou : *Infrastructures de transport terrestre et mutations des systèmes territoriaux : le cas de la route de l'Espoir en Mauritanie*, sous la direction de B. Steck (Jury : J.-C. Arnaud, Ch. S. Kamara, M. Lesourd, J. Lombard, B. Steck, J. Varlet).

**2003** Thèse de **doctorat** en géographie, Université de Rouen, NINOT Olivier : *Vie de relations, organisation de l'espace et développement en Afrique de l'Ouest : la Région de Tambacounda au Sénégal*, sous la direction de M. Lesourd et J. Lombard (Jury : J.-L. Chaléard, M. Lesourd, J. Lombard, D. Retailié, B. Steck).

#### **Ingénieur, DESS, Master 2**

**2010** Mémoire de **Master 2** de géographie, Université de Lille I : *Calais ou l'euphémisme du mur*, sous la direction de Frédéric Dumont.

**2008** Mémoire de **Master 2** de géographie, Université de Lille I : *Les migrants et le développement de leur pays d'origine : de l'ambiguïté de la politique de co-développement menée par la France aux investissements directs au Mali*, sous la direction de Frédéric Dumont.

**2003** Mémoire de **DESS** en aménagement, Université de Paris I/IEDES : *Analyse des relations entre organisations professionnelles du transport, usagers et collectivités territoriales. Le cas de la gare de Grand Yoff à Dakar (Sénégal)*, sous la direction de Xavier Crépin.

**1997** Mémoire de **DESS** en transport et logistique, Université Paris IV : *Transport, production et territoire. L'exemple de la région de Saint-Omer*, sous la direction d'Antje Burmeister et Jérôme Lombard.

**1996** Mémoire d'**École d'ingénieur** option Logistique, Ecole Centrale de Lille : *Exploitation de la presse professionnelle en logistique*, sous la direction d'Antje Burmeister et Jérôme Lombard.

**1994** Mémoire d'**École d'ingénieur**, option Aménagement, Ecole Centrale de Lille : *L'activité de TRM liée à la construction du tunnel sous la Manche*, sous la direction de Federico Cuñat et Jérôme Lombard.

#### **Masters, maîtrises**

**2010** Mémoire de **master 1 de géographie**, Université de Paris I : *Transport et « spatial mismatch » au Cap*, sous la direction de Martine Berger et d'Olivier Ninot.

**2009** Mémoire de **master 1 de géographie**, Université de Paris I : *L'axe Dakar Mbour. Etude d'un espace en devenir au Sénégal*, sous la direction d'Antonine Ribardièrre et d'Olivier Ninot.

**2009** Mémoire de **master 1 de géographie**, Université de Lille I : *Calais, un pas difficile à franchir pour des personnes en exil*, sous la direction de Frédéric Dumont.

**2007** Mémoire de **master 1 de géographie**, Université de Lille I : *La région de Kayes au Mali : entre enclavement et ouverture*, sous la direction de Frédéric Dumont.

**2007** Mémoire de **master 1 de géographie**, Université de Lyon II : *Mise en place d'une autoroute à péage à Dakar : un projet ambitieux*, sous la direction de Karine Bennafla.

**2007** Mémoire de **master 1 de géographie**, Université d'Aix-Marseille I : *Espaces de la migration internationale sénégalaise vus au travers de la presse*, sous la direction de Brigitte Bertoncello.

**2005** Mémoire de **magistère d'Aménagement**, Université de Paris I : *La gare routière des Parcelles Assainies de Dakar : l'aménagement d'une tête de ligne en banlieue dans*

*un contexte de crise du transport en commun*, sous la direction de Jean-Louis Chaléard.

- 2004** Mémoire de **maîtrise** de géographie, Université Lyon II et École Normale Supérieure : *Réseaux d'importateurs de matériels de transport au Sénégal*, sous la direction de Karine Bennafla.

Mémoire de **maîtrise** de géographie, Université de Rouen : *La sous-préfecture de Koumpentoum : polarisation et relations ville-campagne*, sous la direction de Michel Lesourd.

Mémoire de **maîtrise** de géographie, Université de Lille I : *Le marché hebdomadaire de Thillé-Boubacar : filières de commercialisation et transport*, sous la direction de Jean-Louis Chaléard.

- 1999** Mémoire de **maîtrise** de géographie, Université de Lille I : *Les stratégies spatiales de trois entreprises de TRM du Nord - Pas-de-Calais*, sous la direction d'Alain Barré.

Mémoire de **maîtrise** de géographie, Université de Paris I : *Stratégies des acteurs du transport dans la région de Kayes (Mali)*, sous la direction de Jean-Louis Chaléard.

- 1997** Mémoire de **maîtrise** de géographie, Université d'Artois : *Le Centre Régional de Transports de Lesquin - Contexte de réalisation, dynamique de développement*, sous la direction d'Oliver Sevin et Jérôme Lombard.

Mémoire de **maîtrise** de géographie, Université d'Artois : *Le développement du transport routier de marchandises dans l'ancien bassin minier du Nord - Pas-de-Calais*, sous la direction d'Oliver Sevin et Jérôme Lombard.

Mémoire de **maîtrise** de géographie, Université de Paris I : *L'approvisionnement vivrier de Nioro du Sahel dans une situation d'enclavement (Mali)*, sous la direction de Jean-Louis Chaléard

Mémoire de **maîtrise** d'économie, Université d'Artois : *Développement logistique et transports routiers de marchandises : le cas du Nord - Pas-de-Calais*, sous la direction de Jean-Claude Verez.

- 1995** Mémoire de **maîtrise** de géographie, Université de Lille I : *Le MIN et la plate-forme de Lomme-Sequedin*, sous la direction de Jean-Pierre Bondue et Alain Barré.

- 1993** Mémoire de **maîtrise** de géographie, Université de Lille I : *Une nouvelle plate-forme dans la métropole lilloise : le CIT de Roncq*, sous la direction de Jean-Pierre Bondue et Alain Barré.

#### **4. IUT**

- 1996** Mémoire d'**IUT** en Gestion-Transport-Logistique, Université de Lille III : *Implantations et prestations des grandes entreprises de transport dans le Nord - Pas-de-Calais*, sous la direction de Jérôme Lombard et Gilles Dussart.

- 1991** Mémoire d'**IUT** en Gestion-Transport-Logistique, Université de Lille III : *Accès des entreprises de TRM, voyageurs et prestataires logistiques aux aides publiques dans la région Nord - Pas-de-Calais*, sous la direction d'Hélène Béringer (Conseil Régional) et Jérôme Lombard.

## Direction de recherches

### Encadrement de doctorants

#### 2011

Codirection de la thèse d'E. Bernot (projet à partir de septembre 2011), avec J. Smajda (CNRS) : *Des enjeux géopolitiques aux stratégies locales : Les routes népalaises face aux limites du développement.*

#### 2001-2007

Dans le cadre du programme développé par l'IRD et l'OIM à Dakar, Arouna DIAKHO a bénéficié d'une allocation de thèse de l'IRD, de juin 2001 à mai 2004, et d'un accueil de près d'une année dans les locaux de l'OIM à Dakar (2002-2003). Sous la codirection de Pierre-Philippe Rey (université Paris VIII) et de moi-même, sa thèse d'anthropologie a porté sur les entrepreneurs émigrés investissant dans leur pays d'origine, notamment dans les nouvelles technologies et les transports.

Sujet : *Retour au Sénégal et stratégies entrepreneuriales de migrants dans le secteur des transports, des télécommunications et du multimédia*, Université Paris VIII, 2007, 345 p.

#### 2001-2004

Mamadou LY, inscrit en thèse de géographie à l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar (Directeur : Professeur Cheikh Ba), a travaillé sur l'enclavement dans la Région de Fatick au Sénégal. Il a bénéficié d'un financement IRD pour une mission sur le fleuve Sénégal afin d'observer les dynamiques autour des marchés ruraux et de comparer avec celles de la Région de Fatick.

Sujet : *Les enjeux du transport rural dans le développement de la région de Fatick*, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Département de géographie, 2008, 302 p.

#### 1998-2003

Dans le cadre du Programme Sénégal Oriental, dirigé par Michel Lesourd et soutenu par l'IRD entre 1997 et 2001, Olivier NINOT a effectué un séjour de Volontaire du service national, en 1998 et 1999, au Sénégal, qui lui a permis d'effectuer son terrain de thèse. En janvier 2001, il a réalisé une mission d'un mois au Sénégal, financée sur dotation IRD.

Sujet : *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, 2003, 460 p.

En 2004, avec mon soutien, O. Ninot a bénéficié d'un stage de post-doctorat à l'Institut sénégalais de recherches agricoles (ISRA), sur financement AUF : programme *Les marchés ruraux et les circulations au Sénégal*.

**1999** Dans le cadre du programme développé par l'université de Lille I avec l'ONG Lille Saint-Louis du Sénégal, les travaux d'Abdul BA (ENS Fontenay) ont porté sur les investissements émigrés et leurs effets sur l'émergence de nouveaux centres urbains secondaires dans la vallée du fleuve Sénégal. J'ai activement participé à l'encadrement final et à la mise en page de sa thèse dirigée par Mme Violette Rey.

Sujet : *Mises en relation et acteurs des recompositions territoriales sahéliennes : le cas du bassin du fleuve Sénégal*, Université de Paris I, Laboratoire Géophile de l'ENS Fontenay-St Cloud, 1999, 400 p.

**Encadrement et co-encadrement, stages, d'étudiants de master I, master II, maîtrise, DEA, DESS et de CDD**

**2011**

**Co-encadrement** d'un étudiant en master II de géographie de l'Université de Paris I (avec B. Tallet).

Sujet : *Le retour au Burkina des étudiants burkinabés de Côte d'Ivoire.*

**2011**

**Co-encadrement** d'un étudiant en master I de géographie de l'Université de Paris I (avec O. Ninot).

Sujet : *Le marché de Boura (Mali) et l'insertion dans les échanges régionaux et internationaux.*

**2009**

**Co-encadrement** d'un étudiant en master I de géographie de l'Université de Paris I et **organisation du stage** à Dakar.

Sujet : *L'axe Dakar Mbour.*

**2005**

**Co-encadrement** d'un étudiant en magistère d'aménagement de l'Université de Paris I (avec J.-L. Chaléard) et **organisation du stage** à Dakar.

Sujet : *La gare routière des Parcelles Assainies.*

**2004**

**Co-encadrement** d'une étudiante en géographie de l'Université de Paris I (avec J.-L. Chaléard) et **organisation du stage** au CIRAD de Saint-Louis du Sénégal (avec G. Magrin)

Sujet : *Les transports autour du marché rural de Thillé-Boubacar dans la vallée du fleuve Sénégal.*

**Accueil** à l'IRD Dakar et **organisation de la mission** à Koumpentoum (Sénégal oriental) d'un étudiant en maîtrise de géographie de l'Université de Rouen.

Sujet : *Les transports entre la ville et la campagne autour de la sous-préfecture de Koumpentoum.*

**Accueil** à l'IRD Dakar et **organisation de la mission** à Karang (frontière gambienne) d'un étudiant en maîtrise de géographie de l'Université de Rouen.

Sujet : *Les transports sur l'axe Dakar Banjul.*

**Accueil** et **organisation du stage** à l'IRD Dakar d'une étudiante en maîtrise de géographie de l'université de Lyon II.

Sujet : *Les réseaux d'importateurs de matériels de transport.*

**2003**

**Accueil** à l'IRD Dakar et **organisation du stage** à l'ONG ENDA (Environnement et Développement africain) d'un étudiant de DESS de l'IEDES.

Sujet : *L'évolution du transport urbain dans la commune de Grand Yoff à Dakar.*

**Organisation du contrat de travail** à l'IRD (Programme PRUD) d'un étudiant en DEA de géographie de l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar.

Sujet : *Transports urbains à Dakar. Stratégies de conquête de l'espace, de contrôle et d'appropriation d'un secteur économiquement florissant*

**Accueil en CDD** à l'OIM d'un étudiant de géographie de l'Université de Poitiers.  
Activités : *Réalisation des cartes et des traitements statistiques du programme PRUD Dakar Abidjan Durban.*

**Accueil et organisation des stages** à l'IRD Dakar de trois étudiants en maîtrise de géographie de l'université de Lille I.  
Sujets : *Etude de l'enclavement à Dakar. Les relations centre / périphéries à travers le transport de personnes et de marchandises : l'exemple des communes de Keur Massar et Malika. Importation de véhicules d'occasion à Dakar et impacts urbains.*

**Encadrement** de deux étudiants en maîtrise de géographie de l'université Gaston Berger de Saint-Louis du Sénégal.  
Sujet : *Les filières d'écoulement de produits locaux (sel, matériaux de construction).*

## 2001 – 2003

**Accueil** d'un **Volontaire civil international** IRD à l'OIM (deux ans).  
Activités : *Réalisation dans le cadre du programme PRUD d'enquêtes sur les gares routières urbaines à Dakar. Développement d'une base de données informatisées et spatialisées sur les transports de l'agglomération de Dakar (planche 15).*

**Planche 15 : Repérer, observer et noter les gares routières informelles dans la banlieue de Dakar**



Cliché : E. Salliot (2002).

## 2001

**Accueil** à l'IRD Dakar et **organisation de la mission** à Kayes (Mali) d'une étudiante en maîtrise de géographie de l'Université de Pau.  
Sujet : *Systèmes de communication, acteurs et réseaux du grand commerce à Kayes (Mali).*

**Accueil** à l'IRD Dakar et **organisation du stage** au Partenariat Lille Saint-Louis du Sénégal d'un étudiant en maîtrise de géographie de l'Université de Lille I.  
Sujet : *Le transport de marchandises et le mareyage dans la région de Saint-Louis du Sénégal : une dynamique territoriale ?*

**1999**

**Accueil en CDD** à l'INRETS d'une étudiante en aménagement de l'Université Paris IV.

Sujet : *Les systèmes localisés d'entrepreneurs de transport dans les trois ports du nord de la France (Boulogne, Calais, Dunkerque).*

**Organisation du stage** au GRDR de Kayes (Mali) et **encadrement** d'une étudiante en géographie de l'Université de Paris I.

Sujet : *Les transports de marchandises autour de la ville de Kayes.*

**1997**

**Accueil en CDD** à l'INRETS d'une étudiante en maîtrise de géographie de l'Université d'Artois.

Activités : *Réalisation d'un atlas sur le transport routier de marchandises dans la région Nord- Pas-de-Calais.*

**Accueil en stage** à l'INRETS d'un étudiant en DEA économie de l'Université d'Artois.

Sujet : *Bilan des statistiques régionales de créations d'entreprises de transport routier de marchandises.*

**1996**

**Accueil en stage** à l'INRETS d'une étudiante de 3<sup>e</sup> année de l'École Centrale de Lille.

Sujet : *L'évolution de la perception de la logistique dans la presse professionnelle.*

**Accueil en stage** à l'INRETS d'une étudiante de l'IUT Gestion-Transport-Logistique de l'Université de Lille III.

Sujet : *Les implantations de grandes entreprises de transport dans le nord de la France.*

**1994**

**Accueil en stage** à l'INRETS d'un étudiant de 3<sup>e</sup> année de l'École Centrale de Lille.

Sujet : *Les impacts du chantier du tunnel sous la Manche sur le transport routier marchandises.*

**1991-1992**

**Accueil en CDD** à l'INRETS d'un étudiant en géographie de l'Université de Lille I.

Sujet : *Réalisation des enquêtes auprès d'artisans transporteurs, traitement statistique et cartographique.*

## **Partie 3**

### ***Bibliographie complète***

La variété des thèmes abordés dans les publications ici présentées doit être comprise comme le résultat de différents processus. D'une part, mon passage en 2000 d'un EPST à un autre, de l'INRETS à l'IRD, d'un institut orienté sur la recherche appliquée en transport et logistique, basé sur une culture « ingénieur » très développée et une approche économique des évolutions du transport, à un institut de recherche sur le développement, parfois appliquée mais pas toujours, en partenariat, au Sud. D'autre part, un processus amalgamant progressivement les recherches du passé et en cours, les travaux sur les transports et ceux sur les migrations, les hypothèses sur les changements spatiaux liés aux infrastructures et aux transports et celles sur les circulations, etc. Cela s'est traduit au fil du temps par la publication dans de multiples revues, d'origine diverse, en respectant une certaine logique, celle de la continuité de la compréhension du rôle des circulations dans les espaces et les territoires (et cela dès la thèse).

### III.1. Articles dans revues (retenues par AERES en 2010)<sup>25</sup>

- [2010] LOMBARD J., NINOT O., Mobiles des Suds, mobiles au Sud, *Espace Populations Sociétés*, 2-3, p. 155-165.
- [2009] LOMBARD J., Du taxi au migrant ou l'inverse ! Influences réciproques du transport et de la migration internationale en Afrique de l'Ouest. *Cahiers de Géographie du Québec*, 53, n°149, septembre, p. 241-260.
- [2009] BERSON E., DUMONT F., LOMBARD J., « Welcome to Calais ». Les migrants dans l'attente du Royaume-Uni. *Mappemonde*, 94 [www.mappemonde.com].
- [2008] BREDELOUP S., LOMBARD J., Mort de la fripe en Afrique ou fin d'un cycle ? *Revue Tiers Monde*, 194, avril/juin, p. 391-412.
- [2008] LOMBARD J., Kayes, ville ouverte. Migrations internationales et transports dans l'ouest du Mali. *Autrepart*, 47, p. 91-107.
- [2007] CHOPLIN A., LOMBARD J., Destination Nouadhibou pour les migrants africains. *Mappemonde*, 88 [www.mappemonde.com].
- [2006] LOMBARD J., Enjeux privés dans le transport public d'Abidjan et de Dakar. *Géocarrefour*, 81, 2 p. 167-174.
- [2004] NDIONE B., LOMBARD J., Diagnostic des projets de réinsertion économique des migrants de retour : étude de cas au Mali (Bamako, Kayes). *Européenne des Migrations Internationales*, 20(1), p. 169-195.
- [2004] LOMBARD J., SAKHO P., BRUEZ F., BAILLON F., Les rues de Dakar : espaces de négociation dans le transport urbain. *Autrepart*, 32, p. 115-134.
- [2002] LOMBARD J., Mali : faire une nation avant l'intégration régionale ? *L'Espace Géographique*, 3, p. 276-279.
- [1997] LOMBARD J., Que sont les artisans transporteurs devenus ? *Recherche Transports Sécurité*, 55, p. 67-82.
- [1997] LOMBARD J., Les territoires du transport et de la logistique dans le nord de la France. Exemples dans l'agglomération d'Arras. *Netcom*, 11(1), p. 103-120.
- [1997] LOMBARD J., MAUNY P., Flux de marchandises et flux d'informations : espace(s) de production des transports routiers de marchandises. *Netcom*, 11(2), p. 369-401.
- [1993] BARRE A., MENERAULT P., LOMBARD J., Plates-formes publiques de fret et aménagement spatial dans la Communauté Urbaine de Lille. *Recherche Transports Sécurité*, 41, p. 3-12.

### III.2. Autres revues

- [2010] CHOPLIN A., LOMBARD J., « Suivre la route ». Mobilités et échanges entre Mali, Mauritanie et Sénégal. *Echogéo*, 14 (<http://echogeo.revues.org>).
- [2010] LOMBARD J., NINOT O., Connecter et intégrer : Les territoires et les mutations des transports en Afrique. *Bulletin de l'association des géographes français*, 1, p. 69-86.
- [2009] CHOPLIN A., LOMBARD J., La Mauritanie offshore. Extraversion économique, État et sphères dirigeantes. *Politique africaine*, 114, p. 85-102.
- [2008] CHOPLIN A., LOMBARD J., « Nouadhibou ... du monde » après le transit. Migrations et recompositions spatiales en Mauritanie. *Afrique Contemporaine*, 228, p. 151-170.
- [2005] LOMBARD J., Continuités ou ruptures territoriales au Sénégal : au risque du transport ? *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 229, p. 73-88.
- [2003] LOMBARD J., Des dérives du système des transports sénégalais à la catastrophe du Joola. *Afrique Contemporaine*, 207, p. 165-184.
- [2002] NINOT O., LESOURD M., LOMBARD J., Nouveaux espaces, nouvelles centralités : échanges et réseaux en milieu rural sénégalais. *Historiens et Géographes*, 379, p. 235-246.
- [1999] LOMBARD J., Territoires, lieux et liens. Relations et savoir-faire des transporteurs de Saint-Omer (France). *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 36, p. 11-41.

---

<sup>25</sup> Liste des revues retenues par l'AERES pour le domaine Géographie-Aménagement-Urbanisme (mise à jour le 13/01/10).

- [1995] LOMBARD J., Quand l'agriculture passe par la migration : l'exemple du pays Serer (Sénégal). *Histoires de développement*, 30, p. 7-9.
- [1995] LOMBARD J. Le transport local est-il encore nécessaire ? Quelques exemples dans le Nord - Pas-de-Calais. *Hommes et Terres du Nord*, 3, p. 142-148.
- [1994] LAVIGNE DELVILLE PH., LOMBARD J., GONIN P., Des migrants et des terroirs - Comparaisons des situations dans la vallée du fleuve Sénégal et au pays Serer. *Hommes et Terres du Nord*, 4, p. 151-165.
- [1994] LOMBARD J., Une géographie des dépendances : les artisans routiers du Nord - Pas-de-Calais dans les réseaux d'entreprises de transport de marchandises. *Transports*, 363, p. 21-25.
- [1992] BREDELOUP S., LOMBARD J., Transporteurs du Nord - Pas-de-Calais, nés de la dépendance ? *Hommes et Terres du Nord*, 1, p. 2-8.
- [1991] BREDELOUP S., LOMBARD J., Qui sont les transporteurs du Nord - Pas-de-Calais ? *Lettre d'Odile*, 8, p. 4-5 [GIP Reclus].
- [1987] LOMBARD J., Système de production et autosuffisance alimentaire en pays Serer (Sénégal). *Cahiers de Sciences Humaines*, 23(3-4), p. 471-482.

### III.3. Ouvrages et coordination d'ouvrages

Trois grands programmes auxquels j'ai participé depuis plus de 20 ans ont débouché sur la publication d'un ouvrage collectif, dont deux coédités par moi-même. Le premier, et le plus récent, renvoie aux travaux sur la privatisation des services urbains à Dakar et à Abidjan, avec notamment celle de la gestion des gares routières (Bredeloup S., Bertoncello B., Lombard J., éd., *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ?*). Le second, correspondant au bilan scientifique de l'UMR ENS/IRD *Territoires et mondialisation dans les pays du Sud*, article en permanence différentes échelles spatiales de compréhension (Lombard J., Mesclier E., Velut S., éd., *La mondialisation côté Sud. Acteurs et territoires*). Cette approche géographique a été critiquée par Pascal Lamy, le directeur général de l'OMC, quand l'équipe éditrice lui a proposé de préfacer l'ouvrage. Nous reprochant de ne pas assez comprendre le monde en changement, ce dernier a refusé la proposition et du coup le débat, alors que sa préface aurait eu le mérite d'exister, jusque dans un ouvrage qui ne partageait pas ses orientations. Le dernier document collectif (ainsi que plusieurs autres écrits signalés) est le fruit des travaux menés au tournant des années 1990 sur l'évolution de la paysannerie sereer au Sénégal, prise entre crise agraire et agricole et environnement socio-économique mondialisé (Lericollais A., éd., *Paysans Sereer. Dynamiques agraires et mobilités au Sénégal*).

#### Ouvrage

- [1993] LOMBARD J. *Riz des villes, mil des champs en pays Serer, Sénégal*. Talence, CNRS-CEGET, 226 p. [Coll. Espaces Tropicaux 6] (préfacé par Philippe Couty).

#### Coéditeur d'ouvrages

- [2008] BREDELOUP S., BERTONCELLO B., LOMBARD J. (éd.) *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ?* Paris, L'Harmattan, 352 p.
- [2006] LOMBARD J., MESCLIER E., VELUT S. (éd.) *La mondialisation côté Sud*. Paris, IRD-ENS, 496 p.

#### Coordination de numéros de revue

- [2010] LOMBARD J., NINOT O., Nouvelles mobilités dans les Suds, *Espace Populations Sociétés*, 2-3 [<http://eps.revues.org>].
- [2005] DUMONT F., LOMBARD J., Population et enclavement en Afrique. *Espace Populations Sociétés*, 1.
- [2004] LOMBARD J., STECK B., Transports au Sud : pouvoirs, lieux et liens. *Autrepart*, 32 (4).

[1994] GONIN P., LOMBARD J., Le Nord s'intéresse au Sud, le Sud interpelle le Nord. *Hommes et Terres du Nord*, 4.

### **Auteur de chapitre(s)**

- [2011] CHOPLIN A., LOMBARD J., When the Sea is Closed: From Transit to Post-Transit Migration in Mauritania, in Triulzi A. et McKenzie R. (ed.), *Long Journeys: Lives and Voices of African Migrants on the Road*. Londres, Brill, à paraître.
- [2011] CHOPLIN A., LOMBARD J., Rencontres sur le boulevard Médian et regards croisés sur Nouadhibou. Kaléidoscope migratoire pour polyphonie urbaine. In Acloque B. (éd.), *Les cent ans de Nouadhibou (Mauritanie)*. Accepté pour parution.
- [2010] LOMBARD J., Stratégies territoriales des États, mobilités individuelles et espaces transnationaux en Afrique de l'Ouest. In Leloup F., Gérardin H., Brot J. (éd.), *État, développement et gouvernance*. Paris, Karthala, à paraître [chap. 13].
- [2008] LOMBARD J., ZOUHOULA BI M.R., Minibus et taxis à Abidjan et Dakar : 50 ans de lutte pour la reconnaissance du secteur privé. In Bredeloup S., Bertonecello B., Lombard J. (éd.), *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ?* Paris, L'Harmattan, p. 43-62.
- [2008] LOMBARD J., BRUEZ F., La SAGES à Dakar. Un opérateur privé pour une gestion trouble des gares routières. In Bredeloup S., Bertonecello B., Lombard J. (éd.), *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ?* Paris, L'Harmattan, p. 63-79.
- [2008] LOMBARD J., SECK S.M., *Mouridoulahi* ou les logiques d'investissement des Mourides dans le transport au Sénégal. In Bredeloup S., Bertonecello B., Lombard J. (éd.), *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ?* Paris, L'Harmattan, p.81-100.
- [2008] LOMBARD J., ZOUHOULA BI M.R., Des instances de régulation pour quoi faire ? Avenir délicat dans le transport urbain (Abidjan, Dakar). In Bredeloup S., Bertonecello B., Lombard J. (éd.), *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ?* Paris, L'Harmattan, p. 195-216.
- [2008] LOMBARD J., Où sont les gares ? Professionnels contre usagers dans l'espace politique du transport à Dakar. In Bredeloup S., Bertonecello B., Lombard J. (éd.), *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ?* Paris, L'Harmattan, p.255-279.
- [2006] LOMBARD J. Croître ou déperir. Lieux intégrés, lieux oubliés sur l'axe Dakar Mali. In Chaléard J.-L., Chanson-Jabeur Ch. (éd.), Béranger Ch., *Le chemin de fer en Afrique*. Paris, Karthala-PRODIG-SEDET, p. 69-86.
- [2006] LOMBARD J., MESCLIER E., VELUT S., La mondialisation : objet géographique. In Lombard J., Mesclier E., Velut S. (éd.), *La mondialisation côté Sud. Acteurs et territoires*. Paris, IRD-ENS, p. 13-42.
- [2006] LOMBARD J., BRUEZ F., DIAKHO A., Les transports sénégalais à l'aune du système monde. In Lombard J., Mesclier E., Velut S. (éd.), *La mondialisation côté Sud. Acteurs et territoires*. Paris, IRD-ENS, p. 182-202.
- [2003] LOMBARD J., Transports et circulations dans l'espace ouest-africain. Echanges, acteurs et lieux. In Lesourd M. (éd.), *L'Afrique. Vulnérabilités et défis*. Nantes, Editions du Temps, p. 241-265.
- [2002] LOMBARD J., NINOT O., Impasses et défis dans le transport routier. In Diop M. C. (éd.), *La société sénégalaise entre le local et le global*. Paris, Karthala, p.109-162.
- [1999] LOMBARD J., Quand les transports (dé)lient campagnes et villes. In Chaléard J.-L., Dubresson A. (éd.), *Villes et campagnes dans les pays du Sud*. Paris, Karthala, p. 131-149.
- [1999] LOMBARD J., Des soudures aux crises : les réponses paysannes dans le Sine (Sénégal). In Lericollais A. (éd.), *Paysans Sereer. Dynamiques agraires et mobilités au Sénégal*. Paris, IRD, p. 519-534.
- [1999] LOMBARD J., Les marchés ruraux du Sine. In Lericollais A. (éd.), *Paysans Sereer. Dynamiques agraires et mobilités au Sénégal*. Paris, IRD, p. 535-553.
- [1999] DUBOIS J.-P., GARENNE M., LOMBARD J., Les Terres neuves de Koumpentoum. In Lericollais A. (éd.), *Paysans Sereer. Dynamiques agraires et mobilités au Sénégal*. Paris, IRD, p. 365-381.
- [1997] LOMBARD J., Relations entre dynamique des transports et environnement rural au Sénégal. In Singaravelou P. (éd.), *Pratiques de gestion de l'environnement dans les pays tropicaux*. Talence, Dymset-Cret, p. 255-265.

- [1993] LOMBARD J., Acteurs et enjeux dans le bassin arachidier sénégalais. In Blanc-Pamard Ch. (éd.), *Politiques Agricoles et Initiatives Locales : adversaires ou partenaires*. Paris, ORSTOM, p. 133-160.
- [1991] GARENNE M., LOMBARD J., Les migrations dirigées des Sereer vers les Terres Neuves (Sénégal). In Quesnel A., Vimard P. (éd.), *Migrations, changements sociaux et développement*. Paris, ORSTOM, p. 317-332.
- [1989] LOMBARD J., La gestion des réserves vivrières en pays Serer (Sénégal). In Eldin M., Milleville P. (éd.), *Le risque en agriculture*. Paris, ORSTOM, p. 335-343.

## **TABLE DES MATIERES**

<b>HOMMAGES, SOUVENIRS ET REMERCIEMENTS .....</b>	<b>2</b>
<b>CURRICULUM VITAE.....</b>	<b>4</b>
<b>PREAMBULE.....</b>	<b>7</b>
<b>PARTIE 1. THEMATIQUES ET EQUIPES (1984-2009).....</b>	<b>10</b>
<b>I.1. Un temps initiatique : la découverte de la mobilité .....</b>	<b>11</b>
<b>I.2. Un temps fondateur : le territoire du transport.....</b>	<b>15</b>
Transporteurs entre autonomie et dépendance .....	15
Globaliser à l'échelle de la ville .....	18
L'échelon de l'État.....	21
<b>I.3. Un temps bâtisseur : le migrant transporteur.....</b>	<b>27</b>
Une société sur deux espaces .....	27
Le retour et le départ : une circulation en émergence.....	30
Migrer et transporter.....	32
<b>Référence mobilisées .....</b>	<b>35</b>
<b>PARTIE 2. AUTRES ACTIVITES DE RECHERCHE .....</b>	<b>36</b>
<b>II.1. Direction, animation et organisation des activités de recherche.....</b>	<b>37</b>
Conception et coordination de programmes de recherche.....	37
Diffusion et évaluation des recherches.....	40
<b>II.2. Application et valorisation sociale, économique et culturelle de la recherche .....</b>	<b>46</b>
Expertises collectives .....	47
Expertises individuelles.....	48
<b>II.3. Participation à des forums .....</b>	<b>49</b>
<b>II.4. Transferts en direction d'ONG et d'institutions publiques.....</b>	<b>50</b>
1997-1999 : Conseil régional Nord – Pas-de-Calais .....	50
1992-1995 : Partenariat Lille Saint-Louis du Sénégal.....	50
<b>II.5. Participation à des opérations de vulgarisation scientifique .....</b>	<b>50</b>
Expositions .....	50
Diffusions d'informations scientifiques, .....	51
Presse généraliste et professionnelle .....	51
Conférences.....	51
<b>II.6. Formation à la recherche .....</b>	<b>52</b>
Enseignements.....	52
Participations à des jurys de thèse et autres diplômes .....	53
Direction de recherches.....	56
<b>PARTIE 3. BIBLIOGRAPHIE COMPLETE .....</b>	<b>60</b>

**UNIVERSITE DU HAVRE**

**UFR DE LETTRE ET SCIENCES HUMAINES**

**Mémoire d'habilitation à diriger des recherches**

Présentée et soutenue publiquement par

**Jérôme LOMBARD**

Le Havre

*Le 21 juin 2011*

**Transports d'ici, transports d'ailleurs :**

**Du Sénégal à l'Afrique de l'Ouest**

Volume 2

**Ecrits**

**Jury**

M. Benjamin STECK, professeur de géographie, Université du Havre  
Mme Sylvie BREDELOUP, Directrice de recherches à l'IRD, socio-anthropologue  
M. Athanase BOPDA, professeur de géographie, Université du Havre  
M. Babacar FALL, professeur d'histoire, Université Cheikh Anta Diop de Dakar  
M. Michel LESOURD, professeur de géographie, Université de Rouen  
M. Jean-Luc PIERMAY, professeur de géographie, Université de Strasbourg  
M. Roland Pourtier, professeur de géographie, Université de Paris 1

**Transports d'ici, transports  
d'ailleurs : du Sénégal à l'Afrique de  
l'Ouest**

**Volume 2**

**Traces et écrits**

# SOMMAIRE

## INTRODUCTION : LIEUX ET LIENS

LOMBARD J., STECK B. (éd.), 2004, « Quand le transport est d'abord un lieu ». *Autrepart*, 32, p. 3-19.

CHOPLIN A., LOMBARD J., 2010, « "Suivre la route". Mobilités et échanges entre Mali, Mauritanie et Sénégal. *Echogéo*, 14 [<http://echogeo.revues.org>].

## LA VENUE AU MONDE DES TRANSPORTS SENEGALAIS

LOMBARD J., 1993, Acteurs et enjeux dans le bassin arachidier sénégalais. In Blanc-Pamard Ch. (éd.), *Politiques Agricoles et Initiatives Locales : adversaires ou partenaires*. Paris, ORSTOM, p. 133-160.

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.

LOMBARD J., MAUNY P., 1997, « Flux de marchandises et flux d'informations : espace(s) de production des transports routiers de marchandises ». *Netcom*, 11 (2), p. 369-401.

## ACTEURS DU TRANSPORT ET ESPACE TRANSNATIONAL

LOMBARD J., SAKHO P., BRUEZ F., BAILLON F., 2004, « Les rues de Dakar : espaces de négociation dans le transport urbain ». *Autrepart*, 32, p. 115-134.

LAVIGNE DELVILLE PH., LOMBARD J., GONIN P., 1994, « Des migrants et des terroirs - Comparaisons des situations dans la vallée du fleuve Sénégal et au pays Serer ». *Hommes et Terres du Nord*, 4, p. 151-165.

LOMBARD J., 2009, « Du taxi au migrant ou l'inverse ! Influences réciproques du transport et de la migration internationale en Afrique de l'Ouest ». *Cahiers de géographie du Québec*, 53 (149), p. 241-260.

## METROPOLISATION ET TRANSPORT

LOMBARD J., 2008, « Où sont les gares ? Professionnels contre usagers dans l'espace politique du transport à Dakar », in S. Bredeloup, B. Bertoncello, J. Lombard (éd.), *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ?* Paris, L'Harmattan, p. 255-279.

LOMBARD J., 2003, « Transports et circulations dans l'espace ouest-africain. Échanges, acteurs et lieux », in M. Lesourd (éd.), *L'Afrique. Vulnérabilités et défis*. Nantes, Éditions du Temps, p. 241-265.

CHOPLIN A., LOMBARD J., 2009, « La Mauritanie offshore. Extraversion économique, État et sphères dirigeantes ». *Politique africaine*, 114, p. 85-102.

## CONCLUSION : LA MONDIALISATION AU CŒUR DU DEVELOPPEMENT : UN ALLER SANS RETOUR AU SENEGAL ?

LOMBARD J., 2003, « Des dérives du système des transports sénégalais à la catastrophe du Joola ». *Afrique contemporaine*, 207, p. 165-184.

LOMBARD J., MESCLIER E., VELUT S., 2006, « La mondialisation : objet géographique », in J. Lombard, E. Mesclier, S. Velut (éd.), *La mondialisation côté Sud. Acteurs et territoires*. Paris, IRD-ENS, p. 13-42.

BREDELOUP S., LOMBARD J., 2008, « Mort de la fripe en Afrique ou fin d'un cycle ? ». *Revueiers Monde*, 194, p. 391-412.

LOMBARD J., NINOT O., 2010, « Connecter et intégrer : Les territoires et les mutations des transports en Afrique ». *Bulletin de l'association des géographes français*, 1, p. 69-86.

## Lieux et liens

Cette première partie, correspondant à l'introduction du volume 3, rassemble deux textes récents montrant l'évolution de ma réflexion, du transport à la circulation et à la migration, des lieux de transport aux aires géographiques en passant par les liens entre les lieux. Le premier, **LOMBARD J., STECK B. (éd.), 2004, « Quand le transport est d'abord un lieu ». *Autrepart*, 32, p. 3-19**, écrit avec Benjamin Steck, est centré sur les espaces où sont produites les opérations de transport et où en définitive, que ce soit en France dans les années 1990 ou en Afrique de l'Ouest depuis 2000, j'ai passé le plus clair de mon temps de chercheur. Ces lignes s'attachent à décrire les procédures d'embarquement et de débarquement, la vie des sites proprement dit, l'animation qui en résulte et qui traverse de tous temps ces espaces toujours particuliers. Elles éclairent aussi les rapports entre transport et pouvoir, le rôle que lui attribuent les collectivités locales, elles insistent sur la fonction du lieu de transport comme élément moteur de la fabrique des métropoles et des centralités urbaines. Ces espaces sont parcourus de flux divers et animés par des acteurs bien connus sur lesquels, au Sud, nous n'attirons pas souvent l'attention. C'était l'objet de ce numéro d'*Autrepart* dont ce texte est l'introduction d'éclairer d'un regard nouveau ces espaces, peu considérés habituellement dans les travaux de l'IRD et pourtant toujours abordés, fréquentés et nécessaires aux analyses plus globales. L'intérêt final de cette contribution est de mettre en lumière le rôle des lieux de transport comme amplificateurs de flux et révélateurs de dynamiques de mobilité croissantes dans les Suds. Il révèle en définitive l'élargissement des horizons, la transformation d'une somme de lieux de transport en aires plus ou moins vastes de circulations, constituées de liens, de relations, d'échanges, de mobilité tout simplement.

C'est tout l'intérêt du second article, **CHOPLIN A., LOMBARD J., 2010, « "Suivre la route". Mobilités et échanges entre Mali, Mauritanie et Sénégal ». *Echogéo*, 14** [<http://echogeo.revues.org>], que d'observer et d'analyser ces aires portées par la mobilité. Connaître le Sénégal comme je le connais, fréquenter l'ouest du Mali comme je le fais depuis 1997, arpenter les rues de Nouakchott et de Nouadhibou avec Armelle Choplin depuis 2007, ne

suffisaient plus. Il nous fallait refaire le chemin des migrants d’Afrique de l’Ouest rencontrés en Mauritanie, qui viennent par autocar ou par avion de Dakar, Bamako, Niamey, Abidjan, Lomé, Lagos ou Brazzaville. Il nous fallait « sentir » ce transport de l’intérieur, voyager aux côtés des commerçants partis de Bamako et achetant en chemin, à Nouakchott et à Dakar, des pièces détachées qui sont revendues dans la capitale malienne. Il nous fallait croiser ces femmes congolaises venues au Sénégal pour un deuil et reparties après avoir fait emplette de tissus divers et variés. Le but ? Non pas de prendre des vacances, car ces voyages quelque peu stressants ne sont guère reposants, mais plutôt de comprendre qui circule, comment, pourquoi, ce qui les freine aux frontières, ce qui en revanche accélère le mouvement. Saisir les voyageurs durant une portion de leur périple ne pose pas problème dans la mesure où il est possible de référer le parcours des gens interrogés à des logiques générales de circulation : des migrants se rendant à Nouakchott et peut-être à Nouadhibou (et aux Canaries ?), des voyageurs partis découvrir Dakar (« *le phare de l’Afrique* », dixit l’un d’eux), des commerçants retournant en Afrique centrale après avoir fait affaire, etc. L’article vise aussi à éclairer, dans les lieux de transport, sur les axes routiers, l’influence de la politique européenne en matière d’immigration sur les politiques nationales des trois pays traversés et sur les pratiques locales en matière de contrôle des flux. Les espaces de transport que constituent les zones frontalières, et notamment les concessions des postes de police ou de douane, sont particulièrement visés par ces contrôles et révèlent, là, combien les États africains (et d’autres) alimentent à la fois la libéralisation économique et la crispation sécuritaire.

« Suivre la route », monter dans les autocars, semblent propice à la compréhension des façons et motifs de voyager tout autant qu’à celle des liens entre les lieux. D’une certaine façon, j’annonce ici les travaux que je vais mener dans les années qui viennent et qui traitent des circulations en Afrique de l’Ouest à l’heure de frontières, poreuses certes, mais plus que jamais soumises aux contrôles.

## La venue au monde des transports sénégalais

Cette deuxième série d'articles, alimentant la réflexion de la partie 1 du volume 3, souligne le processus d'élargissement des espaces analysés : des villages du bassin arachidier sénégalais à la ville de Dakar, du Sénégal à l'Afrique de l'Ouest, par le biais des systèmes de transport développés dans le cadre de politiques nationales. Elle montre aussi combien sont intégrés les uns aux autres télécommunications et systèmes de transport.

Le premier article, **LOMBARD J., 1993, Acteurs et enjeux dans le bassin arachidier sénégalais. In Blanc-Pamard Ch. (éd.), Politiques agricoles et initiatives locales : adversaires ou partenaires. Paris, ORSTOM, p. 133-160**, est le plus ancien de ce volume 2. Il me permet de rendre un hommage particulier à Chantal Blanc-Pamard qui a été, durant les années 1980 et 1990, un infatigable soutien pour le jeune chercheur que j'étais, à l'occasion des concours de recrutement, de remises d'articles, de conférences. Dans le cadre des séminaires qu'elle co-organisait à l'époque à l'Institut de géographie de Paris et dont j'ai tiré ce premier article, j'ai été amené à présenter le rôle de l'État sénégalais dans la dynamique des campagnes sénégalaises et la fonction de « guide » politique et même idéologique qu'il incarnait et jouait dans les village du bassin arachidier. Cette double dimension s'est étendue à l'organisation de la politique des transports que je présente dans la partie 1 du volume 3. Cet article souligne aussi le rôle de la confrérie religieuse des Mourides, des ONG, dans l'évolution des campagnes sénégalaises et laisse entendre ce que je développe ultérieurement, à savoir la quête d'autonomie des individus, des acteurs, des transporteurs sénégalais, dans un système politique et social corseté.

Réalisé dans le cadre de la « trilogie » qu'a dirigée le sociologue sénégalais Momar Coumba Diop sur le Sénégal des années 1990, intitulée « Sénégal 2000 », le deuxième article, **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**, coécrit avec Olivier Ninot, un autre de mes complices depuis notre « virée ferroviaire » de 1996 entre Brazzaville et Pointe-Noire, amplifie la réflexion sur la mainmise de l'État central sur les systèmes de transport au Sénégal. Dans un deuxième temps, il présente et analyse la période de

déréglementation et de dérégulation qui a suivi et qui a ouvert la porte du transport à un nombre impressionnant de néo-transporteurs, de néo-chauffeurs, de néo-apprentis, etc. Dans un troisième temps, il pose quelques questions sur la pérennité des systèmes tels que fonctionnant actuellement. Les catastrophes, qui se multiplieront dans la décennie 2000, telles que celles du navire *Le Joola*, les déraillements de trains sur la ligne Dakar Bamako, l'insécurité routière ou les énormes pollutions engendrées par le transport, sont ici annoncées entre les lignes.

Le troisième article, **LOMBARD J., MAUNY P., 1997, « Flux de marchandises et flux d'informations : espace(s) de production des transports routiers de marchandises ».** *Netcom*, 11 (2), p. 369-401, traite des télécommunications dans les transports en Europe. Il date de l'époque de l'INRETS et de ma collaboration avec Pascal Mauny, devenu depuis directeur d'un IUT Transport en France. Rompant apparemment avec l'harmonie du volume, il vient en fait illustrer l'importance prise par les NTIC, non seulement dans l'évolution des systèmes de transport, mais aussi dans les sociétés, qu'elles soient du Nord ou du Sud. Dans cette partie de la réflexion, les NTIC apparaissent au Sénégal comme un équipement du territoire national, au même titre que les infrastructures routières ou aériennes. Elles sont devenues un outil au service de l'économie, du commerce, de l'agriculture, un outil politique lors des joutes électorales, un outil d'émancipation aussi, dont l'objectif n'est pas tant de remettre en cause un quelconque pouvoir que de s'affirmer en tant qu'individu dans ses relations spatiales à autrui. Ces NTIC soulignent ainsi l'émergence d'un nouveau rapport à l'espace, qui transgresse les limites, les horizons fermés, et qui donne à voir, par la discontinuité, l'échelle de l'ailleurs, l'échelle du monde.

## Acteurs du transport et espace transnational

Cette troisième série d'articles (deuxième partie du volume 3) traite du passage des systèmes de transport proprement dit aux circulations en Afrique de l'Ouest : migrations, voyages, déplacements multiples, caractéristiques d'une mobilité variée et en constante évolution. L'élément commun : les acteurs, les transporteurs, anciens émigrés, immigrés ou migrants de retour. Le transport ici sort de son carcan par trop technique pour entrer dans le monde quotidien des gens, petits et grands, qui se déplacent.

La première contribution, **LOMBARD J., SAKHO P., BRUEZ F., BAILLON F., 2004**, « **Les rues de Dakar : espaces de négociation dans le transport urbain** ». *Autrepart*, 32, p. 115-134, est issue des réflexions développées avec le géographe sénégalais Pape Sakho sur l'implication du secteur privé dans le transport urbain dakarais. Son propos est de souligner l'extraordinaire foisonnement des acteurs privés, des petites gens, des petits métiers du transport, des « coxeurs » ou « *call boys* », auparavant contraints par l'État central puis aujourd'hui libérés et omniprésents dans les gares routières et au-delà, aux carrefours principaux, sur les ronds-points, sur les places ombragées, etc. Aux côtés des grands transporteurs dont la partie 2 du volume 3 traite abondamment, ce sont ces gens qui inventent le transport sénégalais au quotidien, fruit de l'insertion progressive des néo-professionnels dans le secteur et d'une manière générale des individus de tous types, non qualifiés au départ et non reconnus, mais pourtant présents massivement dans l'élaboration contemporaine des modes de déplacer, des modes de bouger, des modes de vie tout court.

La deuxième contribution datant de 1994, **LAVIGNE DELVILLE PH., LOMBARD J., GONIN P., 1994**, « **Des migrants et des terroirs - Comparaisons des situations dans la vallée du fleuve Sénégal et au pays Serer** ». *Hommes et Terres du Nord*, 4, p. 151-165, si elle nous ramène à mes années de thèse, illustre en fait ma découverte de la migration interne au territoire sénégalais et de ses similitudes avec les mouvements internationaux au départ de la région du fleuve Sénégal. Elle vient signifier à l'époque mon entrée dans un monde de mouvement, que je

n'ai plus quitté et dont mes travaux menés depuis sur le transport sont la continuation. Mes recherches en « pays serer », sous la houlette notamment d'André Lericollais, avaient montré combien la migration saisonnière de saison sèche permettait aux familles des villages de se maintenir et de préparer l'hivernage à venir. Mais elles illustraient aussi l'entrée des terroirs dans l'économie nationale et internationale, le nécessité pour les paysans de devenir producteurs et commerçants, de multiplier les activités, de se rendre mobiles pour atteindre les marchés hebdomadaires ruraux et les marchés urbains. Sans l'évoquer, cet article mentionne l'importance des échanges, des liens entre lieux, des transports dans le mouvement des sociétés. La comparaison avec la « vallée », au-delà des différences nécessairement apparues, parle d'un même pays, d'un même monde, d'un même avenir, de mêmes dynamiques, de mêmes logiques sous-jacentes aux départs en migration et surtout aux allers et retours.

La troisième contribution, récente, est la plus symbolique de l'ensemble présenté dans ce volume 2. Il s'agit de **LOMBARD J., 2009, « Du taxi au migrant ou l'inverse ! Influences réciproques du transport et de la migration internationale en Afrique de l'Ouest ».** *Cahiers de géographie du Québec*, 53 (149), p. 241-260. Evoquant de façon quelque peu novatrice le lien entre transport et migration, l'article par sa parution dans une revue canadienne contribue à me faire sortir du champ français des recherches menées en Afrique. Il m'ouvre à d'autres horizons intellectuels et m'entraîne plus que jamais à transgresser mes propres limites, scientifiques, géographiques et linguistiques. Venant à la suite des deux précédents articles et en même temps les englobant dans une nouvelle dynamique, celui-ci rassemble des réflexions sur les routes migratoires ouest-africaines et sur le rôle qu'y jouent le transport et les transporteurs (compagnies aériennes, autocaristes notamment), devenus plus que jamais attentifs à ces grands mouvements circulaires de populations. Aujourd'hui, avec cet article, je revendique une position à l'interface de plusieurs réseaux, de plusieurs courants de pensée, de plusieurs mondes. Je peux parler à la fois à des spécialistes des migrations africaines et à des spécialistes des transports en Afrique, sans états d'âme, alors que cela semblait difficile il y a quelques années, sauf pour quelques-uns, de rapprocher ces deux mondes.

## Métropolisation et transport

Ce quatrième groupe d'articles (partie 3 du volume 3) relie l'évolution des systèmes de transports à l'espace sénégalais et au processus de métropolisation en cours, caractérisé à la fois par l'omnipotence du pôle dakarois et l'émergence, si ce n'est la domination, du pôle « toubien ». Ces contributions rappellent aussi que la mondialisation par les transports s'appréhende dans les marges, celles des territoires nationaux comme celles des sociétés humaines.

Le premier texte, **LOMBARD J., 2008, « Où sont les gares ? Professionnels contre usagers dans l'espace politique du transport à Dakar », in S. Bredeloup, B. Bertoncello, J. Lombard (éd.), *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ?* Paris, L'Harmattan, p. 255-279**, est issu du programme PRUD (Programme de recherche urbaine sur les villes en développement), initié entre 2002 et 2004 par l'ISTED et le GEMDEV. L'article évoque l'adaptation, de la part de l'État, de la gestion du secteur aux évolutions urbaines et aux enjeux politiques. Il montre comment, dans une grande ville africaine où les différents pouvoirs, central, municipal, communal, sont multiples, les gares routières et l'espace sur lequel elles sont érigées sont l'enjeu d'âpres disputes. Cette contribution sur les gares routières dakaroises évoque aussi l'évolution des relations entre la métropole en construction et l'arrière-pays, national ou continental. Une hiérarchie entre plates-formes d'embarquement et de débarquement des voyageurs s'instaure, d'anciennes gares de niveau national, mais localisées dans le centre-ville historique, étant progressivement dépossédées de leur primauté au profit de gares internationales plus proches des banlieues, plus proches des quartiers de migrants, en définitive plus centrales dans l'espace métropolitain. L'enjeu pour l'agglomération de Dakar, si elle veut maintenir son rayonnement sur le Sénégal et sur les pays voisins, est d'être autant que possible en prise avec les flux nationaux et internationaux de personnes par l'intermédiaire d'un système de transport performant.

Cette plus ou moins grande influence de Dakar, nous pouvons la mesurer avec le deuxième article, **LOMBARD J., 2003, « Transports et circulations dans l'espace ouest-africain. Échanges, acteurs et lieux », in M. Lesourd (éd.), *L'Afrique. Vulnérabilités et défis*. Nantes, Éditions du Temps, p. 241-265**, « commandé » par Michel Lesourd pour l'ouvrage qu'il a édité sur l'Afrique. Il traite des échanges et des acteurs impliqués aux frontières orientales du Sénégal et décrit par le menu, en m'appuyant notamment sur les travaux de thèse d'Olivier Ninot, les lieux où les transactions se passent, les points de passage des frontières, les commerçants et transporteurs spécialisés dans les trafics licites et/ou illicites. En parcourant les routes avec ces acteurs, nous comprenons combien ils fonctionnent en toute autonomie et loin du pouvoir central. Mais il apparaît aussi que les produits qu'ils traitent constituent une partie de flux de trafics de plus grande ampleur, que les transactions qu'ils pilotent sont la continuation de décisions prises ailleurs, à Dakar, à Touba ou à Bamako, que les négociations avec les représentants locaux des forces de l'ordre ou des douanes soulignent la présence, partout sur le territoire national, de l'État central, qu'en définitive les marges géographiques permettent au pouvoir central d'affirmer son autorité tout en supportant des trafics, plus ou moins licites, qui peuvent lui profiter ou profiter à des segments du pouvoir ou de l'État.

Avec le dernier article de cette partie, écrite avec Armelle Choplin pour *Politique africaine*, **CHOPLIN A., LOMBARD J., 2009, « La Mauritanie offshore. Extraversion économique, État et sphères dirigeantes ». *Politique africaine*, 114, p. 85-102**, la réflexion rebondit sur l'importance des marges pour les États africains et les pouvoirs centraux. Ici, nous avons la possibilité d'observer l'autre face des commerces décrits dans le papier précédent et vus d'un pays voisin. La Mauritanie est massivement importatrice de produits manufacturés vendus à Dubaï ou à Yiwu, qu'elle réexporte dans le nord-ouest du Mali ou au nord du Sénégal. Ce commerce qui profite aux élites au pouvoir à Nouakchott et à des centaines de commerçants mauritaniens alimente aussi les échanges transfrontaliers, les circulations et les systèmes de transport internationaux au départ de ou à l'arrivée en Mauritanie. Ce pays en définitive, qui s'était positionné en marge du monde subsaharien noir, par sa sortie en 2000 de la CEDEAO, se retrouve aujourd'hui plus que jamais intégré aux échanges ouest-africains et partenaire privilégié du Sénégal et du Mali, formant avec ces derniers un ensemble sur laquelle la métropole dakaroise rayonne en partie.

## La mondialisation au cœur du développement : un aller sans retour au Sénégal ?

Le dernier volet de ce volume (conclusion du volume 3) parle de développement, d'inégalités croissantes dans la mondialisation et aussi d'échelles géographiques. Celles-là illustrent les différenciations à l'œuvre au Sénégal et en Afrique de l'Ouest, les clivages qui s'opèrent entre gens mobiles et gens moins mobiles, entre ceux qui ont accès aux transports et à la liberté de mouvements et ceux qui sont contraints dans leurs déplacements. Ce dernier ensemble de textes annonce aussi des travaux à venir.

Il me semblait impossible de terminer ce recueil sans parler des catastrophes récurrentes qui sont survenues dans les transports sénégalais au tournant de 2000 et qui traduisent à la fois la volonté d'accaparement par certains affairistes d'un secteur d'activités apparemment juteux et le renforcement des inégalités d'accès au transport dans les zones rurales et quartiers urbains enclavés. Avec LOMBARD J., 2003, « Des dérives du système des transports sénégalais à la catastrophe du *Joola* ». *Afrique contemporaine*, 207, p. 165-184, j'aborde cette question qui a marqué le Sénégal des années 2000. Je me souviens de ce matin de septembre quand, sur les ondes de la radiotélévision nationale, on signala la disparition du *Joola* et déjà des dizaines de morts. Au port, quelques jours après, les gens vinrent tenter de retrouver les corps de leurs proches entassés dans des containers. Au même endroit, mais plus tard, marqué par le drame car au courant des véritables raisons de la catastrophe et en colère contre le laisser-aller de l'État dans les transports sénégalais qui avait conduit à celle du *Joola*, désireux de dénoncer dans la presse locale les responsabilités mais raisonné par le représentant de l'IRD au Sénégal, je me retrouvai dans une manifestation de protestation menée par l'association des victimes. Nous fûmes chassés par les gaz lacrymogènes et renvoyés à nos pénates. C'en fut fini de mes velléités de dénonciation des errements des politiques dans un pays auquel je suis plus qu'attaché mais dont je ne suis pas citoyen. Mais, comme me l'a souvent répété Momar Coumba Diop, « toute personne qui écrit sur le Sénégal, honnêtement, justement, a le droit de participer au débat national ; il est aussi légitime qu'un chercheur de nationalité sénégalaise ».

C'est, je crois, ce que nous avons toujours fait avec Sylvie Bredeloup et qui nous a poussés à travailler sur le commerce de fripes. Prise isolément, cette activité peut paraître éloignée de nos champs habituels de recherche. Elle symbolise cependant pour nous, à la fois au Sénégal, en Côte d'Ivoire et au Cap-Vert, les trois pays objets de l'article qui suit, **BREDELOUP S., LOMBARD J., 2008, « Mort de la fripe en Afrique ou fin d'un cycle? ». *Revue Tiers Monde*, 194, p. 391-412**, leur insertion dans les échanges internationaux, l'importance des circulations massives de marchandises dans cette partie de l'Afrique, la place des migrants internationaux dans cette activité comme dans d'autres, articulées au commerce mondial, le rôle majeur des transports dans la dynamique actuelle et dans la mise en relation des lieux, petits et grands. C'est en articulant ces différentes entrées que je pourrai saisir la complexité des processus et les retombées pour les pays observés. La sélection de ce texte en conclusion de ce volume est donc pour moi porteuse de multiples significations pour l'avenir et pour les travaux que je serai amené à développer.

Cette ambition, nous la retrouvons dans l'article suivant, **LOMBARD J., NINOT O., 2010, « Connecter et intégrer : les territoires et les mutations des transports en Afrique ». *Bulletin de l'Association des géographes français*, 1, p. 69-86**. Celui-ci fait le point sur les évolutions incontestables qu'ont connues et que connaissent les systèmes de transport en Afrique de l'Ouest. Notamment l'augmentation des moyens de se déplacer mis à la disposition des populations, le désenclavement des campagnes, l'extension des villes et le raccordement de quartiers entiers à la dynamique urbaine, la possibilité de se déplacer à l'international pour un coût relativement peu onéreux. Mais cet article relève aussi les impasses actuelles dans lesquelles les systèmes de transport et de circulation sont engagés : difficultés à se déplacer en ville et soumission au bon vouloir du secteur privé, isolement des campagnes et appauvrissement, mainmise d'opérateurs mondiaux sur les grands couloirs de circulation au point d'en faire des corridors de transport oubliés du reste des espaces traversés, mépris des pratiques locales et populaires de transport au risque de creuser le fossé entre les politiques et les façons de faire de millions de personnes. L'enjeu n'est pas mince et doit être plus que jamais rappelé dans le futur.

Enfin, je terminerai avec l'introduction du volume coédité, en 2006, avec Evelyne Mesclier et Sébastien Velut sur la mondialisation vue au Sud, **LOMBARD J., MESCLIER E., VELUT S., 2006, « La mondialisation : objet géographique », in J. Lombard, E. Mesclier, S. Velut (éd.), *La mondialisation côté Sud. Acteurs et territoires*. Paris, IRD-ENS, p. 13-42**. Le texte tente de mettre en perspective différents processus en cours : la recomposition des États pris entre nationalisme, accaparement, intégration régionale, mondialisation ; la croissance des circulations de personnes, de biens, d'idées, de capitaux, portées en partie par les migrations internationales ; la consolidation d'ensembles régionaux d'États qui dialoguent avec leurs équivalents au Nord, qui favorisent l'expansion du capitalisme mondial mais qui sont pensés comme l'échelon ultime, en contradiction avec les pratiques des habitants, beaucoup plus ubiquistes ; enfin, le renforcement des différenciations spatiales, voire des ségrégations, qui posent d'énormes problèmes de cohérence territoriale aux États et aux ensembles supra- et infra-étatiques. L'échelle de la mondialisation gagnante est loin d'être bénéfique à tous en Afrique de l'Ouest, certaines populations se voyant confinées à la petite échelle, sans débouchés, sans mobilités, alors que leur vie se voit surdéterminée au quotidien par le niveau supérieur.

**UNIVERSITE DU HAVRE**  
**UFR DE LETTRE ET SCIENCES HUMAINES**

**Mémoire d'habilitation à diriger des recherches**

Présentée et soutenue publiquement par

**Jérôme LOMBARD**

Le Havre

*Le 21 juin 2011*

**Transports d'ici, transports d'ailleurs :**  
**Du Sénégal à l'Afrique de l'Ouest**

Volume 3  
**Texte original**

**Jury**

M. Benjamin STECK, professeur de géographie, Université du Havre  
Mme Sylvie BREDELOUP, Directrice de recherches à l'IRD, socio-anthropologue  
M. Athanase BOPDA, professeur de géographie, Université du Havre  
M. Babacar FALL, professeur d'histoire, Université Cheikh Anta Diop de Dakar  
M. Michel LESOURD, professeur de géographie, Université de Rouen  
M. Jean-Luc PIERMAY, professeur de géographie, Université de Strasbourg  
M. Roland POURTIER, professeur de géographie, Université de Paris 1

# **Transports d'ici, transports d'ailleurs : du Sénégal à l'Afrique de l'Ouest**

**Volume 3**

**Allers et retours**

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

Pierre Sene, un chauffeur sénégalais faisant de « l'international », rencontré en septembre 2000.

*« Un homme n'a pas de lieu fixe ».*

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

# **INTRODUCTION**

## **Lieux et liens**

Les allers et venues en camion décrits ci-dessus par Pierre Sene, sa quête des lieux et surtout des liens, de mon côté, je les ai vécus comme chercheur<sup>1</sup>. Dès mon arrivée en Gambie, à l'aéroport de Banjul, un soir de 1984. Si ma descente sur le tarmac de l'aérogare a été remarquée, les douaniers, tout à leur tâche, n'hésitant pas à contrôler et à vider mes sacs, dès le lendemain, après la traversée du fleuve, j'étais déjà affairé à « sentir » le transport. Je négociai un taxi pour Dakar et filai sur la capitale en revoyant des paysages que je n'avais jamais vus mais que Paul Péliissier m'avait décrits avec passion.

Ce fut le début d'un long « pas de deux », entre ce pays que je découvrais ce jour-là et celui de ma jeunesse. Nombre d'avions depuis ont servi de lien entre les deux. J'ai « loupé » l'époque durant laquelle on pouvait encore, sans trop de soucis, traverser en camion le Sahara algérien ; il me reste le porte-containers entre Le Havre et Dakar, que j'espère un jour emprunter, ou la Mercedes entre Tanger et Saint-Louis, via Nouadhibou. Le « goudron » est achevé et la « descente » du Maroc me permettrait de joindre tous les bouts de ma géographie personnelle, l'Espagne que j'ai parcourue jusqu'à Grenade, la Mauritanie que j'ai traversée en long et en large, jusqu'à la frontière du Sahara occidental et, entre les deux, le Maroc dont je ne connais que l'aéroport international de Casablanca.

Un temps, je me suis tenu éloigné du Sénégal, en enquêtant les transporteurs du nord de la France, tout en commençant à comparer les pratiques des uns et des autres, dans des contextes différents. Là, j'ai trouvé moult ressources puis, attiré par le Sud, j'y suis retourné, enrichi et encore plus ouvert.

Une autre époque a commencé. Le téléphone filaire a longtemps rythmé mes soirées, quand il me fallait annoncer à d'autres ce que je voyais ici ; mais c'était cher, onéreux même, et le contact était fragile. Désormais, le « télécentre », le cybercafé, le portable, omniprésents,

---

<sup>1</sup> Par un clin d'œil, je me réfère à l'ouvrage *Tropiques, lieux et liens*, édité par l'ORSTOM en hommage à P. Péliissier et G. Sautter (Antheaume, Blanc-Pamard et al., 1989), dont les textes sous-entendaient déjà la nécessité de décroiser les espaces, de lier les approches et de multiplier les échelles d'analyse.

ont réduit l'espace, mon espace, à quelques millièmes de secondes, ce décalage qui persiste entre la voix amie et la mienne. Désormais, je comprends ce qu'est ce monde que je cherche à décrypter, un monde de différences et de similitudes dans une seule enveloppe. Comme les migrants, comme les chauffeurs, comme les hommes et les femmes du Sénégal, je suis d'ici et de là-bas, je suis deux ou trois tout en étant un.

## **D'une expérience à l'autre, de la France au Sénégal**

L'objectif de ce travail est d'établir, aussi modestement et simplement que possible, le bilan des travaux menés depuis vingt-cinq ans sur le Sénégal et l'Afrique de l'Ouest et d'ouvrir des perspectives nouvelles de travail. Entre 1991 et 2000, je l'ai déjà dit, il y a eu une période durant laquelle j'ai quelque peu délaissé le terrain africain, en raison de ma charge de recherche à l'INRETS<sup>2</sup>. Cette rupture qui a pu apparaître, aux yeux de certains de mes collègues et amis, comme une parenthèse dans mon parcours, m'a permis de découvrir un autre monde, celui des transports, celui des grandes infrastructures, celui des échanges transfrontaliers, celui du développement régional, celui des politiques locales. Je ne crois pas avoir fait complètement le tour de ces questions ni même trouvé le temps de synthétiser l'ensemble des réflexions développées à cette époque. Je ne le ferai pas ici, non pas pour échapper à mon passé, mais plutôt pour me concentrer sur l'essentiel à mes yeux, à savoir le bilan de toutes ces années passés entre Sénégal et France et les projets que je compte mener en Afrique de l'Ouest.

Utilisant durant les pages qui viennent quelques-uns des résultats acquis dans le nord de la France<sup>3</sup>, il m'est loisible de mettre en perspective les différents processus, observés et analysés ici et là, pour éclairer, d'un point de vue plus distant, ce que je n'avais pas vu ou compris durant ma thèse au Sénégal, ni au cours des missions qui se déroulèrent par la suite, ni même durant les quatre années d'affectation au centre IRD de Dakar, entre 2000 et 2004. En particulier, je souhaite ici avancer sur la compréhension des indispensables intrications d'échelles que mes analyses passées n'ont pas manqué de souligner, sans jamais vraiment en cerner toutes les dimensions. J'ai notamment beaucoup travaillé sur les petits espaces et finalement admis depuis peu qu'ils ne pouvaient se comprendre qu'en les resituant à différentes échelles spatiales et temporelles.

---

<sup>2</sup> Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité.

<sup>3</sup> Le poste de chargé de recherche que j'ai obtenu en 1991 était affecté au centre INRETS de Villeneuve d'Ascq.

Mes deux arrivées au Sénégal ont correspondu à des moments clés dans la vie du pays. 1984 d'abord, le début de l'ajustement structurel de l'économie, la « nouvelle politique agricole », la mise en mouvement du monde rural par l'État sénégalais, la libéralisation progressive des transports (que je n'observerai que bien plus tard). La crise est là, comme le rappelle le numéro 1 de la revue sénégalaise *Sociétés Espaces temps* (Dossier spécial, 1992), et va influencer sur les transformations du pays et, in fine, aboutir à l'alternance politique de 2000, second moment clé dans l'histoire du pays, avec lequel coïncide mon retour au Sénégal. « Le baobab socialiste a été déraciné » (Diop, Diouf et *al.*, 2000 : 157)<sup>4</sup> et a entraîné la société sénégalaise dans un autre monde, que le précédent régime avait porté sur les fonds baptismaux mais pas saisi dans toute sa puissance : il s'agit de l'explosion de la liberté individuelle, des migrations internationales, des entrepreneurs, des affaires, du business. Les échanges et les transports sont soumis au même chamboulement et deviennent plus que jamais le symbole de la consolidation de la mondialisation au Sénégal. À chaque fois, le moment a été pour moi propice à l'observation, à la compréhension, à l'analyse, même si, et je l'ai déjà dit, c'est par sédimentation que certains événements du passé ont pris sens quelques années plus tard.

Ce double terrain, à quelques années d'intervalle, m'a ouvert l'esprit à de nouvelles problématiques et à de nouvelles dimensions. Mes approches en ont été modifiées et complétées. Je puis dire que je suis passé du petit au grand espace et du fermé à l'ouvert, du rural à l'urbain et du national au monde. La découverte de la relation comme moteur des évolutions spatiales et des constructions territoriales est devenue le fil conducteur de mes travaux.

## **Espace et territoire de transport<sup>5</sup>**

La question que cette habilitation m'amène à poser est nouvelle pour moi. Alors que la réflexion développée dans les années 1990 aurait dû m'y conduire, finalement ce n'est que très récemment, à l'occasion de ce travail, qu'elle a surgi dans toute son évidence et sa singularité. À force de travailler sur de petits espaces (« pays *sereer* » au Sénégal, Audomarois<sup>6</sup>, région Nord – Pas-de-Calais), délimités par des frontières de différentes natures, j'ai occulté une des questions centrales d'aujourd'hui : quelle peut être la place des

---

<sup>4</sup> L'Union progressiste sénégalaise puis le Parti socialiste qui en est issu ont dominé la vie politique nationale dès les années 1950 jusqu'en 2000.

<sup>5</sup> Et non « du » transport, afin de marquer la caractéristique générique de cet espace.

<sup>6</sup> Est ainsi appelée la région de Saint-Omer dans le département du Pas-de-Calais (France) où j'ai mené, entre 1996 et 2000, des observations sur la relation entre monde industriel et monde des transports.

relations sociales dans la structuration de l'espace, dans l'organisation spatiale, dans la construction territoriale ? En focalisant mon attention sur les relations entre acteurs dans l'espace, j'ai trouvé l'élément qui, aujourd'hui, anime mes travaux et qui oblige à observer autrement l'espace.

### ***L'espace délimité***

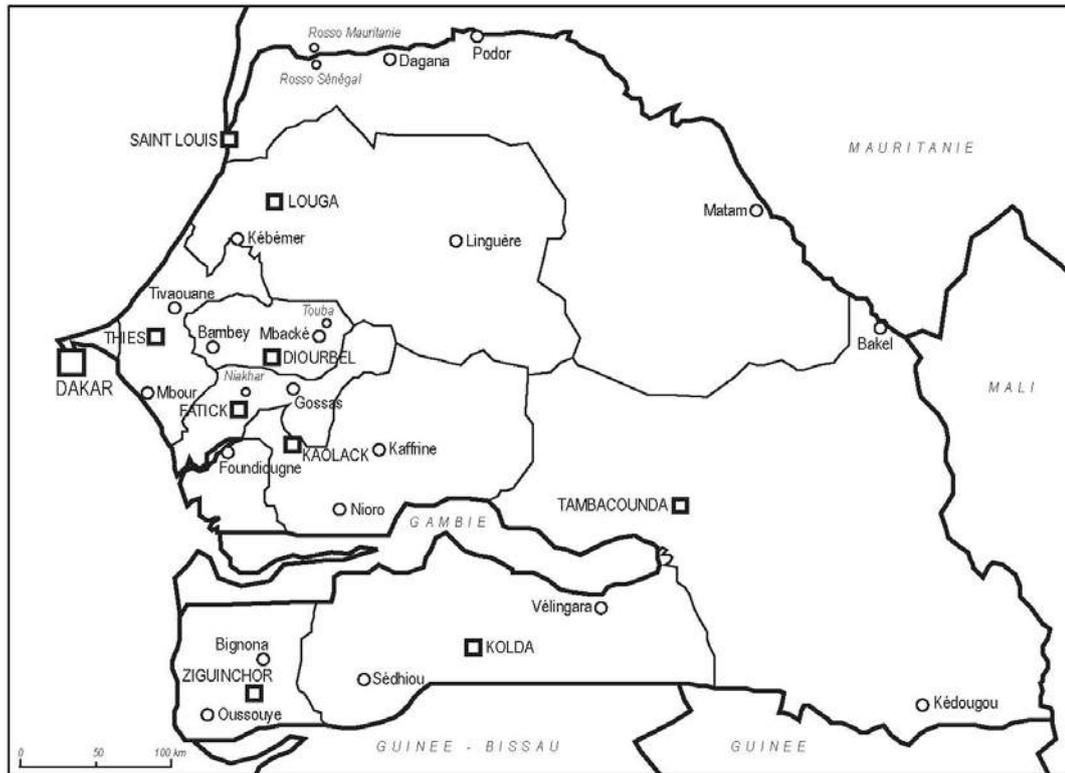
Les premiers travaux de recherche, menés au cours de la thèse (1984-88), m'ont enfermé dans un espace délimité par la raison du démographe : une zone de 30 villages, d'un seul tenant, près de la sous-préfecture de Niakhar située au nord de Fatick, capitale de la région du même nom (cartes 1 et 2)<sup>7</sup>. Se limiter à un quadrilatère de 15 km sur 15 km était rassurant, à une époque où le système d'encadrement de la paysannerie sénégalaise explosait de toutes parts et laissait le chercheur se dépêtrer avec différents scénarios sur l'avenir du monde rural. La lecture de l'ouvrage référence sur le monde paysan de la région - *Sob, étude géographique d'un terroir sérère (Sénégal)*, d'A. Lericollais (1972) - ne manquait pas de laisser sceptique sur l'existence de relations avec le monde extérieur, tant ces dernières sont peu évoquées dans ce travail. La réflexion de Ph. Couty dans les années 1970 (1996), qui soulignait combien la relation des paysans avec la ville, si elle leur permettait de survivre, pouvait aussi les enfermer dans une paupérisation croissante, m'a conforté dans mon approche.

---

<sup>7</sup> L'ORSTOM puis l'IRD y développent depuis le milieu des années 1960 un nombre important de programmes de recherches, essentiellement en sciences médicales et sociales. Cette zone rassemble plus de 30 000 habitants, la densité humaine est exceptionnelle pour le milieu rural africain et approche, dans certains terroirs villageois, plus de 250 habitants au km<sup>2</sup> (Roquet, 2008).

**Carte 1 : Carte administrative du Sénégal**

*Carte 1 : Les régions du Sénégal*



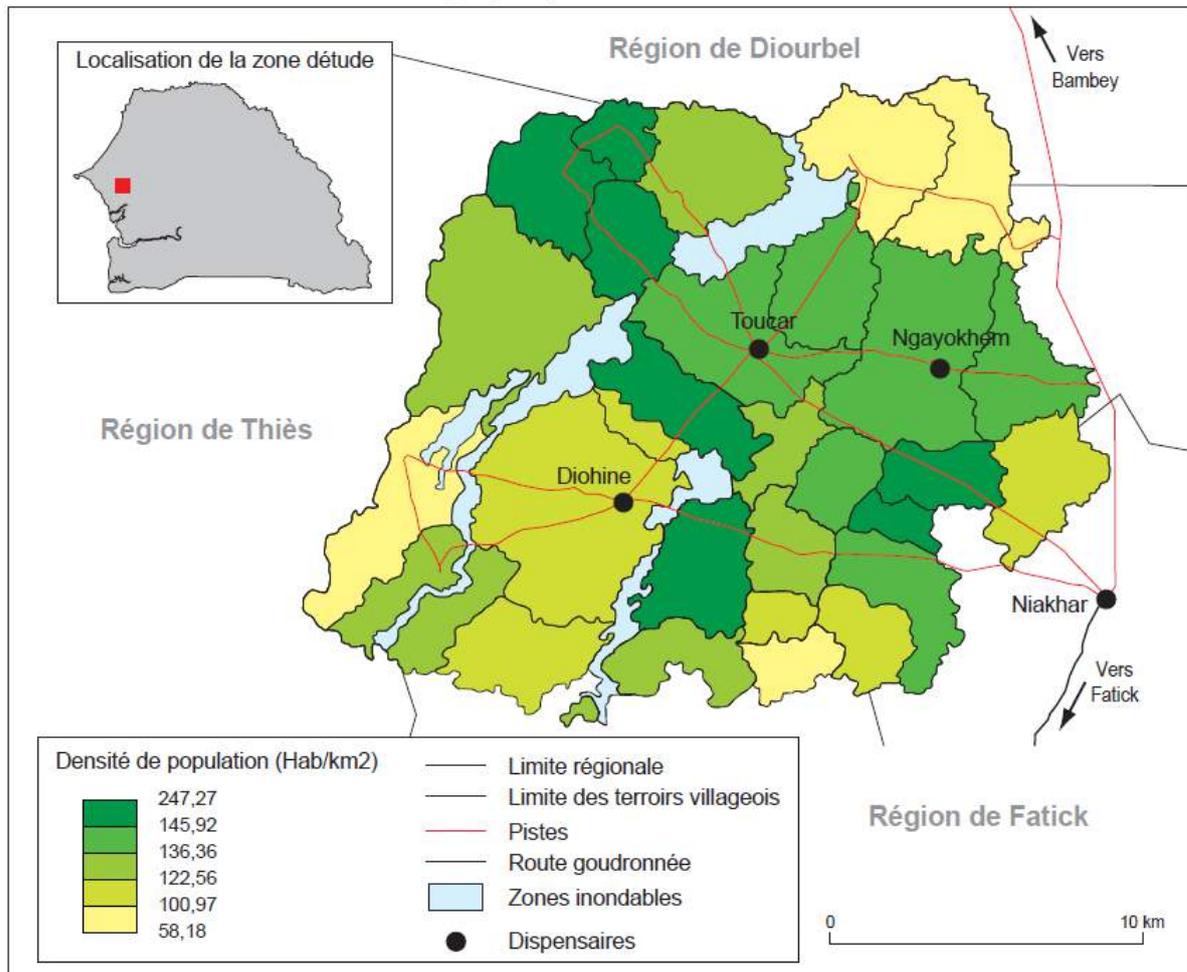
Légende :

- |                |                  |            |                    |            |                                    |
|----------------|------------------|------------|--------------------|------------|------------------------------------|
| — (thick line) | limite nationale | ■ (square) | capitale régionale | ○ (circle) | autre localité citée dans le texte |
| — (thin line)  | limite régionale | ○ (circle) | préfecture         |            |                                    |

Réalisation : Laboratoire de cartographie de IRD-Bondy

Carte 2 : Zone d'études démographiques et médicales de l'IRD à Niakhar

Carte 2 : Zone d'études démographiques et médicales de l'IRD à Niakhar



Source : Roquet 2008

Réalisation : Laboratoire de cartographie de IRD-Bondy

Le départ vers d'autres cieux (France) m'a incité à cantonner ma réflexion dans un espace borné, plus facile à appréhender pour quelqu'un qui débarquait dans le monde du transport. À l'INRETS (1991-2000), dans un contexte radicalement différent de celui que j'avais connu au Sénégal, j'ai opté pour une recherche sur les relations entre acteurs du transport dans des petits espaces industriels, portuaires et urbains du nord de la France. Même avec une entrée par le transport, qui invite à la mobilité des personnes et des concepts, je suis resté attaché à ces espaces fermés, sur eux-mêmes supposais-je. En un sens, les propos d'E. Dardel, datés de 1952, étaient annonciateurs de ce que j'ai réalisé dans cette période : « [...] on peut dire que l'espace concret de la géographie nous délivre de l'espace, de l'espace infini, inhumain du géomètre ou de l'astronome. Il nous installe dans un espace à notre dimension, dans un espace qui se donne et répond, espace généreux et vivant ouvert devant nous » (Dardel, 1990 : 35). Il me semble que cette remarque est encore plus vraie dans les petits espaces. Ceux-ci ne servent-ils pas à nous faciliter la vie sur terre et à nous éviter de nous perdre dans l'infini, dans l'invisible, dans l'inquiétude et dans l'angoisse des grands espaces.

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

Au Sénégal comme en France, j'ai développé dans des espaces circonscrits une recherche relativement fine sur les interactions entre économie et transport, en occultant quelque peu les aspects globalisants de l'économie, de la société ou du système politique, et en me posant rarement la question des limites devenues, de par ma position d'observateur, « frontières subjectives » (Rolland-May, 2001 : 3). Or ces limites qui peuvent circonscrire deux ensembles spatiaux contigus ne renvoient pas à des « différences vraiment structurantes » de part et d'autre (Arbaret-Schulz, Beyer et *al.*, 2004). Si elles peuvent faire penser à l'existence d'une discontinuité forte, elles n'impliquent cependant pas d'organisation de l'espace différenciée. Dans le cas de mes travaux de thèse au Sénégal, ces limites sont en partie ethniques (mais, si la population est à majorité *sereer*, d'une part, ce n'est pas tout le « pays *sereer* », d'autre part, je n'ai pas questionné l'idée même d'ethnie comme élément de

différenciation au Sénégal). En outre, ces limites à l'intérieur desquelles j'ai observé l'insécurité alimentaire dans quelques villages sont en partie administratives : une Communauté rurale<sup>8</sup> dans son entier et seulement la moitié d'une seconde sont incluses dans cet espace, ce qui laisse la place à beaucoup d'interprétation sur le rôle de la délimitation territoriale en question sur l'évolution de l'espace considéré. Dans le nord de la France, lesdites limites renvoient en partie aux « pays » mais aussi à un espace local dominé par quelques très grandes industries, au point que l'offre de transport est totalement liée au fret distribué par ces sociétés donneuses d'ordres. Un territoire dans lequel, pour mes recherches, économie et transport semblent caractérisées par une organisation différente de celle existant dans les « pays » industriels voisins (mais pas vraiment questionnée).

Par cette approche binaire scindant la réalité spatiale entre un « dedans » et un « dehors », j'ai parfois oublié ce que l'espace en lui-même avait à me montrer, en particulier la relativité de la limite, la discontinuité se traduisant le plus souvent par « [...] des variations significatives des valeurs d'appartenance de certaines composantes à l'objet continu » (Rolland-May, *ibid.* : 10)<sup>9</sup>. En d'autres termes, me concentrant sur les relations tissées dans un type d'espace entre acteurs de l'économie et du transport, j'ai négligé de prendre la mesure du système spatial global dans lequel « mon » petit espace était intégré et qui se traduisait par l'existence d'interactions entre objets spatiaux, matérialisées par l'existence d'interrelations permanentes entre les acteurs, les sociétés, les pouvoirs. L'objet d'étude est alors moins « [...] l'espace que les rapports spatiaux », c'est-à-dire « le système de relations que les hommes ont avec les espaces, à savoir les pratiques, les usages, les représentations, les imaginaires, les systèmes de valeurs et les stratégies que les acteurs déploient dans l'espace » (Cailly, 2003 : 854).

Aujourd'hui, ce texte permet d'engager une réflexion sur ce que moi-même ai produit et mis en avant. « [...] À trop vouloir approcher le particulier, le singulier, l'unique, et parfois à le célébrer, le chercheur risque de conforter tous ceux qui énoncent les discours les plus extrêmes sur l'identité ethnique, régionale, nationale », rappelle B. Steck (*ibid.* : 95). Les liens sont devenus un élément fondamental de l'approche des relations entre lieux. C. Grasland (1997) insiste sur les approches relationnelles qui consistent à étudier les attributs des paires de lieux plutôt que ceux des lieux pour saisir les questions d'intégration territoriale et d'interdépendance entre productions territoriales évoluant, à la fois, par la réduction des liens

---

<sup>8</sup> Premier niveau d'administration territoriale dans les espaces ruraux au Sénégal.

<sup>9</sup> L'objet pouvant être une portion d'espace, un processus, une dynamique.

entre les unités séparées par une limite et/ou par l'accroissement des liens entre les unités appartenant à la même maille. L'intégration territoriale est ainsi questionnée à travers l'évolution des relations tissées dans l'espace.

La mobilité des personnes et des biens alimente le processus de production relationnelle, « [...] donnant de plus en plus de cohérence territoriale à des pratiques segmentées dans l'espace concret » (CNRS, 2004), dévoilant ainsi une possibilité cachée de l'espace, « [...] extériorisant la mobilité foncière de l'homme en sa relation existentielle avec la terre » (Dardel, *op. cit.* : 41). Les populations bougent et transgressent de longue date les limites imposées ou imaginées ; plus prosaïquement, elles quittent leur territoire pour conquérir le monde ou le découvrir, chercher un travail, etc. Par conséquent, elles ne sont pas assignées à un espace, ce qui sinon signifierait que les relations sont limitées par la résidence, le plus souvent, quand ce n'est pas par l'activité économique.

Il peut donc y avoir construction territoriale, y compris dans les petits espaces, par les relations déployées à différentes échelles, sans que cela signe « la fin des territoires »<sup>10</sup>. Si l'on suit Ph. Couty (*op. cit.* : 185), « [...] l'amplification des flux de biens et de services qu'on appelle croissance, et qui conditionne le développement, n'est pensée qu'à travers une trame de compensations ». Les flux signifieraient qu'en certains points de l'espace il n'y a pas grand chose et qu'il faut envisager le déplacement d'une partie de la population ; ou que ce qui n'est plus produit sur place est compensé par ce qui est importé de l'extérieur. Se couper des flux semble alors avoir des effets mortels : « à elle seule, la dérivation des flux excédentaires vers les zones ou les groupes en difficulté exige une mise en communication accrue, et non pas une déconnexion séparatrice » (Couty, *ibid.* : 189).

La mondialisation contemporaine est le creuset dans lequel se façonne ce type d'espace. Il n'y a pas d'espace hors du monde, qui ne prenne corps dans la multiplicité et l'intensité des circulations, qui ne se constitue autant sur la dynamique des réseaux que sur celle des territoires<sup>11</sup>. L'avenir de la ruralité au Sud, questionné par l'IRD (Gastellu et Marchal, 1997), passe de même par les relations croissantes développées dans l'espace. En Afrique, J.-F. Bayart rappelle que la mondialisation est le produit même d'évolutions déjà anciennes au sein des sociétés du Sud, africaines en particulier, et qu'en conséquence la relation, paradigme emblématique de la mondialisation, est en fait une donnée constitutive depuis longtemps de l'espace en Afrique. Il ajoute que « [...] la globalisation réticulaire ne fait pas qu'enregistrer

---

<sup>10</sup> Pour reprendre l'expression de B. Badie (1995).

<sup>11</sup> A. Appadurai (1999 : 258) parle d'un « [...] monde de flux [...] défini par la circulation [...] ».

la complexité et la diversité des rapports sociaux préétablis. Elle les crée. Et c'est bien en cela qu'elle est productrice de social plutôt qu'elle ne le délite » (Bayart, 2004 : 187). Non seulement l'espace est le produit de la relation développée sur de multiples distances mais, en outre, les pratiques sociales, les rapports sociaux qui y prennent corps, sont sous-tendus par elle.

### ***L'espace multiscalair***

La distance entre deux points ne constitue pas un obstacle à la relation. Ce qui compte, c'est que cette dernière existe, parfois même sur de grandes distances. Les populations qui échangent entre elles, circulent, font circuler, réduisent en outre l'impact de la distance sur la relation. Je peux reprendre à mon compte le propos d'O. Pliez quand il reconsidère le rôle de la proximité chez les habitants du Sahara : « les distances éloignent, certes, mais la circulation rapproche et se substitue à la proximité, notamment dans le cas des réseaux villageois » (Pliez, 2009 : 37). La distance n'est pas contradictoire avec la maximisation des interactions sociales, contrairement à ce qu'avance J. Lévy (1994, critiqué dans Ripoll et Rivière, 2007 : 126). J. Lévy semble réduire la ville à l'absence de distance, qui serait favorable à l'urbanité. C'est, il me semble, renier la contiguïté de l'espace, les interrelations permanentes qui s'y produisent, par-delà même la distance qui peut être gigantesque entre des individus vivant pourtant à moins de 200 m les uns des autres. Dans ce travail, l'idée n'est pas d'opposer un monde ouvert, où cela circule, et un monde fermé, sans relations, mais de montrer en quoi les relations à distance, quelle que soit l'amplitude de cette dernière, renforcent les ancrages, l'évolution spatiale et la production de territoires.

La région d'ethnie *sereer* fonctionne ainsi comme cela<sup>12</sup>. Elle est arrimée à l'urbanité par la mobilité plus que par l'existence réelle d'une ville dans son périmètre. Cela est un changement considérable dans la perception des petits espaces, parce que compréhensible dans la multiplication des échelles. Dans le cas présent, il n'y a pas d'urbanité limitée à un espace particulier, à un territoire même, elle n'est saisissable que dans l'appréhension des différents niveaux géographiques présents en un lieu par les relations entre eux. La présence du monde en un lieu, si isolé soit ce dernier, est encore plus vraie avec la mondialisation : « [...] cette production globale du social, toute réticulaire et transnationale qu'elle soit, demeure spatialisée. L'un des grands apports de l'anthropologie postmoderne aura été de montrer comment la mondialisation sonne moins la « fin des territoires » que leur réinvention

---

<sup>12</sup> G. Pontié et A. Lericollais (1991) l'ont bien montré dans leurs travaux sur les relations à distance dans cette société.

à travers des effets de « glocalisation », c'est-à-dire de compactage des dimensions globale et locale, éventuellement (encore que non nécessairement) au détriment de l'intermédiation nationale » (Bayart, *ibid.* : 189).

La prise en compte de la dimension multiscalaire des lieux comme des processus est devenue la clé de voûte de la géographie contemporaine, comme le suggère le sociologue américain, N. Brenner. Ce dernier met en avant cette obligation de regarder les processus à plusieurs échelles et jamais à une échelle unique : « [...] *most scholars were more concerned [...] to analyze the sociospatial content of particular scales [...] as sites for specific kinds of political-economic and sociocultural activities [...] than to explore their changing positionalities in relation to other geographical scales and scaling processes* » (Brenner, 2001 : 603). Les territoires, au sens de portions d'espace appropriées par les sociétés humaines et délimitées (Le Berre, 1992), ne doivent plus être vus comme réceptacles uniques de processus se déroulant à une échelle particulière, mais comme des espaces aux limites mouvantes (« floues », dirait J. Lévy, 2003a : 910), car réinterrogées par les pratiques des individus, des groupes sociaux, des acteurs économiques, des pouvoirs institutionnels, évoluant en même temps à plusieurs niveaux. Ce sont bien les « [...] liens entre les niveaux [qui] doivent être analysés dans un va-et-vient permanent sans délimitation réductrice de niveaux » (Deshaies, 2006 : 315). Ainsi, il n'y a pas un « pays *sereer* » enfermé dans des limites statiques (et largement inventées), qui ne serait compréhensible que localement ; il n'y a pas un Sénégal enfermé dans ses frontières, qui ne serait appréhendable qu'à l'échelle nationale. Ce qui est en jeu, c'est ma (notre) capacité à embrasser les processus sociaux, économiques et politiques dans toutes leurs échelles géographiques et à saisir l'espace et les territoires produits dans ce qu'ils ont, à une échelle particulière, d'incomplet, voire d'éphémère. En d'autres termes, le Sénégal peut se comprendre aujourd'hui autant par l'analyse des migrations internationales à longue distance que par l'analyse de phénomènes locaux, voire micro-locaux. Les deux niveaux sont indissociables.

### ***L'espace de transport***

Le transport, produit des relations développées sous la forme d'échanges, de transactions, de rapports de force, entre des individus, des groupes d'individus, des entreprises, des États, est un révélateur de l'intrication des échelles géographiques présentes en un même lieu. Il fait système dans la mesure où il résulte de multiples processus concomitants, qui interagissent entre eux et qui sont développés à plusieurs échelles. Au Sénégal, la genèse et le fonctionnement du transport montrent à la fois les emprunts extérieurs, les influences venant

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

La multiplication des échelles d'appréhension des phénomènes (selon la thèse de N. Brenner) permet en outre de comprendre, en particulier en Afrique, en quoi le fonctionnement des systèmes de transport transgresse en permanence les limites habituellement assignées à ce secteur d'activité. En effet, tant du point de vue social que spatial, les systèmes évoluent dans un territoire mouvant. Les frontières n'existent pas entre le transport purement urbain et la desserte de la périphérie, entre le transport interurbain et le transport national ou international. Le système est réactif, adaptable, souple, évolutif, il oscille entre respect et contournement des règles, en fonction des demandes des usagers, des pratiques des professionnels, des politiques édictées par les États ou les collectivités locales, des injonctions des bailleurs internationaux. Ainsi, les acteurs eux-mêmes (transporteurs, chauffeurs, usagers) évoluent dans des territoires très élastiques. Les premiers investissent le créneau du transport, en se référant à des dynamiques aperçues ailleurs, au cours de voyages d'études, de migrations, en régénérant le système par les importations (via des réseaux en Europe). Les seconds conduisent et règlent en même temps d'autres affaires, ils transgressent les barrières admises dans la profession, si l'opportunité se présente (marauder par exemple, c'est-à-dire rechercher le client ailleurs que dans les gares routières). Les derniers inventent des arrêts devant leur domicile, s'empressent de favoriser la création d'une ligne dans un quartier neuf, deviennent eux-mêmes transporteurs ou chauffeurs quand ils possèdent un véhicule. Les lieux où sont offerts les transports sont en conséquence « sans limites », évoluant au jour le jour et devenant les phares des nouvelles centralités spatiales, tout en étant reliés les uns aux autres. Dans ces espaces, il y a mélange des genres, des activités, des modes de transport, des enjeux, des mythes, des échelles.

L'analyse du système de transport à différentes échelles rend compte de sa progression dans l'espace, des discontinuités mais aussi des processus d'intégration spatiale. Au Sénégal, le développement des transports motorisés au vingtième siècle a été un élément du processus d'agglomération puis d'intégration d'unités spatiales auparavant différenciées. Centré d'abord

sur le « bassin arachidier »<sup>13</sup>, traversé de multiples infrastructures de transport (fluviales, ferroviaires, routières, portuaires), le Sénégal contemporain, et dans la même dynamique les différents modes et moyens de transport<sup>14</sup>, a progressivement englobé toute la surface du pays tel qu'on le connaît aujourd'hui, incluant la vallée du fleuve Sénégal, la Casamance et l'est du pays longtemps appelé « Sénégal oublié »<sup>15</sup>. D'où l'intérêt de regarder comment le transport a contribué à la construction du territoire national mais aussi à sa différenciation, en reliant chaque localité aux autres dans une dynamique de proximité, tout en caractérisant de plus en plus des relations à distance qui traversent, voire ignorent, l'espace local.

Le transport se présente comme un des éléments discriminants du rapport à l'espace et de la matérialisation des différentes échelles existantes auxquelles tout un chacun n'a pas accès, loin s'en faut. Dans le monde contemporain, selon D. Mac Kinnon, G. Pirie et *al.*, « [...] *rather than spatial integration through transport networks fostering regional convergence, it [the capacity of transport investment to generate benefits] is often associated with regional divergence, deepening pre-existing differences between core and peripheral areas* » (Mac Kinnon, Pirie et *al.*, 2008 : 28). Les évolutions contemporaines du transport soulignent l'approfondissement ou l'apparition de processus d'enclavement et donc de différenciation spatiale entre unités, en Afrique en particulier (Debrie et Steck, 2001). Malgré les progrès signalés un peu partout sur le continent, dans le domaine des infrastructures comme dans celui des services<sup>16</sup>, l'accès au transport reste difficile dans de nombreux quartiers urbains ou campagnes. Les problèmes s'exacerbent lorsque les grandes infrastructures, prévues pour mieux connecter les pays africains aux échanges mondiaux, se transforment en corridors dédiés à des sociétés privées telles que Maersk ou SDV, la filiale de Bolloré (Ndjambou, 2004), dont l'objectif est de relier un point de chargement qui leur appartient à un terminal portuaire, selon un processus d'intégration verticale. « *We now observe the emerging power of multinational enterprises that are able to establish their own, dedicated infrastructure networks* », précisent P. Hall, M. Hesse et *al.* (2006 : 1406). De telles infrastructures semblent alors avoir des effets plus que mitigés sur le développement économique et spatial et

---

<sup>13</sup> Expression caractérisant au Sénégal la zone traditionnelle de production de l'arachide, qui s'étendait dans les années 1950 de Louga, au nord, jusqu'à Kaolack, au centre-est, et à la Gambie, au sud. Cf. Pélissier (1966).

<sup>14</sup> Les déplacements de personnes et de biens s'effectuent par divers moyens de transport (ensemble des techniques utilisées pour se déplacer : voiture, charrette, avion, train, péniche, pirogue, conduite, etc.) empruntant différents modes de transport (route, rail, voie d'eau, voie aérienne, voie maritime). Cf. Mérenne (2003).

<sup>15</sup> Ainsi dénommé par les habitants de cette partie du pays.

<sup>16</sup> Cf. Porter (1995) sur l'impact des constructions de routes sur l'activité de femmes commerçantes au Nigeria.

confirmer les doutes des spécialistes de la question. J.-J. Bavoux, F. Beaucire et *al.* rappellent ainsi que « [...] l'infrastructure ne constitue pas une condition nécessaire, car son existence ne suffit pas à déclencher une dynamique économique et sociale positive » (Bavoux, Beaucire et *al.*, 2005 : 206). Dans des pays comme le Sénégal dont l'équipement en infrastructures et matériel de transport est faible dans certaines régions, les corridors de transport privatisés ne peuvent que faiblement structurer l'espace et enclencher une dynamique d'intégration socio-économique. Certains chercheurs français comme anglophones (*cf.* notamment Colletis-Wahl et Meunier, 2000 ; Mac Kinnon, Pirie et *al.*, *op. cit.*) insistent en revanche pour lier la question des effets structurants des infrastructures aux dynamiques territoriales, aux politiques locales (« *a strong regional policy*») et aux jeux d'acteurs, sans lesquels le développement économique et social paraît impossible.

### ***Méthodologie : de l'espace à l'individu et vice-versa***

Progressivement, la réflexion méthodologique s'est affinée pour répondre aux défis qui se posaient à moi. Comment saisir dans toute leur totalité les évolutions du transport en mobilisant différentes échelles (locale, régionale, nationale, internationale ouest-africaine), en observant de multiples intervenants ou acteurs, aux temporalités variées et dans des lieux divers ? Comment combiner qualitatif et quantitatif quand le second domine largement les approches du transport, en raison de la prédominance des formations d'ingénieur ou d'économiste chez les spécialistes ?

La souplesse des systèmes de transport en Afrique, leur réactivité, leur adaptabilité, requièrent à mes yeux, non pas une approche des changements « par le haut », mais une attention particulière aux transformations et aux mutations. Observer, questionner, discuter, puis revenir, ré-observer, re-questionner et rediscuter, voilà un impératif qui fonde ma pratique et peut-être mon empathie pour le métier. Avec O. Pliez, je peux affirmer que « revisiter c'est [...] historiciser le monde étudié, pratiquer l'observation participante [...], avec l'objectif de comparer un site d'enquête au même site précédemment étudié par soi-même ou quelqu'un d'autre » (Pliez, *op. cit.* : 162). Ainsi que me le rappelait Ph. Couty durant ma thèse, systématiser dans les mêmes lieux l'enquête qualitative, l'entretien rapide, selon une périodicité donnée, est souvent aussi bénéfique que le lourd attirail de recueil de données statistiques.

Le temps du chercheur rejoint ainsi le temps des gens qui habitent, vivent, se transportent, ou transportent, bougent. Impossible sinon « d'habiter » le terrain alors même que c'est le temps qui passe qui permet de relier, un à un, tous les éléments d'un espace qu'on n'avait

peut-être pas saisi dans toute sa temporalité. Sans « prendre le temps », celui du chercheur, de l'observateur, comment revenir, comment revisiter les lieux et voir l'effet du temps qui passe sur l'espace. Mais il faut être attentif aux ruptures. Le temps court, celui des acteurs du lien entre les lieux, compte aussi. Les chauffeurs dans les gares routières « font le rang », attendent, puis subitement tout s'accélère, le véhicule démarre et la connexion se met en place. L'observateur doit suivre et embarquer, sinon lui manque le lien ultime qu'il est venu chercher. Accélération et attentes dans les lieux de transport, sur les lignes, sont sans fin et le chercheur ne doit pas l'oublier. Le temps long est en fait celui des structures, des connexions entre aires, celui des États. Il détermine le contexte dans lequel ces lieux et ces liens se mettent en place, fonctionnent, se construisent ou se déconstruisent.

### **L'individu ou « un acteur doté d'une spatialité protéiforme »<sup>17</sup>**

En gardant à l'esprit l'intrication des échelles géographiques, je m'intéresse aux acteurs qui, par leurs pratiques sociales journalières dans l'espace, font interagir ces différents niveaux entre eux et, de ce fait, participent à la construction, au fonctionnement et à la transformation des structures spatiales. C'est l'évolution de l'individu dans l'espace qui guide mes travaux, car il façonne à sa façon un territoire du quotidien : « le territoire existerait-il sans le support des espaces de vie, sans les déplacements individuels, les cheminements et les pratiques routinières du quotidien, qui donnent corps et consistance à toutes les formes de rapports spatiaux » (Di Méo, 1999 : 77).

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

---

<sup>17</sup> Lussault (2003 : 498).

Raconter ou faire raconter des histoires individuelles est, en outre, une des richesses de la recherche. Ces gens observés, interrogés, sont comme les autres, avec leurs peines, leurs joies, leurs échecs, leurs réussites. Entrapercevoir les heurts et les malheurs dans la vie d'un individu influent dans le monde des transports ou de petites gens y exerçant aussi une activité, loin de toute curiosité déplacée, vous met à la portée de leurs discours, de leurs idéologies, de leur humanité et, dans le domaine de la recherche, permet d'appréhender autant que possible leur point de vue sur le monde, leurs multiples stratégies ou tactiques.

### **Points, lignes, aires ou comment rendre compte des relations entre individus dans l'espace social**

Je souhaite observer le mouvement mais aussi les ancrages et les conflits dans les espaces sociaux. Autrement dit, je développe une approche dans plusieurs directions et sur plusieurs objets à la fois : points, lignes, aires, que j'observe et analyse sur le temps long en Afrique de l'Ouest. « Multi-située » (Marcus, 1995), cette approche permet « [...] d'être attentif aux liens « improbables » entre les lieux ; de procéder à des réagencements, de suivre des processus sur plusieurs sites » (Pliez, *op. cit.* : 182).

En Afrique en particulier, où les pratiques sociales de l'espace réinterprètent les règles édictées par le « haut » et les pouvoirs territoriaux, l'idée de partir du point, de la ligne et de l'aire n'a pas pour objectif de figer la réflexion et donc l'espace social dans des catégories rigides, mais d'utiliser ces notions pour comprendre la structuration toujours mouvante de l'espace, et de ces lieux, par les pratiques.

### **Les points ou les « lieux de transport »**

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

Mon approche privilégie les observations dans les lieux que sont les arrêts et terminaux du transport urbain, les gares routières nationales et internationales, les ports et annexes, les « garages »<sup>18</sup> de villages et de petites villes, les embarcadères de bacs et les ponts aux frontières. Elle cible les acteurs y opérant, notamment toute la gamme des professionnels de transport, les usagers, les acteurs ressortissant d'institutions de pouvoir. Ma démarche procède par itération, en suivant les pistes ouvertes par les premiers entretiens, en allant à la rencontre des lieux et des personnes signalés précédemment. Cet ensemble alors décrypté forme un réseau de lieux qui correspond en quelque sorte au territoire de la personne initialement enquêtée, autrement dit son espace social dans lequel elle fonctionne et qui recoupe celui des autres personnes interrogées.

### **Les lignes ou les réseaux, les flux**

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

Pour le chercheur, appréhender cette notion de ligne demande une observation en direct, une expérimentation de la « route », en montant à bord des véhicules de transport en commun et des camions ; cela exige une fréquentation assidue des lieux traversés et reliés entre eux par les axes (routiers le plus souvent). Cela peut se pratiquer en ville, à Dakar, par exemple sur les voies reliant le centre aux quartiers périphériques, mais aussi entre campagnes et villes secondaires ou sur les grands axes internationaux joignant le Sénégal aux pays voisins,

---

<sup>18</sup> Lieu de concentration des véhicules de transport en commun dans les quartiers des villes et dans les bourgades rurales importantes du Sénégal. Parfois il s'agit d'un carrefour, d'une place sous un arbre, d'un square, où viennent s'enregistrer les chauffeurs de la ligne. Pour chaque destination, le « tour de rôle » est de mise. Les chauffeurs s'inscrivent sur une liste à leur arrivée dans la gare routière et c'est en fonction du rang qu'ils occupent (correspondant à leur heure ou jour d'arrivée) qu'ils repartent. Sur certaines lignes interurbaines, l'attente peut durer quelques heures tout au plus, sur d'autres plusieurs jours en raison du nombre de chauffeurs qui précèdent et du peu de clients. Les regroupements de chauffeurs, présents dans chaque gare et « garage » et souvent affiliés au puissant Syndicat national des travailleurs du transport, veillent jalousement sur cette organisation des rotations : pour chaque départ, le regroupement prélève une somme qui sert à alimenter une caisse de solidarité.

comme j'ai pu le faire, en novembre 2009<sup>19</sup>, entre Dakar, Kayes et Nioro au Mali, puis Aïoun, Aleg, Boghé et Rosso en Mauritanie, à bord d'autocars de transport en commun. Ce type d'observations passe aussi, comme le rappelle O. Pliez, par une interrogation de la ligne, sans nécessairement la fréquenter, par un questionnement des utilisateurs et de leurs itinéraires, par une reconstitution des parcours. L'observation de la ligne n'exclut pas l'approche statistique des flux de transport qui caractérisent l'intensité des trafics. La rétrospective est alors nécessaire pour mesurer les permanences et la pérennité de certaines structures de flux.

### **Les aires ou le transport territorialisé**

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

Ce suivi des acteurs dans des aires organisées sur le temps long par des pouvoirs territoriaux forts (État) permet aussi de comprendre les chemins de traverse empruntés par les populations. Face à des pouvoirs souvent coercitifs, en particulier dans les États d'Afrique qui se sont construits sur la contrainte<sup>20</sup>, le transport est un des moyens de refuser les assignations spatiales et sociales. Il favorise la mobilité, l'échappatoire, la migration (comme nous le verrons chapitre 4), il permet la découverte de l'ailleurs. G. Di Méo, en prenant l'exemple du marcheur ou de l'automobiliste, parle même de ruse utilisée dans les déplacements pour échapper aux contraintes du système spatial ou urbanistique et des programmations que celui-ci impose aux pratiques (Di Méo, *op. cit.* : 89). En ville, à Dakar, sur les routes, sur les axes

---

<sup>19</sup> Avec la complicité d'A. Choplin (Université Paris Est). Cf. Choplin et Lombard (2010).

<sup>20</sup> En référence à la discussion amorcée sur ce sujet par J.-F. Bayart (2008) dans le n°110 de la revue *Politique africaine*.

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

### **Croiser les méthodes**

Dans un milieu peu ouvert au questionnaire ou au comptage comme sait l'être celui des transporteurs, la quête de données chiffrées n'est pas toujours aisée. Afin de saisir au mieux les multiples facettes des pratiques sociales du transport et de leurs effets dans l'espace, quel qu'il soit, j'ai toujours essayé de croiser différentes méthodes. Historique, en plongeant dans les archives de certaines entreprises de transport, dans l'histoire des fédérations et syndicats de transport, dans l'évolution des réglementations et des textes, dans la presse des années 1980, 1990 et 2000, dont le lecteur trouvera quelques références en notes de bas de page. Celles-ci constituent, non pas une source scientifique, mais une ressource supplémentaire visant à expliciter le propos. Statistique, avec l'apport de fichiers divers (listings de transporteurs, des véhicules, des permis de conduire ; données sur les parts de marché de chaque mode ; enquêtes origine/destination des flux de marchandises), avec l'évolution des localisations des lieux clés tels que marchés principaux, entrepôts de sociétés publiques ou privées, « garages », gares routières. Informatique, avec de multiples enquêtes par questionnaire, tant auprès des patrons ou des ouvriers du transport que des usagers. Biographique, en procédant à des entretiens approfondis avec des entrepreneurs, des transporteurs, des commerçants, des émigrés, des syndicalistes, des administrateurs, que je visite et revisite régulièrement. Participative, en observant les pratiques dans les « garages », les entrepôts, les marchés ou à bord des véhicules.

### **Le Sénégal, la mondialisation, l'espace national**

Depuis au moins les débuts de la colonisation française, à la fin du dix-neuvième siècle, jusqu'à aujourd'hui, la transformation de l'espace sénégalais est en partie le produit de l'insertion de la colonie puis de la nation indépendante dans un processus mondial d'échanges, qui ne s'est pas imposé mais qui, au contraire, a été approprié, modelé, voire initié, localement. La mondialisation de l'espace sénégalais a été portée tout autant par des systèmes politiques volontaristes et des élites aux intérêts jalousement entretenus que par des groupes sociaux ou des individus, parfois dépendants des premiers, mais actifs. Le temps long

(plusieurs décennies d'observations et d'analyses) apparaît alors précieux pour saisir les transformations portées par les pouvoirs et par les individus.

### ***Une économie dépendante des flux mondiaux***

L'internationalisation de l'économie sénégalaise se traduit par la dépendance à l'égard des flux mondiaux. Si le vingtième siècle a été celui de la production d'arachide, de sa transformation en huile et de son exportation, en direction de l'ancienne métropole, le vingt-et-unième siècle est plutôt celui des importations massives de biens divers au Sénégal. Celles-ci concurrencent fortement les productions locales, notamment les filières commerciales de produits agricoles nationaux (céréales, aviculture notamment) ou les industries textiles aujourd'hui en chute libre. Depuis le début de la décennie 2000, l'arrivée d'un régime politique ouvertement libéral a accentué la volonté d'ancrer le pays dans la mondialisation et dans les échanges internationaux.

### **De la culture de l'arachide...**

Le développement de l'économie du pays a été construit sur et pour l'arachide, cette légumineuse cultivée dans les parcelles de case jusqu'au dix-neuvième siècle et étendue à la culture de plein champ par l'administration coloniale française. R. N. Van Chi-Bonnardel déclarait en 1978 : « [...] au milieu de la seconde décennie de l'indépendance, l'arachide continue à gouverner l'économie sénégalaise [...] » (Van Chi-Bonnardel, 1978 : 55). L'exportation d'huile et de tourteaux d'arachide a alimenté la trésorerie de la colonie puis de l'État sénégalais (qui, à partir des années 1970, possédait les huileries). Elle a sous-tendu la mise en place, en milieu rural, de filières commerciales performantes et d'un puissant appareil d'accompagnement et d'encadrement des populations (par la présence de milliers d'employés de sociétés nationales, chargés de développer la culture). L'arachide a influé sur l'aménagement du territoire sénégalais, notamment en matière d'infrastructures routières, les systèmes de transport ont été organisés sur l'évacuation des récoltes des villages vers les centres de groupage puis vers les usines et les ports<sup>21</sup>. La « graine » a contribué à dessiner un Sénégal dit utile et densément peuplé, circonscrit au bassin arachidier (incluant avec le temps les Terres neuves à l'est du Sénégal, au-delà de Kaffrine, puis la Haute-Casamance).

Ce système portait en lui les faiblesses qui ont conduit à sa déliquescence. D'une part, la culture de l'arachide a connu des niveaux de production très variables d'une année à l'autre,

---

<sup>21</sup> Dans les années 1960, le trafic routier était tout entier absorbé par les évacuations d'arachides, 80 % des déplacements de camions de tout le pays s'effectuant entre décembre et avril (Van Chi-Bonnardel, *op. cit.*).

en raison des aléas du financement bancaire et des sécheresses récurrentes entravant le bon déroulement des cultures. D'autre part, le système de commercialisation de l'arachide, étatisé dans les années 1960, a été débordé par sa propre importance en générant, selon N. Caswell (1984), des coûts énormes et d'innombrables détournements de fonds. Enfin, le développement économique et territorial engendré par la culture de l'arachide a été très déséquilibré. D'une part, les revenus monétaires soutenus par l'arachide ont fortement varié dans le temps, sans que le producteur soit justement rémunéré. D'autre part, les effets géographiques de la monoculture ont été désastreux pour l'aménagement du territoire : tout volontarisme, quel qu'il soit, s'est heurté à l'inertie d'un modèle séculaire qui a valorisé la remontée des graines des points de collecte vers les usines, via un réseau routier conçu pour l'évacuation de l'arachide, en occultant tous les niveaux intermédiaires du réseau urbain. Aujourd'hui, non seulement l'arachide n'est plus aussi rémunératrice qu'autrefois, mais sa culture connaît une véritable déprime : « [...] le pourcentage de la population rurale concernée par cette culture a diminué de moitié depuis les années 1960 [...] » (Freud, Hanak-Freud et *al.*, 1997 : 123). Les revenus des populations rurales ont baissé en conséquence et les départs vers d'autres lieux (villes sénégalaises, étranger) se sont accélérés depuis les années 1970.

### **... aux importations de biens**

L'effondrement progressif de l'économie de l'arachide<sup>22</sup>, s'il est difficile à compenser pour l'État sénégalais, s'est produit dans un contexte de démultiplication des échanges internationaux. Le Sénégal tire désormais ses recettes d'exportations de la valorisation de richesses qui ne l'étaient pas dans les années 1960. Les produits halieutiques sont devenus une des ressources phare du pays, depuis que l'équipement en moteurs des pirogues traditionnelles s'est généralisé (88 % des débarquements totaux en 2005). D'autres produits de base comme les graines de coton (à la suite des programmes de développement menés dans le sud-est du pays) ou le minerai de phosphate, et surtout la production d'acide phosphorique et d'engrais, permettent au pays de diversifier ses exportations. L'existence d'une raffinerie de pétrole et de deux cimenteries favorise aussi les réexportations de carburants et de ciment vers les pays voisins. En comptant les produits dérivés de l'arachide, les exportations de produits déclinés ci-dessus assuraient en 2005 60 % des recettes, dont 21,7 % pour la seule pêche (Ministère de l'Économie et des Finances, 2008).

---

<sup>22</sup> Dans le total des exportations, la valeur des produits dérivés de l'arachide est tombée, entre 1960 et 1995, de 80 à 17 % (Ministère de l'Économie, des Finances et du Plan, 1999).

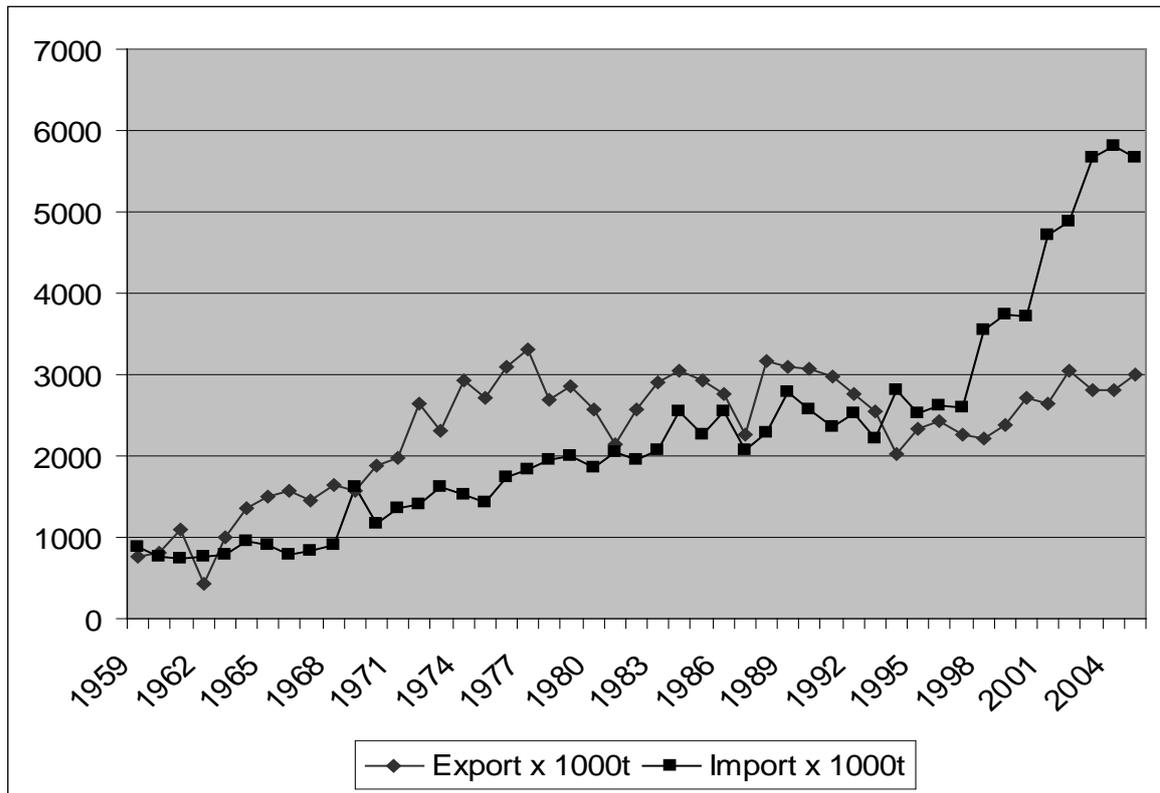
La valorisation à l'étranger des potentialités touristiques du Sénégal constitue un autre atout du pays. Plus de 15 000 chambres étaient offertes en 2005 pour une fréquentation de plus de 450 000 visiteurs. Cependant, l'activité touristique reste très fluctuante et dépendante de plusieurs facteurs :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

Cette dépendance d'une partie de l'économie nationale par rapport aux flux de touristes internationaux s'est doublée, à partir des années 1980, d'une dépendance accrue par rapport aux importations de biens. La structure de l'économie sénégalaise s'est inversée. Si les exportations continuent d'alimenter le budget national, les importations l'emportent désormais, surtout depuis que le franc CFA a été dévalué en 1994, quadruplant en valeur entre 1993 à 2005 (près de 400 milliards à plus de 1 700 milliards de francs CFA : diagrammes 1 et 2)<sup>23</sup>. Constituant 37,4 % du PIB en 2005, les biens d'équipement, les produits pétroliers et les biens de consommation entrent massivement sur le territoire sénégalais. Parmi eux, le riz, les machines et appareils (de transport notamment) et les produits pétroliers représentent 39 % des importations. La présence du Sénégal dans le commerce mondial ne se fait plus à partir de l'exportation de produits transformés localement, qui avaient servi d'emblème à la politique nationale d'industrialisation, mais beaucoup plus avec les importations de multiples produits en provenance du monde entier. La conséquence de cette modification des flux internationaux de marchandises est sans appel pour le monde rural qui ne trouve plus, dans l'industrie nationale, un débouché indispensable à la pérennité de l'activité agricole et d'élevage.

---

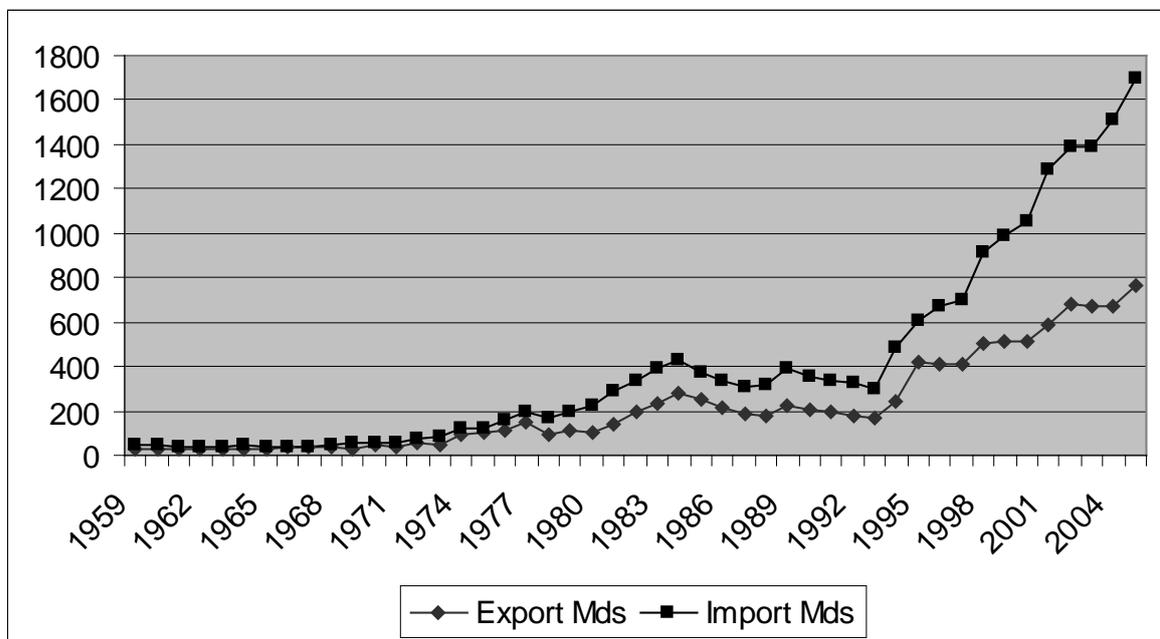
<sup>23</sup> Avant 1994, un franc français valait 50 francs CFA. Après la dévaluation, il fallait 100 francs CFA pour un franc français. Depuis 2002, 656 francs CFA valent un euro.

**Diagramme 1 : Évolution comparée des importations et exportations sénégalaises en tonnages entre 1959 et 2005**



Source : Ministère de l'Économie et des Finances (2008).

**Diagramme 2 : Évolution comparée des importations et exportations sénégalaises en valeur (francs CFA) entre 1959 et 2005**



Source : Ministère de l'Économie et des Finances (2008).

L'accélération de la croissance des importations a généré une augmentation des trafics entrant au port de Dakar : de 4 millions de tonnes en 1997 à près de 9 millions en 2007, sur un

total de plus de 11 millions de tonnes (Ministère de l'Économie et des Finances, 2010)<sup>24</sup>. Une partie des importations est alimentée par les émigrés sénégalais implantés partout dans le monde, qui envoient aux familles restées au pays matériels de transport, tels que voitures ou camions, et biens d'équipement, tels que réfrigérateurs ou ordinateurs d'occasion, etc. À ces trafics destinés au Sénégal viennent s'ajouter ceux de transit dirigés vers les pays voisins, notamment le Mali ou la Mauritanie, en forte croissance : ils passent entre 1997 et 2009 de 310 000 à 700 000 tonnes (Ministère de l'Économie et des Finances, 2010). Si le renforcement des échanges internationaux avec les pays voisins est due en partie à la crise ivoirienne des années 2000 (qui a nécessité le report des trafics d'Abidjan vers d'autres ports ouest-africains), cette croissance s'inscrit aussi dans un contexte favorable d'amélioration des liaisons routières entre capitales africaines (CEDEAO, 2005). Selon l'état de l'infrastructure, il devient plus facile de rallier par route Bamako (Mali) de Dakar ou Ouagadougou (Burkina Faso) de Lomé (Togo) que de se rendre dans certaines parties enclavées des territoires nationaux.

En 2009, la branche Transports, postes et télécommunications contribue au PIB national à hauteur de 11 % (7,5 % en 2002, 9 % en 2005), soit une part supérieure à celle de l'agriculture (6,8 % en 2002, 8 % en 2005 et 2007). Le mode routier domine largement les transports<sup>25</sup>. Avec un parc estimé à plus de 260 000 véhicules en 2006 (Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres, des Télécommunications et des Tics, 2007) et un réseau routier (bitumé et non bitumé) de plus de 14 600 km en 2002 (date du dernier inventaire), le Sénégal fait partie des pays les mieux équipés d'Afrique de l'Ouest. Le maillage de voies bitumées couvre l'ensemble du territoire habité et joint les bourgades les plus éloignées de la capitale.

### ***Reconfigurations spatiales : littoralisation des hommes et des activités***

D'une organisation spatiale centrée sur le bassin arachidier et sur plusieurs villes et ports intérieurs, tels que Rufisque, Kaolack ou Ziguinchor, l'espace sénégalais est passé à un processus de polarisation par la capitale, siège d'une intense activité économique. Cette évolution spatiale s'inscrit dans un processus général qui touche l'ensemble de l'Afrique et qui a déjà été mis en évidence au cours des années 1990 (Dubresson, Marchal et *al.*, 1991 ;

---

<sup>24</sup> Mais seulement 7,4 millions de tonnes en 2009 pour un total de 9,5 millions, une baisse en partie due à la diminution des débarquements de pétrole brut.

<sup>25</sup> « [...] The developing countries are in many cases experiencing motorization rates of over 10 percent per year, doubling the number of vehicles every 7 years [...] ». Cf. Gakenheimer (1997).

Dubresson et Raison, 2003). Ses principales caractéristiques sont la concentration des populations et des activités sur les côtes du continent ainsi que l'orientation des flux vers ou à partir de ces parties de l'espace continental. On assiste à l'émergence d'agglomérations multimillionnaires, polycentriques, qui polarisent l'espace environnant par l'existence d'un ou de plusieurs axes majeurs de communications, dont l'extrémité de l'un d'eux prend appui sur le port principal (Debrie et De Guio, 2004). Au Sénégal, l'organisation spatiale des transports conforte l'émergence d'une vaste aire urbaine allant de Dakar à Thiès, qui pourrait à long terme agglomérer une grande partie de la population nationale, de l'activité économique et des emplois<sup>26</sup>, et englober les villes de Diourbel et de Touba, la cité religieuse de la confrérie mouride<sup>27</sup>, située à 200 km à l'est de Dakar et peuplée de plusieurs centaines de milliers d'habitants<sup>28</sup>.

L'agglomération dakaroise proprement dite, qui comprend les villes de Dakar, Pikine, Guédiawaye et Rufisque/Bargny et qui s'étend sur près de 600 km<sup>2</sup>, compte 2,5 millions d'habitants sur une population nationale de plus de douze millions d'habitants (Agence nationale de la statistique et de la démographie, 2009). Le poids démographique des villes de Pikine et Guédiawaye dépasse maintenant celui de Dakar, décentrant le point de gravité de l'agglomération vers le nord-est de la presqu'île et contribuant à reconsidérer les problèmes de transports et, plus largement, celui des services urbains dans l'agglomération et de leur gestion. Aujourd'hui, la question centrale posée par ces territoires communaux (régionaux, nationaux) est celle de leur gestion dans un environnement et une économie internationalisés, avec un système politique et social qui doit tout autant au mondial qu'au local. À Dakar, on assiste à l'essor d'une bataille majeure autour du renouvellement de la ville, entre l'État, les collectivités territoriales, les agences de régulation telle que le Conseil exécutif des transports urbains de Dakar (CETUD), les investisseurs privés nationaux, tels que les Mourides ou les émigrés soninké de la vallée du fleuve, ou internationaux, et les ONG, avec en tête ENDA qui est porteuse d'une philosophie de la participation populaire et de la promotion d'une

---

<sup>26</sup> La région de Dakar concentre déjà, sur 0,3 % de la superficie du pays, 22,7 % de la population nationale, 87 % des entreprises industrielles recensées, 71 % des emplois permanents.

<sup>27</sup> Cette confrérie musulmane soufie a été fondée à la fin du dix-neuvième siècle par Cheikh Amadou Bamba Mbacké. Son influence dans la société sénégalaise rurale puis urbaine n'a fait que croître au cours du vingtième siècle. Les liens des dignitaires mourides avec le pouvoir politique colonial puis sénégalais leur ont permis de développer une grande activité économique (culture de l'arachide, commerce, transport).

<sup>28</sup> À Touba, le point d'eau initial où Cheikh Amadou Bamba Mbacké s'est retiré, et à proximité duquel se trouve la grande mosquée surmontée de son immense minaret, est maintenant englobé dans une vaste agglomération de plus de 12 000 hectares et de plus de 530 000 habitants (estimation ANSD, 2007).

citoyenneté locale (Debouvry, 1998). Les services urbains et leur gestion, notamment les lieux de transports, constituent un des enjeux pour l'avenir de l'agglomération (carte 3).

### ***Une évolution politique porteuse d'interdépendance***

Depuis l'indépendance, la succession des présidents de la République a conforté la mondialisation de la société et de l'économie sénégalaises. Dès avant 1960, celui qui allait devenir le premier président de la République sénégalaise, L. S. Senghor, qui a emprunté autant aux paysans qu'aux intellectuels, autant à la « brousse » qu'à la ville, autant au monde de la production qu'au monde de la culture, et dont le parcours depuis 1945 est bien retracé dans l'ouvrage de Ch. Roche (2002), a construit son pouvoir en développant sa double appartenance au Sud et au Nord. Durant sa présidence, tout en privilégiant le développement de la nation et de ses richesses, il n'a eu de cesse de ne jamais rompre avec l'ancienne puissance coloniale et de consolider la place de son pays sur le continent et dans le monde. Avec son successeur, promu président en 1981 par son prédécesseur, élu en 1983 puis réélu par la suite en 1988 et 1993, le régime a orienté l'économie vers plus de libéralisation, de déréglementation et de dérégulation, ce qui a permis aux hommes d'A. Diouf de satisfaire la soif de liberté des Sénégalais mais surtout d'accroître leur emprise au sommet de l'État. Dans la tourmente de la succession de Senghor et de l'ajustement structurel, et face à une opposition revendicative et jusqu'au-boutiste, A. Diouf est parvenu à se maintenir au pouvoir jusqu'en 2000<sup>29</sup>. À cette date, l'ancien avocat, M<sup>e</sup> Abdoulaye Wade, opposant notoire et persévérant, est devenu le troisième président de la République. A. Wade qui a été réélu en 2007 a su rencontrer une partie de l'électorat sénégalais des années 2000. Comme elle, le président est un ancien migrant (durant sa longue vie d'opposant, il n'a pas cessé de vivre soit à l'étranger, soit dans son pays) ; comme elle, il raisonne dans un espace transnational, même s'il défend devant le peuple la préférence nationale ; comme elle, il n'est pas foncièrement attaché au service de l'État et mêle, plus que ses prédécesseurs, affaires publiques et privées<sup>30</sup>.

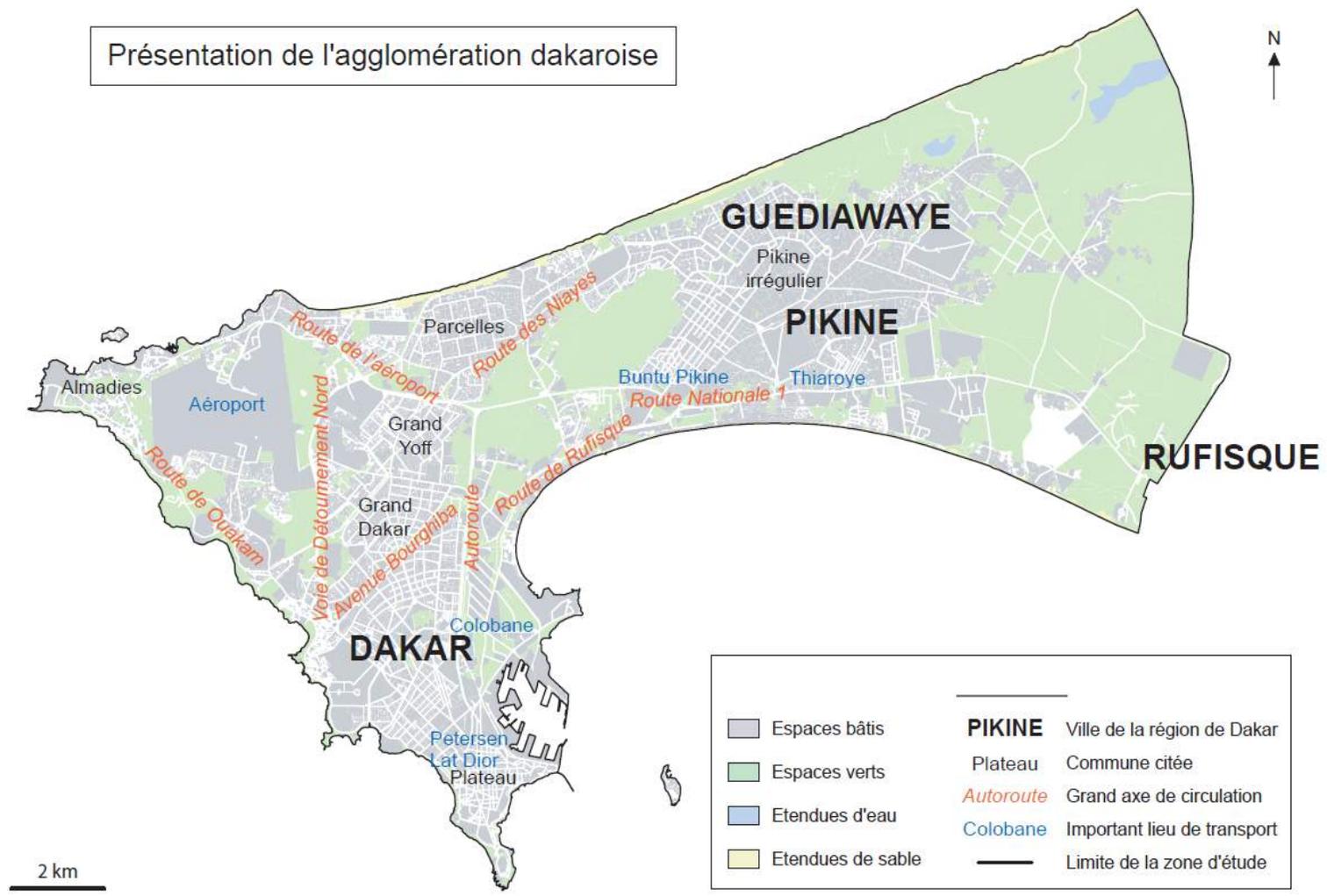
---

<sup>29</sup> Cf. l'excellent ouvrage de M. C. Diop et de M. Diouf sur la période (1990).

<sup>30</sup> Le président A. Wade répète souvent que « [...] *ce qui est bon pour lui est bon pour le pays* ».

Carte 3 : L'agglomération de Dakar

Présentation de l'agglomération dakaroise



Fonds SIG JICA (DTGC), conception Jérôme Lombard et Frank Bruez, réalisation Frank Bruez, décembre 2003.

Réalisation : Laboratoire de cartographie de IRD-Bondy

Les « pays du *Ndigël* »<sup>31</sup> ont été particulièrement choyés par les gouvernements successifs, avant comme après l'indépendance. La fonction régulatrice que la confrérie mouride occupe dans l'espace sociopolitique est née à l'époque de la colonie lorsque les administrateurs français ont fait des marabouts des responsables politiques et économiques locaux, en vue d'assurer la paix sociale dans les campagnes, nécessaire au développement de la culture de l'arachide. Avec l'indépendance, cette propension du pouvoir politique à se ménager les faveurs de la confrérie mouride n'a pas varié (Cruise O'Brien, 2002). Le président Senghor, chrétien, était très proche du Khalife général de l'époque, Serigne Fallou Mbacké. Son successeur en 1981, A. Diouf, tout en étant de confrérie tidiane, a conforté cette relation privilégiée du pouvoir politique sénégalais avec les autorités de Touba. Les « pays du *Ndigël* » ont ainsi assuré son élection en 1983, puis sa réélection en 1988 après un appel explicite du Khalife en faveur de sa candidature<sup>32</sup>. Pour le parti au pouvoir de l'époque, il était capital de s'assurer du soutien de la confrérie au moment où la crise agricole était profonde, les débouchés pour l'arachide raréfiés et le « malaise paysan » généralisé (Diop et Diouf, *op. cit.*). En 2000, a été élu A. Wade, le premier président de la République à se revendiquer explicitement de confrérie mouride.

La présence aujourd'hui au sommet de l'État d'un président ouvertement libéral, qui ne se réclame plus de la mouvance socialiste, est un élément important à prendre en compte, si l'on veut reconsidérer le processus d'ouverture économique du pays. Le président Wade a pour ambition de faire du Sénégal - et de Dakar en particulier - un nouvel eldorado pour les investisseurs internationaux dont il ne se lasse pas de démarcher les représentants au cours de ses innombrables voyages à travers le monde. Mais, dans le même temps, il tient à faire valoir, aux yeux du monde et des Sénégalais, les richesses et les forces propres du Sénégal (mais aussi celles de l'Afrique). Avec ce positionnement apparemment ambivalent, A. Wade ne fait que reprendre et accentuer les positions de ses prédécesseurs qui ont cultivé à la fois les valeurs nationales et la quête de soutiens dans le monde entier, notamment financiers.

La recherche de l'aide internationale par les pouvoirs sénégalais a ainsi permis à nombre de gouvernements de soutenir l'activité économique du pays, de boucler les budgets et aussi d'enrichir de nombreux dignitaires et autres soutiens des régimes successifs. Il n'est pas

---

<sup>31</sup> Régions du centre du Sénégal sous influence mouride. Par extension, l'expression « pays du *Ndigël* » a plus qu'une connotation géographique : elle se rapporte à l'ensemble des populations de confrérie mouride, originaires ou pas du centre du pays, qui se réfèrent au guide spirituel de Touba, à ses prédications et à ses « ordres » (*ndigël*). Depuis le décès en décembre 2007 du Khalife général et dernier fils du fondateur, c'est la lignée des petits-fils qui a pris la succession.

<sup>32</sup> « Le Khalife général invite les Mourides à voter Diouf », *Le Soleil*, 14 octobre 1987.

jusqu'aux programmes d'ajustements structurels négociés dès 1979, qui avaient vocation à réduire le train de vie de l'État, qui n'ont pas profité à certaines catégories du personnel politique (Duruflé, 1988 ; Diop, 2008). Même les stratégies de réduction de la pauvreté développées dans les années 2000, à l'initiative de la Banque mondiale et du Fond monétaire international, ont rencontré des résistances au moment de leur application au sein même de l'exécutif sénégalais (Molenaers et Renard, 2006) Ces auteurs confirment les doutes des bailleurs de fonds sur l'efficacité du renforcement de l'aide, prôné par certains en vertu de la bonne santé de la démocratie sénégalaise. Plus récemment, les opposants au président Wade ont dénoncé les stratégies de captation de fonds internationaux mises en place par le régime actuel, alors que le Sénégal reste classé parmi les pays les plus pauvres du continent africain<sup>33</sup>.

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

Dans un premier temps, je présenterai le rôle qu'a joué et joue encore l'État central depuis la Seconde Guerre mondiale dans l'évolution des transports sénégalais et des pratiques sociales qui traversent le secteur. Dans un deuxième temps, j'analyserai les acteurs du transport et leur positionnement à l'interface de plusieurs mondes, celui de l'État, celui de « l'informel », celui de la migration internationale. Dans un troisième temps, j'insisterai sur les transformations spatiales nationales et régionales, consécutives à la démultiplication des liaisons urbaines, interurbaines et internationales, engendrées par la croissance des systèmes de transport sénégalais.

---

<sup>33</sup> Cf. la conférence organisée à Paris, en juin 2008, par un club politique proche du Parti socialiste sénégalais, intitulée *Transparence des finances publiques au Sénégal*. Un des conférenciers y a soutenu que le Sénégal a reçu plus d'aide financière depuis l'avènement du régime Wade que dans les quarante années précédentes.

## **PARTIE I**

### **La venue au monde des transports sénégalais**

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

F. Cooper (2008) avance la notion de « *gatekeeper state* » pour souligner combien l'appareil étatique de certains États africains a été bâti sur le contrôle et la valorisation des relations et des flux. Ce système relationnel est structuré, hiérarchisé, pyramidal, il est contrôlé par l'autorité publique et se traduit par l'existence de réglementations, autorisations, taxes. Au Sénégal, le « *gatekeeper state* » est, au moins depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, un État gestionnaire au service d'une élite et non pas d'un seul homme. Hormis la production, la commercialisation, la transformation et l'exportation d'arachides et de ses

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

Si l'existence métaphorique d'une « barrière » été rendue possible par le positionnement de l'ensemble de l'appareil d'État à l'interface de plusieurs mondes, en particulier les hauts-fonctionnaires formés « à la française », le secteur privé présent sur le sol sénégalais, les sociétés commerciales et industrielles de l'ancienne métropole, mais aussi les commerçants et les transporteurs sénégalais d'origine africaine, ont joué un rôle de premier plan dans la consolidation de ce processus d'activation, de contrôle et de détournement des flux de toutes sortes. Dès les années 1960, l'existence d'un péage sur les importations a encouragé le développement des fraudes, qui se sont traduites par la non déclaration des entrées, la sous-estimation des tonnages déclarés ou par le contournement de la « barrière », en passant par les pays voisins (Gambie ou Mauritanie notamment : Van Chi-Bonnardel, *op. cit.*). Les industries mises en place dès la fin de l'époque coloniale ou dans les deux premières décennies postindépendance ont alors été fortement concurrencées, l'entrée de fripes par exemple, en provenance d'Europe, portant à partir des années 1970 des coups sévères aux sociétés textiles

de la place. Plus tard, dans les années 1980, les tenants de la libéralisation, les grands commerçants, ont souhaité voir évoluer le système des importations contrôlé par l'appareil d'État, afin d'augmenter leur part dans le processus d'accaparement. Ils ont alors investi dans les opérations de dédouanement ou de transit portuaire.

Le secteur du transport lui-même, au sein duquel les prélèvements sont massifs, est devenu un des symboles de l'État « *gatekeeper* ». Que ce soit durant la circulation concrète des personnes et des biens sur le territoire sénégalais, mais aussi en amont, au moment de la création des sociétés, de l'importation et de la mise en circulation de nouveaux véhicules, du règlement des formalités aux Services des mines ou des impôts, toutes opérations qui exigent le paiement de nombre de taxes et l'utilisation d'une multitude d'intermédiaires.

Les contraintes imposées aux États africains par les programmes d'ajustement structurel, parfois l'encouragement au sein même des appareils d'État à transgresser les règles, ont aussi favorisé le développement de contrôles supplémentaires sur le transport, dont ont profité, parfois avec l'accord de leur hiérarchie, les corps représentant l'autorité de l'État. Nombreux sont aussi les petites gens, qui se sont institués « gardiens de la barrière », considérant implicitement qu'ils peuvent faire comme ceux d'« en haut »<sup>34</sup>. Ces barrages signent-ils la fin de l'État tout puissant et l'autonomisation des agents vis-à-vis de leur structure ou plutôt une dérive de l'État sénégalais (et africain : *cf.* Botte, 2004) et une tendance à ce qu'il laisse ses représentants qu'il paye mal trafiquer pour eux-mêmes ou pour des fonctionnaires plus haut placés ?

La logique de la décentralisation politique et territoriale semble ne pas remettre en cause cette propension des pouvoirs territorialisés, quels qu'ils soient, à organiser et à contrôler les flux qui parcourent l'espace. L'exemple des communes de l'agglomération dakaroise est ainsi spectaculaire. En place depuis 1996, les collectivités locales sénégalaises sont à la recherche de ressources que les impôts et taxes ne suffisent pas à alimenter, loin de là. Le transport urbain, secteur d'activité en plein boom dans les villes sénégalaises et dont la gestion locale est confiée aux mairies des collectivités territoriales, dispose d'un potentiel fiscal sur lequel ces dernières comptent de plus en plus pour pallier l'absence de transfert des moyens de la part de l'État (Guibbert, 2005 : 241). Dans l'agglomération de Dakar (carte 3), entre les communes de niveau inférieur, la dispute pour la mainmise sur les équipements censés

---

<sup>34</sup> L'exemple d'enfants sénégalais, arrêtant les voitures sur la route traversant leur village, au motif qu'ils l'entretiennent, c'est-à-dire rebouchent les trous existants avec de la terre prélevée sur les bas-côtés, est à cet égard symptomatique des ressources que peut générer le transport et des failles existant dans les programmes étatiques d'entretien des axes routiers.

rapporter gros (gares routières par exemple) est ainsi caractéristique des enjeux que constitue la mainmise sur la « barrière ».

Photo 1 : Dakar, un « bon port »



Cliché : S. Bredeloup (2006).

Nous présenterons dans un premier temps les évolutions sociales qui traversent l'appareil d'encadrement du secteur du transport et se caractérisent par une diversité des apports, des savoir-faire et des pratiques. Elles accompagnent l'insertion massive de l'économie sénégalaise du transport dans les flux mondiaux, en distinguant la période du volontarisme d'État et celle de la libéralisation. Dans un second temps, nous reviendrons sur les mutations concrètes qu'ont connues, sous l'impulsion de l'État, les systèmes de transport sénégalais depuis la Seconde Guerre mondiale.

# CHAPITRE I

## Entre volontarisme d'État et pragmatisme

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

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

La compréhension des rapports de force économiques au lendemain de l'indépendance a caractérisé l'orientation décidée par le nouveau régime. Les intérêts de l'ancienne métropole dans l'économie sénégalaise ont été préservés et même amplifiés. Les plans quadriennaux qui se sont succédé depuis 1960 ont été sans ambiguïté. En outre, dès les années 1970, ils ont ouvert la porte à une diversification des bailleurs de fonds. Dans les années 1980, la

libéralisation de la vie économique qui s'est produite au Sénégal, dans un contexte aigu de crise financière, a consolidé l'ancrage du pays dans les flux de financements internationaux.

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

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

La transformation politique engagée lors de l'indépendance a été structurée par la mise en place d'un système pyramidal, hiérarchisé, pensé par le haut. L'autorité des hauts-fonctionnaires a paru primer sur toute autre considération et leur pouvoir devenir exorbitant dans les années 1970<sup>35</sup>. Néanmoins, ces agents de l'État, nouvellement placés sur le devant de la scène et dont un numéro de la revue *Autrepart* (Raffinot et Roubaud, 2001) décrit les évolutions en Afrique depuis cinquante ans, ne ressortent pas d'une structure monolithique, fermée à toute influence. Leur fonctionnement et leur idéologie empruntent tout à la fois au registre français et aux façons de faire sénégalaises.

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

---

<sup>35</sup> Les fonctionnaires du ministère des Transports n'échappent pas à l'autoritarisme que l'un d'entre eux illustre ici avec comique : « À mon époque, quand j'étais au service des Transports et me rendais à mon bureau en voiture, par un regard porté sur un chauffeur que je croisais dans la rue, je pouvais automatiquement me faire obéir et faire arrêter ou remettre en règle le véhicule. Le respect des réglementations était important, ainsi que celui des itinéraires [pour les véhicules de transport en commun] » (entretien, 03 juillet 2003).

l'évènement de la globalisation, au gré des aléas des luttes culturelles, sociales ou politiques, et sur le mode du paradoxe » (Bayart, *ibid.* : 250).

Ces fonctionnaires qui ont puisé des compétences dans différentes cultures devenues pour eux complémentaires, dont Bouna Coly est l'archétype (*cf. infra* entretien), doivent pour beaucoup leur propension à s'intéresser à l'international à la formation reçue dans les lycées de la colonie, à Saint-Louis notamment où ont été formés des générations de lycéens et de futurs serviteurs de l'État indépendant (et de celui des pays voisins), et dans les universités et écoles européennes, françaises en particulier. D'autres, par leur origine géographique, sont issus de familles implantées sur la côte atlantique ou sur les axes de pénétration coloniale et appartenant à des sociétés humaines en prise avec les influences extérieures. Ch. Becker et M. Mbodj (1999) présentent ainsi la région du Sine côtier (équivalent aujourd'hui à la région de Fatick) comme ayant été précocement en contact avec les économies européennes, notamment dans les comptoirs portugais puis dans les escales et les ports de commerce de l'arachide. Les hommes qui ont grandi ainsi, à l'instar de L. S. Senghor, ont été formés au contact de multiples influences et habitudes.

Dans le secteur du transport, il en va de même. Si les plus anciens fonctionnaires ont été formés « à la française », avec une grande culture administrative, s'ils ont suivi en France une formation parfois initiale, souvent complémentaire, aujourd'hui ils bénéficient de multiples apports provenant de l'Europe (de Belgique notamment<sup>36</sup>) mais aussi du monde anglophone. L'influence de la Banque mondiale et de ses programmes destinés à une multitude de pays africains est croissante et transforme les façons de penser de centaines d'experts du continent. Ceux parmi les fonctionnaires qui repoussent le système de valeurs africain, au motif qu'il fait désordre et introduit de l'informel<sup>37</sup>, sont pourtant eux-mêmes le produit d'une double ou triple culture et réfléchissent, sans toujours le savoir, à un mélange des apports. Ce qu'ils contribuent à faire émerger, c'est un système des transports qui doit autant à la culture dite globalisée qu'à la culture locale, et pas l'une sans l'autre. Or, imprégnés d'une idéologie moderniste, arrivent-ils à rendre compatible ces deux cultures ou, comme cela est souvent arrivé depuis des décennies, à faire poindre l'une aux dépens de l'autre ?

---

<sup>36</sup> En 2000, un séminaire de formation des cadres sénégalais du transport urbain a eu lieu à Dakar, financé par la région de Bruxelles Capitale.

<sup>37</sup> Pour exemple, cet extrait d'un entretien avec un cadre du Conseil exécutif des transports urbains de Dakar (CETUD), répondant à une question sur les pratiques populaires dans le secteur du transport : « [...] *au stade actuel, on ne peut pas interdire les pratiques de solidarité locales, mais demain ? Si les règles sociales modernes sont acceptées, on ne pourra pas oublier la rentabilité* [...] » (entretien, 25 septembre 2002).

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

#### **BOUNA COLY, HAUT-FONCTIONNAIRE DE L'APRES-INDEPENDANCE**

**Quest.** : Comment êtes-vous arrivé dans le transport ?<sup>38</sup>

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

**Quest.** : Après, vous êtes revenu en 1981 ?

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

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

**Rép.** : J'ai été amené à adopter les réglementations, à organiser les transports. De notre temps quand même, il y avait un certain nombre d'organes de coordination qui n'existent plus aujourd'hui. Il y avait par exemple un Comité directeur des transports du matériel et des produits agricoles, qui rassemblait assez régulièrement des parties différentes. On discutait des conditions d'évacuation des arachides, de la coordination intermodale entre le chemin de fer et la route ; parfois aussi, il y avait une mise à contribution des chalands à Ziguinchor, exceptionnellement. En dehors de cela, il y avait un Conseil interministériel des grands produits agricoles, qui était présidé par les ministres, on discutait de la politique agricole et de tous les problèmes récurrents comme le transport. C'était l'époque des réglementations étatiques, il fallait d'autorité réserver tel tonnage au chemin de fer.

Ce que je reproche un peu au système actuel, avec la libéralisation, c'est qu'on a laissé n'importe qui s'installer comme transporteur, les véhicules sont venus de partout, quel que soit leur état, et finalement la profession de transporteur pour les nationaux se meurt petit à petit.

Le renouvellement des élites politiques, après la disparition des « Pères de l'indépendance », confirme le changement d'époque et le rôle de la mobilité internationale

<sup>38</sup> Entretien, 13 septembre 2000.

dans les parcours des décideurs, des hauts-fonctionnaires et des cadres d'entreprises. La génération qui a pris le pouvoir en 2000 au Sénégal, avec le président A. Wade, est issue des couches moyennes non salariées (Diallo, 2004). Elle est composée d'anciens migrants, comme le ministre des Affaires étrangères, en poste entre 2000 et 2009 et auparavant étudiant aux Etats-Unis. Moins formée aux arcanes de l'État et de l'appareil bureaucratique qu'avaient chéris les présidents Senghor et Diouf, elle est le produit de la montée d'une économie informelle dans les années 1990 et 2000, dont la migration internationale constitue désormais un des paradigmes. Les cadres de l'État ou des collectivités locales connaissent aussi ces parcours de moins en moins linéaires. Mis en disponibilité ou ayant démissionné, certains passent par le secteur privé ou y retournent après un contrat dans le public, disposant alors d'une expérience variée du monde du travail, du monde de l'entreprise, qui les met à même de comprendre les dynamiques entrepreneuriales des opérateurs privés et les logiques spatiales qui les animent. Au moment où se généralisent dans le monde les procédures internationales dans les passations de marchés, dans les contrats, dans les négociations, au moment où les bailleurs de fonds imposent leur agenda aux pays africains, les élites du Sénégal portent avec elles différentes façons de faire et différentes pratiques, empruntées ici et là, qui ouvrent la chose publique, notamment le secteur du transport, à d'autres influences et méthodes.

Cependant, ces mutations dans la gestion du secteur ne sont pas sans poser problèmes. Des dérives sont possibles, soulignées au Sénégal par le récent travail du journaliste sénégalais A. L. Coulibaly (2009). Des sociétés anciennement publiques deviennent ainsi privées sans que soit signé l'acte de décès des premières ; des contrats sont passés à l'avenant sans respecter les règles de l'État « importé » (Badie, 1992), des proches du pouvoir, parfois de nationalité étrangère, occupent des postes à responsabilité sans que les Sénégalais, disposant des mêmes qualifications, soient au moins auditionnés. Dans ces conditions, ce n'est plus l'adaptation au monde actuel qui est en cause mais les façons d'interpréter ces changements, d'y répondre et d'en présenter à la population les avantages et les inconvénients.

### ***La planification comme canevas de l'interdépendance***

Dès 1960, les fonctionnaires ont adopté les méthodes modernes de l'époque, c'est-à-dire empruntées à l'ancienne métropole : la planification quadriennale est devenue l'outil de pilotage de la programmation du développement économique et social du pays. Ces plans, s'ils ont paru marquer une rupture avec la période coloniale, ont aussi été le signe d'un large accueil du Sénégal aux pratiques et financements extérieurs, notamment français. En 1959, le futur président de la République, L. S. Senghor, est très clair sur l'avenir des intérêts français

au Sénégal : « [...] cette politique [de nationalisation et de collectivisation] ne peut inquiéter que les petits Blancs, [...] les grandes affaires du secteur privé pourront s'intégrer dans le secteur planifié [...]. Le secteur privé et européen n'a rien à craindre de l'indépendance et du socialisme qui sera appliqué puisque ce socialisme n'intéressera que le secteur agricole [...] à 100 % africain »<sup>39</sup>. L'éviction du pouvoir sénégalais, en décembre 1962, du président du Conseil Mamadou Dia<sup>40</sup>, le chantre du socialisme et de la modernisation de l'économie, le défenseur d'un assainissement des mœurs politiques par un changement du mode de gouvernement (Diop et Diouf, *op. cit.* : 35), permettra aux positions de Senghor de s'affirmer.

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

### **La phase nationaliste**

Durant le Premier plan (1961/1964), l'État indépendant a eu pour politique de soutenir les projets industriels que le capital étranger délaissait. Il s'agissait de diversifier et d'intégrer l'économie du pays, en développant des unités agro-industrielles ou commerciales (comme la Société nationale de distribution ou SONADIS). Le Deuxième plan (1965/1968) a marqué une pause dans les investissements de l'État et une période de consolidation des initiatives antérieures. Avec le Troisième plan (1969/1972), la recherche des capitaux extérieurs et l'appel aux multinationales ont commencé à devenir systématiques. Cette ouverture n'était pas antinomique d'un processus de « sénégalisation » des postes de cadres dans les filiales d'entreprises étrangères présentes sur le sol national. L'époque était à la valorisation des qualités de management locales et à la promotion d'entreprises dirigées par des nationaux<sup>41</sup>.

Durant le Quatrième plan quadriennal (1973/1976), l'État sénégalais a continué sur la lancée du troisième plan, en prenant des participations dans des sociétés privées de la place,

---

<sup>39</sup> Cf. Marfaing et Sow (1999 : 100-101), qui ont repris les archives de la Compagnie française d'Afrique occidentale (CFAO), d'où elles ont extrait le compte-rendu d'une rencontre entre des leaders africains, L. S. Senghor et M. Keita, et les représentants de l'entreprise.

<sup>40</sup> Accusé par le président Senghor de vouloir fomenter un coup d'État et de prendre le pouvoir. Lui et quelques-uns de ses fidèles seront arrêtés, jugés et condamnés à de lourdes peines de prison.

<sup>41</sup> Les Français qui occupaient des positions de contrôle dans les institutions économiques parapubliques (présidence des chambres de commerce, direction des ports, Dakar et Kaolack notamment, conseil dans les ministères stratégiques, etc.) ont été en partie remplacés. Quant aux « petits Blancs », présents dès avant l'indépendance en particulier dans le transport d'hydrocarbures, dans le transport urbain (quatre entreprises européennes de taxis possédaient en 1969 30 % des véhicules dakarois), dans la réparation automobile, certains parmi eux se sont « sénégalisés », adoptant la nationalité de leur pays de résidence (souvent de naissance) pour continuer à développer leurs affaires.

tout en ouvrant la recherche de capitaux étrangers à d'autres aires économiques que l'Europe. Il s'est impliqué directement dans l'exploitation et la commercialisation des grands produits (arachide, phosphates, ciment), fondement de ses exportations. L'État entendait ainsi pouvoir bénéficier des retombées des ventes sur le marché intérieur et mondial et financer ses projets de développement. Les autorités sénégalaises demandaient aussi à ce que les exportations passent par une structure de transport dans laquelle l'État soit partie prenante. A ainsi été créée en 1976, avec des fonds koweïtiens, la Société sénégalaise de navigation maritime (SENAM) qui, dès 1977, faisait circuler pas moins de sept navires entre l'Afrique et l'Europe.

### **Programme de stabilisation, Plan de redressement, Plan d'ajustement... ou la planification dépendante**

Rapidement, cette phase nationaliste, qui s'est aussi caractérisée par une ouverture aux capitaux extérieurs, a pris fin. Dans la décennie 1970, le système politique et socio-économique sénégalais qui régentait le pays était à bout de souffle. « Le Sénégal est dans une situation de crise économique dont les conséquences sociales qu'impliquent les politiques d'ajustement deviennent de plus en plus difficiles à supporter pour une très large majorité de la population [...] Dans tous les secteurs de l'activité économique, on constate des variations considérables et une tendance à la régression sinon à la stagnation par rapport au niveau atteint au cours des années 1960 » (Diop et Diouf, *op. cit.* : 152). Le service de la dette était insupportable, plus de 8 % du PIB en 1984 (Duruflé, 1988 : 45). Les performances de l'agriculture, pilier de l'économie sénégalaise, étaient très fluctuantes, en raison notamment de la trop forte dépendance envers la pluviométrie, de mauvaises récoltes (début des années 1980, 1980/81, 1983-84, 1984-85). La production et la commercialisation d'arachides variaient selon les prix et les conditions d'achat au producteur, ce qui était préjudiciable au budget de l'État. Le secteur industriel, dépendant de l'activité arachidière, se portait encore plus mal et son taux de croissance était très faible. Les grands projets portés par l'État étaient des gouffres financiers difficiles à combler. Seuls, les secteurs de la pêche, du tourisme, du commerce et des transports, liés aux échanges internationaux, apparaissaient dynamiques.

Cette période a marqué le début des Programmes d'ajustement structurel (PAS) qui se sont traduits par un afflux sans précédent de fonds extérieurs. Le volume des investissements étant en pleine stagnation, le gouvernement a été dans l'obligation de recourir aux financements internationaux. Cette orientation, loin d'être en rupture avec la politique passée, a signé l'approfondissement de la logique d'inclusion des capitaux étrangers dans le système financier sénégalais et d'insertion du pays dans la mondialisation. Plusieurs plans et

programmes financiers et économiques ont été successivement développés, avec le soutien du Fonds monétaire international, de la Banque mondiale et de la Caisse centrale de coopération économique (CCCE, France). D'abord, un Programme de stabilisation élaboré et mis en œuvre dès 1979 ; ensuite, un Plan de redressement économique et financier qui a couvert la période 1980/1985 ; enfin, un Plan d'ajustement économique et financier à moyen et long terme, développé entre 1985 et 1992. Dans le secteur des transports, le gouvernement a conclu à partir de 1987 un accord avec les bailleurs de fonds pour élaborer une nouvelle stratégie privilégiant les équipements, la rentabilité des investissements et des réformes institutionnelles. A ainsi été mis en place, en 1990, un Programme d'ajustement sectoriel des transports (PAST), courant sur la période 1991-1999 (Lo, 1999)<sup>42</sup>. L'État de ce fait a retrouvé des disponibilités financières si élevées que le secteur routier a vu les investissements passer à 128 milliards de francs CFA sur la période la période 1991-1995 (Ministère de l'Équipement et des Transports, 1994), soit chaque année presque cinq fois plus que ceux dépensés en 1989-90. Dans la période 1999-2004, un second programme a été mis en chantier, le Programme sectoriel des transports (PST II), dont un des objectifs majeurs a été de consolider les liaisons avec les pays voisins. Depuis 2007, un troisième PST est à l'étude<sup>43</sup>.

Avec des financements spécifiques accordés au secteur du transport, la réforme des modes d'intervention de l'État s'est accélérée, par la création notamment de structures transversales ou parallèles aux services en place. Sous couvert de Décennie des transports, proclamée par les Nations Unies et l'OUA entre 1978 et 1988, ces différents programmes d'aide ont conduit à la segmentation de la gestion du secteur dans tous les pays d'Afrique concernés : des agences pour la construction de routes, d'autres pour l'entretien, des autorités de régulation du transport urbain, etc. Au Sénégal, une cellule de coordination appelée CELCO, dotée en personnel et en matériel informatique et employant du personnel en partie originaire du ministère des Transports, a été chargée, dès 1999, des programmes d'ajustement sectoriel. Si la gestion a gagné en efficacité financière, la gouvernance des transports a perdu en cohérence et en capacité que donne une vision à long terme. Ce dédoublement des structures

---

<sup>42</sup> Les financements générés dans le cadre du PAST portaient sur une assistance technique et de conseil ayant pour but de renforcer la gestion du secteur et de réduire les coûts de transport, ainsi que sur une aide à la modernisation des infrastructures, à travers la réhabilitation et l'entretien de routes bitumées et de pistes dégradées (en recourant à l'intervention privée), de sections de voies ferrées et de pistes d'atterrissage.

<sup>43</sup> Selon le rapport de la Plateforme sénégalaise des acteurs non étatiques (<http://www.plateforme-ane.sn>), le PST III devrait porter sur les volets suivants : promotion du transport rural, mise en place de transports de masse à Dakar, intensification de l'entretien routier, développement des corridors Dakar Bamako, Dakar Conakry et Dakar Nouakchott.

administratives, selon l'expression de B. Hibou (1999), affirme le rôle croissant de l'expertise internationale dans le secteur du transport (Godard, 2001).

## **Le Sénégal arrimé à l'économie mondiale de la circulation**

Le tournant des années 1980, qui a vu les organisations internationales s'incruster dans la programmation financière du pays, doit se comprendre dans la droite ligne des évolutions passées qui se caractérisent par la présence, déjà ancienne et réactivée, de multiples intérêts étrangers dans l'économie de la circulation au Sénégal. « Il est [ainsi] permis de supposer que la crise économique et sociale caractérisant le Sénégal depuis plusieurs années [a] conduit les stratèges des groupes capitalistes dominant le Sénégal à imposer à la bureaucratie locale une nouvelle politique économique [...] » (Diop et Diouf, *op. cit.* : 85)<sup>44</sup>.

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

D'autres institutions financières, suivant en cela la CCCE, se sont positionnées judicieusement sur le créneau de l'échange international dont avait besoin l'économie sénégalaise pour croître. Pour elles, il s'est agi de se placer ou de renforcer les positions dans le commerce import-export, dans le transit, dans le transport maritime. Les participations dans

---

<sup>44</sup> On peut penser que cette orientation, quoique mise en œuvre par des fonctionnaires formés par l'ancienne métropole, n'a pas été facile à faire accepter par les cadres des ministères, attachés au nationalisme économique développé depuis l'indépendance. Cependant, avec le temps et le changement de politique impulsé à ce moment-là, des évolutions se sont produites, au point que l'aide internationale, soutenue par les coopérations bilatérales et multinationales et recherchée par les réseaux politiques et associatifs sénégalais, est devenue majeure dans l'économie et a abouti à la création de services spécifiques au sein du ministère des Finances. Dans le domaine des transports, elles se sont traduites par de multiples aides et dons en nature, par exemple des véhicules destinés à la Police nationale, à des services de l'État, à des ONG, ce qui a contribué à concurrencer la production locale.

ce secteur de banques françaises comme Paribas ou Lazard sont devenues importantes, que ce soit dans les anciennes maisons de commerce coloniales, comme CFAO ou SCOA (Société commerciale ouest-africaine), ou dans les groupes qui avaient le vent en poupe, comme Chargeurs réunis. Au Sénégal, ce dernier était spécialisé dans l'armement maritime, la consignation, le transit, la manutention, mais aussi les transports maritimes intérieurs, avec la Compagnie sénégalaise de navigation maritime (COSENAM), les transports touristiques, avec Sénégal Tours, ou les transports aériens internationaux, avec la multinationale d'économie mixte Air Afrique, dont le principal actionnaire privé était l'Union des transports africains (UTA), filiale des Chargeurs réunis (Rocheteau, *ibid.* : 180).

Aujourd'hui, les grands groupes français au Sénégal continuent d'avoir une influence prépondérante sur l'activité économique du pays. Trente ans après le virage libéral de 1980, et alors que quasiment aucune société sénégalaise de transport maritime, aérien ou ferroviaire international ne subsiste, les groupes français sont massivement présents, et souvent leaders locaux, dans différents secteurs du transport ou générateurs de transport (Mission économique de Dakar, 2004). Industrie de raffinage et de distribution de carburants (Total), construction d'infrastructures (Fougerolle/Eiffage, Razel, etc.), transit international, transbordement portuaire et transport routier (Bolloré, à travers SDV, Saga, Socopao, Sénégal Tours), chemin de fer (GETMA), transport aérien (Air France), concession de véhicules neufs haut de gamme et réparation (CFAO). On pourrait y inclure des industries fortement génératrices de fret intérieur et d'importations : cimenterie (Vicat), meunerie (Grands Moulins), boissons gazeuses (SOBOA). Aujourd'hui, sans doute plus qu'auparavant, certains hauts-fonctionnaires de l'État sénégalais dénoncent en privé l'appétit démesuré des investisseurs français au Sénégal, notamment de Bolloré dont l'ampleur des activités dans le pays est considérable mais régulièrement critiqué dans la presse<sup>45</sup>. Cette présence massive alimente les flux d'importations en provenance de l'ancienne métropole, premier pays fournisseur du Sénégal en Europe, même si cette dernière voit sa part diminuer au cours de la décennie 2000 : de 55,4 % en 2001 à 49,1 % en 2005 (Ministère de l'Économie et des Finances, 2008).

Même dominé par les intérêts français, le Sénégal est resté un pays ouvert aux investisseurs internationaux de toutes origines. Dans les années 1970, et pour la première fois

---

<sup>45</sup> « La manne de Bolloré dans la gestion du port de Dakar », *Sud Quotidien*, 25 novembre 2002 ; « Main basse sur l'économie : un régime de faveur sous tous les régimes », *Sud Quotidien*, 27 novembre 2002 ; « Droits de douane : 35 milliards versés par le groupe Bolloré », *Wal Fadjri*, 09 octobre 2003. Pour contrer cette mauvaise image laissée par la presse indépendante, la filiale principale de Bolloré, SDV, n'hésite pas à soigner sa publicité dans la presse d'État. Ainsi, dans *Le Soleil*, elle fait régulièrement état de l'évolution du groupe et de ses investissements au Sénégal : cf. éditions du 6-7 janvier 2001, du 29 janvier 2002 et du 27 septembre 2002.

depuis l'indépendance, le Sénégal avait fait appel à des capitaux arabes dans un projet de transport maritime. Ce fut le début d'un long et vivace partenariat avec les pays du Maghreb ou du Golfe persique (Zarour, 1989), qui a été confirmé, en 2008, par la prise de position de Dubai Ports World dans le transbordement portuaire à Dakar (terminal à conteneurs)<sup>46</sup>.

### ***La mobilité des Sénégalais, nouvel atout ?***

Le changement de politique au tournant des années 1980 - et la rigueur qui s'en est suivie - a été habilement habillé d'un discours porteur sur « l'ère nouvelle »<sup>47</sup> qui s'engageait. Les effets des différents programmes d'ajustement structurel commençaient au même moment à apparaître comme étant désastreux<sup>48</sup>. Dans le domaine des transports, les compressions budgétaires et d'investissements étaient réelles. Si les investissements réalisés dans le secteur durant le Cinquième plan (1977/1981) se sont montés à 55,8 milliards de francs CFA, par la suite (au cours du plan 1981/1985), ils ont baissé à 41,5 milliards, ce qui n'a plus représenté que 9,2 % des investissements totaux de l'État (contre 17,7 % dans le plan précédent). Dans les dernières années de la décennie 1980, les investissements en valeur absolue ont encore diminué pour tomber à 9,3 milliards en 1989-90 (8 % des investissements totaux : Ministère de l'Équipement et des Transports, 1994).

Cependant, la négociation avec les bailleurs de fonds a constitué une aubaine pour le pouvoir sénégalais qui a engrangé des ressources pour lancer une nouvelle politique de développement rural basée sur le mouvement, sur la mobilité des personnes et des biens, sur la connexion entre campagnes et villes et entre Sénégal et monde. Alors que le désengagement étatique (disparition de sociétés de développement rural notamment, regroupement des coopératives) devenait de plus en plus effectif, contribuant à l'accentuation des crises agricoles en milieu rural, la recherche par les paysans de solutions à l'extérieur des villages est apparue stratégique. La fonction d'intermédiation du transport s'en est trouvée renforcée.

---

<sup>46</sup> <http://www.afrik.com/article12636.html>.

<sup>47</sup> Titre tiré du quotidien *Le Soleil* (05 avril 1988), relatant la tonalité des discours tenus en avril 1988 lors de la prestation de serment du président A. Diouf, prélude au démarrage de son deuxième mandat (1988/1993).

<sup>48</sup> D'une manière globale, les effets des programmes de stabilisation de redressement ou d'ajustement ont été peu satisfaisants. Si les besoins de financement publics et extérieurs ont été stabilisés, la dette extérieure a représenté, dans les années 1980, près des deux tiers des exportations et la dette publique plus de trois ans de recettes fiscales. La production ainsi que l'emploi ont stagné. Cf. Duruflé (1988 : 44).

### « Véritable révolution silencieuse »<sup>49</sup>

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

Dès cette époque, le pays s'est trouvé un nouveau slogan pour le développement : sans mobilité, point de salut. Au nom des programmes d'ajustement, le développement exigeait, non plus une politique nationale, voire nationaliste, qui valorisait les richesses locales de l'agriculture, de la pêche, du sous-sol et de l'industrie, mais un formidable élan pour connecter le pays au monde, pour le placer sur les meilleures routes internationales du commerce et du transport. Dans ce même discours prononcé en janvier 1988, A. Diouf, président en exercice, a présenté avec talent la nouvelle philosophie qui devait inspirer et guider le pays. Il soulignait que « [...] dans cette course pour le progrès économique et le bien-être social, replacée dans ce contexte mondial, le Sénégal, pays largement ouvert sur l'océan Atlantique, carrefour de distribution du trafic, plaque tournante du Continent, dispose d'atouts importants pour rejoindre demain le club des NPI [...]. Avec le développement prodigieux atteint par les moyens de communication, la question ne se limite plus aux seuls échanges interafricains et s'étend à l'ensemble du monde, et notre pays pourrait devenir une des places *offshore* de l'économie mondiale. [...] Dans le cas d'un pays de la dimension du nôtre, la politique de développement économique et social doit bannir l'isolement et appeler l'interconnexion à un réseau, le plus étendu possible, de relations de production et de celles de tous les services situés en amont et en aval. Il faut que nous nous pénétrions bien de cette idée, ce n'est pas pour rien que nous disons que le Sénégal est un pays de liberté ».

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

---

<sup>49</sup> *Le Soleil*, 11 janvier 1988, reprenant le discours prononcé la veille par A. Diouf, lors du congrès extraordinaire de son parti l'instituant candidat à l'élection présidentielle de février 1988.

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

### **La mobilité des uns n'est pas celle des autres**

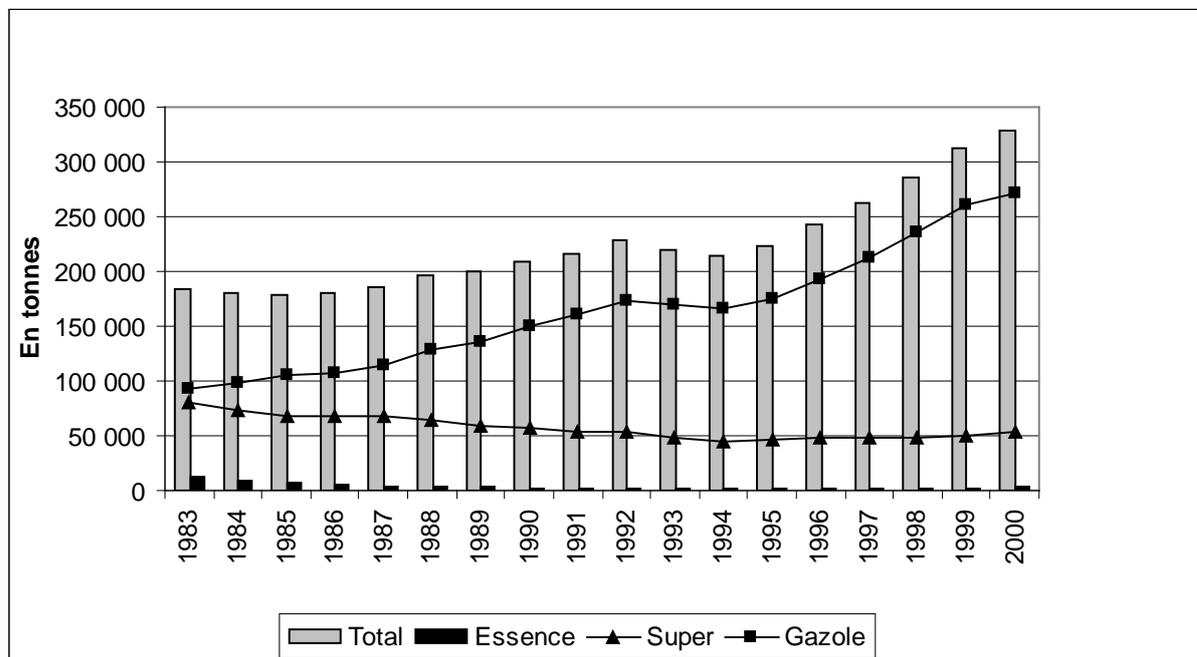
Ce discours moderne, ouvert sur le monde, a permis au pouvoir de cacher les duretés de l'ajustement qu'il imposait au pays et les inégalités qui croissaient. Durant la décennie 1980, la paysannerie a affronté une grave crise. Selon G. Duruflé (*op. cit.*), en 1985, les revenus retirés de la vente de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

Le recours à la mobilité comme solution de survie a-t-il généré une recrudescence des transports interurbains ? Durant la décennie 1980, les transports liés à l'agriculture et au secteur moderne industriel ont stagné faute de commandes de la part des sociétés d'État, d'importantes récoltes d'arachides à acheminer vers les usines, d'argent dans les campagnes. Dans le secteur informel urbain où sont venus s'embaucher nombre de ruraux émigrés, la consommation d'intrants n'a connu qu'une faible croissance (Duruflé, 1994). Néanmoins, un indicateur a symbolisé à cette époque le développement des transports dans le pays. Malgré une stagnation au milieu des années 1980 puis une baisse au début des années 1990, la

consommation de carburants (essence ordinaire, essence super et gazole) a enregistré une hausse durable entre 1983 et 2000 (diagramme 3).

La croissance de la consommation de carburant cependant ne doit pas tromper. C'est d'abord la ville sénégalaise et ses entrepreneurs qui ont profité du développement des échanges de biens, notamment agricoles, et de l'accentuation des migrations saisonnières des paysans et de leurs familles. S'est accrue la dépendance du monde rural vis-à-vis de l'économie urbaine et internationale, sur les ressorts de laquelle (modes de consommation, processus de commercialisation, filières, transports) les agriculteurs et éleveurs démunis ne pouvaient guère peser. Les marchés de transport ont vu émerger de nouveaux opérateurs. La fin du Programme agricole en 1979, la dissolution de l'ONCAD en 1980, la diminution de coopératives ont mis en lumière, en milieu rural, une nouvelle catégorie d'acteurs, celle des « nouveaux traitants »<sup>50</sup>, parmi lesquels on comptait d'ailleurs nombre de transporteurs qui s'étaient enrichis avec l'ONCAD. Ultérieurement, le secteur des hydrocarbures a de même été libéralisé, les nouveaux opérateurs profitant de l'augmentation de la demande en carburants consécutive au développement du parc de véhicules (*cf. infra* l'encadré sur la libéralisation du transport d'hydrocarbures).

**Diagramme 3 : Évolution interannuelle de la consommation de carburants entre 1983 et 2000**



Source : Ministère de l'Équipement et des Transports (2002).

<sup>50</sup> *Le Soleil*, 18 septembre 1985.

L'ajustement n'a pas été le même pour tout le monde. Les fonds récupérés dans le cadre des ajustements structurels ont permis à l'État de modérer la pression qu'il devait exercer sur les secteurs de la société qui avaient bénéficié de son action depuis l'indépendance et qui étaient les premiers touchés par une restructuration en profondeur de l'économie. En revanche, la politique d'ajustement « [a] touché plus directement les détenteurs de revenus agricoles, les consommateurs urbains, et plus particulièrement les consommateurs de produits de base, tandis que résistaient les salariés du secteur moderne [...] et les intermédiaires licites ou illicites des filières agricoles, et qu'étaient épargnés les détenteurs de revenus non salariaux (revenus fonciers, immobiliers, commerciaux, etc.) » (Duruflé, 1988 : 52). En d'autres termes, le secteur du transport, celui du commerce, ont enregistré avec profit les effets de l'insertion des campagnes dans le processus de libéralisation des échanges.

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

### ***Conclusion du chapitre premier***

Dans les années 1950, le futur président Senghor a bien appréhendé l'évolution à venir des nations colonisées, dans un monde qui devenait interdépendant et ne tolérait plus cette forme de domination. Dans la mondialisation qui avançait, pour arriver à la tête de la future nation sénégalaise décolonisée et y rester, il a su allier logique nationale et logique internationale, masses rurales et élite intellectuelle et religieuse. Le choix de défendre une politique de nationalisme économique n'a pas empêché, lui et les hommes du régime, ainsi que les fonctionnaires qui développaient les politiques, de s'appuyer sur différents registres pour gouverner, administrer, gérer, afin de gagner en légitimité. Projet collectif national et intérêts particuliers ont été les deux facettes du processus contemporain de consolidation de l'État au Sénégal.

La rupture des années 1960 (indépendance) puis celle des années 1980 (libéralisation) se sont caractérisées par une adaptation de la gestion politique du secteur du transport selon les intérêts du pouvoir en place et des clans qui le soutenaient. Porté à la fois par des ressorts locaux, des valeurs transnationales et un fonctionnement internationalisé qui n'a que peu changé au tournant de l'indépendance, le développement des transports dans le pays a matérialisé l'émergence de l'État-nation.

La crise des années 1980 a cependant posé avec acuité la question du champ spatial d'établissement d'une politique des transports. Alors que le pays se construisait sur la multiplicité d'influences, sur le croisement des expériences (rurales, urbaines, migratoires), il développait et consolidait son territoire national dans le cadre de frontières considérées comme intangibles. Les transports, on va le voir, s'organisaient d'abord à partir du territoire sénégalais et de son centre, selon une logique territoriale contigüe, en décalage croissant avec la logique spatiale en réseau<sup>51</sup>. Cette question d'échelles a pris une importance capitale avec le temps.

#### **LA LIBERALISATION DU TRANSPORT DES HYDROCARBURES ET L'ARRIVEE DE NOUVEAUX OPERATEURS**

« Art. 12. - [...] Toute entreprise envisageant d'exercer une activité de transport d'hydrocarbure doit, au préalable, obtenir une licence à cet effet. La licence est accordée par arrêté conjoint du ministre chargé des Hydrocarbures et du ministre chargé des Transports [...].

Extrait de la loi 98-31 du 14 avril 1998 relative à l'importation, au raffinage, au stockage et transport des hydrocarbures. *Journal Officiel de la République du Sénégal*, 24 avril 1998 : 252.

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

Les trois plus importants transporteurs restent en avance sur ces nouveaux concurrents. L'augmentation toujours plus grande des règles de sécurité renforce leur place de leaders. La taille de leur parc leur permet de répondre aux contraintes de la distribution (véhicules immobilisés par les embouteillages et par les pannes occasionnés par les mauvaises routes) et de satisfaire les donneurs d'ordres quand de nouveaux marchés apparaissent. Seule l'amélioration des infrastructures portuaires et routières, en Mauritanie, en Gambie, en Guinée-Bissau et au Mali, ainsi que la montée de transporteurs nationaux dans ces pays font craindre la diminution des marchés d'exportation.

La libéralisation du marché ouvre la voie à de nouveaux distributeurs qui entament le monopole des *majors* Shell, Total, Mobil. Ainsi, en 2001, un puissant indépendant, détenu par d'anciens cadres sénégalais, s'installe comme distributeur : il possède en 2005 une quinzaine de stations services, dont six à Dakar et deux à Touba. D'autres distributeurs voient le jour, se spécialisant dans l'exportation à destination de la Gambie ou de la Guinée Bissau. L'évolution de la distribution s'accompagne d'une modification de l'offre de services dans les stations. La concurrence étant vive entre les distributeurs, les stations proposent désormais plus que du carburant. Situées sur les grands axes routiers de l'agglomération de Dakar ou du pays, elles attirent les clients véhiculés en implantant des petits supermarchés (par accord avec des spécialistes comme *Leader Price*), des restaurants, des dépôts de crèmes glacées ou de pains. La libéralisation permet enfin de réduire les coûts par la suppression des gérants de station et l'embauche de personnel sous contrat. Aux dires des transporteurs, en raison de la concurrence dans la vente de carburants à la suite du renchérissement du nombre de stations service, cette activité de commerce représenterait près 90 % des ventes des distributeurs d'hydrocarbures sur Dakar.

<sup>51</sup> Décalage transformé en question par S. Jaglin et B. Steck (2007) à propos de la capacité des réseaux à infléchir les dynamiques territoriales nationales.

## CHAPITRE II

### Décloisonner le transport et les communications

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

L'option socialiste explique pourquoi le développement du transport sous toutes ses formes s'est fait avec le souci de rompre avec le passé. Cependant, la prise en considération des intérêts financiers présents sur le sol national, des atouts que ceux-ci pouvaient représenter dans la mise en place d'une politique de transports ambitieuse, a été au cœur de la réflexion et des impulsions données aux programmes et projets. Encore une fois, le nationalisme inhérent aux pays sortant de la colonisation n'a pas empêché l'appareil d'État sénégalais d'être pragmatique. Les systèmes de transport ont été pensés, non pas contre l'extérieur, mais en lien avec les influences venant d'ailleurs. Du point de vue géographique, des avancées certaines dans la conquête de l'espace ont eu lieu, avec cependant un retard important dans le processus

de jonction des réseaux d'infrastructures nationaux entre eux, en partie dû aux difficiles relations entre pays voisins et aux choix politiques de chaque État.

### **Un territoire national transformé**

L'essentiel de la population sénégalaise étant composée à majorité de ruraux (77 % en 1960 : Ministère de l'Économie et des Finances, 2004), l'État « senghorien » a développé une politique de soutien au monde rural, à ses productions, à ses acteurs, à ses espaces (Lombard, 1993). Il a fait porter son effort sur la filière arachide, en intervenant massivement comme bailleur, organisateur, vulgarisateur, commerçant, transporteur<sup>52</sup>. Dans le transport, l'interventionnisme de l'État sénégalais a trouvé sa pleine mesure. Les autorités ont avant tout souhaité maîtriser la circulation des personnes et des biens dans l'ensemble du pays<sup>53</sup> et, pour cela, planifié, organisé et évalué les différentes opérations de transport<sup>54</sup>. Cette présence massive de l'État s'est doublée de la mobilisation des capitaux étrangers disponibles pour ériger des sociétés nationales.

### **Maîtrise spatiale, infrastructures et réseaux**

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

### **De la perte du chemin de fer...**

Démarrés à la fin du dix-neuvième siècle, les chantiers de construction des voies ferrées au Sénégal ont été achevés avant la Seconde Guerre mondiale. Saint-Louis a été connectée à Thiès dès 1885, Kayes dans le Haut-Soudan français (actuel Mali) en 1923. En progressant rapidement vers le nord puis vers l'est du Sénégal, le chemin de fer a permis l'exploitation des terres agricoles et la diffusion de la culture d'arachide. D'abord au nord de Thiès, le long

---

<sup>52</sup> Il a créé pour cela de nombreux organismes d'État à qui ont été dévolues nombre de tâches auparavant dispersées entre plusieurs intervenants privés (Caswell, 1984) : dans un premier temps, Office de commercialisation agricole (OCA) et Centres régionaux d'assistance au développement (CRAD) ; dans un second temps, en 1966, l'Office national de commercialisation et d'assistance au développement (ONCAD), qui a remplacé les précédentes structures, et des Sociétés régionales de développement rural (SRDR).

<sup>53</sup> «...La commercialisation de biens de première nécessité, par l'intermédiaire de centres de stockage et d'éclatement dans les capitales régionales et départementales, faciliterait la rationalisation des circuits de transports. Pour le riz, la vente rendue destination faciliterait le contrôle des transports » (Ministère des Travaux publics, de l'Urbanisme et des Transports, 1972 : 45).

<sup>54</sup> « Le Comité directeur des transports a joué un rôle positif, d'abord comme organisme de concertation entre les divers intéressés, permettant de résoudre, au jour le jour, de multiples problèmes courants qui risquent de bloquer le déroulement rapide, avant les pluies, des transports d'arachides » (Ministère des Travaux publics, de l'Urbanisme et des Transports, *ibid.* : 25).

de la voie ferrée ralliant Saint-Louis, puis à l'est, en direction de Diourbel, Touba et Kaolack. Enfin, une extension vers le centre-est du pays, dans des terres considérées comme neuves, c'est-à-dire inhabitées et fertiles (cartes 4a, b, c). En 2000, le front de culture avait déjà franchi depuis quelques années la Gambie et grignotait l'espace en Haute-Casamance.

Après l'indépendance, le chemin de fer était encore considéré comme la poutre du système d'évacuation orienté vers les usines de Kaolack, Rufisque ou Dakar, sur lequel se branchaient les autres modes, sauf près des côtes où le long des bras de mer pénétrant les terres où la voie fluviale était utilisée. La carte 5, empruntée à B. Kayser et J. Tricart et présentant le réseau de transport en 1954, indique clairement la préférence pour le chemin de fer, la seule route bitumée étant celle reliant Thiès à Kaolack et à la frontière gambienne (plus deux autres en Casamance), dans des secteurs non desservis par le chemin de fer. En vertu d'un plan de transport décidé en 1967, un quota d'arachides était attribué chaque année à la voie ferrée, dès que la distance à parcourir dépassait 150 km (Van Chi-Bonnardel, *op. cit.* : 426). Pour le transport primaire, des parcelles vers les points de collecte, si entre les deux guerres il a été dominé par le transport animal (Fouquet, 1958), après 1945, c'est le transport motorisé – déjà – qui s'est imposé.

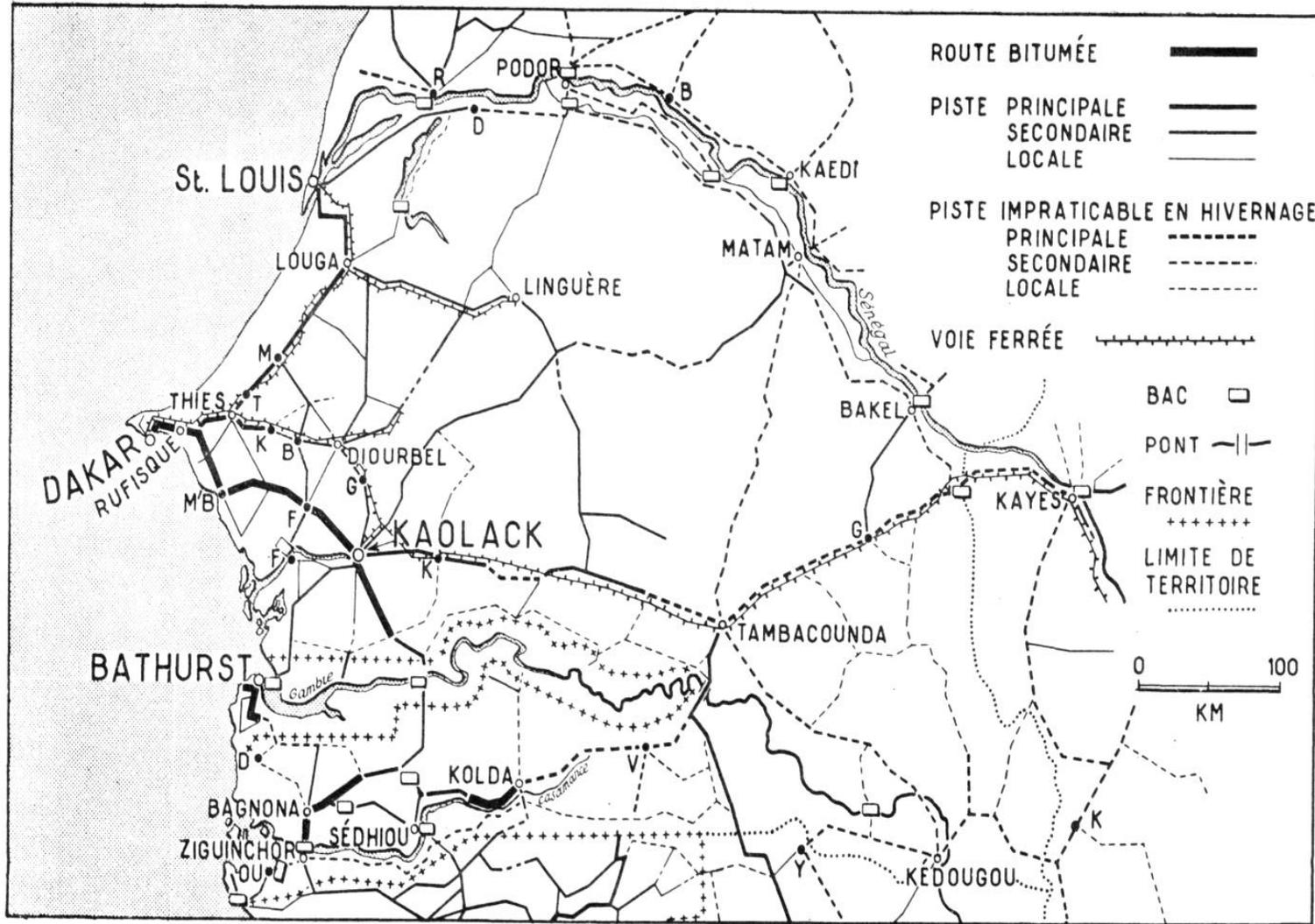
En 1970, la Régie des chemins de fer sénégalais (RCFS), qui employait 3 200 personnes, avait encore vocation à développer les lignes intérieures de voyageurs. Les services proposés étaient nombreux et fréquents : dans les années 1960, chaque jour entre Dakar et Thiès (70 km), une vingtaine de trains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

**Carte 4 (a, b, c) : Évolution spatiale du bassin arachidier (1960-2000)**

Source : Lake et Touré, 1985

Réalisation :

Carte 5 : Les infrastructures de transport terrestre dans le Sénégal des années 1950



Source : Kayser et Tricart, 1957.

Le déplacement du front de l'arachide vers l'est s'est accompagné de la restructuration des zones anciennement cultivées et épuisées et de la désaffectation du chemin de fer. Dans les décennies 1960 et 1970, le transfert du rail vers la route du trafic d'arachides a été continu (tableau 1). Si, en 1964, la voie ferrée acheminait encore 299 000 tonnes de graines (route : 545 000 tonnes : Van Chi-Bonnardel, *op. cit.*), dix ans après, en 1974, le transport par fer était quasiment réduit à néant puisque la route se chargeait de 800 000 tonnes. Dans le transport de voyageurs, la concurrence routière a été mortelle : entre 1971 et 1974, le chemin de fer a perdu près d'un million de passagers ; en 1981, plus de deux millions. Différents éléments expliquent cette baisse du transport ferroviaire tant pour les marchandises que pour les voyageurs. La voie ferrée était longée sur ses tracés Est et Nord par les routes nouvellement construites au début des années 1960 et qui favorisaient le détournement de marchés habituellement dédiés au « fer »<sup>55</sup>. Par ailleurs, lorsque l'État sénégalais a hérité du réseau ferré, le matériel était vétuste, le personnel pléthorique, mal formé, le trafic amputé de la partie malienne (sauf pour le trafic international). Surtout, les tarifs pratiqués par la Régie des chemins de fer, imposés par les pouvoirs publics pour tenir la concurrence, étaient trop bas pour couvrir les coûts du transport. En vingt ans (1977-1996), les voies ferrées du bassin arachidier, hormis celle se dirigeant vers le Mali, ont vu le trafic s'interrompre définitivement (Lesourd et Ninot, 2006).

**Tableau 1 : Trafics de marchandises comparés par mode au début de la décennie 1970**

Transport ferroviaire 1971		Transport fluvial 1971		Transport routier 1974	
Mali	230 000	Fleuve Sénégal	25 à 30 000**	Flux de montée	600 000
Phosphates de Taïba et Thiès	1,2 millions	Fleuve Saloum	4 à 5 000	Dont Hydrocarbures	99 500
				Ciment	100 000
				Produits alimentaires	200 000
Reste	370 000*	Fleuve Casamance	30 000	Flux de descente	950 000
				Dont Arachides	800 000
<b>Total</b>	<b>1,8 millions</b>				<b>1,55 millions</b>

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

\*\* 100 000 tonnes avant 1940.

Source : Ministère des Travaux publics, de l'Urbanisme et des Transports (1974) ; Van Chi-Bonnardel (*op. cit.*).

Dans l'espace international Sénégal Mali, si les échanges ont d'abord été portés par l'infrastructure fluviale, servant d'axe de pénétration pour la conquête coloniale vers le

<sup>55</sup> Déjà en 1957, selon P. Sakho (1991 : 138), sur le tronçon routier Kaffrine Kaolack, « [le trafic] atteignait pendant la traite 125 à 130 camions par jour ».

Soudan français dès le dix-neuvième siècle et faisant vivre l'ensemble des localités fortifiées, de Dagana à Kayes, l'âge d'or a été de courte durée. À partir de 1923, avec la liaison ferroviaire Thiès Kayes, la voie d'eau a vu son trafic diminuer et « [...] entrer à partir de ce moment dans une période de sommeil qui dure encore de nos jours [...] » (Keita Ndiaye, 1971 : 69). Au cours du vingtième siècle, l'opérateur ferroviaire, plus à même de répondre aux nouveaux enjeux de la colonie, a pris le relais. Le déplacement de l'activité économique de la vallée du fleuve Sénégal vers le centre du Sénégal, puis l'indépendance du Mali, en 1960, ont conforté le rôle primordial de la voie ferrée dans les relations Ouest Est. En 1923, entre Thiès et Kayes, le trafic était de 447 500 passagers et de 133 000 tonnes (fonctionnaires, militaires, commerçants) ; en 1966, celui des marchandises d'environ 150 000 tonnes.

Dans les trente dernières années du vingtième siècle, si le trafic ferroviaire international a nettement progressé (jusqu'à 431 000 tonnes en 1998), les difficultés de l'exploitation couplées à la vétusté de la voie, qui ont occasionné accidents et déraillements, ont annoncé une dégradation rapide de l'activité. En 2000, les trafics ont été ramenés à 345 700 tonnes (Ministère de l'Équipement et des Transports, 2002). Avec la privatisation de l'exploitation en 2003 et sa reprise par un consortium international à capitaux canadiens et français, les flux internationaux de marchandises auraient sensiblement augmenté, de l'ordre de 9 % en 2004, une progression due en partie à la hausse des trafics dans le sens Sénégal Mali (Ministère de l'Économie et des Finances, 2004). Cependant, le trafic semble en fait osciller entre 300 000 et 350 000 tonnes (346 000 tonnes en 2007 : Ministère sénégalais de l'Économie et des Finances, 2010). Sur une période allant de 1995 à 2007 (Mission économique, 2007), il aurait même diminué de 24 %, indiquant par là la difficulté pour le corridor ferroviaire sénégal-malien à profiter des problèmes de la Côte d'Ivoire durant la décennie 2000<sup>56</sup>. Pour les passagers, la chute du trafic ferroviaire dure depuis plusieurs décennies : en 1998, le train transportait entre le Sénégal et le Mali 41 900 voyageurs, en 2000, ils n'étaient plus que 30 800. Sur la période couvrant 1995-2007, la baisse est de 42 %, l'offre se limitant aujourd'hui, avec le désengagement de l'opérateur privé, à un train international dans chaque sens par semaine.

---

<sup>56</sup> En 2002, la Côte d'Ivoire a été scindée en deux, sa partie Nord étant occupée par des belligérants considérés comme rebelles au pouvoir d'Abidjan. L'activité économique a été ralentie et le transport ferroviaire comme routier, entre le nord et le sud, interrompu. Le transit international en direction ou en provenance du port d'Abidjan a lui aussi été suspendu, obligeant les armateurs à s'orienter vers d'autres ports ouest-africains, jusqu'à la reprise du trafic en 2007. Cependant, au port de Dakar, les temps de stockage à quai et les durées d'acheminement vers Bamako sont toujours considérés comme excessivement longs (plusieurs semaines) et nuiraient quelque peu à sa compétitivité.

### **... à la domination de la route**

L'ère de la route a dû son avènement aux choix des gouvernements sénégalais de privilégier un mode de transport plus efficace pour évacuer les arachides et transporter les produits manufacturés dans l'intérieur du pays. La carte 6 est à ce sujet explicite : les principales pistes existant dans les années 1950 ont été transformées en routes, indiquant par là la primauté de ce mode sur les autres.

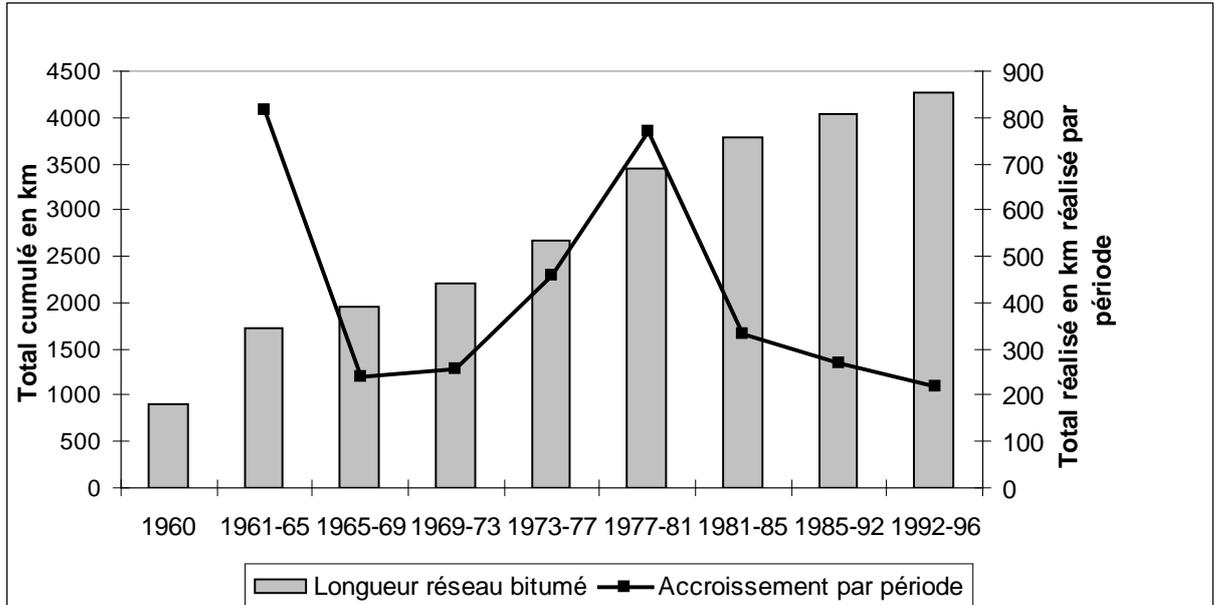
Dès 1960, une politique de construction de nouvelles infrastructures routières, notamment dans le bassin arachidier, a été lancée et s'est traduite par le bitumage des pistes de Diourbel et de Saint-Louis (Van Chi-Bonnardel, *op. cit.*). Alors que le chemin de fer perdait toute attractivité, de 1961 à 1985, six plans ont permis au Sénégal de construire l'essentiel de son réseau routier actuel, avec l'aide de financements extérieurs (Fond européen de Développement ; Banque mondiale ; Banque africaine de développement ; coopération bilatérale). Aujourd'hui, quelques 2 860 km de routes sont revêtues et plus de 5 000 km de pistes tracés, maillant avec densité le centre-ouest du pays. Le diagramme 4 souligne l'accélération des ouvertures de routes et pistes dans les années 1970, même si par la suite le rythme des constructions s'est ralenti en raison des réductions de crédits<sup>57</sup>. Ces lieux de transport que sont les routes, avec leur vie particulière, leurs rites, leurs codes et leurs pratiques (Dagognet, 1996), ont envahi le paysage sénégalais et remis à une autre époque le chemin de fer.

---

<sup>57</sup> Entre 1985-86 et 1989-90, les investissements ont été divisés par trois et même ramenés au dixième de ce qu'ils étaient dans la période 1977-1981. La construction de voies bitumées n'a plus connu la même progression qu'avant l'ajustement : alors que, durant le Plan 1977/81, celle-ci était de près de 800 km, elle est retombé à 219 km entre 1992 et 1996.



**Diagramme 4 : Évolution globale du réseau bitumé au Sénégal entre 1960 et 1996**



Source : Ministère de l'Équipement et des Transports (1998b).

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

Dans les liaisons avec les pays voisins, le transport routier s'est imposé, notamment entre Dakar et Bamako où les difficultés du transport ferroviaire ont renchéri la nécessité d'un axe routier de qualité. L'achèvement en 2008 du bitumage de cet axe permet ainsi aux opérateurs sénégalais et maliens, tels que le Port autonome de Dakar ou les grands commerçants de Kayes ou de Bamako, de faire circuler leurs marchandises plus facilement<sup>58</sup>. Le trafic routier international a profité de l'amélioration de l'état de l'infrastructure. Les observations effectuées au poste de douane de la frontière sénégalomaliennne confirment la tendance (Photo 2). En 2001, pas moins de 50 camions de 10 à 30

<sup>58</sup> « Inauguration de la route Didiéni Diéma : un boulevard sur Dakar et Nouakchott », *L'Essor*, 21-27 juillet 2008.

tonnes, principalement chargés d'hydrocarbures, de matériaux de construction (chaux et ciment) et de produits alimentaires (sel, poisson, divers), passaient chaque jour la frontière dans le sens Sénégal Mali. En 2006, selon la presse malienne, plus d'une centaine de camions, venant de l'ensemble du Mali et des pays voisins (Burkina Faso et Niger notamment), traversaient quotidiennement Kayes en direction du Sénégal<sup>59</sup>. Dans le domaine des voyageurs, il en va de même. Entre la capitale malienne et Dakar, le trafic routier de voyageurs, même modeste, est en progression constante : 17 000 voyageurs en 2005 contre 7 000 en 2002.

Photo 2 : L'attente des camions à Kidira, frontière sénégal-malienne



Cliché : J. Lombard (2000).

Le réseau sénégalais pâtit cependant d'une localisation excentrée du pays par rapport au centre de gravité de l'Afrique de l'ouest. Si le Sénégal est apparu comme un phare pour toute l'Afrique occidentale française et s'il constitue encore aujourd'hui une destination prisée par les Africains<sup>60</sup>, il n'en demeure pas moins que le pays se trouve en « bout de

---

<sup>59</sup> « Kayes amorce son décollage : le soleil se lève à l'ouest », *L'Essor*, 20 septembre 2006.

<sup>60</sup> Un Tchadien rencontré dans un autocar de la ligne Dakar Bamako, en novembre 2009, disait à ce propos : « chaque Africain rêve de voir Dakar ».

réseau », à l'extrémité de l'axe arrivant du Mali et donc du centre de l'Afrique de l'Ouest. La carte du réseau routier ouest-africain en 1968 et en 2009 souligne cet isolement du Sénégal à l'ouest du continent, en partie atténuée depuis qu'une route (et bientôt deux) relie Dakar à Bamako (carte 7). Les politiques de renforcement des infrastructures nationales organisées « en étoile » autour de Dakar, les mésententes avec la Gambie, le Mali ou la Mauritanie ont accentué le centrage du Sénégal sur lui-même mais quelque peu contribué à l'éloigner de ses voisins, au point que les connexions terrestres internationales demeurent difficiles : l'axe Tambacounda/frontière malienne n'a été bitumé qu'en 1999 ; il n'y a pas de pont pour se rendre en Gambie ou en Mauritanie ; les itinéraires vers la Guinée ou la Guinée Bissau sont rares et en mauvais état. L'échelle du territoire national fait alors apparaître un pays, y compris la région Sud, pourtant rétive au pouvoir central (Marut, 2002), tourné vers sa capitale, alors que l'échelle continentale relègue le Sénégal dans une position périphérique, défavorable à une meilleure insertion dans les échanges ouest-africains que le Mali et le Burkina Faso, enclavés, semblent mieux maîtriser<sup>61</sup>.

Les projets routiers soutenus par la Communauté économique des Etats d'Afrique de l'Ouest, paradoxalement, n'améliorent pas la situation du Sénégal sur l'échiquier africain (carte 8) : certes, le pays se trouvera mieux relié aux autres capitales sahéliennes et côtières mais, à terme, arrivera-t-il à transformer l'avantage que représente son port et sa localisation sur les routes maritimes internationales en atout pour attirer, face à la concurrence des autres ports comme Abidjan, Téma, Lomé, bientôt Nouakchott ou Conakry, les opérateurs ouest-africains du transport ?

---

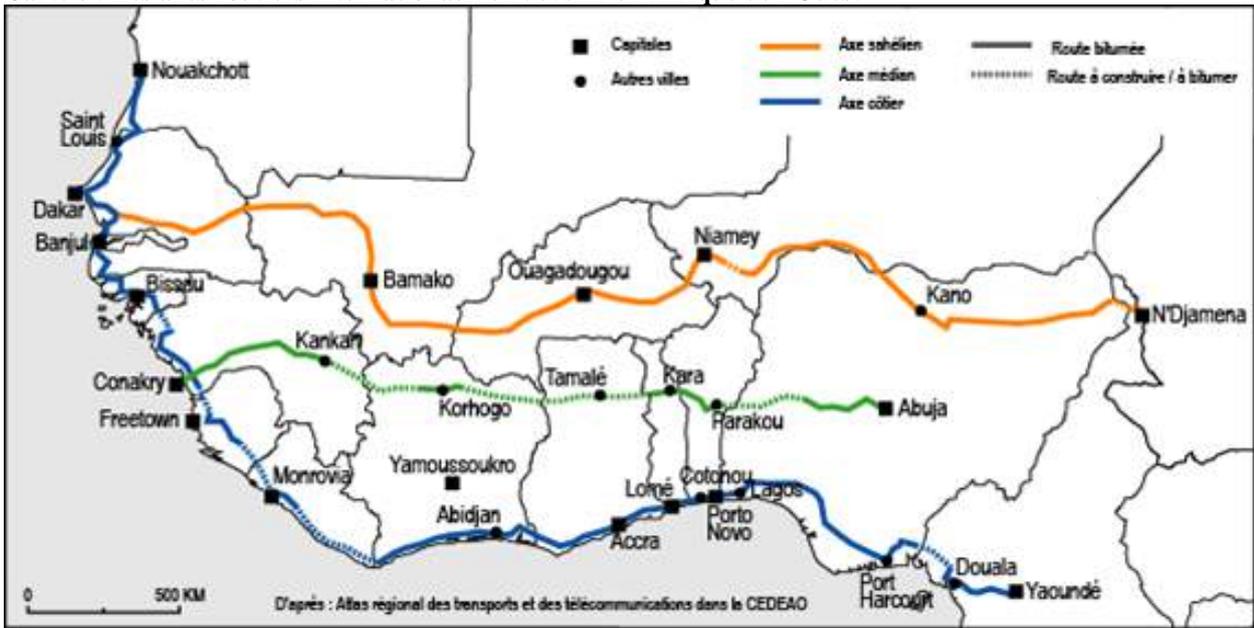
<sup>61</sup> Cf. par exemple les travaux d'O. David (1999) sur les oignons du Sahel exportés vers la capitale économique ivoirienne (à plus de 1 500 km) ou ceux d'A. Fromageot (2005) sur le maraîchage des savanes du sud du Burkina Faso, dont la production est également destinée à Abidjan (à plus de 700 km).

Carte 7 : Le réseau routier revêtu d'Afrique de l'Ouest en 1968 et 2009



Réalisation : O. Ninot (Prodig). Source : Lombard et Ninot (2010)

Carte 8 : Les axes routiers internationaux en devenir en Afrique de l'Ouest



Réalisation : O. Ninot (Prodig). Source : Lombard et Ninot (2010)

### **Autres modes, autres connexions**

Pour connecter le Sénégal aux pays voisins, la voie aérienne est devenue le mode privilégié. À l'époque du « tout État », un montage associant capitaux publics et privés avait permis la mise sur pied d'une Société nationale de transport aérien (SONATRA), qui exploitait avec Air Sénégal les lignes intérieures vers l'est (région du fleuve Sénégal), le sud-est (Sénégal oriental) ou le sud (Casamance). En 2001, Air Sénégal international (ASI), dont le capital était dominé à majorité par la compagnie marocaine Royal Air Maroc, a pris la succession d'Air Sénégal et donné au transport aérien sénégalais une autre ampleur, en particulier par l'offre internationale proposée. Jusqu'à la cessation d'activité en 2007, cette compagnie a fonctionné comme un outil de mise en relations des lieux d'implantation des émigrés sénégalais en Afrique et en Europe. Elle opérait à partir de Dakar, en desservant Bamako, Abidjan, Nouakchott, ainsi que quelques villes européennes, comme Marseille ou Milan, où les Sénégalais sont bien implantés. En 2007, un conflit avec le partenaire marocain a eu raison de la compagnie.

La cessation d'activité d'ASI ne s'est pas traduite par la diminution des trafics internationaux enregistrés à Dakar. Ceux-ci sont à la hauteur de la compétition dont la plate-forme aéroportuaire est l'enjeu. Le trafic de passagers est le troisième d'Afrique de l'Ouest (après Lagos et Abuja) et a progressé entre 2000 et 2007 de près de 600 000 voyageurs, passant de 1,17 à 1,74 millions d'individus (Ministère de l'Économie et des Finances, 2008). Sur la même période, le transit qui symbolise l'attractivité de l'aéroport pour les compagnies étrangères a été multiplié par six, passant de 34 000 à 210 000 passagers.

La croissance des trafics s'explique par la situation géographique de Dakar sur les routes aériennes. Durant 40 ans et jusqu'en 2001, une partie des dessertes internationales africaines, en particulier interafricaines, a été assurée par Air Afrique, la compagnie panafricaine dans laquelle l'État sénégalais avait des parts. Et Dakar était avec Abidjan une des places importantes du réseau Air Afrique. Aujourd'hui, entre Afrique et Europe, les liaisons sont dominées par les groupes européens (Air France, Brussels Airlines, Iberia, etc.). Entre pays ouest-africains, ce sont les sociétés nationales africaines ayant succédé à Air Afrique (Air Burkina, Air Ivoire, etc.) qui l'emportent et multiplient les dessertes (souvent sur le modèle de celles d'Air Afrique). L'aéroport de Dakar est surtout de plus en plus approché par les compagnies d'Afrique du Nord ou du Moyen Orient (RAM, Tunisair, Afriqyah Airways, Saudia, Emirates), qui font de la plate-forme aéroportuaire un point de rassemblement de passagers à destination de leur *hub* principal (Casablanca, Tunis, Tripoli, Djeddah ou Dubaï).

Leur but est de capter la clientèle intéressée par les offres en direction de La Mecque, du Golfe persique ou d'Asie orientale. Sur l'Asie ou sur l'Amérique, ces compagnies ont des concurrents redoutables : Ethiopian Airlines, Kenya Airways, South African Airways, etc., qui ont choisi la capitale sénégalaise comme un de leurs points d'entrée et de sortie dans cette partie de l'Afrique pour développer une offre sur les Etats-Unis, l'Afrique de l'Est ou du Sud (avec des vols sur Dubaï, l'Inde ou la Chine dans un deuxième temps).

La présence du Sénégal dans le transport maritime continental ou intercontinental est par contre plus que discret. Dès le lendemain de l'indépendance, le Sénégal a été à la merci des armateurs mondiaux, notamment français. Si l'État sénégalais a investi dans le transport maritime par le biais de sociétés nationales (SENAM puis COSENAM), il l'a fait en partage avec des sociétés d'origine étrangère. La Société commerciale d'affrètements et de combustibles (SCAC), leader en armement maritime, reprise ultérieurement par Delmas puis par Bolloré, a ainsi été incluse dans le montage de Dakar Marine, une société de chantiers et réparations navals créée pour valoriser le port de Dakar. A partir de 2000, le Sénégal s'est impliqué dans plusieurs sociétés panafricaines, plus à même de répondre aux défis régionaux. Il a d'abord été partie prenante dans une nouvelle société de cabotage opérant le long des côtes africaines, la Société africaine des transports et opérations maritimes (SATOMAR)<sup>62</sup>, portée par les Conseils nationaux des chargeurs, les ports, les chambres de commerce des huit pays de l'UEMOA. Celle-ci a cependant rapidement cessé ses activités. En 2002, avec le soutien de la CEDEAO, une autre société a été créée, Écomarine international, dont le siège est à Lomé et qui devait, elle aussi, rayonner sur les côtes ouest-africaines. Aujourd'hui, elle semble en fait stagner et ne pas offrir les services escomptés.

### **L'adoption des télécommunications : différenciations spatiales, réseaux sociaux**

Dès l'indépendance, l'utilisation des technologies de l'information et de la communication (TIC) au Sénégal a été voulue dans le cadre national. En 1985, un projet de société publique, la Société nationale des télécommunications (SONATEL), a vu le jour avec le regroupement de l'Office des postes et des télécommunications et de TéléSénégal. C'est à partir des années 1990 et la privatisation de la société que le développement des télécommunications a véritablement pris son envol. Chaque Sénégalais ou presque peut s'affranchir des distances et communiquer avec un parent, un entrepreneur, un employé, où qu'il soit et à n'importe quel moment, selon un processus « [...] d'instantanéité des relations dans des espaces sans distance

---

<sup>62</sup> « Les chargeurs ouest-africains en ligne », *Le Soleil*, 27 novembre 2000.

[...] » (Offner et Pumain, 1996 : 112). La télécommunication a également favorisé l'ouverture d'espaces auparavant isolés et l'insertion massive des populations dans les réseaux de relations.

### **La croissance des télécommunications**

Au Sénégal, longtemps le téléphone filaire n'a été disponible que dans les sous-préfectures et préfectures ou les bureaux de poste. Il y avait aussi les lignes reliant les gares du réseau ferroviaire. Puis, dans la décennie 1990, le développement sans précédent du téléphone a accéléré la mise en communication des populations. Entre 1988 et 1997 (tableau 2), le nombre de lignes particulières de téléphones fixes a plus que doublé à Dakar quand, dans les régions de l'intérieur, il a été multiplié par trois ou quatre. La hausse a été conséquente jusqu'en 2001 (près du double par rapport à 1998) puis a stagné en raison de la concurrence généralisée du téléphone portable (chiffre de 2004). Dans le même temps, le boom des cabines téléphoniques de rue a eu lieu. Selon A. Chéneau-Loquay (1998), en 1997 il y avait 5 800 « télécentres » et 6 000 lignes publiques dont 3 800 à Dakar et 2 200 à l'intérieur. La progression a semblé fulgurante puisqu'en 2001 on en comptait plus de 15 000, dont près de la moitié dans l'intérieur du pays. Cette croissance a en particulier été due à l'investissement massif des émigrés dans la téléphonie de rue (Daffé et Dansokho, 2002), qui répondait à deux objectifs : mieux communiquer avec les familles et créer des activités génératrices de revenus<sup>63</sup>.

Le téléphone mobile a par la suite révolutionné la télécommunication au Sénégal. Selon M. Lesourd (2003), le nombre d'abonnés a été multiplié par 80 entre 1997 et 2002, pour atteindre 550 000 abonnés (un Sénégalais sur vingt), et par 4 entre 2003 et 2006 (plus de 2 millions d'abonnés, selon les données de la SONATEL). Début 2010, les Sénégalais seraient plus de 7 millions à être abonnés au mobile<sup>64</sup>.

---

<sup>63</sup> « Bakel, le paradis des télécentres », *Wal Fadjri*, 07 mai 2001.

<sup>64</sup>[http://www.pressafrik.com/75-millions-de-Senegalais-abonnes-au-telephone-mobile-en-debut-2010\\_a42903.html](http://www.pressafrik.com/75-millions-de-Senegalais-abonnes-au-telephone-mobile-en-debut-2010_a42903.html). Compte tenu de l'importance de la population de moins de quinze ans, ce chiffre signifie surtout que nombre de Sénégalais disposent d'au moins deux portables.

**Tableau 2 : Évolution 1988-2004 de l'équipement en lignes téléphoniques fixes par région**

Régions	Population 1988	Total lignes	Population 1997	Total lignes	Population 2001	Total lignes	Population 2004	Total Lignes
Dakar	1 488 941	29 850	2 100 958	77 000				
Thiès	941 151	1 694	1 175 369	8 000				
Diourbel	619 245		822 204	13 100				
Fatick	509 702	204	598 475					
Louga	490 077		550 490	4 000				
Kaolack	811 258	1 623	1 022 081	4 800				
Saint-Louis	660 282	1 571	796 088	5 300				
Ziguinchor	398 337	1 099	501 853	3 800				
Kolda	591 833	367	739 118					
Tambacounda	385 982	401	482 039	2 000				
<b>TOTAL</b>	<b>6 896 808</b>	<b>36 809</b>	<b>8 788 676</b>	<b>118 000</b>	<b>9,500 000</b>	<b>220 000</b>	<b>10 624 800</b>	<b>245 000</b>

\*nombre de lignes téléphoniques pour 1000 habitants

\*\*estimations

Sources : Chéneau-Loquay (1998) ; <http://www.sudptt.org/Pdf/1470.pdf> ;

[http://www.artp-senegal.org/telecharger/document\\_Tableau\\_de\\_bord\\_2004\\_54.pdf](http://www.artp-senegal.org/telecharger/document_Tableau_de_bord_2004_54.pdf).

### **Politiques publiques ou intérêt privés ?**

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

Cette structuration du marché se traduit-elle par une couverture maximale du territoire et une amélioration constante du service aux usagers ? De nombreuses zones rurales restent mal

équipées en téléphone fixe. En 2004, selon l'étude Panos déjà citée, seuls 1 000 villages (sur 13 500 que compte le pays) étaient raccordés au téléphone fixe, notamment les chefs-lieux de Communauté rurale privilégiés. Les communications par cellulaire semblent par contre couvrir une bonne partie du territoire sénégalais (Gueye M., 2004). L'accès aux réseaux Alizé (SONATEL) et Sentel serait possible jusqu'à 50 km de l'antenne émettrice et couvrirait en partie les insuffisances du fixe.

La faiblesse des équipements en milieu rural, la pauvreté des populations, dénoncée par A. Diagne et G. Daffé (2002), limitent le développement des TIC dans certaines régions ou parties de région au Sénégal (Centre-est, Est, Sud-est), notamment hors des villes et villages situés sur les axes principaux. Dans un monde de réseaux et de nouvelles technologies, « [...] the increasing importance of ICT and virtual mobility might merely act to reinforce existing patterns of exclusion or act to create new ones » (Gray, Farrington et *al.*, 2007: 117). Autrement dit, et cela est valable pour le Sénégal, « [...] à l'écart de tous les réseaux d'infrastructures, notamment d'électricité et de téléphone, loin des marchés ruraux et des petits centres d'échange et de communication, sans ville polarisatrice, trop d'espaces attendront encore longtemps leur intégration socio-spatiale, du mauvais côté de la fracture numérique » (Lesourd, *ibid.* : 445).

### **Appropriation individuelle et collective des TIC**

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

Les commerçants, les transporteurs, les chauffeurs, les intermédiaires, ces professions de « l'interface » dont parlent M.-F. Durand, J. Lévy et *al.* (1992), ont été parmi les premiers à utiliser cette nouvelle technique, en vertu d'une capacité à se saisir en tous lieux des

techniques de communication à leur disposition, quelles qu'elles soient<sup>65</sup>. Notre enquête de 2002, réalisée auprès de 142 transporteurs de marchandises de huit régions du Sénégal, indiquait que tous utilisent le téléphone fixe dans leurs affaires et parmi eux au moins 85 % le téléphone portable, signe d'une adhésion massive à cette technique de communication. De même au Mali, dans les régions de Sikasso et de Kayes, les grands commerçants sont consommateurs de moyens de communications pour s'informer sur le cours des produits, sur les quantités, sur les livraisons, sur le transport : « [...] le téléphone cellulaire a remporté un vif succès chez les grands commerçants de la région [Sikasso] qui étaient, au bout d'un mois, pratiquement tous équipés. Ils équipent également leurs transporteurs afin de suivre le déroulement de la livraison [...] » (Lancry, 2004 : 138).

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

Dans certains territoires, là où il y a des organisations sociales puissantes, les TIC constituent un élément fondamental de questionnement des pouvoirs centraux. L'exemple de l'élection présidentielle de mars 2000 au Sénégal, gagnée par l'actuel président de la République, au cours d'une soirée rythmée par les appels de journalistes disséminés dans tout le pays et annonçant sur les ondes, de leur téléphone portable, les résultats de chaque bureau de vote<sup>66</sup>, rappelle la portée libératoire que peuvent représenter les TIC dans un système politique corseté. Le cellulaire est devenu un des outils du transnationalisme, en favorisant l'effacement des frontières et en établissant, pour les individus, un mode de fonctionnement à cheval sur plusieurs pôles, ici et là-bas, en simultané. La confrérie mouride, comme le rappellent J. Copans (2000) ou Ch. Gueye (2002a), a su utiliser ces outils modernes car elle

---

<sup>65</sup> C. Dulau et A. Chéneau-Loquay (2004), dans une étude sur les grands commerçants de la région de Kayes au Mali, soulignent ainsi combien ces acteurs, à une époque antérieure à la réalisation des infrastructures routières goudronnées et à l'arrivée du téléphone cellulaire, communiquaient déjà avec le monde entier par tous les moyens (fax en particulier).

<sup>66</sup> « L'alternance au bout du portable », *Wal Fadjri*, 20 mars 2001.

fonctionne avec l'aisance et dans l'espace que lui procurent ces outils : le monde. Il ne s'agit pas pour elle de remettre en cause l'État central mais ses adeptes contribuent à modifier la perception qu'ils en ont et s'ouvrent quotidiennement des plages de négociation autour de leur propre capacité à faire leur vie comme ils l'entendent.

L'infinie capacité des individus, des acteurs, à s'appropriier ces technologies ne doit pas être vue comme l'émergence d'un contre-pouvoir aux pouvoirs institués qui se seraient « perdus dans le cybercosmos », si l'on se réfère à l'expression de C. Toulabor (2004). Désormais, le transporteur, le chauffeur, le commerçant, le migrant, démarchent à distance plus facilement qu'auparavant, en inscrivant leur activité dans un espace relationnel qui transcende les limites connues habituelles. Alors qu'il peut être difficile de se déplacer par la route, le cyberspace accentue la densification des liens entre les lieux du « géospace », pour reprendre notre comparaison entre espaces (Lombard et Mauny, 1997). La question de la concordance entre pratiques sociales en réseau et intégration spatiale par la contiguïté géographique apparaît ici clairement posée.

### ***Une histoire transnationale du matériel de transport***

Le matériel de transport au Sénégal, lui aussi, alimente le questionnement sur l'inadéquation entre réseaux marchands et territoire national. Depuis l'apparition des véhicules à moteur, le secteur est irrigué par des pratiques extérieures au contexte local mais pourtant totalement africaines, voire nationales, dans leur développement, leur évolution et leur transformation. La présence des Français ou des Libano-Syriens<sup>67</sup>, auxquels ont été rachetés dans les années 1960 du matériel de transport, a participé à l'internationalisation du secteur. De même, les sociétés étrangères qui ont investi dans le transport ont contribué de longue date à diversifier le matériel. Les migrants africains présents sur le sol sénégalais alimentent aussi les processus de mélanges d'influences locales et extérieures.

### **Un parc automobile en croissance régulière**

La progression numérique du parc de véhicules, qu'ils soient particuliers, de transport en commun ou appartenant aux administrations, illustre la domination du transport routier (diagramme 5). Dans certains pays, à l'indépendance, le parc comptait tout au plus quelques centaines de véhicules. Au Sénégal en revanche, comme au Cameroun ou en Côte d'Ivoire, il était beaucoup plus étoffé, avec en 1970 déjà 50 000 véhicules. La demande était plus forte

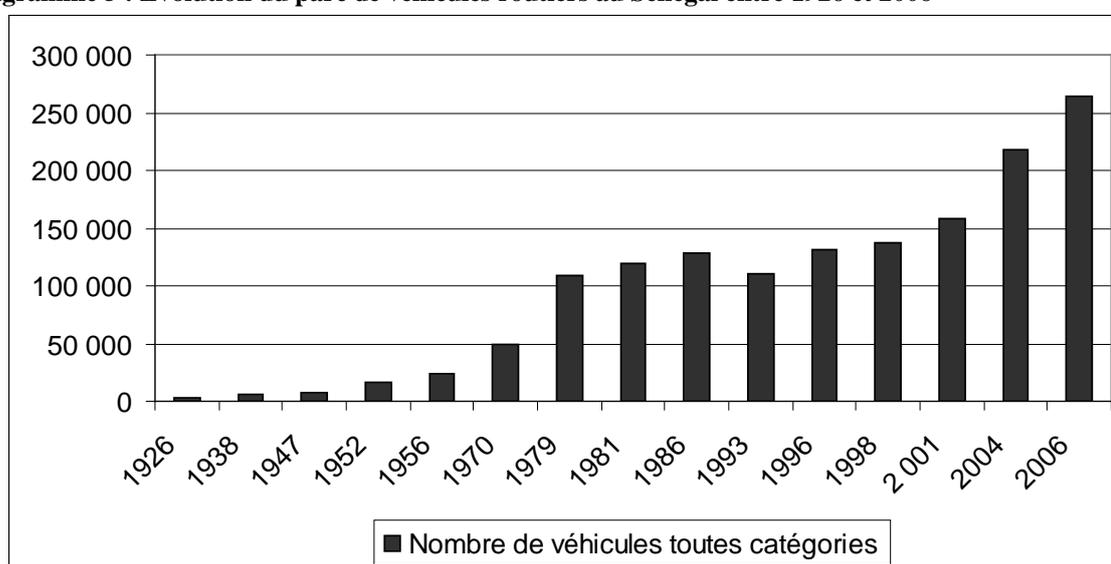
---

<sup>67</sup> Ces descendants de migrants d'origine libanaise et syrienne, venus entre les deux guerres mondiales, se sont fondus dans la société locale, rurale puis urbaine. Cf. Boumedouha (1990). Par commodité, dans la suite du texte et quand cela sera nécessaire, je les nommerai Libanais.

qu'ailleurs, en raison du statut de Dakar, ancienne capitale de l'Afrique occidentale française, qui a conféré aux habitants, fonctionnaires, cadres des industries, la capacité et le souhait de posséder un véhicule. Avec l'équipement du territoire national en routes, le parc a progressé dans les années 1970 et 1980. Mais, au milieu des années 1990, la demande s'est contractée, en raison de la baisse des revenus de la population qui a entraîné la stagnation du parc. La reprise de la croissance, à nouveau perceptible à la fin de la décennie 1990, a tenu à l'amélioration des conditions de vie de certaines couches de la population, en particulier urbaines, et à l'adoption de mesures de libéralisation des importations des véhicules d'occasion.

En 2006, seulement 19 % du parc était âgé de moins de dix ans, contre 70 % ayant plus de quinze ans (Ministère des Infrastructures, Transports terrestres, des Télécommunications et des Tics, 2007). Si les cyclomoteurs sont les véhicules les plus récents (moins de cinq ans, 3,5 % du total), les voitures particulières sont âgées en moyenne de sept ans (68 % du parc), tandis que les camionnettes, les camions, les remorques, les tracteurs et autocars approchent une moyenne de dix années (26,8 %). En général, les parcs de véhicules en Afrique de l'Ouest sont réputés vieillissants et usés et l'impact des importations sur le maintien, voire l'accentuation, d'une telle situation est considéré comme important.

**Diagramme 5 : Évolution du parc de véhicules routiers au Sénégal entre 1926 et 2006**



Source : Fraud (1999), Hazemann (1992), Van Chi-Bonnardel (*op. cit.*), X. Godard (communication personnelle), Ministère de l'Équipement (1981), Ministère de l'Équipement et des Transports (1994), Ministère de l'Équipement et des Transports (1998b), Ministère de l'Équipement et des Transports (2002), Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres, des Télécommunications et des Tics (2007).

## Véhicules assemblés : tentative d'industrie automobile nationale

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

D'autres industriels européens ont aussi œuvré dans la construction automobile, notamment les anciennes maisons de commerce coloniales qui ont trouvé là une occasion de diversifier leurs activités (Bost, 1997). En 1974, la SCOA a lancé une unité de véhicules taxis dits « Gaïndé » dans son implantation de la SOSEDA (Société sénégalaise pour le développement automobile), qui deviendra Renault Sénégal. En 1975, la CFAO et OPTORG ont ouvert une usine de montage de cycles, ISENCY (Industrie sénégalaise de cycles)<sup>68</sup>. En 1976, la même CFAO a créé la COSECA pour la fabrication de véhicules Ford (camionnettes, minicars). En 1980, Citroën, via les Carrosseries Marchand à Dakar, a démarré un site de montage de véhicules légers du type Méhari. Enfin, la même année, le groupe allemand de construction automobile Mercedes a investi dans une unité de montage de camionnettes et minicars, la SEAS (Société étoile auto Sénégal).

La plupart des sociétés étrangères ont préféré n'ouvrir que des usines d'assemblage qui étaient approvisionnées en pièces détachées importées. « En raison de l'étroitesse du marché, les groupes industriels implantaient des "micro-usines", qui cumulaient d'emblée les inconvénients suivants : investissements disproportionnés au regard des marchés visés, rentabilité médiocre (faiblesse des cadences), qualité insuffisante des véhicules engageant l'image de marque des sociétés, nombreux surcoûts (conditionnement et acheminement des pièces détachées par voie maritime), faiblesse du taux d'intégration c'est-à-dire du nombre de pièces fabriquées localement » (Bost, *ibid.* : 18).

Pour toutes ces unités, le marché sénégalais n'a pas été aussi porteur qu'espéré. Alors que l'État, par une convention signée en 1963, devait garantir à Berliet Sénégal 90 % de la demande, son usine n'en a couvert que 70 %. Ne bénéficiant pas du statut d'entreprise prioritaire, elle n'a pas pu véritablement développer sa production, tant pour le marché local que pour l'exportation. L'apport de l'aide bilatérale, sous la forme de dons en véhicules

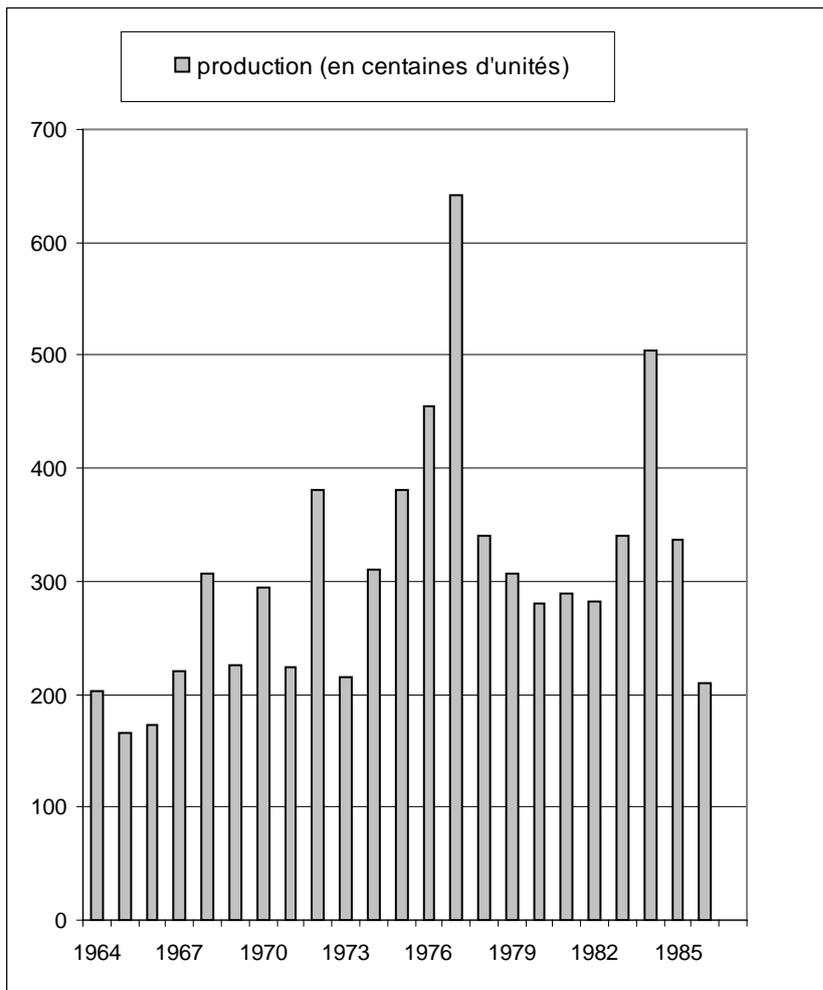
---

<sup>68</sup> À la même époque, au Mali (Pochet, Klein et *al.*, 1995) ou au Burkina Faso (Cusset, 1995), des usines de fabrication de cycles ont été ouvertes.

destinés notamment aux sociétés nationales, a aussi été extrêmement néfaste au développement des usines de montage (alors même qu'elles avaient besoin de ces marchés pour survivre). Conséquence, l'usine Berliet a observé une tendance de production variable selon les années et les commandes, elles-mêmes très fluctuantes. Dans la décennie 1965-75 (diagramme 6), la production a été globalement croissante et est passée de 200 véhicules en moyenne par an à près de 400 (double renouvellement du parc de petits porteurs et de celui de minibus urbains ou « cars rapides » : Photos 3 et 4). Mais, à partir de 1977, la production est retombée à moins de 300 (hormis le pic de 1984) puis à 200 en 1986.

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

**Diagramme 6 : Évolution annuelle de la production de l'usine Berliet Sénégal de 1964 à 1986**



Source : Bost (*op. cit.*).

Photo 3 : De la camionnette SG2 SAVIEM ...



Source : Renault véhicules industriels.

Photo 4 : ... Au « car rapide » de Dakar !



Cliché : J. Lombard (2002).

Berliet Sénégal a tenu le coup pendant plus de 20 ans, jusqu'à ce que son principal actionnaire se désengage et ferme le site en 1988. Les autres unités d'assemblage ont suivi le mouvement. Dès 1981, cinq ans après avoir démarré l'exploitation, la CFAO a cessé son activité. En 1994, Mercedes a fait de même. Depuis le début décennie 2000, des vellétés de relancer une industrie de montage locale se sont concrétisées et impliquent de nouveaux capitaux, asiatiques ceux-là. Une usine d'assemblage de véhicules de transport collectifs légers, située à Thiès, a été inaugurée en septembre 2003 et livre des minibus Tata (Inde) et King Long (Chine) aux transporteurs de Dakar (dans le cadre d'un programme de renouvellement des véhicules, financé par la Banque mondiale). Un autre fabricant de taxis berlins Samand Mandori (Seniranauto) a ouvert ses portes en 2007, avec le soutien de capitaux iraniens.

### **Véhicules transformés**

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

### **Adaptations**

Dès l'entre-deux guerres mondiales mais surtout après, l'appropriation du matériel importé par la société sénégalaise a été rendue possible par toute une série de changements. À cette

époque, les automobiles n'étaient pas encore nombreuses, seuls quelques rares autochtones, commerçants ou marabouts issus des différentes confréries musulmanes, disposaient de véhicules. S.M. Seck (2004) cite notamment Cheikh Anta Borom Gawane, frère de Serigne Touba, qui a été l'un des tous premiers autochtones à se constituer un parc automobile au Sénégal. On l'appelait à l'époque Cheikh Anta *Borom Nass*, littéralement en wolof « l'homme aux véhicules ». Serigne Fallou Mbacké et Serigne Mourtada Mbacké, fils de Serigne Touba, de même que le Khalife des Tidianes de Thiénaba, en possédaient également.

Les commerçants africains ont eux-mêmes diffusé la culture automobile. Ils disposaient d'une longueur d'avance en tant que fournisseurs de véhicules adaptés aux conditions de transport locales. Ainsi Malick Guissé, un vieux transporteur et syndicaliste de Rufisque, né en 1922 et décédé en 2004, racontait avoir favorisé la percée des véhicules à moteur au Sénégal après la Seconde Guerre mondiale, en travaillant chez des garagistes français puis en devenant intermédiaire pour des représentants des constructeurs à Dakar qui lui vendaient les véhicules. Selon ses dires<sup>69</sup>, il aurait à l'époque écoulé dans le pays une cinquantaine de véhicules allemands (Hanomag), mais aussi des Chevrolet Viking, des Ford 5 tonnes, des Berliet, des Citroën T45 et T46, des Peugeot.

Le développement du transport de voyageurs a aussi constitué un des enjeux de l'après-guerre. Les premiers cars dits « rapides »<sup>70</sup>, fourgons importés tels quels puis transformés sur place en cars de transport de 20-25 places, dans lesquels selon Malick Guissé « [...] *les gens méfiants hésitaient à monter* », sont apparus entre 1946 et 1949. Des camions Citroën ont été complètement reconstruits pour offrir une capacité variant entre 45 et 60 places. Le grand transporteur Khoury, d'origine libanaise, a transformé des camions Ford à plateau sur lequel, pendant les trajets entre Fatick et Kaolack, les chauffeurs attachaient les passagers pour ne pas qu'ils tombent. Il a aussi récupéré des remorques pour les adapter au transport des arachides.

Avec la montée des entreprises de transport tenues par des autochtones, le procédé de transformation s'est généralisé à toute la profession. Les mécaniciens sénégalais sont devenus des spécialistes. En novembre 2004, en circulant dans un des îlots urbains les plus denses de Dakar, à moins de deux kilomètres de la présidence de la République, j'ai pu constater qu'au milieu de ruelles encombrées des véhicules de transport pouvaient être complètement démontés puis retransformés en minibus : les tôliers installant des fenêtres, les menuisiers des bancs, les tapissiers des sièges rembourrés (*cf. Photo 5*).

---

<sup>69</sup> Entretien, 06 novembre 2002.

<sup>70</sup> En référence à leur performance, comparée à celle des premiers véhicules à moteur, beaucoup plus lents.

Photo 5 : Une ruelle en contrebas du Plateau à Dakar, occupée par les réparateurs et mécaniciens



Cliché : J. Lombard (2004).

### **Les pièces détachées ou l'art des étrangers présents au Sénégal de commercer**

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

L'implication dans le commerce de pièces détachées des migrants africains présents sur le sol sénégalais illustre la façon dont des personnes, au départ extérieures au pays, participent aux changements en étant en prise avec plusieurs pays. Les pièces détachées, souvent de petite taille et faciles à déplacer, sont révélatrices de la capacité des migrants à pénétrer des niches locales, en se positionnant sur un commerce transnational. Elles influencent les transformations des pratiques des transporteurs et mécaniciens locaux. L'exemple des Nigériens immigrés au Sénégal (Bruzzone, Fall et *al.*, 2006) traduit le processus transnational dans lequel le commerce de pièces détachées, et avec lui le transport dans son entier, est entré. Souvent alphabétisés, bien formés et très entrepreneurs, ces migrants sont originaires d'un pays où l'industrie de montage et d'assemblage d'automobiles, de minibus et de camions était prospère (Peugeot, Leyland, Mercedes ou Volkswagen : *cf.* Chaleur, 1979) et rayonnait sur les pays voisins. Lorsqu'on interroge les transporteurs sénégalais, tous racontent l'arrivage de pièces détachées Mercedes du Nigeria ou d'ailleurs, souvent d'excellente qualité et surtout

adaptables à tout type de véhicules (par exemple une pièce Mercedes montée sur une voiture Peugeot).

## Véhicules importés

Avec l'ajustement structurel et surtout la dévaluation du franc CFA en 1994, la libéralisation des importations de véhicules en provenance des pays du Nord s'est développée. Au Sénégal, cette logique de flux traduit la montée croissante des lobbies de commerçants (Boone, Diop et *al.*, 1997), qui trouvent relais jusqu'au cœur de l'État pour porter leurs doléances et notamment leur souhait de voir ouvertes les vannes des importations. Renchérissés par l'importance des intérêts de l'État dans le système d'importations, en particulier parce que les taxes sur les produits importés sont d'un montant considérable<sup>71</sup>, les flux d'importations en général, et de voitures d'occasion en particulier, sont devenus, dans les années 1990 et 2000, un des éléments moteurs de l'économie sénégalaise.

Alors même que l'industrie locale peinait à satisfaire la demande, les importations frauduleuses de véhicules ont fourni véhicules et pièces détachées aux commerçants et transporteurs sénégalais, sapant un peu plus la dynamique de production dans les unités de montage. Cette évolution a d'ailleurs concerné l'ensemble de l'économie sénégalaise : « [...] Cette fraude est en grande partie la résultante des coûts élevés de la production locale et des protections ad hoc, tarifaires et non tarifaires, que les industriels sont parvenus à obtenir » (Duruflé, 1988 : 71). Les changements réglementaires à l'importation, à partir de 1986, ont encore fragilisé un peu plus les constructeurs. Sous la pression des lobbies d'importateurs, l'abaissement des droits de douane sur les véhicules importés a favorisé l'introduction sur le territoire sénégalais de milliers de véhicules d'occasion. Jusqu'en 1986, le volume de ventes de véhicules neufs (fabriqués sur place et importés) se rapprochait de celui des véhicules d'occasion (diagramme 7). Mais à partir de 1987, jusqu'à nos jours, le flux de nouvelles immatriculations est largement dû aux entrées de véhicules d'occasion, en particulier en 1989, 1990, 1992 et 1993 (décret de 1986), puis à partir de 1996 jusqu'en 2002 (nouveaux décrets de 1995 et 1996). Des périodes de reflux marquent cependant l'évolution des immatriculations, comme en 1987 et 1991, en 1994 et 1995 (décrets limitatifs de 1993 et 1994), puis à partir de 2003 (décret limitant l'âge des berlines importées à 5 ans, des camions à 10 ans). Le RIVOP (Regroupement des importateurs de véhicules d'occasion, de pièces

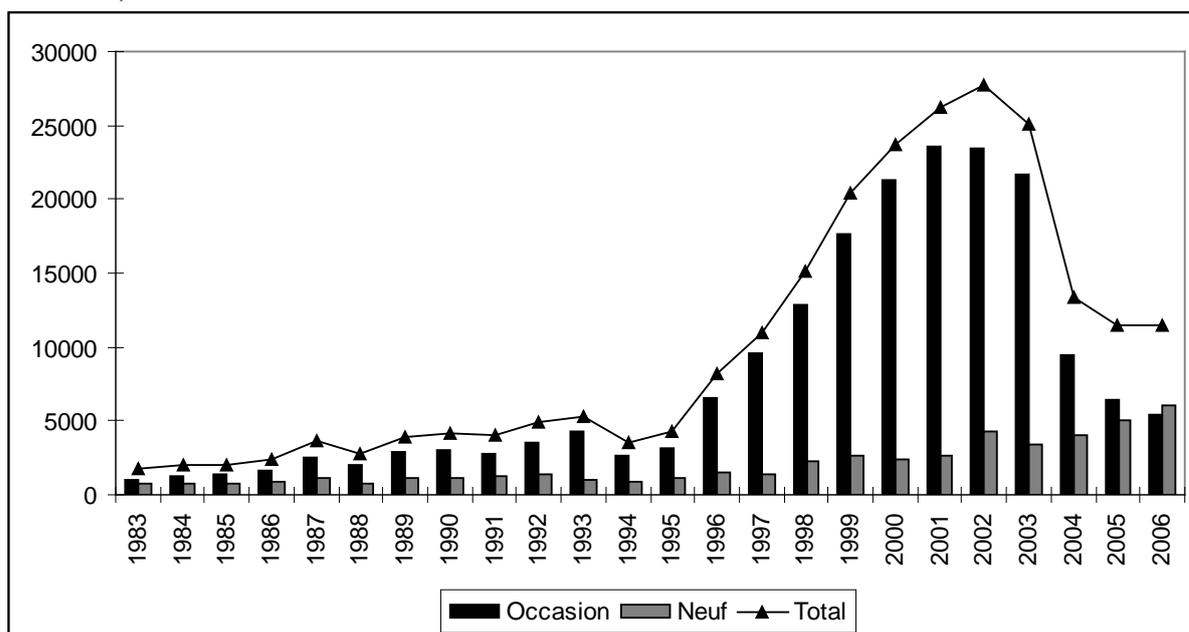
---

<sup>71</sup> Les chiffres fournis par R. Van Chi-Bonnardel (*op. cit.*) sont éloquentes : en 1966, la fiscalité prélevée sur un litre de gazole représentait 67 % du prix de vente. Trente ans plus tard, la manne pour l'État était toujours aussi importante, les taxes sur les carburants équivalant en 1997 à près de 15 % des recettes fiscales totales.

détachés et de pneus) a contesté cette dernière mesure, en rappelant que les importateurs, notamment les émigrés, achetaient et revendaient des véhicules souvent plus propres que beaucoup déjà en circulation. La mesure constitue une contrainte pour une partie des acteurs de ce négoce, même si certains continuent d'importer, soit des véhicules plus récents, soit des véhicules dont l'année de construction est maquillée, soit encore des véhicules destinés aux pays voisins<sup>72</sup>. En 2005, les importations de matériels de transport restaient cependant élevées en valeur, de l'ordre de 144 milliards CFA, le poste automobiles et cars équivalant à 61 milliards (3,6 % de la valeur totale des entrées).

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

**Diagramme 7 : Évolution annuelle des nouvelles immatriculations de véhicules au Sénégal (neufs et d'occasion)**



Source : Bost (*op. cit.*) ; Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres, des Télécommunications et des Tics (2007).

Que le matériel de transport soit importé ou assemblé sur place, perdurent jusqu'à aujourd'hui, chez les professionnels mais aussi dans la population, un rapport particulier au transport, des pratiques de réparation, de transformation, de reconstruction des matériels, qui

<sup>72</sup> « Dakar s'offre de nouveaux parkings », *Sud Quotidien*, 30 août 2008.

doivent beaucoup aux flux d'importations et aux contacts qui se sont noués avec les mécaniciens expatriés, les chauffeurs ou les commerçants étrangers installés au Sénégal depuis près d'un siècle.

## LES VEHICULES D'OCCASION : DE BRUXELLES A DAKAR

La Belgique figure parmi les grands pourvoyeurs de véhicules d'occasion ou « venants », aux côtés de l'Allemagne, de la France et de l'Italie. Bruxelles, la capitale, et le port d'Anvers, premier centre d'affaires du pays, sont les principaux lieux d'expédition en direction des villes africaines<sup>73</sup>.

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

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

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

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

Les deux principaux armateurs sont Linea Messina et Grimaldi Lines (Photo 6). Lorsque les navires accostent, commence une série de tractations. Le commerçant doit franchir de multiples étapes pour se voir livrer ses véhicules. Ainsi négocie-t-il avec différents interlocuteurs : le manutentionnaire, le chauffeur, le douanier, le courtier. Enfin, ayant trouvé un acquéreur pour son « venant », il en découd avec le service des Mines qui est chargé de vérifier que le véhiculé importé est en conformité avec la réglementation en vigueur. Au total, entre le débarquement du véhicule au port et son immatriculation, le commerçant doit s'acquitter de frais divers correspondant à l'entreposage, aux taxes douanières, au gardiennage, à la location. Pour un véhicule valant en 2003 en France 4,7 millions de francs CFA, ces taxes pouvaient se monter à près de 3 millions au Sénégal.

<sup>73</sup> Encadré tiré de : Diakho (2007).

Photo 6 : Navire transportant des véhicules importés amarré au port de Dakar



Cliché : J. Lombard (2001).

### **Conclusion du chapitre deuxième**

Les systèmes de transport ont soutenu le développement territorial au Sénégal. L'expansion du bassin arachidier a été rendue possible durant le vingtième siècle par la progression sans précédent des transports ferroviaires puis routiers. Le transport aérien place aujourd'hui Dakar au premier rang dans le réseau ouest-africain et continental.

Néanmoins, la position du pays en finistère occidental du continent pose question. Si la politique développée pendant plus de cent ans a transformé cet espace de royaumes concurrents en un ensemble cohérent (Diouf Makh., 1994), l'organisation du territoire n'a été pensée qu'en référence à la capitale, Dakar. Les relations terrestres avec les voisins ont longtemps été délaissées au point d'aboutir à une sorte d'enclavement du Sénégal vis-à-vis de ses voisins, handicapant le rayonnement de son port sur l'hinterland continental. Le président Wade tente depuis 2001, en s'immisçant dans l'élaboration du programme NEPAD (ou *New partnership for Africa's Development*), de faire valoir l'importance des transports et des connexions régionales dans le renouveau de l'Afrique, avec comme objectif de faire de Dakar une des entrées ou sorties des réseaux routiers et ferroviaires ouest-africains (Porgès, 2002).

Le modèle stato-centré choisi par le pouvoir politique, dont le transport a constitué un des éléments de sa propre légitimation, est en outre constamment interrogé par le fonctionnement en réseau de la société sénégalaise et des immigrants qui résident dans le pays. Alors que le transport routier a longtemps peiné à relier le Sénégal à ses voisins, l'importance prise par le

transport aérien dans les relations avec les voisins démontre en revanche l'adaptabilité de ce mode aux façons de faire des populations. L'utilisation accrue des télécommunications par les Africains en général, et des Sénégalais en particulier, accompagne ce déploiement sur de multiples espaces de la société sénégalaise, contribuant à rendre le territoire national beaucoup plus élastique que ne le suggère la présence des frontières.

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

## Conclusion de la première partie. Les transports sénégalais ou l'espace de relations mis en question

L'État sénégalais moderne est le principal instigateur des transformations économiques dans le pays. Son action se recompose en permanence dans un monde qu'il a investi dès sa création à l'époque coloniale<sup>74</sup>. Il est producteur de nationalisme économique mais aussi, par des réformes libérales qu'il a imposées au pays dès les années 1980, ardent défenseur de l'ancrage à l'économie internationale. L'Etat-nation s'est construit en partie sur les transports, sur les infrastructures, sur les services, sur les opérateurs.

La fonction de « *gate-keeper* » qu'il a développée a conforté le positionnement du Sénégal à la lisière de plusieurs mondes. En outre, elle a mis en évidence le rôle de la frontière comme concept, espace, pratique, visant à interagir avec autrui plus qu'à s'en distinguer. Selon cette logique propre aux zones de contact, réelles ou métaphoriques, s'affrontent alors les décisions des administrateurs ou des gestionnaires, obnubilés par la modernisation du transport sénégalais et par les façons de faire empruntées ailleurs, parfois aveugles aux logiques sociales qui président aux transformations, et la capacité de la société locale et transnationale à investir le transport d'aujourd'hui. L'expertise internationale, très présente dans le transport sénégalais, contribue ainsi à modeler le secteur, en faisant circuler des concepts et des solutions qui viennent du monde entier, notamment anglophone. Le début de la décennie 1990 a vu la Banque mondiale, auparavant peu impliquée dans le secteur en Afrique (Godard et Teurnier, 1992), intervenir massivement, en lançant un programme spécial, *Sub Saharan Africa Transport Program* (SSATP) ou Programme de transport en Afrique sub-saharienne, dans lequel le secteur privé a été de plus en plus pris en compte (Barret, 1994). En 1992, le choix de Dakar comme ville pilote du programme *SSATP*, avec la création d'un Comité de suivi des transports urbains, a permis de tester des solutions nouvelles de gestion et de régulation<sup>75</sup>, applicables par la suite ailleurs sur le continent.

Le nationalisme économique n'a cependant pas empêché les populations, les entrepreneurs, les transporteurs, de développer leurs propres pratiques. Dans la deuxième partie, nous verrons que les transports en Afrique et au Sénégal évoluent ainsi à cheval entre plusieurs mondes, celui des bailleurs internationaux, celui des États et des administrations, celui des acteurs, celui des migrants.

---

<sup>74</sup> B. Hibou (*op. cit.*) met en avant les processus de construction sur le temps long et réfute la vision du passage de l'État postcolonial imposant à un État absent et déficient.

<sup>75</sup> Cf. nos travaux sur les structures de régulation du transport urbain à Abidjan et à Dakar : Lombard et Zouhoula Bi (2008).

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

## **PARTIE II**

### **Acteurs du transport et espace transnational au Sénégal**

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

*La route*, W. Soyinka, 1988.

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

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

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

Un transporteur sénégalais parlant de son entreprise, 17 avril 2003.

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

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

Le réseau est un espace de circulations dans lequel ce qui fonde en partie l'identité de l'humanité, à savoir la mobilité des hommes et des femmes, permet le voyage, la découverte de l'ailleurs, mais aussi l'accès à la formation, aux ressources, aux clients. Si, en Europe et en France, j'ai peu regardé les dynamiques de mobilité (et leur rôle dans la progression

professionnelle et personnelle des entrepreneurs de transport), en revanche, en Afrique, j'ai développé des travaux plus importants sur la question et sur les retombées pour les systèmes de transport (Lombard, 2009). Les déplacements des hommes en Afrique, à courte ou à longue distance, participent depuis longtemps du mode de vie des populations, de leur activité économique et de leur rapport au monde. Je pense en particulier aux mouvements au long cours des commerçants diamantaires (Bredeloup, 2007), aux migrations des « gens du fleuve » (Adams, 1977) vers l'Afrique centrale via Abidjan (Manchuelle, 2004 ; Gary-Touankara, 2004), aux pèlerinages religieux qui emmènent les pèlerins vers la Mecque, autrefois à travers toute l'Afrique et à pied (Van Duc, 1992) et qui, aujourd'hui, se transforment en voyage commercial de plusieurs mois, à Djedda ou à Dubaï. Cette influence de la migration internationale se manifeste par l'évolution de l'offre de transport, attentive à ces marchés de la migration. Elle trouve aussi son illustration dans les investissements générés par les migrants dans le transport, à la fois dans leur pays d'installation migratoire et dans leur pays d'origine.

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

La spatialité, chère à Retraillé, étant appréhendée autrement que comme un rapport formalisé, voire contraint, à l'espace, je présenterai, dans un premier chapitre, les différents parcours de transporteurs sénégalais, en rapport ou à côté de l'État central. Puis, dans un

second chapitre, je rappellerai combien leurs territoires sont composés et recomposés par les migrations déployées à différentes échelles et devenues partie prenante d'un système évoluant, non plus uniquement en fonction des politiques nationales, mais surtout à partir des flux d'idées, de capitaux, de matériels, de personnes, qui se produisent en Afrique et entre les continents.

## CHAPITRE III

### Transporteurs et État sénégalais. Une communauté d'intérêts

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

L'émergence des acteurs privés dans l'espace sénégalais ne peut donc se comprendre comme un processus se développant contre les pouvoirs publics, à la place de l'État, mais plutôt comme un produit du système bureaucratique d'État en même temps qu'un faiseur d'État. Les relations entre pouvoirs territoriaux et acteurs privés ont certes évolué dans le

temps mais elles sont plus que jamais présentes aujourd'hui, dans tous les contextes politiques et sociaux d'Afrique de l'Ouest. « [...] Les stratégies d'acteurs ne peuvent se faire indépendamment des transformations plus larges comme la réorganisation de l'État et les restructurations de l'économie », dit L. Fourchard (2007 : 10). Elles le sont d'autant plus que la loi organise l'existence ou l'absence sur le terrain des acteurs, leur capacité à évoluer et à se faufiler dans les mailles du corset juridique<sup>76</sup>.

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

Nos réflexions sur les partenariats entre privé et public dans le transport mériteraient à mes yeux d'être prolongées par des travaux à mener dans d'autres pays (Mauritanie, Mali) et d'être confrontées aux évolutions en cours sur le rôle de l'État et des collectivités territoriales en émergence, sur la place des entrepreneurs privés et de leurs différentes catégories, sur le jeu de la société civile et des usagers des transports.

### ***De la collectivisation à l'entreprenariat***

Si, dans les premières années postindépendance, l'option socialiste de gouvernement a primé sur toute autre considération et privilégié l'organisation étatique du transport et le pilotage de l'offre privée (regroupement des transporteurs dans des coopératives régionales de transport, délivrance au compte-gouttes des autorisations de transport, contrôle des tarifs par les services du ministère), dès la fin des années 1960, ce régime d'administration du secteur a évolué devant les impératifs de gestion de la filière arachide.

L'Office national de commercialisation et d'assistance au développement (ONCAD), qui avait été chargé de s'équiper en véhicules gros porteurs pour concurrencer les grandes sociétés de transport possédées par des Français ou des Libanais, dominatrices sur les trafics d'évacuation des arachides et de distribution des biens manufacturés ou de riz (Van Chi-

---

<sup>76</sup> Pour mieux appréhender l'importance du cadre juridique dans lequel l'État sénégalais a mise en place cette politique dirigiste dans le transport, avec l'aide d'un consultant sénégalais, j'ai réalisé une synthèse des documents législatifs relatifs au transport et édictés depuis 1960.

Bonnardel, *op. cit.* : 332), a changé d'orientation. Le principe de réalité a obligé le pouvoir à ne pas rompre avec le système qui faisait la part belle aux opérateurs privés. Leur mobilisation dans la filière arachide a été réorganisée autour de l'office de commercialisation, auquel il était demandé d'« [...] obtenir des transporteurs routiers un fort accroissement du parc de camions gros porteurs (pour les évacuations secondaires) et du parc de moyens porteurs (pour les évacuations primaires directes) » (Ministère des Travaux publics, de l'Urbanisme et des Transports, 1972 : 46). L'exemple du transporteur Khoury, devenu à ce moment-là un des premiers opérateurs de transport d'arachides, est évocateur. Equipé en usines de triage et de décorticage, à Fatick, Kaolack ou en Casamance, disposant d'un parc de 150 camions pour l'évacuation, Khoury a dominé, dans les décennies 1960 et 1970, le commerce et le transport des graines d'arachide, se vantant d'avoir « fait » à lui seul, « [...] une année, les régions de Fatick et de Kaolack, 120 000 tonnes sorties de la brousse »<sup>77</sup>. Dans le transport de voyageurs, la mise en avant des professionnels de la route a de même, aux yeux des autorités, constitué une solution : « [...] Les transports non rentables pour la régie [de chemin de fer] pourraient sans inconvénient être transférés sur le secteur du transport collectif interurbain routier de voyageurs » (Ministère des Travaux publics, de l'Urbanisme et des Transports, *id.*).

Le contexte de « sénégalisation » des postes à responsabilité dans les entreprises étrangères installées au Sénégal, le durcissement des textes de loi qui ouvrait aux entrepreneurs locaux de nouvelles possibilités d'investir des marchés, jusque là accaparés par les étrangers<sup>78</sup>, doivent être perçus comme se déroulant dans le cadre d'un processus de légitimation des entrepreneurs privés, quels qu'ils soient. D'ailleurs, la loi de 1963 qui soulignait l'obligation d'être de nationalité sénégalaise pour faire du transport a été vite interprétée par les étrangers comme une invitation à devenir Sénégalais.

L'État a ainsi transformé sa politique de collectivisation des transports en un soutien plus appuyé à quelques leaders. Dans chaque région, des commerçants, des entrepreneurs de transport ont été mis en avant, soutenus, financés, à l'occasion des campagnes de traite, en raison, non seulement de leur capacité à satisfaire la demande de transport, mais aussi de leur surface sociale, de leurs réseaux, de leur degré d'influence dans la coopérative et, au-delà,

---

<sup>77</sup> Entretien, 22 août 2000.

<sup>78</sup> « À la suite de pressantes démarches d'hommes d'affaires sénégalais, la loi du 28 juillet 1971, soumettant à autorisation ou déclaration préalable l'exercice de certaines professions, et le décret d'application du 11 octobre 1971 ont été pris pour faciliter l'accès prioritaire des nationaux à certains secteurs d'activités, et, en particulier, une mainmise plus rapide sur le secteur du transport public » (Ministère des Travaux publics, de l'Urbanisme et des Transports, 1974 : 11).

dans le monde du transport local<sup>79</sup>. Dans chaque ville du bassin arachidier, ont émergé un ou deux patrons transporteurs, des « leaders » (Amin, 1969 : 120). Là où les coopératives de transport souhaitaient garantir, de façon équitable, un développement de l'activité à chacun, l'évolution du système a ainsi remis au premier plan le grand commerçant transporteur, puissant, dont dépendaient les artisans pour préfinancer l'acquisition ou la remise en état de véhicules (*cf. infra* la suite de l'entretien avec Bouna Coly).

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

#### **BOUNA COLY, L'ORGANISATEUR DES TRANSPORTEURS**

**Quest.** : Les professionnels, vous les avez organisés ?

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

**Quest.** : Vous souteniez les transporteurs nationaux ?

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

#### **Augmenter le nombre de bénéficiaires de la « barrière »**

La montée dans le secteur du transport des entrepreneurs nationaux durant la décennie 1970 doit aussi être considérée avec un tout autre regard. Le soutien au secteur, la promotion des transporteurs nationaux, les aides au renouvellement du parc de véhicules ont répondu dès cette époque à une logique clientéliste qui s'est amplifiée au fur et à mesure que le pouvoir en place, issu de « l'après 1962 », vacillait. L'enjeu était d'importance, le « malaise paysan » ayant gagné les campagnes, en raison des sécheresses répétées qui se produisaient depuis

---

<sup>79</sup> R.N. Van Chi-Bonnardel souligne que les dirigeants des coopératives étaient souvent désignés sous l'effet des pressions politiques dakaroises et régionales.

1968 et de la baisse des cours de l'arachide. La contestation gagnait aussi la brousse après avoir enflammé la rue à Dakar (manifestations estudiantines de 1968).

## Transporteur et client

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

Différentes opérations de modernisation des parcs de véhicules ont été lancées pour permettre à l'État d'insérer dans le secteur de nouvelles têtes et ainsi bouleverser le petit monde des transporteurs professionnels. Au moment où le ministère des Transports considérait que la venue sur le marché de transporteurs possédant un seul véhicule (72 % en 1974), sans grande expérience, ne correspondait pas à l'intérêt national et à celui de la profession (Ministère des Travaux publics, de l'Urbanisme et des Transports, 1974 : 7), l'État a encouragé exactement le contraire. La première opération de modernisation du parc a eu lieu en 1972-73. Alors que les petits porteurs (moins de 10 tonnes), affectés aux transports primaires d'arachides (des coopératives aux *secco*<sup>80</sup>), vétustes et incapables de répondre à la demande, étaient supposés se moderniser, grâce à un accès plus facile au crédit bancaire, le gouvernement a décidé dans le même temps de distribuer 150 véhicules de moins de 10 tonnes, récemment acquis par l'ONCAD, à des particuliers. L'opération, jusque dans les bureaux du ministère des Transports, a été critiquée à demi-mot. Aux yeux des fonctionnaires

---

<sup>80</sup> Point de regroupement des arachides, généralement localisé dans un bourg rural important.

du ministère, « [...] il semblait plus rationnel de tendre vers la réalisation de mesures énoncées ci-avant [crédit] qui offrent l'avantage de ne pas créer de préoccupations supplémentaires à l'ONCAD, de rendre les transporteurs routiers plus responsables de leur exploitation ; elles revalorisaient, à ce titre, le mérite et constituaient, en définitive, un stimulant objectif à toute promotion » (Ministère des Travaux publics, de l'Urbanisme et des Transports, *ibid.* : 16). Au contraire, l'ONCAD à l'époque a dû faire face à des « préoccupations supplémentaires », bien éloignées de l'objectif initial conféré à l'office : l'office est devenu une entreprise de redistribution d'avantages à des proches du pouvoir en place (Caswell, *op. cit.*).

Une seconde opération de modernisation du parc, cette fois-ci dans le transport de voyageurs, s'est déroulée quelques années après la première, en 1976. Les transporteurs de Dakar ont été amenés par le gouvernement à se regrouper en coopératives. « L'acquisition des véhicules de remplacement [est] assortie d'avantages financiers et de facilités de crédit, notamment un prêt remboursable en cinq ans, et sans acompte, avec garantie de l'État et exonération de tous droits et taxes d'entrée » (Diouf I., 2002 : 47). 420 minibus Saviem SG2 ont été mis sur le marché en remplacement des vieux cars, pour certains en service depuis trente ans. Là encore, alors que l'État souhaitait moderniser le parc dakarois, les véhicules ont été attribués, selon un syndicaliste interrogé en 2002, autant à des personnes sans passé dans le transport local, sans expérience et surtout sans capacité financière reconnue qu'à des transporteurs historiques de la capitale. Le pouvoir en place, représenté par le ministre des Transports, a été soupçonné d'avoir servi des « amis ». Ultérieurement, la Fédération des transporteurs sénégalais a dressé un bilan négatif de l'opération de renouvellement, en déclarant avoir rencontré beaucoup de difficultés avec le fonctionnement des cars Saviem.

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

## Un véhicule, un transporteur

La phase de libéralisation qui s'est ouverte dans les années 1980 a amplifié le mouvement de diversification du secteur. La stratégie adoptée par l'État est revenue à donner toute la responsabilité dans le domaine économique aux individus, notamment aux paysans mais pas seulement. Les Sénégalais ont été appelés, non plus à attendre tout de l'État, mais à prendre en main leur destin en devenant, sinon entrepreneurs, du moins entreprenants. M. C. Diop et M. Diouf (*op. cit.* : 84) rappellent combien la donne a changé : « la stratégie de développement véhiculée par les nouvelles politiques de redressement allait entraîner une redistribution importante des rôles du secteur public et du secteur privé avec un recours important aux agents économiques en dehors de la sphère étatique, une économie fondée sur "la prise de risque". La concurrence, le désengagement de l'État devait se mettre en place ». L'heure était à la libération des initiatives, à la création d'entreprise, au recyclage des chômeurs dans de nouvelles activités porteuses d'avenir, de richesses et d'emplois.

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

La pression a été très forte sur le secteur du transport jusqu'à présent dirigé, régulé (c'est-à-dire l'objet de maintes protections) et corseté par un arsenal de réglementations qui limitait l'entrée dans la profession et permettait la distribution des marchés étatiques aux affidés. Les pouvoirs publics ont soutenu l'esprit d'entreprise qui rompait avec la pesante lourdeur administrative des premières années postindépendance. Toute une série de mesures, visant à faciliter le démarrage de l'activité de transporteur, ont été prises. L'État s'est mis à prôner un assouplissement général des conditions d'entrée dans la profession. L'examen des différents textes de lois qui se sont succédé confirme la volonté de l'État sénégalais de l'époque

---

<sup>81</sup> Le mot « déflaté » définit l'agent de la fonction publique et du secteur parapublic qui est « compressé » dans le cadre d'une politique de dégraissage des effectifs de l'État et de restrictions budgétaires drastiques. Cf. le n°18 du bulletin de l'APAD sur la question (Kamanda, 1999).

d'instaurer, à partir des années 1990, une plus grande tolérance pour les demandes d'exploitation de véhicules de transport à des fins commerciales. Par exemple, l'article 2 de la loi du 27 mai 1966, qui stipulait que nul ne pouvait obtenir ou conserver une autorisation administrative d'exploiter un taxi s'il n'était pas en possession d'un certificat d'assurance couvrant sa responsabilité, a été abrogé en 1994. De même, dans l'article 3 de la loi 94.56, n'était plus prévu de retrait temporaire ou définitif de l'autorisation en cas d'infraction aux dispositions ou règlements en vigueur. En 1999, un arrêté du ministre de l'Équipement et des Transports terrestres a réglementé les conditions d'obtention de l'agrément de transporteur, autrement dit l'autorisation d'exercer la profession. Il a repris les dispositions de la loi de 1994, sans revenir sur l'assouplissement des contraintes. En dépit de l'imposition d'une durée de validité de cinq années pour la carte de transporteur routier (disposition qui n'est pas stipulée dans les précédents textes), les conditions pour l'obtention de l'agrément sont devenues plus faciles à réunir pour qui voulait se lancer dans le transport<sup>82</sup>.

Réussir comme transporteur n'est cependant pas donné à tout le monde. Selon une enquête effectuée en 1987 et 1988 sur les « déflatés » (Duruflé, 1994), peu de personnes réinsérées après leur licenciement sont devenues chauffeur (4 seulement sur un échantillon de 78 personnes). Différentes explications sont à considérer. D'une part, en dépit du décret de 1986 libéralisant les importations, les véhicules coûtaient encore cher en 1987-1988. En outre, les « déflatés » quittaient leur emploi avec, en guise de prime de licenciement, une somme qui ne permettait pas, loin s'en faut, d'acquérir un véhicule, même importé<sup>83</sup>. D'autre part, l'âpre concurrence dans un milieu rôdé par les réseaux sociaux, confrériques, géographiques, ne rendait pas la tâche aisée pour les non professionnels. Cette « [...] catégorie [d'opérateurs] constituée de "non professionnels" que l'on pourrait appeler des "rentiers" » (Godard et Teurnier, 1994), a alors gonflé l'offre de transport selon les circonstances : au gré des réparations de pannes, d'une entrée d'argent ou de l'obtention d'un marché.

Le transport informel au Sénégal souligne ce qu'un acteur opérant dans le secteur est en réalité : non pas une création des pouvoirs publics, mais plutôt une combinaison entre un entrepreneur et un débrouillard, un mélange d'initiatives privées et d'injonctions de la part des pouvoirs publics.

---

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

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

## « Stratégie de la tension »<sup>84</sup>

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

Pour s'opposer à la fédération historique, dirigée par Bamba Sourang, l'État s'est appuyé sur un fidèle du secteur, Lobatt Fall. Dans les années 1980, ce transporteur a consolidé sa position dans le transport de voyageurs à la gare routière interurbaine de Dakar, son parc grossissant fortement grâce au soutien des banques de la place. À la lecture de la presse de l'époque, on comprend mieux quelle stratégie le pouvoir a mis en place pour affaiblir le président de la fédération des transporteurs. En 1985, au moment où ce dernier est devenu responsable de la Chambre de commerce de Louga, le Parti socialiste a créé une section régionale de transporteurs « PS » dans le fief du président pour rénover le secteur et s'engager à lutter contre ceux qui s'opposaient aux objectifs de développement définis par le parti<sup>85</sup>. Puis, face la méfiance du président devant les évolutions imposées par l'État, la scission s'est accentuée dans tout le pays entre les tenants des deux positions, au point que deux fédérations ont commencé à cohabiter, la seconde prenant de plus en plus la place de la première et s'attribuant même l'appellation officielle de FNGTS.

En 1992, au congrès de la fédération dissidente, le président Lobatt Fall, qui avait lui-même contribué à la division de la première fédération, a été dépassé par un autre syndicaliste, Attou Ndiaye, encore plus virulent. Ce dernier, dans la foulée, a fondé le Syndicat national des regroupements de transporteurs et chauffeurs propriétaires du Sénégal (ceux qui n'ont qu'un seul camion), qui est devenu majoritaire dans le milieu des transporteurs. La montée de ce dernier a illustré la volonté du gouvernement de l'époque de faire admettre toutes les réformes possibles par le milieu des professionnels, soutenu en cela par les autorités en charge de l'administration du secteur. En 1991, le directeur des Transports a ainsi défendu la réforme et dénoncé la position rétrograde de la fédération historique.

---

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

<sup>85</sup> *Le Soleil*, 21 novembre 1985.

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

Cette stratégie a servi les intérêts du Parti socialiste et de ses principaux dirigeants. Dans le transport, comme dans d'autres secteurs d'activité, les dividendes ont été importants. En 1993, le Syndicat des chauffeurs propriétaires a ainsi soutenu la réélection d'Abdou Diouf à la présidence de la République<sup>86</sup>.

### ***Transport urbain : de la contrainte au soutien aux opérateurs privés***

Le transport urbain est l'exemple même d'un secteur d'activité dans lequel les acteurs privés ont pris de l'importance avec le temps, s'incrutant dans le paysage dakarois dès les premières années de l'après-guerre quand les « cars rapides » ont pallié le manque de transports, consécutif à la grève des chemins de fer de la fin 1947 - début 1948. La croissance du nombre de « cars rapides » a été lente : en 1956, ils n'étaient que quelques dizaines à rouler dans Dakar (Durand et Diouf, 1980). L'existence de ce type de véhicules n'était pas garantie par le gouvernement colonial puis par l'État sénégalais qui n'ont eu de cesse, pour lutter contre leur prolifération, de développer à partir de 1949 un service gouvernemental de transport pour acheminer les fonctionnaires vers les bureaux et les étudiants vers l'hôpital de Dakar. En 1956, l'ensemble des lignes d'autocars a été ouvert aux familles de fonctionnaires, à leurs domestiques, aux invalides et mutilés de guerre.

En 1962, la Régie des transports sénégalais (RTS) a été créée pour développer le transport public. Elle regroupait les fonctions auparavant dévolues à l'ancien système de ramassage qui,

---

<sup>86</sup> Dans un entretien réalisé en août 2000, Attou Ndiaye rappelait ainsi sa stratégie dans les années 1990 : « ...Je les soutenais. Quand ils faisaient des élections, je disais à tout le monde de voter pour eux [...] Quand ils voulaient des réceptions, je pouvais mobiliser beaucoup de véhicules pour transporter leurs militants ».

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

Mais la situation a rapidement évolué. Le gouvernement lui-même, par ses décisions, a entériné l'existence des « cars rapides ». Un premier texte, en 1969, en a fixé les conditions de circulation et de stationnement. Un second texte, en 1970, a opéré une distinction entre ceux qui circulaient à Dakar et ceux qui le faisaient en banlieue. En 1973, en dépit du monopole de la SOTRAC, l'État a adopté en conseil interministériel une politique de structuration spatiale de l'offre par la mise en place d'itinéraires réservés à la circulation des « cars rapides ». En 1978, face à la demande et alors que la SOTRAC assurait encore 66 % des transports collectifs dakarois (chiffre de 1980 : Godard, 2002), une nouvelle ligne de transport a été créée par un additif à l'arrêté du gouverneur de 1976 instituant les nouvelles règles de circulation et de stationnement des « cars rapides » : celle-ci avait vocation à desservir la banlieue entre 6 h et 10 h le matin et 17 h et 22 h le soir. En 1992, un second additif a été pris pour modifier une nouvelle fois les itinéraires de desserte du Plateau par les lignes de « cars rapides ». Puis un séminaire réunissant toutes les parties prenantes du transport urbain de Dakar a confirmé l'existence définitive dans le paysage dakarois des « cars rapides » en invitant, à la même table que le directeur de la SOTRAC ou les représentants des ministères, les propriétaires.

Au tournant des années 1990, la compagnie de transport public était condamnée. À partir de 1986, les Contrats de plans entre l'État et la SOTRAC se sont succédés et ont été marqués par le désengagement de la coopération française (cessation des financements pour l'achat de nouveaux bus notamment) et par la diminution des subventions octroyées par l'État sénégalais. Conséquence, en 1990, la SOTRAC ne captait plus qu'un tiers des passagers de transport collectif (selon X. Godard). Le rapport de forces entre secteur public et secteur privé

s'était inversé alors que la demande des usagers n'était pas satisfaite. Le ramassage des salariés des entreprises de la place, perturbées par les réaménagements horaires de la journée de travail, était en particulier problématique. Les transporteurs urbains se sont alors engouffrés dans la brèche et se sont mis à transporter les salariés des entreprises de l'aéroport, puis ceux des hôtels comme le Méridien Président, des banques, de la manufacture de tabacs, ou les dockers du port de Dakar.

Le plus spectaculaire a été la reconversion des transporteurs des régions de l'intérieur dont les véhicules de transport interurbain se sont vus octroyer, entre deux voyages, une licence urbaine pour une durée de deux à trois jours. Dans un premier temps, ils ont été confinés sur des itinéraires précis, entre Pikine et Dakar, puis dans un second temps autorisés à circuler sur d'autres à mesure que s'accroissaient les difficultés de déplacement. Des transporteurs comme Ndiaga Ndiaye ont ainsi vu leurs véhicules de transport interurbain reconvertis en minibus de ville (avec la fin de la distinction entre licence de transport urbain et licence de transport interurbain). Certains fonctionnaires aujourd'hui n'hésitent pas à dire que l'État et les services centraux du ministère des Transports ont « aidé » ce transporteur à investir le créneau et à développer son parc<sup>87</sup>. Dans la rue, au bureau, les gens se sont mis à parler des cars blancs de Ndiaga Ndiaye. La popularisation de son nom a été générale et a dépassé le cadre de ce transport particulier. L'appellation *Ndiaga Ndiaye* est passée dans l'imagerie populaire<sup>88</sup>. Jusqu'à l'heure actuelle, les Dakarais utilisent ce terme, devenu quasiment l'équivalent d'une marque de véhicule au Sénégal.

En 2000, a été lancé le Programme d'amélioration de la mobilité urbaine (PAMU), soutenu par la Banque mondiale et dont un des axes majeurs est le renouvellement du parc de « cars rapides » et de *ndiaga ndiaye*. La donne a complètement changé : ce sont les propriétaires de cars qui se sont imposés dans les discussions sur l'avenir des transports auxquelles, quelques années auparavant, ils n'étaient pas conviés. À la session de lancement du PAMU, en janvier 2002, les transporteurs ont ainsi protesté contre le montant de l'apport qui leur était demandé pour chaque véhicule neuf acheté (25 %) dans le cadre de l'opération de renouvellement. Dans les mois qui ont suivi, ils sont arrivés à faire baisser ce taux à 15 %. En 2005, la composante Renouvellement du PAMU a concrètement démarré. Comme en 1976, les propriétaires ont été regroupés en Groupements d'intérêt économique. Quelques-uns

---

<sup>87</sup> En 2003, officiellement, Ndiaga Ndiaye possédait, enregistrés à son nom, 284 véhicules de transport, dont 251 véhicules de 30 places.

<sup>88</sup> Les *ndiaga ndiaye* sont au départ des fourgonnettes de marque allemande Mercedes. Pendant un temps, ils ont été assemblés sur place dans l'usine Mercedes puis transformés en minibus de transport collectif.

ont rapidement reçu en crédit les nouveaux véhicules (moyennant la mise à la casse des vieux minibus) et obtenu, sous forme de concession, des lignes à desservir<sup>89</sup>.

En vingt ans, le système de transport urbain a été complètement bouleversé. En 1985, selon les chiffres du service régional des Transports, les « cars rapides » étaient plus d'un millier. En 2004, ces véhicules, ajoutés aux *ndiaga ndiaye*, ont été estimés entre 3 300 et 3 500 unités<sup>90</sup>, alors que la société publique qui a remplacé la SOTRAC en 2001 ne transportait en 2002 que 5 % des passagers recourant au transport collectif<sup>91</sup>. Toute évolution dans les transports urbains à Dakar ne peut se faire sans les propriétaires de « cars rapides » (Lombard, Sakho et *al.*, 2004). Désormais, en incluant les taximen, les chauffeurs de minibus et même les rabatteurs, une toute autre logique est en place dans un secteur sur lequel le point de vue des ministères semble n'être qu'une donnée parmi d'autres.

### ***Entre trajectoires collectives et individuelles***

L'histoire des entrepreneurs de transport au Sénégal s'est confondue avec l'arrivée et la généralisation du véhicule à moteur dans le pays, dans les années 1930 selon Y. Hazemann (*op. cit.*) et surtout après la Seconde Guerre mondiale. Si les intérêts français et libanais, présents dans le secteur du transport, ont dominé la nouvelle économie de la circulation et repoussé les autochtones vers le commerce et le transport local<sup>92</sup>, l'émergence d'opérateurs privés sénégalais d'origine africaine au cours du vingtième siècle a été réelle et massive.

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

---

<sup>89</sup> Fin 2005, 105 bus ont été remplacés par des nouveaux. En 2007, on aboutissait à un total de 550 minibus renouvelés.

<sup>90</sup> Chiffre officiel des véhicules enregistrés en 2003 à la direction nationale des Transports terrestres, auquel on peut ajouter celui des taxis compteurs (12 à 13 000) et les taxis de banlieue (anciennement clandestins, régularisés à partir de 1982 et confinés dans les quartiers de Grand Yoff, Parcelles Assainies et dans les villes de Pikine et Guédiawaye : sans doute plus de 3 000).

<sup>91</sup> Mais, en 2004, cette compagnie a obtenu 400 autobus neufs, ce qui lui a redonné une force de frappe dans le transport urbain de Dakar, lui permettant d'espérer offrir une qualité de service et proposer des prix équilibrés.

<sup>92</sup> Ceux-ci, souvent commerçants, ont, à l'époque coloniale, tenté d'investir le créneau des produits vivriers, comme le rappellent les études de B. Barry et L. Harding (1992) et de L. Marfaing et M. Sow (*op. cit.*), puis, après 1960, des secteurs délaissés par les Français et les Libanais, comme l'industrie ou le transport.

et empruntées et rend compte de la capacité des Sénégalais à s'imaginer et à devenir transporteur.

### **Difficile transmission du savoir et des réseaux**

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

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

## TALLA SADY, LE FILS OU LA TRANSMISSION DU SAVOIR-FAIRE

### « *Success story* »

Dans l'immédiat après-guerre, habitant la région de Louga, le père de Talla Sady débute dans la « traite » en utilisant des dromadaires pour transporter les arachides vers les centres de groupage<sup>93</sup>. En 1960, il se procure un premier camion et transporte ses propres marchandises à destination des villages de sa région. Pendant la campagne de commercialisation, il achemine l'arachide pour le compte des usines Lesieur et Petersen de Dakar. En 1981, l'entreprise se focalise sur le transport. En 2000, elle compte 32 camions, dispose d'un parking où garer les véhicules et d'un siège social qui lui permet d'avoir une visibilité dans la capitale, de recevoir ses clients et d'afficher une image moderne.

Si l'arachide occupe une part importante du chiffre d'affaires, d'autres marchandises sont recherchées. La règle ? « *Démarcher chaque jour, essayer d'avoir 5-600 tonnes* ». Par exemple, quand l'État lance des programmes de distribution d'engrais. En 1996, le commerce est réinvesti et permet de compenser les effets néfastes de la concurrence dans le transport. En 2000, l'entreprise traite ainsi près de 25 000 tonnes de riz. L'activité internationale est aussi réhabilitée, avec le Mali notamment et l'appui du réseau de connaissances développé au sein du milieu des transitaires maliens de Dakar.

### Du père au fils

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

Talla Sady est à l'affût de tous les développements possibles du transport international, alors que son père fait partie de cette génération de transporteurs qui a grandi avec les marchés de l'État, circonscrits aux limites du territoire national. Ainsi, le démarchage auprès des transitaires du port, notamment les deux plus importants, SDV et Maersk, porte ses fruits puisque l'entreprise transporte l'aide alimentaire pour la Mauritanie ou la Guinée-Bissau. Talla Sady adopte le management en vogue dans l'économie libérale. Il a équipé le siège en informatique et ne conçoit pas son travail autrement. Il considère que c'est celui qui est le plus proche de ses clients, le mieux organisé, qui pourra dépasser la concurrence : « *On essaie de gérer, de comprendre qui fait quoi, quel est le camion qui marche le mieux, pourquoi celui-là ne marche pas* ». Quand on lui fait remarquer qu'il adopte au Sénégal des méthodes de gestion européennes, il répond que c'est nécessaire. Il n'a pas émigré comme d'autres Sénégalais originaires de la région de Louga, mais il a fait un voyage d'études en Europe, « *juste pour voir comment fonctionnait la société* ». Il achète ses camions importés à des revendeurs sur Dakar.

Talla Sady constate que les fédérations professionnelles sont actives et soutiennent les transporteurs. Le transport évolue : « *avec les problème de libéralisation et de mondialisation, il faut une autre pensée que celle des anciens, des gens formés qui lisent la presse, qui sont internationaux d'une certaine façon* ». Il ne regrette pas d'être allé à l'université : « *quand vous laissez seul un « vieux » [son père] qui n'a pas fait l'école, un jour ou l'autre, il sera trompé par les chauffeurs. Pour la gestion moderne, il faut faire les « bancs », être outillé sur le plan intellectuel* ».

### Vers une éthique originale du transport ?

L'activisme politique favorise-t-il les affaires ? Selon Talla Sady, « *il suffit d'avoir un bon produit, connu. N'importe où, quand tu as un bon produit, tu peux travailler* ». Les valeurs passent avant la recherche du bénéfice : « *Le moteur, c'est le business, mais pas comme à l'européenne. Si je peux assister quelqu'un, je l'assiste. C'est mon devoir. Si je le fais de manière désintéressée, voilà le bénéfice que j'en retire* ».

Talla Sady appartient à la confrérie mouride dont l'idéologie est basée sur le travail et l'inspire dans sa vie professionnelle. Même si tous ses employés ne sont pas mourides, il dit rechercher les conditions optimales pour que de bonnes relations professionnelles existent. Selon Talla Sady, avec les Mourides, c'est possible.

<sup>93</sup> Entretiens, 25 septembre 2000 et 10 janvier 2002.

## LOBATT FALL, DU PARRAINAGE DE L'ÉTAT A LA CHUTE

Né en 1930 dans un village de la rive mauritanienne du fleuve Sénégal, Lobatt Fall est un homme qui a compté dans le transport sénégalais.

### **Du néant à la gloire, de la « vallée » à Dakar**<sup>94</sup>

Son parcours est celui d'un opportuniste qui a découvert la « poule aux œufs d'or ». D'abord « *coxeur* » ou intermédiaire à Dakar, Lobatt Fall acquiert dans les années 1960 un premier camion avec l'aide de son frère et se met à évacuer les produits agricoles de sa région. Pendant l'hivernage, il emprunte les navires qui remontent le fleuve pour acheminer des produits manufacturés. L'implication de Lobatt Fall dans le transport de marchandises va croissant puisque, dans les années 1970, dix-sept camions lui appartiennent. Lobatt Fall investit aussi le transport de voyageurs. Toujours avide de paraître le plus grand, il dit avoir posséder la majorité des véhicules présents à la grande gare de Dakar. Il raconte que, chaque jour sur la ligne de Thiès, vingt cars immatriculés à son nom circulaient : « *en ce temps-là, j'étais puissant* ». Au début des années 1980, Lobatt Fall dispose de près de 300 cartes grises de véhicules, autos, camions, cars et minicars, achetés à crédit. Son pouvoir est visible jusque dans les bâtiments de la gare. Il a construit deux magasins dont un bureau dans lequel il reçoit ses hôtes et affiche les signes de sa splendeur passée (photos, distinctions). Il finance la construction du bâtiment du Regroupement des transporteurs et des chauffeurs de la gare, signe que son emprise sur le milieu a été grande. Il fait ériger en 1981 un hôtel de 52 chambres destiné à loger les chauffeurs en repos. Sa notoriété se traduit par l'attribution de responsabilités dans le monde du transport. Pendant 21 ans, il est président régional des transporteurs, pendant 22 ans vice-président puis président d'une fédération.

### **Au service du pouvoir**

« *La politique n'est en rien dans mon succès* », dit aujourd'hui Lobatt Fall. Pourtant ses relations lui permettent d'asseoir son activité de transporteur. En échange de son soutien au Parti socialiste, Lobatt Fall reçoit le marché des réquisitions. Les « corps habillés » passent par ses services pour déplacer des hommes d'un point à l'autre du territoire national. Le déménagement des fonctionnaires entre régions lui est également attribué, ainsi que les voyages scolaires. Pour le pouvoir en place, la présence à ses côtés d'hommes d'affaires originaires de la « vallée » est une garantie de soutien aux élections. Lobatt Fall est ainsi remercié par le parti au pouvoir : il est élu député entre 1983 et 2001, membre du Conseil économique et social pendant 23 ans. « *J'ai reçu Senghor et Diouf chez moi* », précise-t-il. Le lien tissé avec le gouvernement lui donne des entrées dans le milieu bancaire pour obtenir dans les années 1980 de multiples crédits. Avec le pouvoir en place depuis 2000, Lobatt Fall dit qu'il n'a pas de problèmes : « *je suis bleu désormais* » (la couleur emblématique du Parti démocratique sénégalais). Mais il ajoute : « *je ne peux plus faire avec mon argent ce que je faisais avant pour ma clientèle, au moment des campagnes électorales notamment* ».

### **La chute**

Avec le temps, la roue tourne. Lobatt Fall a près de 75 ans [en 2003], ses affaires déperissent. « *La fortune est venue, elle est repartie* ». Non lettré, il sait à peine parler le français, ne s'exprime pas bien en wolof et préfère la langue de son village. Son manque de formation lui a posé des problèmes lorsqu'il lui a fallu gérer son argent, noter les versements des chauffeurs, contrôler les dépôts dans les banques. Ses enfants trop jeunes ne peuvent l'aider. Cette absence de savoir-faire comptable, Lobatt Fall le paie cash quand ses conseillers le trompent ou que d'anciens chauffeurs ne lui règlent pas les traites de leur véhicule. Il avoue : « *la politique m'a détourné du parc de véhicules* ». En 2003, Lobatt Fall possède « *moins de 20 véhicules* ». Il se rend chaque jour à la gare, il loue un de ses magasins, il continue le commerce de riz dans la vallée. Les gens reconnaissent qu'il a contribué au développement du pays : « *ils ont de la considération pour moi* ». Ses propos ultimes sont emblématiques d'un parcours brillant, mais tortueux et aujourd'hui arrivé à son terme : « *j'ai emprunté beaucoup de chemins dont je ne peux pas parler* ».

<sup>94</sup> Entretiens, 08 janvier et 25 avril 2003. D'autres informations ont pu être collectées auprès d'un ancien fonctionnaire du ministère des Transports : entretien, 03 juillet 2003.

## Vers l'émancipation

Dans les années 1970, la politique en faveur du secteur privé du transport s'est traduite par l'émergence d'une catégorie d'hommes d'affaires, de commerçants, de transporteurs, qui n'avaient pas le même lien que leurs aînés avec le système politico-économique des années 1960. Ils étaient parfois illettrés, souvent musulmans mourides, avaient pour certains un parcours migratoire international qui leur a permis de visiter le monde, de se faire une idée du transport sous d'autres cieux, d'apprendre à résister aux tracasseries qui surviennent, d'accumuler des fonds. Ce n'étaient pas toujours des transporteurs de longue date, parfois ils l'étaient devenus par opportunité, en s'appuyant, en plus de leurs liens avec l'appareil d'État, sur d'autres ressorts sociaux ou politiques. L'obsession de l'autonomie par rapport au pouvoir étatique, tout en profitant de ses faveurs, illustre ainsi l'esprit d'entreprise de chaque Sénégalais, notamment des gens de la route qui répètent à l'envi qu'ils veulent devenir leur propre maître et avancer par eux-mêmes<sup>95</sup>.

L'amointrissement du *Ndigël* dans la sphère mouride a été concomitant de la libéralisation et de l'entrée massive dans le transport dakarois des petits opérateurs<sup>96</sup>. L'esprit mouride, omniprésent dans les transports sénégalais et libéré quelque peu de la tutelle imposante du Khalife, à l'heure où l'individualisation dans la société urbaine sénégalaise gagne du terrain et fait émerger de nouveaux acteurs, comme les femmes ou les jeunes (Mbodji, 2002), prend toute sa dimension à travers cette capacité à inventer un chemin personnel. Ce n'est pas tant l'idéologie de la confrérie qui intéresse ici que ce en quoi elle rencontre (et rend compte) le savoir-faire des Sénégalais en général et des transporteurs en particulier. « *Travaille pour ce monde comme si tu ne devais jamais mourir et travaille pour l'autre monde comme si tu devais mourir demain* », antienne répétée par tout un chacun, est le symbole de ce dévouement au travail pour soi qui s'inscrit aussi dans un mouvement d'essence supérieur que partagent d'autres disciples<sup>97</sup>. Référence ô combien collective, le « mouridisme » n'entrave en rien le développement de l'entreprise personnelle<sup>98</sup>. Il accompagne même l'esprit du

---

<sup>95</sup> Ce que des Sénégalais ont résumé devant moi par l'anecdote suivante : « *si tu veux gagner de l'argent, tu sors une table devant chez toi, tu prépares des arachides grillées et tu les vends. Qui peut t'en empêcher ?* ». Sur l'espace public et son utilisation au Sénégal, cf. Coralli (2001).

<sup>96</sup> « La capacité de certains segments des populations à échapper à l'encadrement étatique et à rogner sur ses prérogatives sont à l'œuvre vers la fin des années 1970, quand le modèle islamo-wolof des pays du *Ndigël* commence à donner les premiers signes d'épuisement » (Diouf Mam., 2002 : 56)

<sup>97</sup> On peut aussi citer l'axiome suivant : « travailler pour les siens correspond à la prière et à l'adoration de Dieu ». Cf. Bava (2002).

<sup>98</sup> « [...] Les disciples ou talibé n'ont jamais cessé de penser par eux-mêmes, ni d'agir en fonction de leur propre intérêt », rappelle D. Cruise O'Brien (2002 : 86).

routier, l'esprit du chauffeur qui conduit son véhicule, puis devient - s'il le peut - propriétaire de son bien de production, avec l'aide de son patron. Le « mouridisme » est d'autant plus garant d'une réussite personnelle que le contrat implicite passé entre la confrérie de Touba et le pouvoir politique sénégalais (soutien politique contre dividendes matériels personnels et collectifs), même revu à la baisse, assure au transporteur, au chauffeur, une visibilité dans les « garages » et les gares routières, des marchés, une entrée dans les réseaux de l'administration et parfois une immunité.

Quantitativement, l'implication des Mourides dans le transport routier reste manifeste. Dans le secteur des « cars rapides », si l'on s'en tient aux minibus circulant à Dakar en 2003 (enregistrés au ministère des Transports), sur 1 546 propriétaires dont la région de naissance est connue, 32 % sont originaires des régions de Diourbel et Louga, à majorité mouride (elles ne représentent que 17 % de la population totale au recensement général de 2002). 27 % des transporteurs sont nés à Dakar (23 % de la population), 19 % à Thiès (13 %), 8 % à Saint-Louis (7%) et 7 % à Kaolack (11 %). Par ailleurs, plus que chez les transporteurs originaires des autres régions du Sénégal, ceux de Louga et de Diourbel présents à Dakar sont en moyenne de plus grands propriétaires : respectivement 60 et 69 % des transporteurs originaires de ces deux régions ne possèdent qu'un véhicule, mais 70 % à Saint-Louis, 74 % à Thiès et 77 % à Kaolack. Pour les catégories « deux véhicules » et « trois véhicules et plus », les proportions sont là encore favorables aux deux régions précitées. Si l'on reprend notre enquête de 2002 auprès des transporteurs de marchandises, plus de la moitié se disait mouride (Lombard et Ndione, 2002).

### ***Conclusion du chapitre troisième***

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

Le monde sénégalais des transports n'est pas clos par l'action des pouvoirs publics, ses acteurs, ses représentants, des associations, des ONG aussi, comme ENDA très impliquée

dans la « gestion concertée de la filière transport » (ENDA, 2004), alimentant la recomposition permanente du secteur, donnant à voir une société sénégalaise dynamique, bien loin des clichés véhiculés ici et là.

## CHAPITRE IV

### **Mobilité internationale des Sénégalais en Afrique et entreprenariat**

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

Se dessine alors une autre carte de l'espace, celle montrant l'espace pratiqué par les voyageurs, les commerçants et les transporteurs internationaux, les migrants, organisés en réseaux, qui se superpose à celle des États. A. Tarrus et G. Marotel (1991), à propos des migrants algériens observés et enquêtés à Marseille, montraient déjà l'émergence de cette configuration spatiale dans l'organisation sociale des communications émigrées. Leur exemple était aussi une préfiguration des travaux menés par moi-même durant la décennie

suiuante sur les changements qu'a connus le secteur des transports au Sénégal, portés comme en Algérie par les mouvements migratoires de populations achetant et revendant matériel de transport et pièces détachés, important recettes et mode de gestion.

### ***Migrant puis transporteur***

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

### **Vivre en ville après la « brousse »**

Nombreux sont les migrants d'origine rurale à chercher en ville une place de chauffeur. Le secteur du transport au Sénégal est de longue date gonflé par l'arrivée d'émigrés en provenance des campagnes (*cf. infra* l'exemple de Dame Faye). Les réseaux sociaux regroupant des personnes originaires des mêmes contrées et villages permettent de mieux s'insérer dans les arcanes de la vie citadine et dans les méandres de chaque milieu socioprofessionnel, comme le montrent mes travaux sur la migration *sereer* (Lavigne-Delville, Lombard et *al.*, 1994) ou l'étude sur l'insertion urbaine, menée par l'équipe IFAN/ORSTOM au début des années 1990 (Antoine et Diop, 1995). Les besoins en apprentis et receveurs ont été croissants et ont autorisé les transporteurs à recourir à la main-d'œuvre villageoise venue quémander un emploi. Pour le transporteur, il ne sert à rien de déclarer l'embauche d'un nouvel apprenti ou d'un nouveau chauffeur, surtout s'il a commencé dans le métier de la même façon. La complexité de la législation en matière d'activité de transport explique aussi que la plupart d'entre eux passent outre les réglementations officielles.

Pour les migrants africains présents au Sénégal, les réseaux apparaissent indispensables pour pénétrer un secteur à la fois fermé et dérégulé. Les Guinéens, au nombre de 100 000 à

Dakar sur un total de plusieurs centaines de milliers au Sénégal (Lefebvre, 2003), sont très impliqués dans le transport par taxi (en 1988, 5 % des emplois occupés par ce groupe national dans la capitale). On les retrouve encore aujourd'hui comme chauffeurs de taxi urbain. Après un certain temps passé à conduire, ces émigrés retournent chez eux et libèrent la place pour un parent arrivé depuis peu. Ils se distribuent ainsi les « volants » au sein des familles ou des gens originaires de la même région (Haute-Guinée) ou du même village.

#### **DAME FAYE, DU VILLAGE AU TRANSPORT**

Dame Faye est originaire d'un village situé entre Bambey et Fatick<sup>99</sup>. « *Avant, j'étais un cultivateur et je priais* », dit-il. En 1994, il quitte la concession de sa mère et vient à Dakar. À son arrivée, il démarre comme commerçant, avec le soutien d'une de ses connaissances. Rapidement, son activité s'étoffe, il vend des matériaux de construction, il achète des camions à partir de 1997 et les loue à des commerçants ainsi qu'à des émigrés qui investissent dans leur village d'origine. En 1999, Dame Faye en possède quatre. Mais il constate que « *sans agrément, c'est inutile* ». Il n'est pas un professionnel du transport, ce qui le gêne : « *il faut plus de camions pour obtenir un agrément* ». Au plus fort de son activité, par manque de camions disponibles, il sous-traite les marchés, en prélevant une commission variant entre 5 et 10 000 francs CFA.

Dame Faye s'installe au garage du Front de Terre, « *le plus vieux et le plus connu de la capitale* ». Les clients s'y rendent souvent. Dame Faye accepte des commandes dans tous les domaines. Il peut vendre du sable des carrières de Dakar ou du béton fabriqué localement : un camion de sable est écoulé sur Dakar à 50 000 francs, un de béton à 65 000 francs. Il lui arrive de faire du commerce dans les régions comme il peut exécuter des contrats à destination des pays voisins. Son dernier voyage en Guinée-Bissau remonte à 1999, avec un transport de ciment et de bagages pour des émigrés qui retournaient dans leur pays. En 2000, il a envoyé un camion à la frontière de la Mauritanie pour un commerçant mauritanien qui acheminait du riz et du thé vert en cartons. Au retour, il a chargé des produits locaux, tomates et oignons du delta du fleuve.

Dame Faye a le souci de rentabiliser au maximum l'exploitation de ses camions. Il n'y a pas d'intermédiaire, le commerçant s'occupe de tout : il est à la fois vendeur, transporteur et « coxeur ». Pour cette catégorie d'opérateurs, rouler à vide au retour grève les gains, les prix pratiqués à l'aller couvrant à peine les frais inhérents à l'aller-retour (carburants, pannes, bakchichs).

L'instabilité caractérise l'activité de Dame Faye. Il fait du transport par intermittence : si un souci se présente (problèmes familiaux au village par exemple), le camion est arrêté, sinon vendu. Il avoue ne pas toujours disposer des fonds nécessaires au rachat d'un tracteur et d'une semi-remorque.

### **Commerce et transport à l'étranger**

Les migrants commerçants installés dans un pays voisin tentent quant à eux de développer des systèmes de transport nécessaires à leurs activités de distribution, en particulier à destination de leur pays d'origine. Déjà, dès les années 1980, M. Agier (1983) avait montré que le quartier Zongo de populations soudaniennes installées à Lomé, au Togo, était le réceptacle de l'intégration pour les étrangers en même temps que le creuset d'une nouvelle identité de commerçant et de notable local. Aujourd'hui, on retrouve ce type de processus

---

<sup>99</sup> Entretien, 01 décembre 2000.

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

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

La société SONEF (Société Néma et frères) appartient à un entrepreneur dont la famille est présente à la fois dans le nord-ouest du Mali et le sud-est de la Mauritanie. Son savoir-faire transnational lui permet d'opérer sur la ligne Bamako-Niamey via Gao ou encore Bamako-Nouakchott, en offrant un aller-retour quotidien, en entretenant des agences dans chaque ville traversée (Diéma, Nioro au Mali ; Gogui, Kobenni, Ayoun, Maghtaa Lahjar, Aleg, Boutilimit en Mauritanie : cf. carte 9), avec bureau, personnel, salle de repos, restaurant (Photo 7). Ce transporteur commence aussi à s'implanter au Sénégal où il dessert la capitale mais où, en raison de la difficulté pour les autocaristes étrangers à réembarquer la clientèle à Dakar, il est obligé de recharger à Kaolack pour Bamako. À travers les frontières politiques, cette famille bénéficie de réseaux qui s'étendent sur plusieurs pays et qui lui permettent de développer des activités de transport sur de grandes distances, en entretenant des relations avec chacun des

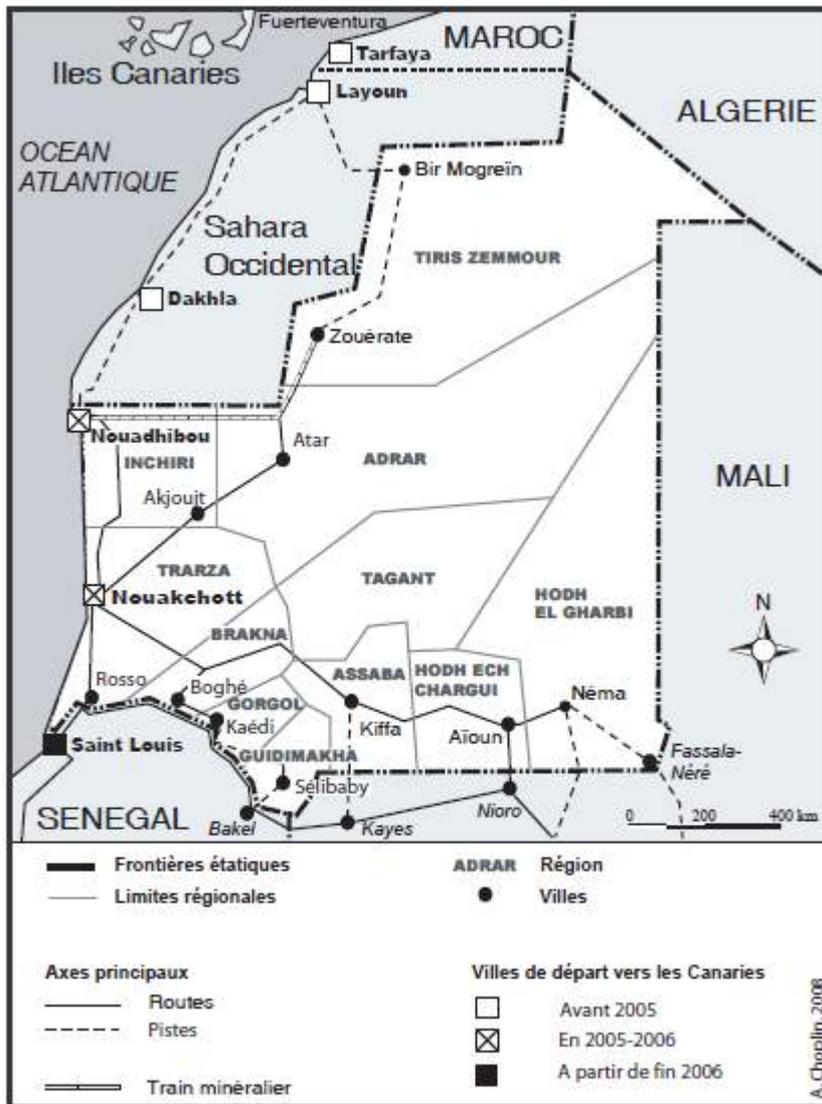
pouvoirs politiques, en bénéficiant de l'apport des proches installés dans les pays voisins, de facilités aux frontières, d'un minimum de clientèle.

Le développement de telles organisations, souvent tournées vers la clientèle migrante du pays<sup>100</sup>, symbolise une forme d'« *ethnic business* » (ou « *ethnic transport* »), décrit dans les années 1990 par R. Waldinger, H. Aldrich et *al.* (1990) ou encore par St. De Tapia pour la migration turque en Europe (1996). La création d'agences de voyage, par des migrants et pour des migrants, en est une autre illustration, même si les investisseurs souhaitent élargir leurs activités à d'autres catégories de voyageurs (comme les touristes par exemple). Sont ainsi proposés des voyages aux enfants d'anciens migrants nés en France ou bien une organisation logistique pour le retour du corps de personnes décédées en migration. À l'autre bout de la chaîne, dans les villages soninkés de la vallée du fleuve Sénégal ou à Dakar, les correspondants des agences parisiennes s'activent pour satisfaire une clientèle très mobile et offrir des prestations de qualité, via Internet. De grands transporteurs de Dakar proposent des billets d'avions aux migrants souhaitant se rendre aux États-Unis.

---

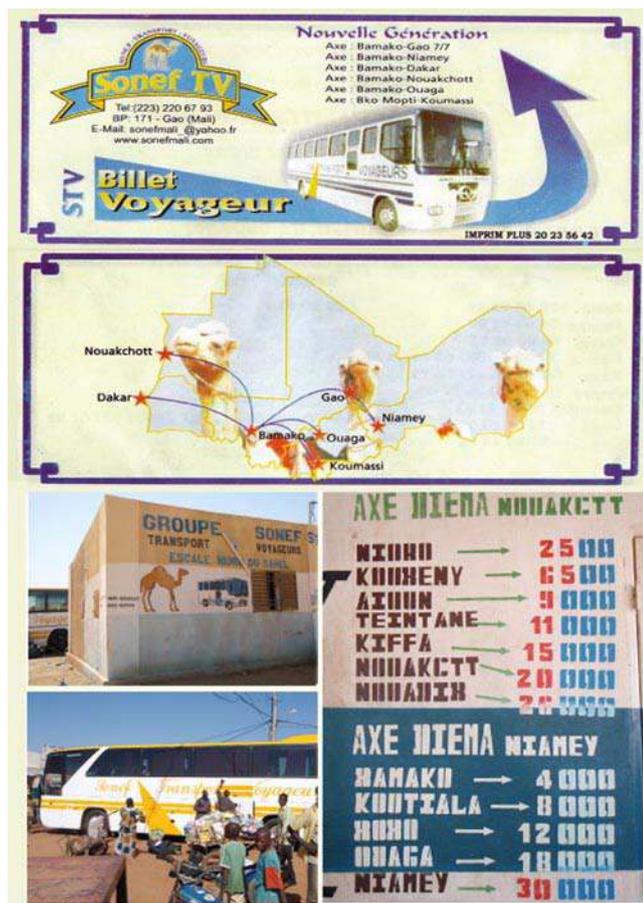
<sup>100</sup> L. Faret (2004) le détaille avec précision pour les liaisons entre les villages du nord du Mexique et Dallas aux États-Unis.

Carte 9 : Mauritanie, régions, villes et routes



Réalisation : Laboratoire de cartographie de IRD-Bondy

Photo 7 : L'entreprise et le réseau SONEF



De haut en bas et de gauche à droite : billet voyageur de l'agence Sonef ; la société profite des réseaux politiques et tribaux pour s'implanter dans toute la région, le dromadaire rappelant l'origine saharienne du patron ; escale Sonef à Nioro du Sahel ; gare de Diéma ; tarifs au départ de Diéma. Clichés : A. Choplin et J. Lombard (2009).

## Les Sénégalais dans le transport en Mauritanie

Le transport dans les villes étrangères est un secteur d'activité particulièrement attractif pour les migrants sénégalais. M. Timera (1997) signalait le développement en France, parmi les ressortissants soninkés, de pratiques identiques à celles des Guinéens de Dakar, les migrants devenant chauffeurs pour leurs compatriotes, notamment à leur arrivée à l'aéroport de Roissy. À Nouakchott en Mauritanie, dans les 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> arrondissements où réside la grande majorité des populations subsahariennes (Choplin, 2009), les Sénégalais sont très impliqués dans le transport. Sans le soutien du réseau, difficile d'obtenir une voiture. Le chef du « garage Sénégal », situé dans le 5<sup>e</sup> arrondissement, est arrivé en 1993. Il se défend d'avoir été aidé pour devenir chauffeur, mais son discours contredit ses propos : « [...] *j'ai un rôle de « diatigui », j'accueille des hommes qui arrivent du Sénégal avec mon adresse en poche. J'ai souvent logé les gens pendant une semaine avant de les présenter aux autres chauffeurs. Je*

*fais l'intermédiaire*»<sup>101</sup>. En outre, comme il a été jusqu'en 2005 correspondant dans son quartier de l'omnipotente Fédération nationale des transporteurs (FNT), il a pu faciliter l'installation dans les « garages » de certains de ses compatriotes, mais aussi des Maliens ou des Guinéens : « [...] *À l'époque, les taximen faisaient le rang et, quand ils partaient avec leurs clients, ils donnaient 200 UM [0,7 euro en 2005] pour la caisse de solidarité destinée à aider les chômeurs ou les malades. Tout le monde avait un petit quelque chose* ». Pour preuve, en plus du « garage Sénégal », on trouve un « garage Mali », un « garage Guinée » où les néo-chauffeurs originaires de ces pays arrivent à s'embaucher (carte 10).

---

<sup>101</sup> Entretien, 13 janvier 2007.

**Carte 10 : Les « garages » tenus par les étrangers à Nouakchott**

Malgré la survenue en 1989 des « évènements » opposant Sénégal et Mauritanie<sup>102</sup>, les Sénégalais seraient plusieurs dizaines de milliers installés en Mauritanie, 45 000 en 2006 selon la Banque mondiale, sans doute beaucoup plus en comptant les personnes qui franchissent quotidiennement la frontière sans être recensées ou les pêcheurs qui viennent du Sénégal par la mer<sup>103</sup>. La nationalité sénégalaise représente près de la moitié des étrangers présents sur le sol mauritanien. La proximité géographique des deux pays ne suffit pas à expliquer l'importance des Sénégalais en Mauritanie. Le rattachement du territoire mauritanien à la colonie du Sénégal (avec comme capitale Saint-Louis) a certes favorisé les déplacements des uns et des autres de part et d'autre du fleuve Sénégal. Mais c'est surtout le développement économique de la Mauritanie et son besoin de main d'œuvre, dans un pays en manque de qualifications, qui ont provoqué l'arrivée des Sénégalais depuis les années 1950, comme ouvriers spécialisés d'abord, comme pêcheurs ensuite<sup>104</sup>. Dans le secteur du transport, qui est l'objet d'une croissance désordonnée à la suite de la libéralisation opérée depuis 2005 (BCEOM, 2005 ; JACOBS, 2007) et est porté par un flux continu d'importations de voitures contribuant à l'augmentation du parc et des opportunités d'emplois<sup>105</sup>, ils sont employés essentiellement comme chauffeurs de taxi urbain, mais il est difficile d'en connaître le nombre exact, sans doute plusieurs centaines.

La difficulté de la vie en migration reste prégnante. Les conditions d'existence rendent précaire l'activité même de chauffeur. Si les étrangers peuvent être autorisés à travailler comme chauffeur, s'installer comme transporteur exige par contre d'obtenir l'agrément du ministère des Transports, qui peut être accordé aux ressortissants de la CEDEAO (au Sénégal par exemple, mais pas en Mauritanie). Les migrants présents dans le secteur national du transport n'ont souvent pas d'autorisation de travail en règle et sont susceptibles d'être contrôlés par les forces de l'ordre et de devoir payer de fortes amendes pour pouvoir de

---

<sup>102</sup> Les violences qui ont abouti en 1989 au départ des Sénégalais de Mauritanie sont pudiquement appelées de la sorte. Alimentés par les autorités mauritaniennes et touchant les populations négro-africaines, elles ont dégénéré en un véritable conflit politique entre les deux pays, faisant plusieurs centaines de morts. À la suite de ces graves incidents, les Sénégalais de Mauritanie ont été chassés et, réciproquement, les Mauritaniens présents au Sénégal expulsés.

<sup>103</sup> Effectuées en 2009 dans le cadre du programme Middas (Migrations Internationales et Développement : une étude à partir de Données Appariées. Migrants, familles d'origine, Sénégal), piloté par l'UMR DIAL et financé par l'Agence française de développement (AFD), des enquêtes démontrent qu'une part importante de Sénégalais installés en Mauritanie circule fréquemment entre ce pays et le leur.

<sup>104</sup> La croissance du secteur de la pêche en Mauritanie attire depuis les années 1970 des pirogues et des capitaines sénégalais. En 1989, on comptait dans le pays près de 1 300 artisans pêcheurs originaires du Sénégal (Diop et Thiam, 1990). En 2000, ils étaient plus de 2 300 (IMROP, MPEN et al., 2002).

<sup>105</sup> Le ministère des Transports comptabilisait en 2004 plus de 110 000 véhicules dans le pays, dont 93 000 à Nouakchott et 4 500 à Nouadhibou, soit un taux d'équipement moyen de 40 pour 1 000 habitants.

nouveau circuler<sup>106</sup>. Ils sont enclins à subir l'ostracisme de certains clients<sup>107</sup>, ce qui renforce leur isolement et parfois leur mal-être. Leurs conditions de travail sont difficiles. Souvent les migrants conduisent de vieux véhicules, sales, sujets aux pannes récurrentes, et opèrent dans un environnement dégradé (pollution importante en ville, notamment à Dakar ou à Bamako où la congestion des axes routiers amène les chauffeurs à passer des heures dans les embouteillages). Confinés sur des lignes peu rémunératrices, comme certains Sénégalais de Nouadhibou, ils gagnent mal leur vie<sup>108</sup> et travaillent avec des contrats fragiles qui ne prédisposent ni au développement d'une activité durable ni au montage d'un projet d'investissement dans le même secteur au pays.

### ***Le retour au pays ou les migrations internationales transforment-elles le transport local ?***

L'accumulation d'expériences dans le transport durant leur parcours migratoire est-elle un atout pour les migrants qui envisagent de revenir s'installer au Sénégal. Arrivent-ils à transférer autre chose que des fonds accumulés durant leur migration ? De nouvelles pratiques, de nouvelles façons de voir le transport, de nouveaux modes de gestion du secteur apparaissent-ils comme en lien direct avec le périple migratoire ? Une histoire du transport en migration<sup>109</sup> montrerait combien les migrants africains vivent, pour partie, de cette activité et ramènent avec eux (ou inspirent à distance) un rapport différent au transport, du matériel venu d'ailleurs, des comportements nouveaux dont les effets sur le secteur national sont massifs.

### **Un retour porteur de promesses**

Le retour se présente comme une période délicate. Il s'agit de se réinsérer dans une société quittée quelques années auparavant et de trouver une activité rémunératrice, susceptible de faire vivre la personne et sa famille. Souvent la prise en charge économique du réseau familial explique la nécessité de créer une activité rémunératrice. S. Bredeloup (1997) a montré comment les migrants diamantaires de la vallée du fleuve Sénégal, après avoir bourlingué de longues années en Afrique centrale, reviennent dans leur pays d'origine pour investir, non

---

<sup>106</sup> Une disposition récente de la Communauté urbaine de Nouakchott, instaurant à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2010 l'obligation pour les taximen de disposer d'une licence, accentue encore plus les difficultés des chauffeurs étrangers.

<sup>107</sup> Ainsi en Mauritanie, selon des enquêtes menées en 2007 et 2008, certaines femmes maures (blanches) disent éviter de monter dans les taxis conduits par des non Mauritaniens, de surcroît noirs.

<sup>108</sup> En règle générale, le chauffeur doit verser au propriétaire, chaque semaine ou chaque jour, une somme fixée à l'avance, qui permet à ce dernier de payer le salaire de l'employé et de couvrir les grosses pannes. Le chauffeur a par contre à sa charge le carburant quotidien ainsi que les amendes et autres bakchichs.

<sup>109</sup> À l'instar de celle d'une famille maghrébine du sud de la France, décrite dans les années 1980 par A. Tarrus (1985) et dont la principale activité était le transport.

seulement le champ politique local, mais aussi certains secteurs économiques. Dans les années 1980, les Sénégalais ont placé leur argent dans l'immobilier, en profitant de l'extension spatiale de Dakar (Tall, 2009). Ceux des décennies précédentes avaient privilégié les vieux quartiers proches du centre (Médina, Grand Dakar) et progressivement se sont constitué des parcs immobiliers conséquents, souvent composés de grandes bâtisses de plusieurs étages pouvant regrouper jusqu'à 40 à 45 chambres mises en location. À cette époque (années 1980), le transport était encore réglementé par l'État et le secteur privé toléré mais réduit à desservir quelques axes de la capitale. Les migrants, même désireux de rentrer au pays avec un véhicule et de s'improviser transporteur, se heurtaient à toutes sortes de tracasseries et au milieu professionnel local.

Depuis les années 1960, nombre de ressortissants sont revenus dans leur pays d'origine et ont commencé à dupliquer dans leur pays ce qu'ils avaient développé en migration. L'exemple béninois est à cet égard éclairant. Dès 1963, le rapatriement des Dahoméens<sup>110</sup> de Côte d'Ivoire, qui rentraient avec leurs taxis, a fait évoluer l'offre de transport à Cotonou (Agossou, 2004). Plus tard, en 1977 puis en 1978, le reflux des Béninois du Nigeria, du Congo et du Gabon a provoqué l'arrivée sur le marché local de demandeurs d'emploi. Ceux qui étaient propriétaires de leurs motos taxis qu'ils exploitaient en migration les ont réutilisées pour les besoins des citadins de Cotonou ou de Porto Novo. Ailleurs en Afrique, en Guinée notamment, au lendemain de la guerre civile de 1990 au Libéria, nombre de réfugiés libériens ou guinéens sont arrivés à Conakry avec les taxis ou les minibus qu'ils conduisaient à Monrovia (Godard et Teurnier, 1992). De même, les Burkinabés de Côte d'Ivoire, revenus au Burkina dans la décennie 2000, ont passé la frontière avec des véhicules en bon état, utilisés sur le sol ivoirien : profitant de leur capital et de leur savoir-faire, ils ont mis en place à partir du Burkina Faso des liaisons routières rapides vers la Côte d'Ivoire (Bredeloup et Kouraogo, 2007).

Différentes enquêtes menées au Sénégal concordent pour souligner le poids relatif de la migration internationale dans la multiplication de l'offre de transport dans le pays. Dans une étude menée au Sénégal en 1999, parmi une quarantaine de transporteurs (de marchandises comme de voyageurs) des régions de Tambacounda et de Dakar (Ninot, 2003), quelques anciens émigrés avaient utilisé leur argent gagné en migration pour investir dans le transport. Ils disaient pénétrer ce secteur dans le but de trouver un revenu d'appoint, pour eux ou pour un parent, avec l'espoir d'y faire fructifier leur argent. Selon des informations tirées d'une

---

<sup>110</sup> Le Bénin avant 1975 se dénommait Dahomey.

autre enquête réalisée en 1999 par l'IRD<sup>111</sup>, plus de 7 % des émigrés (sur 511 personnes enquêtées) avaient développé une activité de transport à leur retour<sup>112</sup>. Dans tous les cas, pour ces migrants vivant à l'étranger ou de retour, le projet de transport se matérialise à l'identique : soit par l'envoi ou la réfection d'un véhicule acquis pendant la période migratoire, qu'ils font conduire par le petit frère, soit par l'achat d'une automobile au retour, utile par exemple au désenclavement du village<sup>113</sup>. Après la dévaluation du franc CFA en 1994, le transport a représenté une activité plus aisée à démarrer pour les émigrés rentrés au pays et disposant de l'argent économisé sur leur salaire gagné en Europe. D'une part, en raison de la relative modestie de l'investissement (dans le cas d'une activité de taxi urbain, de l'ordre de 1 à 2 millions de francs CFA pour une berline à l'importation au début des années 2000, soit entre 1 500 et 3 000 euros) ; d'autre part, en raison de la facilité avec laquelle le néo-transporteur pouvait débiter son nouveau métier, sans grands efforts et tracasseries administratives. Dans le transport routier de marchandises, l'investissement était plus important mais les flux d'importation de camions d'occasion ont fait baisser les prix : au Sénégal, au début de la décennie 2000, on pouvait trouver un camion de 10 tonnes pour 5 millions de francs CFA (7 500 euros). Les rares études sur les ventes de deux-roues au Sénégal soulignent aussi le lien qui existe entre parcours migratoire international et importations de scooters (Dubus, 2004 ; Photo 8).

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

---

<sup>111</sup> Données fournies par N. Robin (IRD). Parmi les secteurs dans lesquels les investissements des migrants se sont développés, le transport vient après l'artisanat, le commerce et la construction immobilière.

<sup>112</sup> Au Mali, une étude sur une soixantaine de migrants revenus dans la région de Kayes avec l'aide financière du gouvernement français indiquait que le transport venait en troisième position (13 % des projets de retour), derrière le commerce et l'agriculture (Ndione et Lombard, 2003).

<sup>113</sup> Dès les années 1980, la presse sénégalaise signalait le rôle que les migrants occupaient dans les importations de véhicules et la concurrence que ce flux provoquait pour les concessionnaires locaux. *Cf.* « Voitures d'occasion : un marché saturé », *Le Soleil*, 07 février 1989.

Photo 8 : Parking de « deux-roues » importés à Kaolack, ancien ville de production locale de cycles



Cliché : J. Lombard (2010).

#### **MBARGOU BADIANE, LA MIGRATION COMME MOTEUR DE L'INSERTION AU PAYS**

Mbargou Badiane est un ancien émigré parti dans les années 1970 en France et en Allemagne<sup>114</sup>. Quand il retourne en 1983 au Sénégal, il s'installe comme transporteur de voyageurs dans la grande gare routière de Dakar. En fait, Mbargou Badiane reprend une activité commencée avant son départ en migration, lorsqu'il était jeune apprenti pour un transporteur de la place. À son retour, il retrouve ses réseaux d'avant la migration, tout en développant de nouveaux liens avec ceux acquis en migration, en France et en Allemagne où il continue de se rendre régulièrement. Il achète ainsi en Europe des véhicules qu'il transforme en minibus au Sénégal. Mbargou Badiane en compte jusqu'à vingt-cinq en 1995. Quand l'activité faiblit, il se recentre sur le transport de marchandises en achetant des semi-remorques importées.

Aujourd'hui, Mbargou Badiane possède cinq camions avec lesquels il achemine du ciment et d'autres marchandises dans l'intérieur du pays. Il complète son activité en important des pièces détachées de véhicules dont son magasin, situé dans la gare routière, est rempli. Alphabétisé en français et habitué des négociations avec les autorités, Mbargou Badiane est en outre représentant des transporteurs à la Chambre de commerce de Dakar.

### **Les limites au migrant transporteur**

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

<sup>114</sup> Entretien, 10 avril 2003.

pouvoirs en place. Réussir à s'installer dans ces conditions est aléatoire, même si on n'est pas migrant.

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

L'échec dans les années 1980 des diplômés sénégalais devenus néo-transporteurs atteste la difficulté à pénétrer ce milieu fermé. À l'époque, le gouvernement du Sénégal avait lancé un programme économique de soutien à la création d'entreprises de transport par de jeunes « maîtrisards ». Mais, selon des informations communiquées par X. Godard, l'opération a rapidement échoué. Les remboursements des sommes empruntées à des conditions drastiques, à la suite de pannes ou d'accidents et en raison de la saturation du marché, n'ont pas été honorés. L'échec du programme a surtout été dû à la méconnaissance chez les candidats d'un secteur hostile à l'émergence de concurrents qui n'étaient pas passés par la filière d'apprentissage classique et où les rapports de pouvoir doivent être parfaitement maîtrisés<sup>115</sup>.

Chez les migrants transporteurs, l'échec est souvent le résultat d'un projet monté à la va-vite. L. Marfaing rappelle les propos de l'un d'eux installé en Allemagne : « *à l'étranger, tu apprends à penser loin, pas pour 5 ans, pas pour 10 ans, non loin* » (Marfaing, 1999 : 14). Pour cela, le migrant doit être engagé dans une activité professionnelle capable de produire une plus-value qu'il pourra réinvestir au retour. Seule une installation stable dans le pays d'accueil lui garantit de pouvoir développer un tel projet. Or, la précarité de certains parcours migratoires paraît incompatible avec de telles ambitions : les migrants maliens aidés par la Coopération française entre 1996 et 2000 étaient souvent des personnes en situation fragile en France, sans papiers et qui ont été expulsés. Ils sont revenus dans la région de Kayes sans projet et se sont engagés par défaut dans le transport. L'absence de compétences qu'ils ont dû

---

<sup>115</sup> Au lieu de conduire eux-mêmes leur véhicule, les transporteurs embauchent des chauffeurs qui, chaque jour ou chaque semaine, doivent leur rendre des comptes. Cette pratique demande beaucoup d'expérience dont savent faire preuve les professionnels qui ont démarré apprenti, puis sont passés chauffeur ou rabatteur, avant de devenir propriétaire et transporteur.

acquérir sur le tas et dans la précipitation, car ils ne les avaient jamais développées en migration, les a rendus vulnérables. Disposant de véhicules usagés et désireux de relier, sur des pistes en mauvais état, leur village à la capitale régionale ou de proposer un service de taxi dans la ville de Kayes, ceux qui ont essayé de s'en sortir, en jonglant avec les moyens à leur disposition (épargne, achat de pièces d'occasion, etc.), ont vécu quotidiennement l'incertitude d'une activité très aléatoire. Dépités, nombreux ont été ceux qui se sont débarrassés de leur taxi après quelques mois et ont réinvesti le peu d'argent qui leur restait dans un projet de substitution (magasin de céréales, dépôt de boisson, boutique). Certains ont même été embauchés par des concurrents revenus comme eux de migration.

Comme le reconnaissait en 2001 un haut-fonctionnaire sénégalais du ministère des Transports, pourtant attaché à la dimension nationale du secteur en tant qu'ancien directeur des Transports terrestres, ces nouvelles pratiques peuvent participer à l'évolution du secteur au Sénégal : *« ces projets d'investissements doivent apporter un plus dans le transport, par exemple améliorer l'offre, le service par une professionnalisation de la gestion (motivation des chauffeurs, couverture sociale), de l'entretien, etc. Sinon ils ne font que gonfler l'offre et développer l'informel : ce n'est pas la peine »*<sup>116</sup>. La réponse à la question de l'apport des migrants au secteur du transport dépend in fine des politiques mises en place par les gouvernements des pays de départ. Cadre juridique adapté, facilités de rapatriement d'argent ou de marchandises (véhicules), contexte politique et économique stable, soutien social et parfois psychologique (notamment pour des migrants expulsés ou réfugiés et retournés en catastrophe) sont nécessaires.

### **Conclusion du chapitre quatrième**

Dès 1994, S. M. Tall rappelait combien le migrant, inconsciemment, popularise dans la construction immobilière des modèles architecturaux importés, en faisant ériger de belles demeures avec balcons, colonnades, porte principale donnant directement sur le trottoir. Le modèle italien fonctionne à merveille dans les banlieues de Dakar. Retrouve-t-on cette modalité d'influences dans le transport ?

La variété des profils d'investisseurs dans le transport, aussi bien au Sénégal que dans d'autres pays d'Afrique, montre un secteur qui a toujours été l'objet de multiples influences, internes et externes, nationales et importées, publiques et privées. L'apport des migrants de retour dans leur pays d'origine paraît incontestable dans le secteur, même si leur implication

---

<sup>116</sup> Entretien, 13 décembre 2001.

varie et si les pouvoirs publics nationaux, soucieux de préserver l'apparente identité d'un secteur dont les entrepreneurs sont définis comme des professionnels formés dans le pays, les considèrent avec circonspection. Appartenant à des réseaux internationaux qui font interagir entre eux différents lieux en Afrique et dans le monde, ils sont attentifs aux évolutions en cours dans le transport.

D'autres études et collectes d'informations apparaissent cependant nécessaires pour préciser les propos tenus ici.

## **Conclusion de la deuxième partie. Labilité des catégories, porosité de l'espace**

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

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

Dans ce mouvement généralisé de personnes, de biens, d'informations, de capitaux, la labilité des catégories est réelle. En d'autres termes, migrant ne rime pas uniquement avec paysan, transporteur ne signifie pas toujours être entrepreneur. Si, parfois, ce regard décalé bouleverse nos repères, il ouvre également des perspectives de compréhension nouvelle du

monde des affaires africain et de secteurs d'activités aussi attachés au territoire, voire au terroir, que le transport<sup>117</sup>.

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

---

<sup>117</sup> La littérature antillaise francophone est à ce titre exemplaire. Soulignant la porosité de l'espace et la labilité des catégories pensées comme immuables, elle transgresse les frontières héritées de la colonisation. Elle met en avant le morne, colline habitée des villes des Caraïbes, comme espace refuge des pauvres au sein de « l'En ville » et enclavé dans la ville. A la lecture des romans de P. Chamoiseau (1992) ou R. Confiant (1996), on comprend que ces lieux sont à la fois hors et dans le monde, sujet à l'isolement mais aussi à l'interaction avec le reste de l'espace urbain, tant leurs habitants sont constamment entre le morne et la ville, en mouvement entre les deux. L. Trouillot, avec *Bicentenaire* (2004), positionne son héros de la même manière, lui qui descend de son faubourg vers le centre-ville pour manifester et en ressortir le soir, espère-t-il, pour remonter chez lui. Le lien entre ces lieux, faubourg, morne, « En ville » ? Simplement l'autobus, la « bombe » de Zonzon Tête Carrée, le héros de I. Césaire (2004), qui va et vient entre les localités du nord de la Martinique, tel un fil qui relie les unes aux autres les mailles d'une résille qui s'impose dans l'espace, par delà les délimitations.

## **PARTIE III**

### **Métropolisation et transport au Sénégal**

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

*La fièvre de la terre*, A. M. Lam, 1990.

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

*Le temps des méthodes*, G. Sautter, 1993a.

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

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

(Ascher, 2003 : 614). La mondialisation produit un type d'espaces polarisés par les métropoles ou par des parties de métropoles et perpétuellement travaillés par des flux développés à différentes échelles.

L'espace est le support d'un processus de régionalisation organisé autour de pôles et de flux à longue distance, comme le rappellent C. Charlton et T. Vowles : « *Thus movements and mobilities define space rather than static locations. Regions may be understood as intricate sets of connections, focused through urban nodes and often acting over long distances* » (Charlton et Vowles, 2007 : 121). Le fonctionnement des métropoles, renommées « commutateurs [...] gérant les dispositifs de l'échange [...] dans la plus parfaite discontinuité spatiale » (Cassé, 1995 : 1029), aboutit à la constitution de réseaux transnationaux de villes<sup>118</sup>, dont les sociétés et les économies peuvent interagir entre elles plus qu'avec celles de leur espace environnant (Buisson et Rousier, 1998).

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

Au Sénégal, Dakar s'est construite par la polarisation de l'ensemble des activités, des populations et des références présentes dans le pays. Elle s'est aussi développée sur les liens que ses habitants, les entrepreneurs, les commerçants, les transporteurs, la classe politique, ont tissés avec le continent et au-delà. En ce sens, elle forme métropole. L'apparition remarquable de Touba dans l'espace sénégalais semble l'étirer vers l'est et signifier la possibilité qu'existe un espace urbain structuré et plus équilibré, au sein duquel la mobilité des personnes et des biens, y compris dans les espaces ruraux situés le long de l'axe routier le

---

<sup>118</sup> J. Beauchard (1999) distingue la ville-villes, en réseau avec d'autres dans le monde, et la ville-pays, enracinée dans l'espace local et régional.

traversant, constitue une donnée de base. J'aborderai cette évolution et ce processus de décentrage spatial dans le chapitre cinq.

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

Les évolutions qui secouent le continent, les mouvements de populations, les échanges de biens et d'idées auxquels participe le continent africain ne traduisent-ils pas un désir de vivre sur place tout en étant relation avec d'autres espaces ? Ne soulignent-ils pas un désir d'investir la cité, même difficilement (une autre facette des réactions des habitants, décrite par I. Berry-Chikhaoui, A. Deboulet et *al.* dans leur ouvrage sur les villes internationales : 2002), tout en étant en phase avec les mouvements du monde ? Ne révèlent-ils pas un désir des corps africains d'être à leur place tout en étant parmi les autres dans le monde contemporain<sup>119</sup> ? C'est ce que j'interrogerai dans le chapitre six de ce travail, en observant et en analysant les espaces frontaliers sénégalais souvent marginalisés et les échanges qui s'y produisent. Ceux-là ne peuvent exister sans une forte dimension circulatoire des populations qui dépasse le local et qui les replace dans la régionalisation dont parlent ci-dessus Charlton et Vowles (*op. cit.*) et, in fine, dans la mondialisation.

---

<sup>119</sup> Cf. le précieux dossier du numéro 107 de la revue *Politique africaine* (De Lame, 2007), consacré aux « politiques du corps », qui montre toute l'actualité des pratiques africaines.

## CHAPITRE V

### Entre Dakar et Touba

La place que veulent occuper certains pays d'Afrique dans la globalisation économique se traduit par un encouragement à la polarisation spatiale et à la concentration géographique des flux de toutes natures dans la capitale nationale. Pour cela, il s'agit d'attirer des investissements internationaux, de grandes entreprises industrielles ou de services, des groupes de transport et de logistique, qui trouveront avantage, dans leur stratégie spatiale, à se positionner dans les capitales africaines, petites et grandes. A. Choplin (*op. cit.*) a décrit le processus pour la Mauritanie dont les dirigeants, obnubilés par l'insertion du pays dans la dynamique économique émergente du monde arabe, veulent faire de Nouakchott une capitale moderne qui ressemble aux « cités émirats » du Golfe persique. L'exemple du Maroc est également patent. A Casablanca, l'enjeu de l'internationalisation apparaît indispensable pour attirer les flux d'investissement étrangers et articuler l'économie marocaine à l'économie mondiale (Berry-Chikhaoui, 2007 : 151).

Au Sénégal, l'agglomération dakaroise évolue à partir d'un positionnement géographique optimal, au croisement de multiples routes culturelles, commerciales, logistiques, à l'interface entre territoire national et espace mondial, « aux frontières du monde » diraient J.-L. Piermay et Ch. Sarr (2007). L'activisme du président Wade pour parcourir le monde à la recherche d'investisseurs intéressés par la place de Dakar, aidé depuis 2000 par l'omniprésente Agence pour la promotion de l'investissement et des grands travaux (APIX), est éclairant.

Jusqu'où s'étend l'emprise de Dakar ? Sert-elle de pôle principal d'un nouveau territoire, métropolitain pourrait-on dire, qui engloberait la capitale et d'autres villes de l'intérieur, à

commencer par Thiès et Touba, selon « [...] un processus qui fait rentrer dans l'aire de fonctionnement quotidien de ces grandes agglomérations [Dakar] des villes et des villages de plus en plus éloignés [...] (Leroy, 2000 : 80, citant F. Ascher) ? L'extension sans précédent du tissu urbain dans toute la presqu'île du Cap-Vert, jusqu'à faire de la région de Dakar un espace totalement recouvert par le bâti, montre à quel point Dakar concentre les investissements et les regards.

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

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

### ***Transports ruraux : lier les campagnes à la ville***

L'étatisation dans les années 1960 de la filière arachide avait limité l'offre de transport à la période de commercialisation allant de décembre à avril. Mais, à la fin des années 1980, Ph. Couty disait déjà ne plus reconnaître une région, le « pays sereer », qu'il avait parcourue vingt ans auparavant et considérait les effets générés par les marchés ruraux, en plein développement (Ninot, Lesourd et *al.*, 2002), comme majeurs pour l'économie locale. Le jour du marché est devenu le moment clé de la vie de relations dans l'ensemble des campagnes sénégalaises. Dans les trois arrondissements du département de Fatick, où j'ai effectué mes travaux de thèse, on comptait en 1988 un marché pour 8 000 habitants, soit 17 foires hebdomadaires plus ou moins importantes, sans compter les marchés situés hors département, dont l'aire d'influence empiète sur celle des premiers.

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

### **Quand la ville se déplace à la campagne**

L'essor au Sénégal des marchés ruraux hebdomadaires depuis les années 1970 témoigne de l'intégration croissante des campagnes et des bourgs aux circuits commerciaux nationaux et internationaux. Ces foires où se déploie une sorte d'effervescence joyeuse, propre au commerce et à l'échange lorsque se rencontrent directement producteurs et commerçants, s'imposent comme des centres d'échanges et de sociabilités importants, et comme les relais entre économies locale et mondiale, en connectant les campagnes aux villes régionales, à la capitale nationale et aux réseaux internationaux transfrontaliers. Au-delà de ce dynamisme folklorisé jusque dans les circuits touristiques<sup>120</sup>, la tenue hebdomadaire de marchés traduit l'émergence d'entrepreneurs situés entre campagnes et villes, à l'instar de ceux du Delta intérieur du Niger (Gallais, 1984).

Les marchés attirent les commerçants urbains, grossistes et demi-grossistes, qui vivent pour la plupart en ville ou dans des bourgs semi-urbains. Les jours de marché, les transporteurs de la ville proche proposent une desserte le matin et un retour le soir, emmenant avec eux divers commerçants qui, soit achètent leur place à l'unité, soit se groupent pour affréter le véhicule, minibus, pick-up ou petits camions. En direction des grandes foires, les véhicules proviennent par contre de plus loin, des capitales régionales, de Mbour, de Touba et parfois de Dakar (Photo 9).

---

<sup>120</sup> En mai 2001, alors que j'observais l'activité sur un marché rural du département de Fatick, j'ai eu la surprise de voir arriver des véhicules 4x4 remplis de touristes européens en provenance de la station balnéaire de Saly (distante d'une cinquantaine de km). Le programme qui leur était réservé prévoyait une halte dans ce marché, quelques achats auprès de femmes artisanes dépêchées à cet effet et l'autorisation de prendre des photos.

Photo 9 : Camions frigorifiques au marché de Diané, Région de Fatick, remplis de poissons achetés à Mbour



Cliché : J. Lombard (2001).

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

Situés en dehors des jours de marché et des lignes de transport, certains villages ne comptent que sur l'éventuel dynamisme de leur production agricole (maraîchage par exemple) et, parfois, d'une avantageuse position de carrefour ou de contact pour voir passer des véhicules. En l'absence de services de transport motorisés dans les campagnes, les villageois comme Rosalie Faye (*cf. infra*) se déplacent au moyen de vélos ou de charrettes ou seulement à pied (Photo 10).

#### **ROSALIE FAYE, REVENIR CHEZ ELLE OU COMMENT ENCHAÎNER LES MOYENS DE TRANSPORT**

Il est 18 heures. Rosalie Faye attend à Bambey sur la piste allant à Fatick qu'une charrette à plateau veuille bien s'arrêter et la déposer à son village, distant d'au moins 20 km. Elle a des bagages et notamment du sucre qu'elle a acheté à la frontière gambienne. Elle est arrivée dans la journée en provenance de Diourbel qu'elle a rejoint le matin même via Kaolack. Son parcours est plein de détours mais cela lui a permis de rester sur les grands axes et d'enchaîner les trajets en taxi (frontière gambienne/Kaolack, Kaolack/Diourbel, Diourbel/Bambey). Si elle avait emprunté un itinéraire plus court, via Fatick, elle est sûre, dit-elle, qu'elle aurait attendu plus longtemps dans cette petite préfecture de région, où l'offre de transport pour les villages environnants est faible. En cette fin de journée, Rosalie Faye espère gagner son domicile avant la nuit. Finalement, c'est dans ma voiture qu'elle rejoint le croisement sur la piste où elle pense trouver une charrette pour parcourir les derniers kilomètres.

Photo 10 : Femmes acheminant du mil au marché de Patar, Région de Fatick



Cliché : J. Lombard (1988).

### **Les « cars horaires », lien direct vers la capitale**

La transformation du milieu rural s'est fait jour avec les marchés hebdomadaires. Quelques-uns des centres semi-urbains ont repris vie. De plus en plus peuplés, 5 à 10 000 habitants, ils concentrent comme à Niakhar les services administratifs de base, indispensables à la population : chef-lieu de Communauté rurale, parfois sous-préfecture, écoles et collèges publics et privés, centre de santé, antenne d'ONG, lieux de culte. Ils sont aussi de plus en plus desservis par les réseaux de téléphone et d'électricité. C'est dans ces bourgs que s'organise le transport vers les centres urbains et les marchés environnants et que sont basés les négociants et commerçants ruraux les plus actifs<sup>121</sup>.

Le lien avec la ville ne se résume plus aux allers-retours hebdomadaires ni à l'attente du véhicule arrivant chaque matin ou chaque soir de la ville proche. Avec le développement des bourgs marchés, avec l'arrivée de retraités de la ville, avec les investissements réalisés par les émigrés dans leur village d'origine, s'est mise en place une nouvelle organisation des circulations de personnes et de biens, basée non plus sur l'aléatoire mais sur la régularité des transports dispensée par les « horaires ». Ce système s'est généralisé à l'ensemble du Sénégal et nombre de localités rurales importantes, dans le bassin arachidier, dans la vallée du Fleuve, en Casamance, au Sénégal oriental, disposent de ce service régulier. Ainsi, entre bourgs

---

<sup>121</sup> La thèse de M. Ly (2007) souligne combien ces bourgades, parfois anciennes escales ferroviaires ou fluviales de l'époque coloniale, reprennent vie en raison, notamment, des investissements réalisés par les émigrés, mais aussi de l'intense circulation automobile et des opportunités économiques que les foires hebdomadaires occasionnent.

*sereer* et villes, des transporteurs ont créé un service régulier à horaires fixes, par exemple de Niakhar vers Dakar (Photo 11), avec un départ chaque jour à sept heures du matin. Idem dans l'autre sens, à partir de quatorze heures, dans le quartier Usine de la capitale où loge une grande partie des ressortissants de la zone de Niakhar. Plusieurs transporteurs proposent désormais ce service journalier (avec réservation de places la veille ou le matin), démultipliant ainsi l'offre quotidienne (qui auparavant, dans le pire des cas, pouvait se résumer à un départ par jour dans chaque sens, avec rupture de charge à la ville préfecture du département). « L'horaire » permet ainsi à des gens de se rendre assez rapidement à Dakar et d'en revenir, si besoin est, dans la journée ou le lendemain. Moyennant un supplément, le voyageur peut faire transporter des produits agricoles qu'il compte écouler dans la capitale ou dans la ville voisine.

Photo 11 : « Cars horaires » en attente au « garage » de Niakhar, Région de Fatick



Cliché : J. Lombard (2004).

Le système des « cars horaires » bénéficie de la présence de transporteurs originaires de la zone desservie ou du bourg rural, qui sont venus dans le métier sur le tard, à la faveur d'un changement de statut (salarier puis retraité), d'un élargissement de leurs activités (commerce puis transport), d'un retour de migration (de France ou d'ailleurs), d'une gestion à distance de la famille restée au village (envoi d'un véhicule), etc. Entre Niakhar et Dakar (*cf. infra* le parcours heure par heure d'un « car horaire » entre les deux villes), l'un des transporteurs opérant ainsi possède deux minibus de plus de trente places. El Hadj Babou Diagne est un retraité de l'usine de transformation d'arachides de Diourbel. Son père, un grand commerçant, possédait une des rares voitures du village. À son décès, El Hadj Babou Diagne a hérité de la

maison familiale, située en plein cœur du village, à l'angle de la place servant de « garage ». En 1997-98, après une première expérience dans l'activité de taxi qui tourne mal (« [...] *le transport est une affaire de professionnels, c'est la seule solution pour contrôler des chauffeurs peu sérieux* [...] »)<sup>122</sup>, il replonge à sa retraite dans le transport. Son ancienne société lui propose de lui vendre un minibus de transport de passagers à un prix préférentiel. Il en acquiert un second qu'il destine à la liaison Niakhar/Dakar. El Hadj Babou Diagne se plaint de la concurrence acharnée sur la ligne. Certains mois, son véhicule peut rester plusieurs jours sans tourner. Dans le meilleur des cas, le minicar arrive de Niakhar en fin de matinée et peut repartir en début d'après-midi pour le village ou le lendemain à quatorze heures. Cependant, El. Hadj Babou Diagne considère que le transport peut être rémunérateur. Même si le chauffeur n'effectue qu'un aller-retour en deux jours, le propriétaire peut recouvrer à la fin du mois plusieurs centaines de milliers de francs CFA qu'il dit réinvestir, après paiement du salaire, de l'assurance et des frais annexes, dans l'entretien du véhicule. Avec sa retraite de cadre et les bénéfices dégagés de son activité de transporteur, El. Hadj Babou Diagne entretient huit enfants dont deux à l'étranger.

Devenu une activité lucrative qui rémunère le transporteur autant qu'il satisfait les usagers, le système des « horaires » symbolise le processus en cours d'intégration des villes et des campagnes *sereer*, dans lequel les circulations des personnes et des biens deviennent un des éléments moteurs des changements spatiaux, les petites villes, les bourgs marchés et leur urbanité, dont parle G. Sautter (1993b), servant de lieux médiateurs avec le monde et « [...] d'échelons intermédiaires d'urbanisation » (Pourtier, 1993 : 96). Dans les années 1980, le président de l'époque, Abdou Diouf, dans un discours repris par le quotidien national, parlait déjà de « transformation de la vie économique et sociale » par la mobilité, « [...] ces petits centres de production, disséminés à travers le territoire, provoquant le besoin de communications sous toutes ses formes pour les échanges notamment par les routes et pistes de production [...] »<sup>123</sup>.

Il ne s'agit pas ici de considérer la campagne de façon autonome, voire à l'écart du mouvement urbain, comme mes travaux de thèse auraient pu le laisser le penser. Sur le long

---

<sup>122</sup> Entretiens, 15 février et 10 juillet 2001. L'absence de confiance entre le propriétaire du véhicule et le chauffeur est un problème récurrent. Durant la journée, le chauffeur et l'apprenti sont libres de gérer l'argent des passagers payants comme ils l'entendent. Il est fréquent que ceux-ci soustraient une partie de la somme pour leurs besoins personnels et invoquent le soir avec le patron des pannes ou des policiers trop « gourmands ». En conséquence, les propriétaires accusent les chauffeurs de les voler ; en retour, les chauffeurs disent des transporteurs qu'ils ne les payent pas assez. D'où les prélèvements opérés sur les recettes.

<sup>123</sup> *Le Soleil*, 11 janvier 1988.

terme, on assiste, dans toutes les exploitations agricoles, chez tous les producteurs, à l'intégration des bénéfices qu'apportent les nouvelles activités sur les marchés ruraux (commerces divers), les déplacements en ville (solidarité familiale, commerce en ville, émigration saisonnière), les va-et-vient permanents entre espace rural et espace urbain qui constituent les deux facettes d'une même économie et société<sup>124</sup>.

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

---

<sup>124</sup> G. Sautter qui m'avait suggéré de réfléchir ainsi au début des années 1990 précise : « [...] Ces "objets" eux-mêmes [la ville et l'urbanisation, les questions agricoles, les mouvements de population] ne font désormais figure que de segments dans la continuité du réel. Le continuum est spatio-temporel, il relie le passé au présent, la nature à la société, la campagne au monde urbain » (cité en exergue de la préface de Ch. Blanc-Pamard à l'ouvrage de P. Milleville, 2007 : I). P. Geschiere et J. Gugler (1998 : 312) parlent aussi des urbains comme « [...] living in a dual system », les liant au village.

## DE NIAKHAR A DAKAR (novembre 2004)

**6 H 20** : « Garage » de Niakhar. Il fait sombre. En attente : un taxi « 7 places » pour Fatick, plusieurs minicars, dont un chargé de porcs, trois charrettes qui amènent des passagers<sup>125</sup>.

**6 H 30** : Il y a foule. Une dame sort d'une maison voisine, installe une table et des bancs ainsi que le nécessaire à petit déjeuner.

**7 H 00** : Un premier minicar quitte le garage pour Bambey. L'apprenti de notre « horaire » charge des sacs de paille. Des passagers prennent leur petit déjeuner. Le car de Fatick est plein, celui de Dakar compte 25 clients. Les boutiques ouvrent.

**7 H 15** : Le car de Fatick est plein. Les rabatteurs le poussent.

**7 H 30** : C'est au tour du car chargé de porcs de s'en aller, avec seulement quatre personnes à bord. Comme le chauffeur a payé la taxe au Regroupement, il peut charger en cours de route.

**7 H 50** : Les passagers s'impatientent. Trois personnes occupent le siège avant.

**7 H 55** : Le chauffeur s'approche, asperge d'eau les pédales et son siège. Il prononce une prière, monte à bord, salue les passagers et démarre.

**8 H 05** : Premier arrêt dans un village. L'apprenti récupère du courrier pour Dakar.

**8 H 15** : Sur la piste, quatre passagers souhaitent monter. L'apprenti propose aux jeunes filles de s'installer dans le car tandis que les deux garçons grimpent sur le toit. Comme des passagers descendent plus loin, ils acceptent.

**8 H 35** : Avant Bambey. Le chauffeur, sans s'arrêter, fait signe de la main qu'il n'y a plus de places.

**8 H 50** : Bambey. Le chauffeur vérifie le pneu avant gauche. Des passagers se « dépoussièrent ».

**8 H 55** : Sur la route nationale, l'apprenti reprend place à l'intérieur et referme la porte.

**9 H 05** : Ndangalma. Un passager descend, un autre monte. L'apprenti referme la porte sous les yeux d'un gendarme et se fait disputer par le chauffeur.

**9 H 20** : Khombole. Carburant : 10 000 francs.

**9 H 40** : Thiénaba, contrôle. Le gendarme demande au chauffeur son permis. Les vendeuses en profitent pour assaillir les fenêtres du car.

**9 H 50** : On redémarre, le chauffeur ayant récupéré son permis contre 500 francs.

**9 H 55** : Avec ses cinq doigts, le chauffeur fait signe à l'apprenti de lui donner un autre billet. Entrée de Thiès, contrôle de police, 500 francs.

**10 H 00** : Nouveau contrôle pour le *duty*<sup>126</sup>. Le chauffeur indique qu'il a déjà remis quelque chose.

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

**10 H 30** : Pout. Un gendarme fait le tour du véhicule, inspecte le bas de caisse, discute puis fait signe de repartir.

**10 H 45** : Arrêt à l'entrée de la région de Dakar pour le paiement de la taxe. Les collecteurs demandent à qui appartiennent les sacs de paille. Le chauffeur rétorque qu'ils peuvent « fermer les yeux ».

**10 H 50** : Rufisque. Usine de ciment. Le chauffeur ordonne à l'apprenti de ne laisser monter personne.

**11 H 00** : Centre-ville de Rufisque, deux passagers descendent.

**11 H 10** : Croisement Keur Massar. Le chauffeur avertit l'apprenti que des gendarmes contrôlent le car parti avec son chargement de porcs.

**11 H 20** : Diamaguene. Le chauffeur double par la droite sur le bas-côté. Il est fatigué et s'impatiente.

**11 H 25** : Sonnerie du portable du chauffeur qui répond en roulant.

**11 H 30** : Avant Pikine. À la radio, une annonce parle de l'application prochaine du nouveau code de la route et de l'interdiction de téléphoner au volant. Le chauffeur commente : « *C'est pour nous causer de nouveaux problèmes, mais c'est supportable* ».

**11 H 35** : Porte de Pikine. L'apprenti demande s'il y a quelqu'un qui descend. Deux passagers s'éclipsent dont le propriétaire des sacs de paille.

**11 H 40** : Croisement Cambérene. Trois passagers veulent descendre. Le premier le fait alors que le car roule encore. Le chauffeur somme l'apprenti de fermer la porte. Les deux autres attendent que le car se soit arrêté.

**11 H 45** : Patte d'Oie. Il reste 19 passagers.

**11 H 50** : Carrefour Avenue Bourguiba/route du Front de Terre. Un passager.

**11 H 55** : Plus loin, au feu rouge. Deux passagers descendent et des enfants montent. Le chauffeur râle puis un des gosses rétorque : « *tu nous as pas reconnus ?* ». Le chauffeur répond : « *et ton père, il va bien ?* ».

**12 H 00** : « Garage ». Le car pour Niakhar s'en va au moment où nous arrivons. 13 passagers descendent. Sur le parking, trois minibus en attente. Le chauffeur espère repartir au plus tard dans quatre jours. Peut-être plus tôt.

---

<sup>125</sup> Voyage et observations réalisés par I. Ly.

---

<sup>126</sup> Taxe quotidienne payée, sur les marchés, par les commerçants ou, à l'entrée des villes, par les véhicules de transport.

### ***Vers une métropole dakaroise ?***

La métropolisation est un processus de structuration spatiale dont la caractéristique principale est l'activation permanente d'interactions dans, à partir et vers la ville considérée. Est-ce le cas pour Dakar ? Rien n'est sûr tant l'ensemble Dakar Pikine Rufisque (étiré sur 35 km, d'ouest en est), polarise à l'extrême tous les flux et concentre toutes les activités économiques, à commencer par le transport, laissant au reste de l'espace national peu d'opportunités de développement. Cependant, l'intégration des espaces ruraux du bassin arachidier à la dynamique dakaroise signifie-t-elle que l'agglomération de Dakar, par son fonctionnement interne, son rayonnement sur l'ensemble du pays, ses liens avec d'autres métropoles dans le monde, devient une « métropole en mouvement » (Dureau, Dupont et *al.*, 2000), similaire à d'autres grandes villes du monde ?

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

La concentration dans la capitale de l'activité économique, des infrastructures de transport et de communication de niveau international (port autonome, aéroport international, réseau téléphonique et Internet), des trafics de marchandises et de personnes, alimente la constitution d'un gigantesque ensemble urbain, quasiment continu, allant de Dakar à Bargny et englobant les villes de banlieue telles que Pikine, Guediawaye ou Rufisque (*cf. supra* carte 3). La taille de l'agglomération et la vie quotidienne de la cité engendrent une augmentation importante des déplacements de personnes internes et externes à l'agglomération. Même si près des trois-quarts des déplacements quotidiens dans la capitale s'effectuent à pied (Diaz Olvera, Plat et *al.*, 2005), on peut supposer que les déplacements mécanisés sont en augmentation, au vu de la croissance en 15 ans du parc de véhicules de la région de Dakar, qui a presque triplé entre 1993 et 2007, passant de 71 500 à 191 700 unités (tableau 3)<sup>127</sup>. De même, entre 1996 et 2003, les consommations de carburants, de gazole notamment, ont fortement crû dans l'agglomération de Dakar (Ministère des Infrastructures, de l'Équipement et des Transports, 2004).

---

<sup>127</sup> Même si la région de Dakar concentre une part décroissante du parc automobile : 72,8 % en 2007 contre 77,2 % en 1993.

**Tableau 3 : Véhicules du parc national enregistrés par région d'immatriculation en 2007**

Région	Nombre	%
Dakar	191 782	72,8
Diourbel	13 720	5,2
Fatick	1 285	0,5
Kolda	1 940	0,7
Kaolack	8 281	3,1
Louga	7 366	2,8
Matam	106	0,04
Saint-Louis	7 366	2,9
Tambacounda	4 162	1,6
Thiès	23 325	8,9
Ziguinchor	3 922	1,5
<b>Total</b>	<b>263 525</b>	<b>100</b>

Source : Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres, des Télécommunications et des Tics (2007).

Si on considère l'extension vers l'est de l'agglomération dakaroise, la métropole naissante constitue un ensemble urbain comprenant la ville de Thiès (capitale régionale située à 70 km de Dakar et habitée par 265 000 personnes en 2007), la ville de Diourbel (150 km et 100 000 habitants) et la ville de Touba (200 km et 530 000 personnes), ainsi que la ville de Mbour (80 km et plus de 180 000 habitants)<sup>128</sup>. Ce processus englobe les régions les plus peuplées du pays : à elles seules, Dakar, Thiès et Diourbel regroupent 46 % de la population pour des densités moyennes régionales les plus élevées du pays, dépassant les 100 hab./km<sup>2</sup> (recensement 2002). En outre, Dakar et Thiès devraient à moyen terme être reliées par une autoroute à péage, condition sine qua non, aux yeux des tenants de cette économie globalisée, pour pouvoir circuler rapidement dans l'agglomération. L'importance croissante de l'axe Dakar Touba se traduit dans les trafics routiers moyens comptabilisés en 1996 et 2002 (carte 11, tableau 4). Compte tenu des parts du parc automobile national qu'enregistrent, après Dakar, les régions de Thiès et Diourbel (passées respectivement, entre 1993 et 2007, de 5,4 à 8,9 % et de 3,4 à 5,2 %), l'essentiel du trafic automobile sénégalais s'écoule entre les trois

---

<sup>128</sup> Il faut insister sur la place qu'occupe de façon croissante la ville de Mbour dans les échanges avec la capitale (Grandin, 2009). Pôle économique majeur par l'importance de la pêche, du tourisme et de la construction immobilière, Mbour est intégrée à l'espace Dakar Thiès.

régions. Les liens entre Touba, Diourbel, Thiès, Mbour<sup>129</sup> et l'agglomération de Dakar sont denses et portés par un réseau d'infrastructures, de relations, d'échanges, qui couvre l'ouest du Sénégal. La région de Thiès apparaît dominante sur le tableau 4 en raison du rôle de transit qu'elle joue pour les flux venant et allant à Dakar. Signe des temps, la région de Kaolack apparaît seulement au quatrième rang pour ce qui concerne le parc automobile (passé de 4,2 % du total national en 1993 à 3,1 % en 2007) et loin derrière les régions de Saint-Louis et Diourbel en 2002 pour ce qui est du trafic interurbain moyen journalier : ces deux informations chiffrées symbolisent la perte d'influence dans l'économie sénégalaise de l'ancienne « capitale de l'arachide » et de son port auparavant renommé en Afrique de l'Ouest (Dessertine, 1959).

**Tableau 4 : Trafic interurbain journalier moyen en 2002 par région**

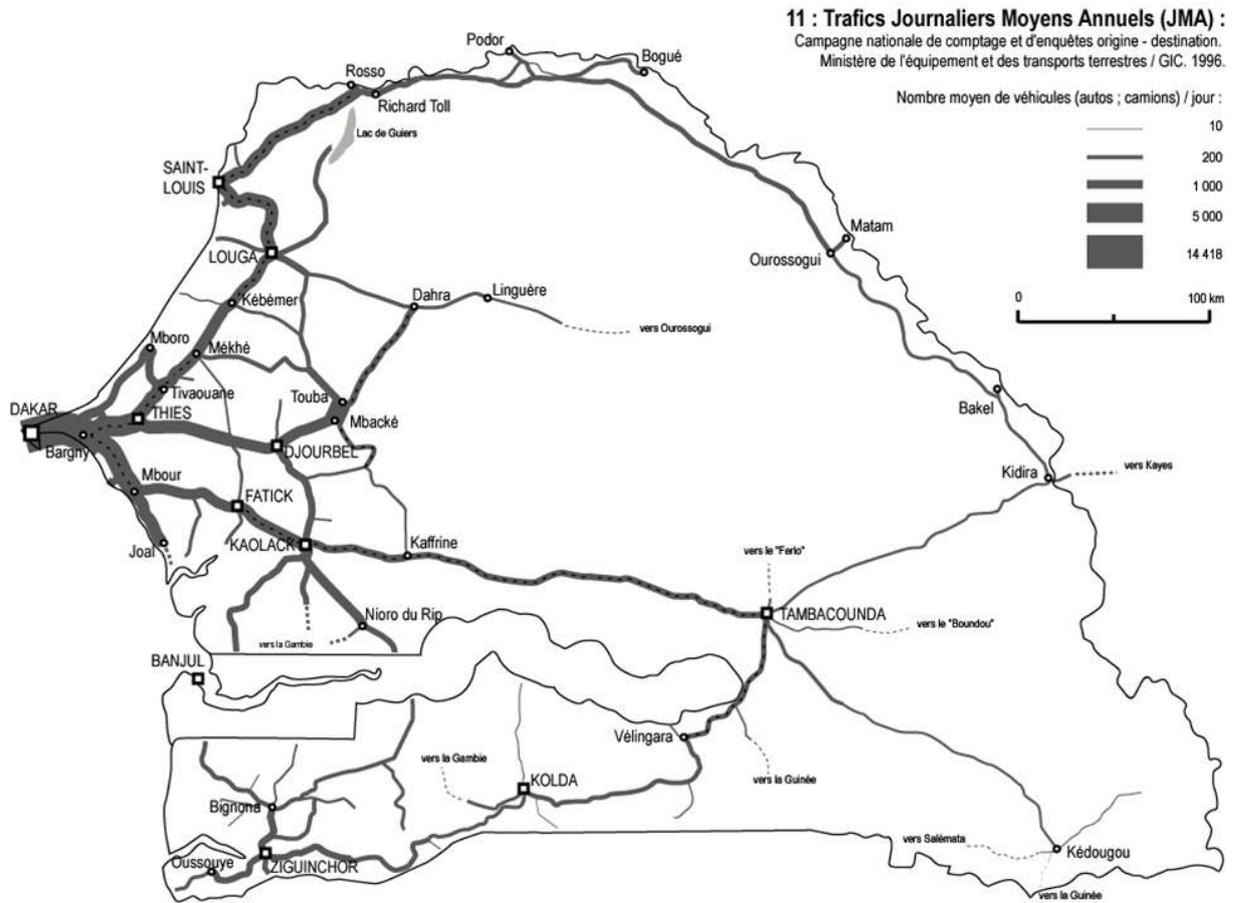
	Route nationale		Route régionale		Route départementale		Pistes		Total
<b>Thiès</b>	1 051	81,4%	44	3,4%	196	15,1%	1	0,1%	<b>1 292</b>
<b>Dakar</b>	490	87,0%	53	9,4%	0		20	3,6%	<b>564</b>
<b>Saint-Louis</b>	457	95,9%	7	1,5%	12	2,6%	0	0,0%	<b>477</b>
<b>Diourbel</b>	293	61,5%	112	23,5%	17	3,5%	55	11,5%	<b>476</b>
<b>Tambacounda</b>	296	92,9%	0		23	7,1%	0		<b>319</b>
<b>Kaolack</b>	277	93%	11	3,6%	10	3,4%	0		<b>298</b>
<b>Sénégal</b>	<b>3 317</b>	<b>79,7%</b>	<b>355</b>	<b>9%</b>	<b>398</b>	<b>9,6%</b>	<b>93</b>	<b>2,2%</b>	<b>4 163</b>

En milliers de véhicules/km par jour et par classe de route. Les flux intra-urbains ou intra-ruraux ne sont pas mesurés, d'où la seconde place de Dakar dans le classement.

Source : Campagne nationale de comptage 2002 AATR/GIC.

<sup>129</sup> Il a été difficile d'établir une carte pour les trafics des années 2000. Mais on peut supposer que les tendances signalées ici se sont accentuées.

Carte 11 : Les flux routiers de trafics de marchandises au Sénégal en 1996



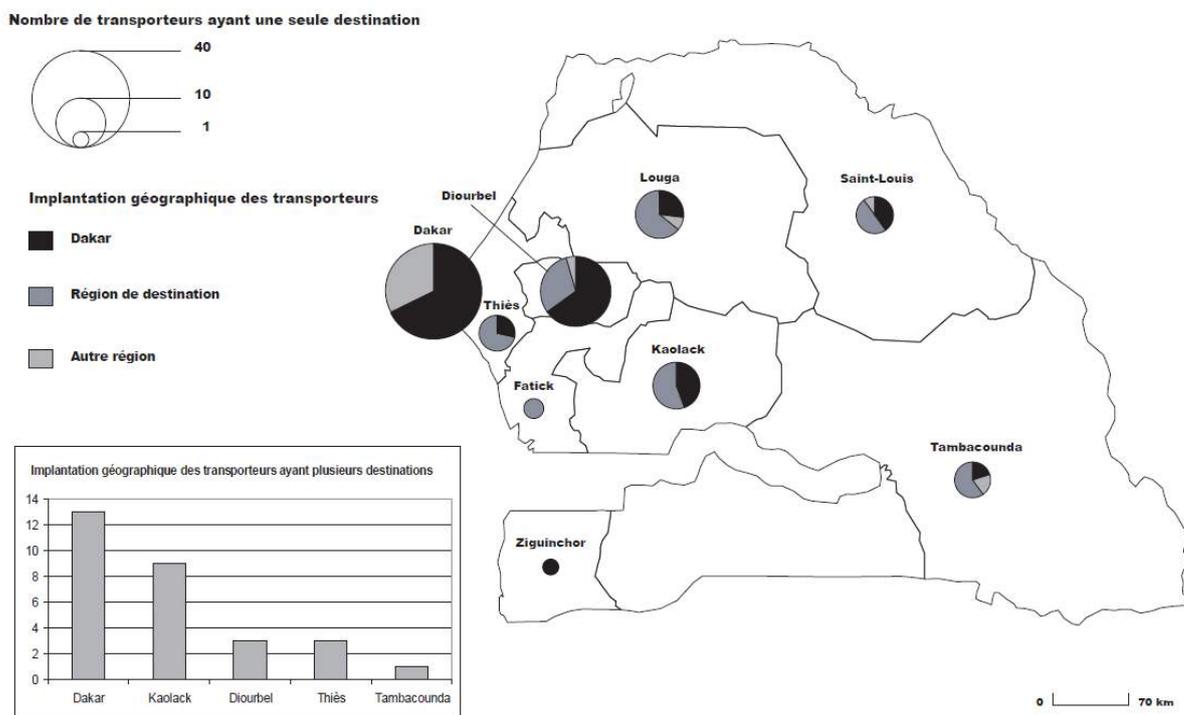
Réalisation : Laboratoire de cartographie de IRD-Bondy

## **Le transport de marchandises : Dakar et rien d'autre ?**

L'existence d'un ensemble urbain irrigué par de grands axes routiers se traduit-elle, entre chacun des pôles urbains le composant, par la distribution égale du transport de marchandises et de ses opérateurs ?

Au Sénégal, la localisation dans l'espace des transporteurs est dominé par le rapprochement géographiques des marchés principaux, qui sont tous localisés dans la capitale et activés par des réseaux d'influence dakarois, alimentés entre autres par des alliances matrimoniales. L'enquête de 2002 auprès des transporteurs routiers de marchandises est à cet égard explicite (carte 12) : alors que seulement 19 % des transporteurs de l'échantillon sont nés à Dakar, la capitale est la principale ville d'installation des transporteurs de l'intérieur du pays (53 %). Cette caractéristique pèse sur le développement de l'activité : c'est à Dakar que les entreprises ont le parc de véhicules le plus étoffé (en moyenne huit camions, mais seulement de trois à six pour les autres régions) et le plus grand nombre d'employés (en moyenne douze, mais de trois à sept dans l'intérieur). Les entretiens répétés réalisés auprès de patrons de grandes entreprises dakaraises confirment cette prédominance de la capitale. En 2004, seules deux sociétés de transport (de plusieurs dizaines de salariés) étaient implantées à Thiès, la seconde ville du pays. Que ce soit dans le transport d'hydrocarbures, dans le transport de graines d'arachide, dans le transport de matériaux de construction comme le ciment, dans le transport de marchandises alimentaires, les transporteurs les plus importants ont au moins une implantation dans la capitale et tous ont déplacé leur siège de l'intérieur du pays (parfois de leur village) vers la capitale (*cf. infra* l'exemple du transporteur Khoury, symptomatique du basculement du centre économique du Sénégal vers Dakar). Être éloigné des réseaux de décision et d'intermédiation complique la tâche. C'est ce qui amène Khoury à délaisser les villes de l'intérieur et à s'implanter uniquement à Dakar, là où il peut démarcher les grands donneurs d'ordres, au port, et d'où il peut rayonner sur l'ensemble du pays et au-delà. La maîtrise du territoire d'activité est recherchée par l'augmentation de la taille du parc, par la présence de cadres commerciaux, de responsables logistiques qui démarchent les clients, de compétences nouvelles (par exemple, chez Khoury, l'embauche d'un responsable « sécurité »). On entre là dans un territoire plus global qui renvoie à l'insertion du Sénégal dans un espace, sinon mondial, du moins continental.

**Carte 12 : Principale destination des transporteurs routiers de marchandises selon leur région d'implantation au Sénégal**



Source : Lombard et al., 2006  
Réalisation : LCA Bondy, IRD

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

#### **KHOURY, DAKAR OU LE CENTRE DU MONDE**

##### **Du camionneur au grand entrepreneur**<sup>130</sup>

L'entreprise d'aujourd'hui doit son existence à l'immigration au Sénégal de son fondateur, arrivé à Dakar en 1918, en provenance du Liban, son pays natal. Entre les deux guerres, celui-ci devient « traitant » pour la CFAO dans le centre du bassin arachidier. Puis A. Khoury déménage à Fatick et ouvre un garage mécanique. Avec ses camions chargés de sel, il rayonne à travers l'Afrique occidentale française. Après la Seconde Guerre, il lance les premières lignes de transport de voyageurs. Dans les années 1950, la concurrence est rude avec les autres Libanais de Mbour ou de Kaolack. Elle s'exacerbe à partir de 1954, avec le bitumage de la piste Dakar Kaolack. Mais « *nous seuls avions les autocars, des petits, des grands, des cars de 50 à 60 passagers, des Citroën, des Renault, des Mercedes* ».

##### **Fatick et Khoury**

Durant la période coloniale, l'effervescence de la vie économique à Fatick est réelle. Comme d'autres wharfs, celui de Khoury sur le bras de mer qui entoure la ville l'autorise à accueillir des cotres pour l'acheminement des arachides vers les huileries de la côte. Les maisons de commerce sont nombreuses<sup>131</sup>. Au tournant de l'indépendance, Khoury fait vivre Fatick : selon un ancien employé, en période de « traite », il distribuait tous les 15 jours 200 millions de francs CFA dans la région. En 1954, il acquiert la station service du centre-ville. En 1960, il ouvre une usine de décorticage qui va jusqu'à employer près de 300 permanents (au garage : 100 personnes). Le site attire chaque année plusieurs centaines de saisonniers (selon les sources, entre 500 et 2 000 employés, des femmes surtout), la plupart originaires des environs. À cette activité orientée vers l'arachide et le transport, Khoury ajoute une usine de fabrication de sacs et de nattes et même un cinéma dans le centre. L'implantation de la famille s'impose dans l'espace : plusieurs maisons autour de l'usine, un wharf où Khoury a sa vedette, un campement plus au sud

L'ensemble des développements industriels réalisés à Fatick attire l'attention des autorités politiques du pays, qui viennent régulièrement solliciter Khoury pour

<sup>130</sup> Entretiens avec le fils du fondateur : 22 août 2000, 24 novembre et 02 décembre 2004 ; avec le dirigeant actuel, petit-fils du fondateur : 05 octobre 2000 et 02 décembre 2004.

<sup>131</sup> L'ouvrage mémoire du fils d'un directeur de l'une de ces maisons à Fatick (Gazal, 1993) est riche en anecdotes et images de la vie de l'époque. Il montre combien l'économie locale était rythmée par l'arachide et la société hiérarchisée.

l'organisation de meetings<sup>132</sup>. C'est une personne considérée : il aide les écoles de la ville, il équipe les dispensaires, les services de la police et de la gendarmerie, ainsi que la mairie à laquelle il offre des camions et des fûts de ramassage des ordures. Dans la décennie 1980, on lui propose d'être membre du conseil municipal. Le nom du fondateur est même avancé pour une avenue de la ville.

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

Son aura locale ne passe pas les années 1980. Le retrait de la filière arachide débute. Une partie des activités est transférée à Dakar. À Fatick, après la fermeture en 1986 de l'usine de décorticage, l'atelier de mécanique s'arrête. Les conséquences sont douloureuses : plusieurs centaines de saisonniers, femmes et manœuvres, n'ont plus d'activité en saison sèche ; le matériel est cédé en pièces détachées aux tôliers ; les cars de ramassage du personnel sont revendus ou rachetés par d'autres transporteurs. Ces fermetures pénalisent la ville, l'exode vers Dakar des employés de Khoury s'amplifie. Le commerce est moribond, les produits sont chers, les grossistes désertent la capitale régionale. Le transport est inexistant, les autres industries ont stoppé toute activité. L'époque glorieuse est révolue. L'usine de nattes est devenue une mission religieuse, le bâtiment de la CFAO le siège du Conseil régional, la maison Chavanel le palais de justice. De l'activité développée dans la région par le grand-père, il ne reste pas grand chose : près du bras de mer, une maison familiale abandonnée et des carcasses de vieux véhicules marqués du sigle Khoury ; un superbe campement de week-end et surtout des souvenirs chez les anciens. Ceux-ci répètent à l'envi qu'ils voient filer, sur la route du Mali, les camions citernes qui ne s'arrêtent plus dans ce qui fut le fief, pendant cinquante ans, de l'entreprise. L'aventure de Khoury à Fatick appartient au passé (Photo 12).

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

L'installation dans la capitale est la suite logique de l'évolution des transports sénégalais depuis 1945. Le développement des déplacements de voyageurs à Dakar après la Seconde Guerre mondiale se traduit par l'ouverture de la gare centrale où Khoury et les premiers Sénégalais d'origine africaine se font concurrence. Avec ses camions, il se maintient dans le transport de marchandises et obtient des marchés qu'il ne peut négocier qu'à Dakar : par exemple, le transport de riz jusqu'en Mauritanie. En 1973, Khoury se lance dans le transport d'hydrocarbures dont la plate-forme de chargement se situe au port. Ses marchés s'étendent jusqu'au Mali où, pour Shell, il dessert la ville de Kayes et les mines d'or. L'antenne de Dakar devient en 1988 le siège de l'entreprise et regroupe, en 2004, près de 150 véhicules dont plus de 50 citernes (Photo 13).

---

<sup>132</sup> À l'occasion de la visite en 1983 du président Diouf à Fatick, Khoury soigne sa publicité en faisant paraître, dans le quotidien national, un encart souhaitant la bienvenue au chef de l'Etat.

Photo 12 : De l'ancienne concession Khoury à Fatick...



Cliché : J. Lombard (2001).

Photo 13 : ... A la nouvelle entreprise de la zone industrielle de Dakar



Cliché : J. Lombard (2004).

### **MAMEDINE GOUMBALLA, EN PANNE A KAOLACK**

Président du groupement des Opérateurs privés du Sénégal (présents dans le commerce et le transport des arachides), Mamedine Goumballa est installé à Kaolack depuis les années 1940<sup>133</sup>. C'était un tout jeune homme quand il y est arrivé. Il a démarré comme apprenti chez un garagiste de la place, avant de se mettre à son compte en 1960. Il se lance dans le transport en achetant un camion de cinq tonnes, ce qui lui permet d'obtenir des marchés de transport d'arachides. Dans les années 1970, ses liens privilégiés avec le directeur général de l'organisme de commercialisation, dont il épouse la fille, lui facilitent la tâche pour obtenir de meilleurs contrats. Son parc s'étoffe, jusqu'à approcher dans les années 1980 les quarante camions, dont plus de la moitié de semi-

<sup>133</sup> Entretien, 31 mai 2001, 05 juin 2002 et 14 avril 2003 ; avec son épouse, 21 mars 2002 et 05 juin 2002.

remorques. À la grande époque, il avoue avoir « travaillé » pour près de cinquante millions de francs CFA par mois. Grâce à l'amélioration des moyens de communications (routes et véhicules), il va jusqu'à rechercher les marchés les plus éloignés du Sénégal oriental pour lesquels le paiement du transport, au prorata de la distance, est rémunérateur.

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

Actuellement, si Mamedine Goumballa maintient une activité de transport en restant actif dans la commercialisation de l'arachide, la réforme du système le rend pessimiste. Même âgé, il espère que sa position en haut de l'échelle et ses relations lui assureront d'être au cœur des transformations à venir.

### ADAMA KEITA, ENTRE LA « BROUSSE » ET DAKAR

Adama Keita est un transporteur de 40-45 ans, musulman mouride, marié à trois femmes et originaire de Fatick<sup>134</sup>. Il est alphabétisé en français, le lit et l'écrit comme sa première épouse. Celle-ci semble concernée par les affaires de son mari car elle gère la boutique de Fatick qui propose divers matériaux de construction, des céréales en gros, quelques produits alimentaires. La seconde épouse habite dans une ville voisine. La troisième en revanche réside dans la banlieue de Dakar, près du foirail où sont vendus les bovins destinés au marché dakarais et où Adama Keita est présent plusieurs jours par semaine.

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

Adama Keita est hanté par les tromperies des gens, notamment des chauffeurs : « *c'est dur* », répète-t-il. Il conduit lui-même pour éviter de se « *faire avoir* ». Combien d'histoires de ce genre peut-il raconter lors d'un entretien : au moins une dizaine. Il continue dans le transport mais aimerait voyager, émigrer et découvrir du pays.

<sup>134</sup> Pour mesurer la persévérance dont il faut faire preuve pour approcher ce type d'opérateurs toujours entre deux voyages, toujours entre la campagne et la ville, les conditions de la rencontre avec Adama Keita méritent d'être décrites. En 2002, ce dernier m'a reçu au bout de six tentatives de prise de contact. La première a eu lieu en décembre 2001 mais son épouse, ce jour-là, a prévenu qu'Adama Keita était en brousse à collecter de la paille d'arachides. Par la suite, un collègue enquêteur de l'IRD s'est rendu à trois reprises au magasin d'Adama Keita : sans résultat concret. L'avant dernière fois, en février 2002, nous y sommes retournés, sans succès. Ce n'est qu'à la sixième tentative que j'ai réussi à le rencontrer, après moult complications. Pour fixer rendez-vous, ce jour-là je l'ai appelé vers 14 h, de son propre magasin : Adama Keita m'a alors annoncé qu'il était à Dakar, à 150 km de là, mais qu'il était en train de quitter la capitale et espérait arriver le soir même chez lui. À 16 h, je l'ai rappelé, il était à 60 km de sa maison. À 18 h, il était à 30 km et c'est à ce moment-là que j'ai compris qu'en fait il conduisait lui-même son camion et que le trajet, par conséquent, prenait du temps. Il m'a précisé qu'on pouvait se voir vers 20 h 30. Ce soir-là, j'ai attendu jusqu'à l'heure dite que son camion arrive dans la nuit, tous feux allumés.

Le remplissage des véhicules pour les petits entrepreneurs est difficile hors de la capitale. Les nombreux transporteurs de brousse que j'ai pu rencontrer au cours de mes pérégrinations délaissent une partie de l'année leur activité de transport pour se consacrer au commerce ou à l'agriculture. Les véhicules sont alors mis sur cales, dans l'attente de jours meilleurs. Même à Dakar ou à Pikine, de nombreux opérateurs, des artisans, stoppent quelques mois leurs camions qui sont alors stationnés sur les trottoirs des principaux boulevards. Sur les 142 transporteurs interrogés en 2002, 18 % avaient plus de la moitié de leur parc qui ne roulait pas au moment de l'enquête, soit parce qu'il n'y avait pas de fret disponible, soit parce qu'il n'était pas en état de marche<sup>135</sup>. Seuls 57 % de l'échantillon faisaient rouler la totalité de leur parc. La possibilité de retrouver du fret est d'autant plus difficile que les véhicules qui ne roulent pas se dégradent et peuvent ne pas être disponibles lors du redémarrage de l'activité.

Pour compenser l'absence de fret, le transporteur ne se limite pas à la gestion de son parc. En quelque sorte, il « descend de son camion ». Pratiquer le transport, voire conduire, n'est qu'un des éléments d'une palette variée d'activités alors qu'en France transporteur est un métier qui requiert de plus en plus de formation<sup>136</sup>. L'explication est à trouver dans la capacité des opérateurs sénégalais à passer d'une activité à l'autre, d'une relation à l'autre, d'un métier à l'autre, d'un point à l'autre de leur territoire. La porosité entre activités permet à un petit entrepreneur de développer de multiples facettes de son savoir-faire : transporteur, commerçant, courtier, donneur d'ordres, etc. Adama Keita est ainsi commerçant, transporteur, intermédiaire, tout cela en même temps et dans le même camion<sup>137</sup>. Il est présent à Dakar et en brousse, il propose différentes compétences, il surfe d'une opportunité à l'autre. Acculé parfois à la nécessité de trouver de nouveaux marchés, le transporteur jongle avec les savoir-faire, les compétences, les clients, les relations et par conséquent enrichit en permanence un territoire à la fois rural et urbain.

Qu'est-ce que ces territoires d'entreprises révèlent sur les processus d'interaction spatiale ? La dynamique des interactions entrepreneurs/autres acteurs, entraperçue au travers de l'exemple d'un territoire particulier d'entreprise, renvoie à une analyse spatiale plus globale de l'activité économique, des relations sociales, des évolutions institutionnelles. L'importance

---

<sup>135</sup> Par ailleurs, 15 % avaient entre le quart et la moitié du parc qui ne roulait pas et 10 % moins du quart. Cf. Lombard et Ndione (*op. cit.*).

<sup>136</sup> Même si P. Hamelin (1985), spécialiste en Europe des conditions de travail des chauffeurs routiers, a rappelé avec justesse que le transport est souvent le prolongement d'une activité agricole ou de travaux publics.

<sup>137</sup> Le jour où je l'ai retrouvé pour un voyage à bord de son camion, il était en train de jouer les intermédiaires pour un ami dans une transaction portant sur l'achat d'un pneu. Dans l'affaire, il a touché 20 000 francs CFA, soit 30 euros.

d'approches qui permettent de prendre en compte l'histoire collective des acteurs, les dynamiques entre groupes d'acteurs, au sein des transports et entre transports et industrie ou commerce, l'histoire des lieux où ils opèrent, s'avère indispensable pour comprendre le secteur des transports<sup>138</sup>. Sans elles, les territoires d'entreprises ne signifient plus rien car ils renvoient à des parcours d'entreprises isolés de leur contexte. Avec elles, le territoire de l'entreprise, mais aussi le territoire socioculturel, le territoire productif, dont le transport est partie prenante, prennent de l'importance et amènent le chercheur à penser la globalité<sup>139</sup>.

### **Lieux de transport ou les enjeux de pouvoir**

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

### **Compétition entre territoires**

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

---

<sup>138</sup> Pour l'étude des relations interentreprises dans le secteur des transports routiers de marchandises, des chercheurs français (Biencourt, Favereau et *al.* : 1994) ont distingué le modèle domestique traditionnel du modèle industriel. Le premier se caractérise par des éléments qu'on rencontre aussi au Sénégal : l'oralité, les liens personnels, l'enracinement local. La stabilité du modèle domestique passe selon eux par la pérennité des réseaux locaux. Le second est plus contemporain et voit l'écrit et les normes jouer un rôle prépondérant. Il transforme la relation de proximité spatiale avec les clients en une dimension organisationnelle très nette (comme entre Shell et Khoury). Il fait évoluer les conditions dans lesquelles les entreprises de transport abordent les marchés, la concurrence, l'élargissement des territoires d'entreprises.

<sup>139</sup> Dans les années 1980 et 1990, A. Tarrus et G. Marotel ont impulsé à l'INRETS ce type de réflexions sur l'épaisseur du territoire. Cf. notamment Marotel (2000).

l'acceptation de leur présence moyennant le paiement minimal d'une taxe de stationnement (Lombard, 2008).

Les gares routières de la capitale sénégalaise sont dominées par des regroupements de professionnels qui ont réussi, depuis des décennies, à imposer à l'État et à la commune de Dakar le principe du prélèvement sur chaque départ de véhicule d'une somme destinée à alimenter un fond géré par eux-mêmes. À la fin des années 1990, dans le contexte de privatisation des services urbains, la gestion des deux gares du quartier central du Plateau, Petersen et Lat-Dior, a été confiée à un opérateur privé, auparavant actif dans la réalisation du plan de circulation du centre-ville et déjà gestionnaire du stationnement urbain dans cette partie de la ville (*cf. supra* carte 3 ; Photo 14). En 2003, les deux gares observaient un trafic quotidien de 500 à 800 départs de véhicules, soit, après versement aux regroupements des professionnels, une recette annuelle de près de 40 millions de francs CFA pour le gestionnaire.

Dès 1999, la commune de Dakar a retiré un certain bénéfice de l'accord passé avec le gestionnaire. Comme stipulé dans le contrat d'affermage, la mairie de Dakar recevait annuellement un fermage de 60 % du résultat net d'exploitation, soit environ 200 millions de francs CFA ou l'équivalent de près du 2 % du budget municipal<sup>140</sup>. Mais, depuis l'émergence en 1996 des communes d'arrondissement<sup>141</sup>, la donne a changé (Ndiaye, Wade et *al.*, 2009). Celles-ci revendiquent aussi la collecte de taxes auprès des commerçants présents dans les deux gares situées dans leur périmètre et aussi une partie de celles versées par les véhicules qui quittent Petersen et Lat Dior. La compétition entre niveaux administratifs est rude, de nombreuses études soulignant combien la multiplication des collectivités territoriales est source de confusions et de désordres (Polyconsult Ingénierie/Oscare Afrique, 1999).

---

<sup>140</sup> *Le Soleil*, 22 janvier 2004.

<sup>141</sup> Le plus petit niveau territorial dans l'agglomération, géré par un maire élu au suffrage universel indirect tous les six ans.

Photo 14 : Minicars attendant le départ à la gare de Petersen de Dakar



Cliché : J. Lombard (2006).

Dans le cas des deux gares du centre de Dakar, le maire de la Commune d'arrondissement élu en 1996 a dès le début revendiqué sa part dans le projet de concession du système de stationnement sur le Plateau. En 1999, il s'est lancé dans une bataille acharnée pour récupérer la gestion du stationnement et des sites de Petersen et Lat-Dior. En 2001, il a exigé de la part du gestionnaire un versement de plus de 50 millions de francs CFA, au motif que ce dernier gèrait des activités qui sont situées dans le périmètre de sa commune<sup>142</sup>. Le souci du maire de bénéficier, autant que la commune de Dakar, d'une redevance annuelle versée par le gestionnaire est survenu alors que son budget communal et les prérogatives dont la loi de 1996 le munit n'étaient pas clairement définis sur le terrain.

La bataille pour le contrôle des taxes, prélevées sur le stationnement des véhicules de transport en commun et particuliers dans la commune de Dakar, illustre à la fois la dérive du processus de décentralisation, lorsqu'il n'est pas accompagné de règles de partage claires entre pouvoirs territoriaux et entre partenaires publics et privés (De Miras et Le Tellier, 2005), et la nécessité pressante d'une régulation. Cette compétition traduit aussi et surtout l'entrée des politiques et des territoires dans l'ère vitale de la circulation, génératrice de richesses importantes.

---

<sup>142</sup> « La mairie du Plateau bloque les compte de la SAGES », *Sud Quotidien*, 03 janvier 2001.

## Espaces de vie et de survie

Les lieux de transport sont plus que des espaces où le voyageur trouve une correspondance, un véhicule, un renseignement. Dans les villes, considérées par A. Simone comme des « espaces grand ouverts », la « prolifération des carrefours » (Simone, 1998 : 60) attise le potentiel de production de milliers de personnes venues y travailler ou s'enquérir d'un « petit quelque chose ». Cela tient en particulier à la capacité du secteur du transport à créer des emplois et même à offrir des opportunités de réinsertion à nombre de « déflatés » et de retraités. En 2002, à Dakar et à Pikine, O. Ninot et moi-même estimions à 53 000 le nombre d'emplois directs et indirects liés au transport<sup>143</sup>.

La dynamique du secteur transforme la fonction attachée à chaque véhicule, qui est de déplacer des personnes d'un bout à l'autre de l'espace urbain. Vivre du transport aujourd'hui au Sénégal, ce n'est pas uniquement produire du transport et l'amener à être rentable pour la collectivité comme pour les entreprises, c'est aussi gagner de l'argent pour chacun des acteurs qui y participe et redistribuer des revenus. Existe alors un processus de prélèvement généralisé sur l'activité (en wolof, « *kaar bi dafa yaatu gannaaw* », littéralement « le car a un dos large », sur lequel on peut prélever). L'apport pour les finances publiques, tant nationales que locales, est indéniable. S'y ajoutent les taxes indirectes et autres contraventions de police et prélèvements indus. Dans l'économie domestique, la capacité de redistribution est aussi réelle. D'abord les recettes forfaitaires journalières versées au transporteur<sup>144</sup> ; ensuite les salaires et autres rémunérations, celui du premier chauffeur, celle de l'apprenti en fin de journée ou du second chauffeur, s'il existe, qui remplace le titulaire pour la nuit. Chaque véhicule, au départ d'une tête de ligne, rapporte un peu aux rabatteurs, de même que le « péage » de police occasionne la levée d'une taxe (illégal). Viennent ensuite, dans les sites de transport ou à proximité, tous les métiers de service liés au transport : changeurs de monnaie, rabatteurs en second, laveurs de véhicules. Les frais d'entretien courant, pour un parc de minibus dont plus de 80 % des véhicules sont âgés d'au moins 10 ans (Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres, des Télécommunications et des Tics, 2007), font

---

<sup>143</sup> Dix ans auparavant, X. Godard et P. Teurnier (1994) parlaient de 18 000 emplois directs dans le transport urbain dakarais. La multiplication des emplois entre les deux dates a très vraisemblablement participé à la réduction de la pauvreté et du sous-emploi en milieu urbain.

<sup>144</sup> « 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 quotidiennes d'argent servant d'abord à entretenir la famille. La précarité de ce type de propriétaires, si elle se traduit par un service de transport médiocre, ne dissuade pas les nouveaux entrants de tenter leur chance.

vivre enfin un grand nombre de réparateurs en mécanique, électricité, vulcanisation, soudure métallique, tôlerie, ainsi que la multitude de revendeurs de pièces détachées d'occasion. 51 % des mécaniciens qui ont été recensés à Guédiawaye ont pour principaux clients les chauffeurs de taxis de banlieue (Kamara, 1997).

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

### **Plus que des lieux de transport !**

Concentrant la plupart du temps plusieurs modes, les lieux de transport deviennent des pôles d'échanges intermodaux. Si souvent ils proposent la connexion entre rail et route, de plus en plus, surtout dans les agglomérations multimillionnaires (Varlet, 1997), ils offrent la possibilité de passer de l'aérien au routier ou au ferroviaire diversifié (train, métro). Avec le développement des connexions intermodales, générant un afflux croissant de voyageurs en attente d'une correspondance, ces lieux voient leur fonction première - le transport - complétée et augmentée par une multitude d'autres fonctions, commerce en particulier, mais surtout centre d'affaires avec parc d'entreprises, loisirs, hôtellerie et restauration, etc. Les « *malls* » américains dont parle C. Ghorra-Gobin (2004) en sont un des exemples les plus

édifiants. Ces pôles d'échanges - en France, les grandes gares parisiennes de métro ou de la SNCF, certaines gares régionales du TGV, des aéroports comme celui de Roissy Charles de Gaulle ou de Saint-Éxupéry à Lyon ; au Sénégal, l'aéroport Léopold Sédar Senghor à Dakar - deviennent « prolongement de la rue », véritables métaphores de la société de services contemporaine (Joseph, 1999).

« Devant de telles réalités, il semble donc difficile de continuer à réfléchir aux lieux de la mobilité et à leur place dans la ville comme de simples lieux de transport et de passages » (Ballanger, 1999 : 43). Au sein des agglomérations urbaines, de nouvelles centralités se construisent autour de ces nouveaux lieux d'échanges et de communications (Chalas et Dubois-Taine, 1997), dont la matrice est constituée par les infrastructures de transport (échangeurs autoroutiers, gare ferroviaire, aéroport, gare souterraine de métro).

## DES CAMIONS DANS LA VILLE

Dans la capitale, le « garage » du Front de terre est considéré comme une des premières zones de chargement pour le sable et le béton. Auparavant, c'était un lieu où stationnaient des chauffeurs et leurs véhicules en attente de partir en tournée. S'il a gardé cette fonction de parking, il est aussi devenu un lieu de négoce<sup>145</sup>. Cinq à six camions bennes arrivent le matin vers 8 heures et se garent les uns derrière les autres, sur les larges trottoirs de l'avenue. Aucun aménagement n'a été réalisé, le parking s'est imposé par la force de l'habitude, au point que les trottoirs ont été transformés en vaste zone de stationnement et d'activités annexes. Des commerçants, des intermédiaires sont venus s'y agréger. Des manœuvres (avec leur pelle sur le dos), dont les camionneurs utilisent chaque matin les services pour les opérations de chargement ou de déchargement, en ont fait leur lieu de rendez-vous, de discussion, d'attente. Enfin, des restauratrices ont installé leurs tables et servent à midi le plat du jour.

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

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

Le « garage » ne fonctionne pas comme une gare routière où les véhicules partent à tour de rôle. L'activité est à son comble le matin vers 9 h, l'intensité retombe en fin de matinée, quand il n'y a plus de camions disponibles. Ce n'est qu'en milieu d'après-midi qu'ils commencent à revenir. Mais les marchés qui n'ont pas été honorés le matin sont souvent reportés au lendemain. Les observations montrent que les véhicules repartent rarement après 16 heures. À cette heure-ci, tout le monde considère que la journée est finie.

## Dakar, métropole en construction

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

---

<sup>145</sup> Fonction qui s'est développée avec l'accroissement de la demande en matériaux de construction provoquée par l'extension de quartiers populaires proches et par la construction de cités de logements dans le centre et le nord de la presqu'île. La pression sur les moyens de transport s'en est alors trouvée accrue, ce qui a favorisé les « garages » tels que celui du Front de Terre où il est possible de garer des véhicules.

Peut-on parler pour Dakar de « métropole en construction » (Thiam, 2008) ? Sans aucun doute, si on tient compte des qualités que doit recouvrir une métropole. La ville agglomère une masse importante de populations, elle offre de multiples activités branchées sur l'économie mondiale (commerces, services, cultures, savoirs), signe qu'elle entre de plein pied dans ce mouvement général de métropolisation, caractérisé par une rupture entre industrialisation et urbanisation (Gervais-Lambony, 2004). Prédestinée par A. Seck (1970) à devenir « métropole ouest-africaine », Dakar reste au centre de réseaux matériels (routes et lignes de transport) et immatériels internationaux (prestige culturel, présence d'une université renommée, nombreuses écoles de formation inter-États, antennes diplomatiques et d'institutions mondiales ou continentales), qui accroissent son aura et lui permettent de rayonner aussi bien sur son espace national que sur l'espace ouest-africain. De même, les réseaux sociaux développés par les émigrés sénégalais à travers le monde accentuent l'image d'une ville et d'un pays en prise avec les évolutions mondiales, notamment dans le domaine du commerce (vers le Golfe persique ou la Chine) ou de la religion (pèlerinage vers la Mecque).

La métropole dakaroise est cependant handicapée par la difficulté à se déplacer en son sein, en raison de la localisation méridionale du centre politique et d'affaires et de la géographie des flux orientés vers le sud, qui engendrent une congestion généralisée des axes routiers y conduisant. Le mauvais état du réseau dans certaines parties du territoire national ainsi que la dégradation, voire l'absence, de routes reliant le Sénégal aux pays voisins, ont longtemps limité le développement du port de Dakar. Les difficultés du transport ferroviaire, véritable corridor au service de l'économie portuaire sénégalaise, ne plaident pas pour une augmentation du rayonnement du pays sur le continent. Cependant, deux nouveaux axes routiers - une rocade le long de la corniche Ouest à Dakar et une autoroute à péage à destination de Thiès - irriguent de mieux en mieux les pôles dynamiques de la métropole. Par ailleurs, les liaisons aériennes continentales et intercontinentales, de plus en plus développées, arriment Dakar à un espace monde dynamique, en particulier en Asie (par exemple la ligne Dakar Dubaï ouverte en 2010 par la compagnie Emirates).

D'autres éléments situent Dakar à mi-chemin sur l'échelle de la métropolisation. Sans être une « métropole des marges de la mondialisation » (Vignal, 2004), la capitale sénégalaise souffre d'un manque de gouvernance avérée à l'échelle de la région urbaine. La disparition de la Communauté urbaine de Dakar en 2000 a ainsi renchéri la crise du pouvoir local, replacé sous la tutelle omniprésente de l'État toujours dominant, ainsi qu'une dispersion des décisions

entre les niveaux administratifs, régions, villes et communes d'arrondissements, dont profitent les notabilités locales bien en place (Legros, 2002).

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

La notion de dépendance vis-à-vis d'autres grandes villes du monde, qu'avait dans les années 1970 M. Santos (1972) à propos des « métropoles incomplètes », n'apparaît pas

comme une contrainte pour Dakar sur l'échiquier mondial. En revanche, les difficultés de déplacements internes à la capitale sénégalaise, l'isolement de quartiers entiers, la faible croissance de l'économie productive, le désengagement de l'État dans différents domaines comme l'aménagement du territoire ou l'agriculture, pourvoyeuse de la majorité des emplois, ne sont pas pour favoriser le plein développement économique et social de la métropole dakaroise.

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

L'incomplétude de la métropolisation sénégalaise tient-elle à la présence, dans la société, l'économie et l'espace sénégalais, de la ville de Touba ? Ou bien celle-ci ne devient-elle pas un autre pôle majeur de ce vaste ensemble urbano-rural dominant le territoire national ? L'évolution de l'espace sénégalais et des flux de personnes comme de marchandises plaide pour ce dernier scénario qui trouve nombre de relais dans la société sénégalaise<sup>146</sup>.

### **Les infrastructures convergent vers Touba**

Hormis Dakar, la région de Diourbel, pourtant la moins vaste du pays mais où est située la cité de Touba, bénéficie de longue date des largesses de l'État (diagramme 8). Pour faire de Touba une cité rayonnante, les Khalifes n'ont eu de cesse de rendre la ville accessible de n'importe quel point du Sénégal et de sensibiliser l'État dans ce sens. La construction d'axes routiers a permis l'émergence d'itinéraires directs vers Touba, à partir du nord-ouest, du nord-est, de l'ouest et du sud du pays. L'édification récente (au début des années 2000) d'une route à l'est de Touba, reliant la cité religieuse aux champs d'arachide du Khalife, augure en outre une extension du réseau en direction de la partie orientale du pays où les paysans colons mourides sont déjà très nombreux<sup>147</sup>. À terme, la possible construction d'un aéroport international à proximité de la cité, qui permettrait d'accueillir les pèlerins du monde entier, compléterait l'insertion de Touba dans l'espace mondial des transports en même temps qu'il en ferait, encore plus qu'auparavant, le centre géographique de la confrérie<sup>148</sup>. À défaut, le

---

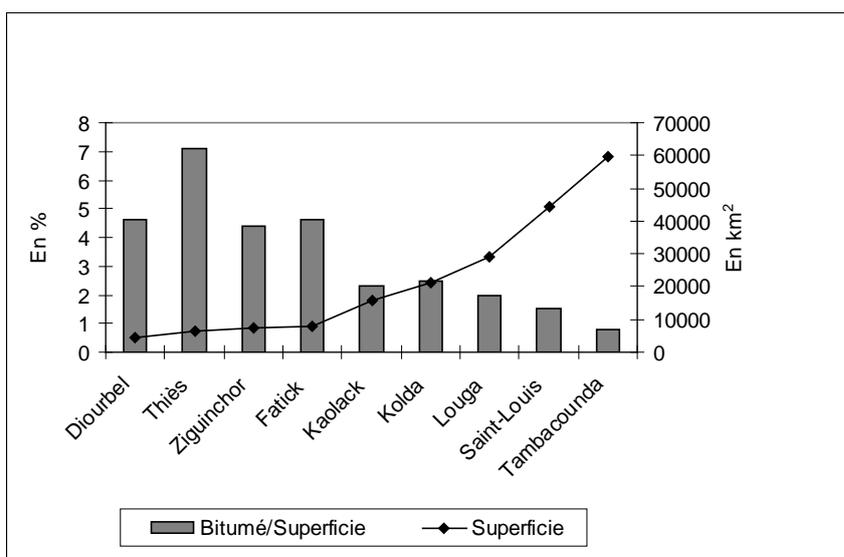
<sup>146</sup> Un enquêteur de l'IRD résidant à Dakar ne me disait-il pas que, sans être mouride, il était sensible au pouvoir d'attraction de Touba, ville où tout est possible, affaires, rencontres, et où il se rend chaque année, lors du grand pèlerinage (ou *Magal*), pour faire des affaires, voir du monde, saisir quelque opportunité de se libérer de la tutelle familiale.

<sup>147</sup> Cf. les travaux de P. Péliissier (*op. cit.*) qui décrivent avec précision la progression en direction de l'est du pays du front de l'arachide, porté par la colonisation mouride à partir des années 1950.

<sup>148</sup> L'avant-dernier Khalife général, soucieux des difficultés de circulation dans Touba, a de son côté pris personnellement en charge la construction de 200 kilomètres de routes bitumées, en investissant la somme colossale de 10 milliards de francs CFA. Demandant à tous les *talibés* d'apporter à cette entreprise leur contribution (en espèces ou en nature), il indiquait qu'il solliciterait l'assistance des services techniques de l'État pour l'exécution des différents projets urbains (*Le Soleil*, 04 mars 2006).

déplacement programmé entre Thiès et Mbour de l'aéroport international de Dakar recentrerait l'activité économique nationale vers l'intérieur du pays et vers l'ensemble Touba Mbacké, à proximité de la capitale régionale Diourbel. En outre, le bitumage de l'axe Touba Linguère Matam, s'il est enfin réalisé, finirait de placer au centre du pays la ville de Touba, ses commerces et ses marchés, au grand dam des grossistes de Dakar dont le pouvoir commercial permet encore à la capitale sénégalaise de rayonner sur le pays (carte 13).

**Diagramme 8 : Comparaison interrégionale du réseau bitumé selon la superficie de la région d'implantation au Sénégal\***



\*La région de Dakar, peu vaste mais suréquipée, n'est pas comptabilisée.  
Source : Ministère de l'Économie et des Finances (2004).

**Carte 13 : Touba, au carrefour de route et de flux**

## Une polarisation des flux

Le souci des dignitaires de la confrérie a toujours été de renforcer l'offre de transport collectif à destination de Touba. Très présents entre Dakar et la région de Diourbel, les transporteurs mourides sont parvenus à se placer sur le créneau des « horaires ». El Hadji Ndiaga Ndiaye a été l'un des tout premiers transporteurs mourides à introduire ce type de service dans le transport collectif sénégalais (*cf. infra* biographie). Avec le conseil éclairé du Khalife général des Mourides (« *si tu veux aider les gens, fais du transport entre Dakar et les régions, entre Dakar et Touba* »<sup>149</sup>), Ndiaga Ndiaye a commencé avec un seul bus, entre son village d'origine, Darou Mousty, et Dakar, puis a étendu le service à la ligne Touba Dakar. Dans la capitale, ses chauffeurs étaient repérables à l'emplacement qu'ils avaient choisi, sur un boulevard au pied de la Grande Mosquée. Ndiaga Ndiaye était réputé en outre pour « casser » les prix.

Non seulement la ville de Touba vit des flux de pèlerins sénégalais qui s'y rendent, consomment, souvent investissent dans une résidence ou une activité, mais, de par son poids économique et démographique, elle attire aussi nombre de marchands qui font transiter des produits de toute l'Afrique de l'Ouest (céréales notamment). Les transporteurs mourides ont ainsi développé une activité importante de transport de marchandises à partir de Dakar, des grandes foires commerciales du pays, telles que Diaobé en Haute-Casamance devenue une véritable place internationale d'échanges (ENDA, 2003 ; Fanchette, 2001), et des pays voisins. Le positionnement de la cité, à mi-chemin de la Gambie, de la Mauritanie, du Mali et de la Guinée (Gueye, 2003), a favorisé l'arrivée de marchandises, en particulier les importations de produits de l'Afrique de l'Ouest destinées à Touba. À partir de la fin des années 1970, le café en provenance de Guinée forestière a ainsi fait la fortune de Massamba Dieng, le premier transporteur de confrérie mouride à importer ce produit en quantités importantes (100 à 200 tonnes par mois). Par la suite, si dans les années 1990 des Guinéens sont venus supplanter la famille Dieng sur ce marché du café, dans l'ensemble, les commerçants et transporteurs sénégalais mourides continuent à acheminer et à importer vers Touba nombre de produits agricoles (céréales) ou manufacturés (prêt-à-porter, sucre, huile, etc.) du Sénégal et des pays voisins (carte 13).

---

<sup>149</sup> Entretien avec un proche de Ndiaga Ndiaye, fonctionnaire de l'État sénégalais, 07 mai 2003.

## NDIAGA NDIAYE : LA PREEMINENCE DE TOUBA PAR LE TRANSPORT

En 1955, Ndiaga Ndiaye, jeune homme âgé de 22 ans et originaire de Darou Mousty, est employé comme chauffeur chez Cathala, un commerçant français implanté dans la localité de Ngaye Mekhé (située au nord de Thiès) et « traitant » d'arachides<sup>150</sup>. Ndiaga Ndiaye apprend, dit-il, « à respecter le patron et les règles ». Un apprentissage qui le marque à vie puisqu'il en parle encore cinquante ans après. En 1959-1960, il quitte Cathala et se met à son compte, avec un taxi « 7 places » acheté à crédit. Vers 1963-64, il revend son véhicule et part à Abidjan faire « l'Américain », c'est-à-dire chauffeur d'un taxi compteur pour une société. À son retour, il conduit un taxi appartenant à un grand transporteur mouride et opère à partir de Darou Mousty. Plus tard, il devient acquéreur de quelques minicars. En 1985, Ndiaga Ndiaye en possède douze, tous enregistrés à Dakar. Dans la décennie 1980, il transforme son parc. Jusqu'en 1994, l'usine de montage Mercedes lui livre 150 minicars de 30 places. Les châssis et les fourgons importés sont montés sur place et transformés en véhicules de transport par les acheteurs. En 2003, il possède officiellement près de 300 véhicules de transport dont 250 minicars Mercedes. Dans les années 1990, l'État lui ouvre les portes du transport de la capitale. Dans un premier temps, Ndiaga Ndiaye transporte les employés des entreprises de la place, notamment les dockers dont le lieu d'embarquement est le parking situé en face de l'embarcadère de Gorée et qui devient une énorme gare routière sauvage. Dans un second temps, en raison des difficultés de la compagnie de transport public, l'État fait appel à Ndiaga Ndiaye sur les trajets banlieue centre-ville.

Différents éléments de son parcours sont significatifs des évolutions du transport sénégalais et de l'absence de frontière entre sphère étatique et sphère privée. La progression de Ndiaga Ndiaye doit beaucoup à la forte proximité qu'il a entretenue avec certains des plus hauts dignitaires mourides. Il a bénéficié, en sa qualité de *talibé*, de l'amitié, du soutien et de financements de la part d'Abdul Lahat Mbacké, Khalife général entre 1967 et 1988. Ndiaga Ndiaye a servi de prête-nom à de hauts-fonctionnaires ou à des ministres, à qui il est interdit de posséder une autre source de revenus et qui ont ainsi financé l'acquisition de ses véhicules. Si Ndiaga Ndiaye a toujours délaissé les activités syndicales patronales au profit de soutiens financiers, cela n'a pas été sans retour. Les intermédiations syndicales ont été salutaires pour un homme qui n'était pas du sérail, qui ne parle pas français et qui limite ses contacts avec l'appareil administratif au strict minimum. Sa loyauté lui a permis de bénéficier d'importantes facilités dans les banques.

Ndiaga Ndiaye a su profiter des opportunités pour augmenter son parc, être « au bon moment au bon endroit », être en phase avec l'évolution économique sénégalaise. Cependant, il n'a jamais été un entrepreneur hors pair. À l'époque où je l'ai rencontré, son entreprise ne disposait ni de cadres, ni d'un garage moderne ; il était d'ailleurs difficile d'y faire venir un expert international, tellement le site était peu reluisant et le bonhomme peu avenant. Ndiaga Ndiaye n'est ni un riche entrepreneur, ni un homme politique, ce que d'autres transporteurs sénégalais sont devenus, à l'égal des hommes d'affaires nigériens décrits par E. Grégoire (1994). Ndiaga Ndiaye n'est pas de cette catégorie-là, il se rapproche plutôt du profil du « self made man », voire de l'exécutant.

---

<sup>150</sup> Il a été difficile de rencontrer ce monsieur déjà âgé, né en 1923. Il a fallu prendre son temps, être patient, frapper à plusieurs portes, passer par différents canaux et de nombreux intermédiaires. Sans succès. Je me suis alors rendu sur son lieu de travail et ai réussi à le trouver. Il était là, présent, disponible et disposé à recevoir le visiteur. Je l'ai rencontré en personne deux fois, en septembre et octobre 2002, pour des rendez-vous qui ont duré entre 30 et 45 minutes, jamais plus. Mais, avec Ndiaga Ndiaye, rien n'est garanti : j'ai cru que, la confiance venant, les entretiens allaient se multiplier et se dérouler de mieux en mieux. Mais, quand je lui ai demandé lors d'un entretien si je pouvais revenir quelques jours après, sa réponse a été : « rappelez ». Ce second rendez-vous, il l'a même écourté, prétextant la fatigue. Par la suite, pour différentes raisons, il n'a plus été possible de le rencontrer. En janvier 2003, j'ai abandonné mes tentatives et opté pour une collecte d'informations différente, en recherchant toutes les personnes qui l'avaient côtoyé dans le monde des transports (hauts-fonctionnaires, cadres d'entreprise, taximen).

Reprenant la terminologie qu'appliquait en son temps M. Vernière (1977) à Dakar et à son double Pikine, mais délocalisant et inversant le raisonnement, J.-F. Bayart fait de Touba le pôle principal du pays auquel se raccroche la capitale Dakar. « Touba, capitale de la contrebande, de la fraude et de l'émigration wolof en Europe et en Amérique du nord, n'est pas l'Autre subversif de l'État ou du système politique sénégalais. Elle en finance la classe dirigeante, lui fournit l'essentiel de ses opportunités d'enrichissement, encadre son électorat, désamorce le potentiel de contestation sociale que représente une jeunesse surnuméraire et désœuvrée. Dakar, avec ses ministères en carton-pâte, est [devenu] son simple double, son corps astral » (Bayart, 2004 : 95).

Dans la réalité, les deux villes ont besoin l'une de l'autre. L'économie « toubienne » dépend de celle de la capitale sénégalaise, où nombre de dignitaires mourides, de commerçants, de transporteurs, disposent d'un pied-à-terre, quand ce n'est pas leur domicile principal. L'économie dakaroise de son côté vit des importations qu'engendre la demande intérieure, en particulier celle de Touba gonflée par l'afflux de populations et de consommateurs. En outre, comme toute économie officielle, celle développée à Dakar, protégée par le pouvoir politique, s'appuie aussi sur des flux illégaux de produits illicites qui trouvent en Touba une zone de libre circulation très peu contrôlée. Touba apparaît ainsi comme une zone franche commerciale, où les forces de l'ordre, les services de douane, n'ont pas la possibilité de vérifier la provenance des produits ou la légalité des transactions<sup>151</sup>.

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

### **Conclusion du chapitre cinquième**

L'internationalisation de l'économie sénégalaise paraît avoir produit une forme d'organisation spatiale particulièrement exacerbée, dont l'agglomération dakaroise, sans connaître l'ampleur des cas d'Istanbul, Tôkyô, Shanghai ou Mumbai, décrits dans l'ouvrage d'I. Berry-Chikhaoui, A. Deboulet et *al.*, est un des exemples africains. La capitale sénégalaise peut-elle se développer en opposition avec le reste du territoire national et

---

<sup>151</sup> Au cours d'une enquête en 1987, j'ai ainsi pu vérifier le pouvoir d'attraction de l'économie « toubienne » sur les flux de produits entrés illégalement dans le territoire sénégalais. Dans un village du bassin arachidier encombré de gamins, j'ai eu l'occasion d'apercevoir une colonne de pick-up fonçant en direction de Touba sur une piste sableuse discrète, à l'écart des contrôles des forces de l'ordre. Les véhicules transportaient des marchandises entrées en fraude par la Gambie et étaient protégés par des hommes armés.

accentuer ses relations avec d'autres capitales du continent, indépendamment des liens qui existent avec les villes de l'intérieur du pays ? L'extension vers l'est de l'aire urbaine dakaroise, la place croissante de la ville de Touba, point d'ancrage à un développement territorial plus équilibré, relativisent ce scénario en réactualisant la figure du « peigne » dont parlaient A. Bonnafous (1996) ou J.-J. Bavoux (2000), avec comme principaux éléments de structuration un axe majeur, Dakar Touba, et des axes transversaux, Thiès Mbour Kaolack Gambie, Thiès Saint-Louis Mauritanie, Touba Saint-Louis, Touba Kaolack.

L'axe Dakar Touba traduit la relation d'interdépendance qui lie l'État et la hiérarchie mouride (et donc une organisation spatiale calquée sur les flux internationaux qu'activent les entrepreneurs et migrants mourides). Deux questions majeures apparaissent. D'une part, quelle est la volonté des autorités politiques nationales de sortir du clientélisme favorisant Touba et de mettre en place une politique de redistribution sociale et spatiale des fruits de l'économie de la circulation à l'ensemble du pays ? D'autre part, comment la confrérie mouride et ses dignitaires assument-ils la responsabilité croissante qui leur échoit de prendre en compte et de valoriser toutes les potentialités et différences de la société sénégalaise, en allant bien au-delà du souci de consolider les allégeances au plus haut niveau de l'État ?

## CHAPITRE VI

### **La mondialisation *made in* Sénégal : emboîtements et réinventions**

Ce titre, choisi en référence à l'ouvrage collectif que S. Bredeloup, B. Bertocello et moi-même avons coédité en 2008 (*La privatisation des services made in Africa*), symbolise la place que prennent les Sénégalais dans la mondialisation. Se révèle une autre facette bien réelle du processus, sous la forme de flux officieux, pas toujours enregistrés, de petits trafics développés par de petits acteurs. Ces flux, tout en paraissant locaux, sont liés le plus souvent au commerce continental et mondial. Leur développement le plus visible se produit aux frontières internationales, en l'occurrence ici celles du Sénégal avec la Mauritanie, le Mali ou la Gambie. C'est dans et à la frontière, objet formalisé de la puissance et de la souveraineté des États, que s'expriment le mieux les possibilités d'adaptation des réglementations officielles, les interprétations multiples des politiques des États, qui sont, comme le rappelle S. Sassen (1999), influencées par des normes et des modèles mondialisés. Le franchissement de la frontière, en lui-même ressource, permet d'accéder à d'autres ressources (Piermay, 2005), quelles qu'elles soient : celles du commerce, du transport, de la contrebande. S'active une multitude d'acteurs en tous genres, forces de l'ordre, commerçants, transporteurs, intermédiaires, etc., qui caractérisent cet « informel » implanté au cœur même des systèmes formalisés d'échanges et de circulations.

Les zones frontalières sont le support des processus d'interaction spatiale qui rapprochent, lient ou éloignent, les uns des autres, espaces, populations et sociétés. Tout autant que par les grands axes de transport, en particulier celui joignant le Sénégal au Mali, les échanges

développés par les petits acteurs sur les frontières du pays appartiennent à la mondialisation. Les systèmes de transport symbolisent ici l'intégration au même ensemble et aussi les emboîtements, les hiérarchies. En certains lieux, des connexions sont possibles, l'accès à d'autres niveaux géographiques est permis, ce qui n'est pas le cas partout, les commerçants, les transporteurs, faisant alors appel à d'autres pour écouler ou acheminer leurs produits. Local et mondial se retrouvent en des points de l'espace qui deviennent structurants pour les territoires de la circulation.

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

### ***Les échanges transfrontaliers ou l'infini de la mondialisation***

De multiples espaces profitent des raccordements aux logiques nationales et mondiales. Ici, dans l'espace qui nous intéresse, les zones frontalières du Sénégal ont été délaissées au temps de l'arachide reine. Vers le Mali, le développement spatial était concentré le long de la voie ferrée qui excluait tous les autres modes, à commencer par la route. Entre la Gambie et le Sénégal, une route bitumée relie les deux capitales et une seconde, dénommée « Transgambienne », permet aux Sénégalais de traverser la Gambie sans être autorisés à s'y arrêter. Avec la Mauritanie, la frontière est matérialisée par le fleuve Sénégal que des bacs, au moins en trois points de passage, permettent de franchir. En définitive, peu d'axes et, quand ils existent, une économie du transport fonctionnant sur l'existence d'un flux de trafic liant les grandes villes. Les voies ferrées pénétrantes au cœur du continent ont ainsi permis, en traversant les frontières, l'évacuation des produits miniers ou agricoles vers les ports côtiers, tout en favorisant l'acheminement des produits importés ou fabriqués localement (Chaléard, Chanson-Jabeur et *al.*, 2006). Avec ce mode mal relié aux routes, l'irrigation du territoire n'a jamais été totale car souvent limitée aux bourgades disposées le long des voies. La disparition de la plupart des arrêts sur la ligne Dakar Bamako, depuis la reprise de l'exploitation par des capitaux privés en 2003, est là pour le démontrer a posteriori : les riverains se plaignent de ne plus disposer de ce moyen de transport, parfois le seul à leur disposition, pour sortir de leur enclavement. La ligne n'a pas été insérée dans une vraie réflexion sur les interactions transport/espace. Le seul objectif sous-jacent a été la recherche de la fluidité de la circulation entre les deux terminaux.

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

Les transports participent à ces circulations transfrontalières. L'absence de bonnes infrastructures ne signifie pas inexistence de flux ; plus généralement, aucune corrélation systématique entre le niveau des infrastructures et le niveau des trafics n'est observée. Parfois, c'est en raison même des carences en infrastructures que des flux frauduleux se développent, la pénurie de moyens techniques devenant elle-même paradoxalement une ressource, un gisement pour des entrepreneurs habiles à faire rémunérer leurs services de contrebande (Stary, 1998).

### **Va-et-vient entre voisins ou « les chemins tortueux du passage des frontières »<sup>152</sup>**

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

#### **Une densité de trafic entre Sénégal et Mauritanie**

Les échanges locaux portent sur de petites quantités de produits qu'on ne trouve pas au Sénégal ou qui sont meilleur marché côté mauritanien (par exemple les couvertures, le sucre, les légumes ou le riz) et que les douaniers laissent passer. Mais d'autres échanges à la frontière entrent dans le cadre de véritables filières, notamment dans le sens Sénégal Mauritanie. Différents produits sénégalais sont ainsi écoulés de l'autre côté du fleuve : riz des périmètres irrigués, sucre en morceaux de l'usine de Richard Toll. Le trafic frontalier dans le sens Mauritanie Sénégal est aussi dynamique et fait transiter, par les marchés hebdomadaires des bourgs sénégalais ou par les boutiques de Rosso Mauritanie, des produits arrivés au port

---

<sup>152</sup> Walther (2008 : 173).

de Nouakchott (sucre bon marché, téléphones portables, etc.). Sont aussi écoulés arachides et ovins.

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

La complémentarité entre les deux économies nationales explique par ailleurs la permanence de flux de trafic commerciaux à longue distance. Par la route, entre Nouakchott et Rosso, circulaient en 2005, chaque jour dans les deux sens, 1 500 véhicules dont 400 camions, camionnettes et pick-up (JACOBS, *op. cit.*). Une bonne partie provient du Sénégal ou s'y rend : selon des données douanières mauritaniennes, pas moins de 350 camions sénégalais sont entrés chaque mois en 2006 sur le territoire mauritanien ou en sont ressortis (Photo 15). Il n'y a plus de rupture de charge pour les camions sénégalais à la frontière, contrairement à la période succédant au retrait de la Mauritanie de la CEDEAO (2000), durant laquelle les marchandises devaient être transférées à la frontière sur des véhicules mauritaniens. Chaque jour, dans les marchés centraux de Nouakchott, des camions et camionnettes sénégalais déchargent leurs marchandises en provenance de la rive gauche du fleuve : selon la saison, mangues, choux, carottes, oignons, pastèques. Du fer et du ciment utilisés dans la construction, des boîtes de conserve viennent aussi de Dakar. Au retour, les camions sénégalais tentent de trouver du fret : poissons pour le marché central de Dakar ; « arrivages » ou matériels d'occasion débarqués au port de Nouakchott. Mais, selon les chiffres fournis par l'Agence sénégalaise de statistiques, les exportations du Sénégal vers la Mauritanie (produits alimentaires et métalliques, carburants) l'emportent largement sur les importations, en raison notamment des tarifs douaniers et de manutention pratiqués au port de Dakar, plus abordables que ceux du port de Nouakchott. En 2005, le Sénégal a ainsi exporté vers la Mauritanie pour près de 19 milliards de francs CFA et seulement importé de ce pays pour 672 millions de francs CFA.

Photo 15 : Camions sénégalais et marocains au bac de Rosso (sens Mauritanie Sénégal)



Cliché : A. Choplin (2009).

### **La fin de l'eldorado gambien ?**

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

Peu enregistrés et s'opérant parfois de nuit par des chemins détournés, ces trafics n'ont jamais été aisés à mesurer. Des marchés disséminés le long de la frontière ont longtemps servi de lieux d'échanges. Dans les années 1980, le marché de Karantaba, localisé sur la rive droite du fleuve Gambie et distant de moins de 50 km des Terres neuves, voyait arriver chaque mercredi, et la nuit précédant la tenue de la foire du jeudi, des dizaines de charrettes conduites

par des paysans sénégalais allant s'approvisionner en produits gambiens (sucre notamment). Elles revenaient le soir même, chargées de dizaines de kilos de sucre que les acheteurs écoulaient dans leur village ou auprès de semi-grossistes<sup>153</sup>. Dans les années 1990 (Ninot, *ibid.*), le marché de Sare Ngaye, situé au nord de Basse Santa Su, tout près de la frontière sénégalaise (carte 14), polarisait lui aussi tous les villages sénégalais dans un rayon de 20 à 25 km.

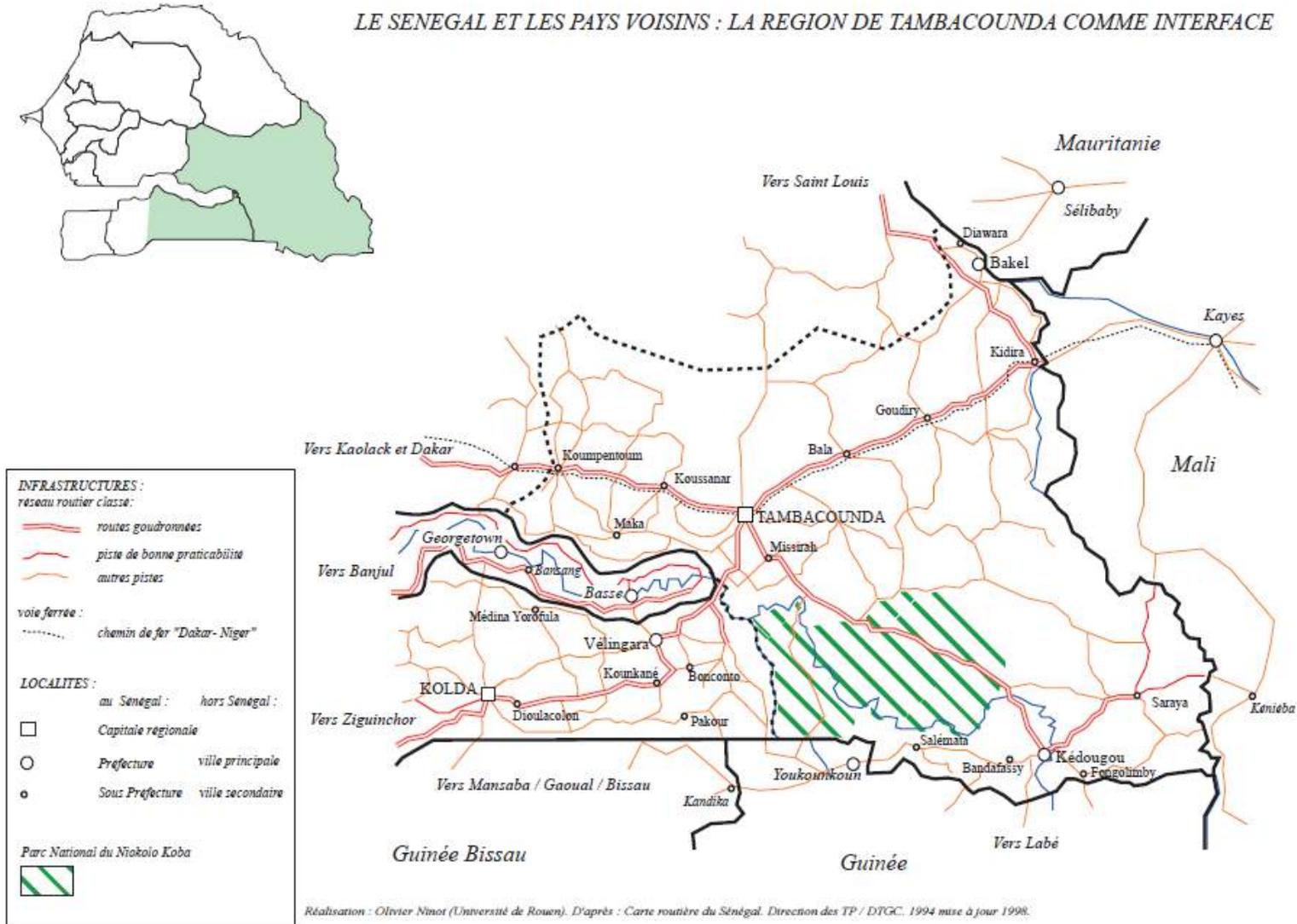
Mais d'autres flux plus invisibles mettaient en relation les petites villes gambiennes, ces « villages entrepôts » (Igue et Soulé, *op. cit.*) de la rive Nord du fleuve Gambie, et les villes et les bourgs sénégalais plus éloignés, comme Tambacounda, Kounqheul ou Koumpentoum. Les produits acheminés se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

---

<sup>153</sup> Trafics que j'avais tenté d'observer dans les années 1980, dans le cadre d'une étude pour l'IRAM. Cf. Lombard (1990).

Carte 14 : La région de Tambacounda frontière avec les pays voisins du Sénégal

LE SENEGAL ET LES PAYS VOISINS : LA REGION DE TAMBACOUNDA COMME INTERFACE



Lors d'un séjour en mars 2004 en Haute-Gambie, les villageois ont insisté devant moi sur les difficultés pour se rendre désormais sur les marchés en Gambie. La rupture de la confédération sénégalienne en 1989 ayant exacerbé les ressentiments entre les deux pays et provoqué des tensions qui menacent régulièrement de dégénérer, le commerce transfrontalier ou simplement l'achat de produits gambiens pour la famille sont de plus en plus risqués en raison du surcroît de contrôles de la part des forces de l'ordre et des douaniers et des taxes prélevées sur chaque charrette entrant frauduleusement au Sénégal. D'une manière plus générale, si l'essoufflement des exportations traditionnelles, le déficit de la balance commerciale et la forte dépréciation de la monnaie gambienne ont renchéri le recours au commerce non officiel de réexportations, la volatilité du change entre les deux pays est tellement prononcée que la spécialisation de la Gambie dans les activités de réexportation paraît compromise (ENDA, *ibid.* : 12).

### **Commerçants et autres acteurs des trafics transfrontaliers**

Les circulations transfrontalières résultent de l'existence d'un espace de fonctionnement des populations qui transcende le bornage des États. Elles s'intègrent à un territoire de l'individu devenu international. L. Sindjoun (2002) va jusqu'à parler de contestation par les réseaux transnationaux du monopole étatique des relations internationales en Afrique. Autrement dit, les flux transfrontaliers s'expliquent aussi par l'existence de réseaux multiples, économiques, sociaux, culturels, religieux, qui se développent à différentes échelles et mettent en relation différents espaces, selon une même logique et de mêmes références.

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

### **Entre Sénégal et Mauritanie : du commerce au pèlerinage religieux ou l'inverse !**

Le pouvoir colonial français a instauré sa domination sur l'espace mauritanien en plaçant la capitale du Sénégal et de la Mauritanie à Saint-Louis du Sénégal. Ce n'est qu'en 1957 que la capitale du nouveau territoire mauritanien a été transférée à Nouakchott. Ce lien politique, s'il traduit une dépendance à l'égard du Sénégal, qui s'est notamment

manifestée par l'importance du nombre de cadres mauritaniens formés dans les écoles et universités sénégalaises, est aussi le signe d'une interaction entre les économies et les sociétés des deux voisins. Tout au long de l'époque coloniale et dans les premières décennies de l'indépendance (Santoir, 1974), les Mauritaniens ont investi au Sénégal, d'abord dans le transport des arachides (par chameaux), puis dans le commerce boutiquier des villes et villages du bassin arachidier. De leur côté, les Sénégalais ont migré en Mauritanie comme ouvriers spécialisés, manœuvres, taximen, pêcheurs (Marfaing, 2005).

L'entrecroisement des flux entre les deux pays a été incessant. Ni le conflit de 1989 ni la crise de 2000, à propos du partage des eaux du fleuve Sénégal, n'ont entravé durablement la dynamique historique des relations entre les deux pays. Les flux commerciaux ont été massifs à l'époque coloniale comme après les indépendances. En 1970 (Ould Daddah, 2003), la première route goudronnée a relié Nouakchott à la vallée du fleuve Sénégal. Les transporteurs sénégalais rayonnaient jusqu'au-delà du fleuve, notamment lors de la grande sécheresse des années 1970 lorsqu'ils ont été réquisitionnés pour distribuer l'aide alimentaire : « [...] *En 1974, le gouvernement nous a envoyés en Mauritanie, il y avait la sécheresse du côté de Néma. 1 200 km tous terrains. On chargeait à Nouakchott, on descendait à Rosso et on prenait la route de l'Est, Kiffa, Néma, la piste. On utilisait les Hartanis, les Noirs, pour guider* »<sup>154</sup>.

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

---

<sup>154</sup> Entretien avec M. Goumballa, transporteur sénégalais, 31 mai 2001.

Cette interpénétration des sociétés et des économies sénégalaise et mauritanienne est portée par des petites gens, des paysans, des éleveurs, des migrants, des réfugiés du conflit de 1989 installés sur la rive gauche, mais aussi par des acteurs à l'ampleur financière ou sociale plus importante, comme les commerçants, les hommes et femmes d'affaires, les cadres d'entreprises, les experts internationaux, les chefs religieux. Ceux-ci opèrent non seulement entre les deux capitales (treize vols hebdomadaires dans les deux sens en 2008), mais aussi entre des villes secondaires ou même, pour les plus modestes, entre les deux rives. Jusque dans les années 1980, les habitants de Rosso Sénégal traversaient ainsi le fleuve pour venir au cinéma, situé dans l'ancien quartier colonial de Rosso Mauritanie (Photo 16)<sup>155</sup>. Aujourd'hui, les riverains du fleuve visitent encore leur famille résidant de l'autre côté, parfois distant de deux à trois cents mètres (Photo 17) : ils agissent dans un seul espace de référence même si la frontière sépare les deux États. La traversée en pirogue sert de lien permanent à ces familles, elle agit comme élément matériel d'un territoire du mouvement.

Photo 16 : Le quartier Escale de Rosso Mauritanie



Cliché : J. Lombard (2008).

---

<sup>155</sup> Entretien avec le correspondant du journal *La Tribune*, Rosso Mauritanie, 15 novembre 2008.

Photo 17 : Le fleuve frontière à Podor : la Mauritanie à gauche, le Sénégal à droite



Cliché : J. Lombard (2001).

Plus prosaïquement, les liens entre les deux pays sont alimentés par une multitude de riverains du fleuve mais aussi par des petits commerçants ou transporteurs. Des commerçantes sénégalaises partent ainsi de Dakar dans la nuit, passe au petit matin le bac de Rosso, achètent des marchandises à crédit auprès de Mauritaniens (qu'elles rembourseront au prochain voyage) et, dans l'après-midi, repartent chez elles (*cf. infra* l'entretien avec Ndeye Sow). Dans l'autre sens, des Mauritaniens pratiquent à l'identique, par exemple ces femmes interrogées en novembre 2008 à Nouakchott, qui exportent sur Dakar des poissons en louant les services de mareyeurs sénégalais. Au retour, elles ramènent des fruits et légumes qu'elles vendent dans les marchés de Nouakchott avec beaucoup de succès. Ces femmes déclarent faire « [...] *un bon commerce* », même si certaines d'entre elles estiment que le monde des mareyeurs est un milieu dur et exigeant pour les femmes.

### NDEYE SOW, LES RUSES DES COMMERÇANTES AU BAC DE ROSSO

Ndeye Sow, une Sénégalaise d'une trentaine d'années, explique<sup>156</sup> : « deux fois par mois, parfois plus, je quitte Dakar à minuit et j'arrive à Rosso-Sénégal vers 5 heures. Je dors un peu dans le taxi puis prends la première pirogue vers 7 heures. De l'autre côté, les boutiques de téléphones portables ouvrent. Je vais toujours chez le même vendeur. Il m'appelle à Dakar pour me parler des nouveaux modèles qu'il a reçus de Dubaï. J'en achète six ou sept. Les acheteurs à Dakar m'ont déjà fait une avance. A 11 heures, je repasse le bac. A 13 heures, le taxi repart. A 20 heures, je suis à Dakar et le soir même j'en écoule quelques-uns ». Sûre de ses achats, cette commerçante confie faire environ 20 000 CFA (30 €) de bénéfices sur chacun des portables. Cette importante plus-value n'est possible que parce qu'elle ne déclare pas le trafic aux douanes sénégalaises. Sa technique est rôdée : « je cache les portables et l'argent sur moi. Si la douanière du poste essaie de fouiller mes vêtements, jusque dans ma culotte, je crie, je fais scandale, dis que je suis indisposée et qu'elle n'a pas le droit de me toucher ». Son reçu de déclaration à la douane mentionne dix paquets de biscuits et quatre pots de mayonnaise : « je connais bien le douanier. On s'arrange », dit-elle en souriant.

### Les « petites mains » du trafic sénégalogambien

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

Dans la pratique, les dispositions juridiques réclamées par le franchissement de la frontière ne sont pas toujours respectées. Il est fréquent de voir des chauffeurs gratifier les agents de police ou les douaniers de plusieurs centaines de francs CFA pour gagner du temps (alors même que les véhicules dont ils ont la charge sont en infraction). De même, la plupart des marchandises importées en Gambie et revendues au Sénégal ne sont pas dédouanées. Pour y échapper, deux solutions existent : négocier avec les douaniers ou bien contourner les postes de contrôle. Les commerçants ou « bana bana »<sup>157</sup>, certains particuliers, font alors appel à des passeurs ou « ndioganes ». Ceux-ci, s'appuyant sur des

<sup>156</sup> Entretien, 10 novembre 2009.

<sup>157</sup> Commerçant ambulant sur les marchés.

réseaux de parenté ou d'amitiés qu'ils entretiennent avec soin, connaissent les commerçants gambiens, les pistes les plus discrètes et bien souvent les douaniers eux-mêmes. Les *ndioganes* servent de lien entre les commerçants, les informant du prix des produits et de leur disponibilité. L'économie populaire est ici celle des trafics, des combines, de l'aléatoire.

**MOUSTAPHA OULD LEMINE, BOUTQUIER A MERETO**

Au cœur de la zone des Terres neuves, Méréto est un marché hebdomadaire situé à 20 km de la Gambie. Moustapha tient une boutique, il est jeune, sans doute dépendant et vend de l'épicerie et quelques tissus<sup>158</sup>. Il commande ses marchandises à un Mauritanien de Koumpentoum qui, lui, se charge d'organiser les achats et les acheminements depuis la Gambie. Tout en rappelant que le commerce avec ce pays est de plus en plus difficile et risqué, en raison de la présence croissante sur la frontière des policiers et douaniers des deux États, le propos de Moustapha Ould Lemine démontre que la contrainte que représente le renforcement des contrôles frontaliers n'est pas un obstacle rédhibitoire pour tout le monde. Les agents économiques puissants et bénéficiant de réseaux solides s'en sortent, en particulier parce qu'ils jouent sur les effets de lieux. Plutôt que de négocier à Méréto, petit village des Terres neuves, le réseau mauritanien auquel appartient Moustapha Ould Lemine s'organise à partir de Koumpentoum, la préfecture située à 25 km au nord, sur le « goudron ». Base arrière du réseau, c'est là que l'on cherche des crédits, où l'on reçoit des ordres et des commandes, où l'on « s'entend » avec les autorités et autres douaniers. Idem en Gambie où le réseau est implanté de longue date. Dans les campagnes, y compris celles situées à proximité de la frontière, les boutiques des gros villages tels que Méréto sont en quelque sorte les postes avancés pour la (re)distribution de biens d'origine gambienne.

La faiblesse des distances parcourues par certains échanges, la modestie des acteurs, parfois la clandestinité des flux peuvent amener à conclure que les échanges aux frontières tiennent plus de la survie locale que d'autres processus et que, dès qu'ils prennent de l'ampleur, ils cessent d'être discrets et courent à leur perte. Cependant, différents éléments plaident pour le contraire. Les flux transfrontaliers locaux ne sont qu'une des facettes des échanges internationaux réalisés entre pays voisins. M. Fresia (2004) montre ainsi, à propos de la vallée du fleuve Sénégal, combien certains petits trafiquants locaux, qui ne faisaient que traverser le fleuve pour vendre leur marchandise sur la rive opposée, ont agrandi leur aire de rayonnement pour aller jusqu'à Nouakchott. Par ailleurs, les trafics décrits portent non seulement sur des produits locaux, type sucre ou riz des casiers de la vallée, mais aussi et surtout sur des produits importés du monde entier, qui sont véhiculés par des commerçants jusque dans les campagnes ou les villes du pays voisin (Meagher, 2003). Les cosmétiques importés à Nouakchott par les commerçantes maures revenant de Dubaï et utilisant les services du logisticien Maersk, qu'on retrouve ensuite à la frontière

---

<sup>158</sup> Entretien, 04 mars 2004.

mauritanienne pour être revendues à Nioro du Sahel, au Mali, dans des boutiques bien achalandées (Choplin et Lombard, 2009), montrent l'ampleur spatiale et économique des échanges et des circulations. À la frontière, le trafic apparaît comme local car il passe d'un commerçant à l'autre, d'un entrepôt à un camion d'un commerçant des villages du pays voisin venu s'approvisionner. Mais il se peut que le produit soit réexpédié vers la grande ville voisine ou vers la capitale, à l'instar de ce qu'indique J. Roitman (2003) pour les entrepôts frontaliers des contrées voisines du lac Tchad, par lesquels transitent nombre de produits licites et illicites qui ne sont pas toujours destinés aux espaces traversés mais aussi à des localités plus éloignées.

À la suite des programmes d'ajustement structurel, nombre de personnes se sont lancées dans le commerce aux frontières nationales pour subvenir à leurs besoins. Mais d'autres acteurs plus puissants, profitant des faiblesses de l'État ou plus souvent soutenus par lui-même ou par une partie de ses agents (douaniers et policiers notamment), ont su agir, s'installant sur des niches de trafics juteux, sans jamais remettre en cause l'existence du pouvoir central. Ainsi, nombre d'intermédiaires, qui sont apparus comme petits trafiquants, sont insérés dans des réseaux de plus grande ampleur et au long cours, pour lesquels les frontières ne constituent qu'une ressource parmi d'autres. D. Bach (1995) ne s'y trompe pas lorsqu'il rappelle que « [...] les réseaux du régionalisme trans-étatique impliquent une exploitation des plus faibles, ces « petits » que l'on repère aisément à proximité des frontières et qui s'intègrent dans des circuits dominés in fine par de grands commerçants »<sup>159</sup>.

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

### ***Connecter le local et le mondial***

C'est donc la connexion entre local, national et mondial qui est en jeu. Le transport local ou même régional ne se situe pas au même niveau que le transport national ou international : par l'ampleur des trafics, par les types de transporteurs concernés, par les modes empruntés, par les lieux de connexion touchés. Et pourtant l'un ne va pas sans

---

<sup>159</sup> Selon l'étude ENDA (*op. cit.* : 33), les réseaux s'articulent les uns avec les autres, en particulier au passage des frontières où le relais de commerçants, mieux introduits auprès des corps de contrôle, est indispensable.

l'autre<sup>160</sup>. L'existence de différents niveaux de trafics traduit l'intrication dans un même espace de multiples échelles de l'échange : entre métropoles mondiales, entre métropoles et villes secondaires, entre villes et campagnes proches, impliquant des acteurs de différentes tailles. L'articulation des échelles géographiques n'est possible qu'en certains points de l'espace où se concentrent les éléments techniques permettant les connexions : gares routières, « garages », plates-formes de fret, ports, aéroports, etc. Ces lieux de transport participent d'une nouvelle organisation spatiale dans laquelle la question n'est plus de multiplier les liaisons en direction du centre mais de hiérarchiser les liens autour de ce dernier.

### **Des lieux, des liens, des hiérarchies**

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

Le schéma 1 présente sommairement les niveaux d'échelles qui s'entrecroisent en certains points de l'espace ainsi que la multitude de liens qu'autorise l'accès à ces points. Que constate-t-on ? Des lieux de l'espace sont reliés entre eux par des liens qui se caractérisent par l'échelle à laquelle ils sont déployés : ainsi des lieux de niveau multiscalaires ouvrent des possibilités de liens à différentes échelles, des lieux bi-scalaires ne permettent des liens qu'à deux échelles, et ainsi de suite.

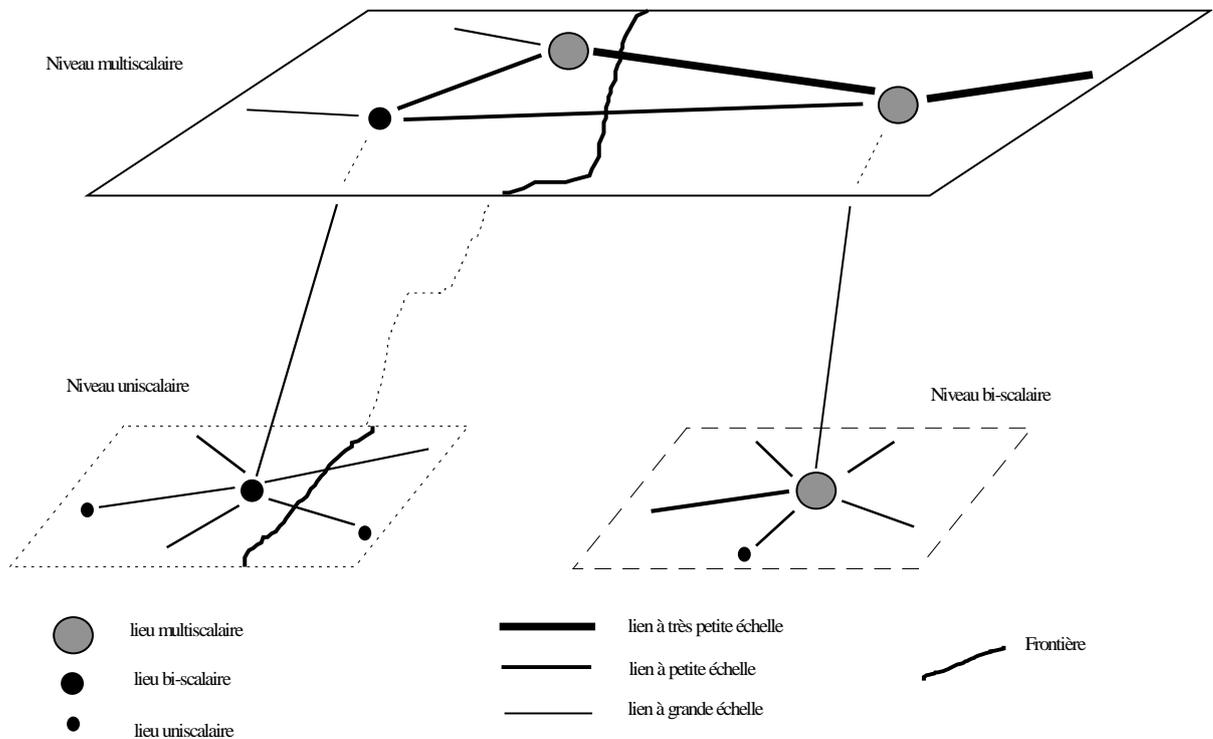
Quelle lecture des échanges internationaux ce schéma permet-il ? Les échanges s'insèrent dans une compréhension globale des circulations qui différencient les lieux et les liens de l'espace selon l'échelle à laquelle ils fonctionnent. En d'autres termes, les échanges locaux ne sont pas de même échelle que ceux caractérisant les relations lointaines entre deux villes : il en est ainsi, non pas en raison de la distance séparant les points en question, mais parce que les échelles, les liens et les points accessibles sont infiniment différents selon les lieux considérés. D'un village, s'il n'est pas possible de se rendre ailleurs que dans le village voisin, l'échelle d'activité restera très locale. Par contre si, d'un de ces points, il est possible d'accéder à une ville, l'échelle change et le trafic avec. Par conséquent, « [...]

---

<sup>160</sup> Je l'ai constaté lorsque, dans les années 1990, j'ai observé et analysé l'activité des petits transporteurs du Nord - Pas-de-Calais et leur implication dans les trafics locaux des ports du littoral de la Manche et de la Mer du Nord. Certains, sous-traitants de grosses structures étrangères à la région, tout en permettant à celles-ci de pénétrer les marchés locaux, arrivaient à se maintenir en activité, tandis que d'autres, isolés, sans réseau étoffé, perdaient leurs marchés traditionnels (par exemple le « brouettage » dans les enceintes portuaires) et disparaissaient.

ce n'est plus la distance physique qui compte, c'est la possibilité de pouvoir rallier n'importe quel point dans de bonnes conditions de temps, de fréquence, de coût » (Steck, 2000 : 36).

### Schéma 1 : Échelles du transport, lieux et liens



Source : Chéneau-Loquay, Lombard et *al*, 2000 ; Lombard, 2003a.

Cette organisation spatiale est caractéristique des effets métropolitains de l'économie mondialisée : les lieux clés sont accessibles entre eux, aisément, rapidement. Une hiérarchie entre lieux de transport se met en place, privilégiant les points nodaux, les terminaux, délaissant les points intermédiaires ou isolés. L'importance du point nodal dans les systèmes de transports et cette dichotomie entre les échelles de fonctionnement existent aussi bien dans les économies d'Europe occidentale, où les circulations de personnes et de biens se caractérisent par l'importance de tels lieux multiplicateurs d'échelles (Savy, 1999), que dans les économies africaines. Dans un pays comme le Sénégal, et notamment à Dakar où l'exiguïté du site urbain empêche le développement de projets de développement de plates-formes intermodales (mer/route ou fer), c'est autour du port que les implantations d'entreprises logistiques et de transport sont majoritaires, notamment dans la zone industrielle. Les groupes mondiaux de transport maritime comme Bolloré ou Maersk sont implantés à proximité des terminaux à containers mais aussi de la gare ferroviaire où ils

affrètent des trains vers le Mali. Les sociétés de transport d'hydrocarbures sont quant à elles alignées sur le même boulevard menant au port. Par cette localisation, elles sont à même de faire charger leurs véhicules et de les envoyer aussi rapidement que possible dans chaque quartier de la capitale, dans chaque région du Sénégal et dans les pays voisins. Depuis les années 2000, une réflexion est menée pour fluidifier la circulation aux alentours et dans l'enceinte portuaire : un parking a été ouvert sur un des boulevards menant au port, un axe routier longe la côte et relie les mûles les uns aux autres.

À une échelle plus petite, la ville de Kayes, située au Mali sur le corridor de transport Dakar Bamako (carte 15), et en même temps nœud pour le transport régional, représente l'archétype du point de l'espace où le commerçant, le transporteur, accèdent par des liaisons de plus en plus rapides au niveau supérieur (comme inférieur), souvent international, en l'occurrence Bamako, Nouakchott ou Dakar (*cf. infra* encadré sur l'évolution de l'offre de transport à Kayes). Le fait de traverser une frontière entre Kayes et Dakar n'est pas le problème. Ce qui compte, c'est d'être présent sur l'axe qui va et vient entre Dakar et Bamako. Les opérateurs tels que Bolloré ou même les transporteurs maliens les plus performants raisonnent ainsi : ils ont « [...] la capacité [...] à changer d'échelle, à glisser de l'une à l'autre, quand le besoin s'en fait sentir ou simplement quand l'organisation qu'ils ont mis en place le commande » (Lombard et Steck, *op. cit.* : 15). K. Bennafla (1999) insiste sur ce lien permanent entre ces lieux d'échanges et de transit, les affaires d'ici s'organisant d'abord et avant tout là-bas, c'est-à-dire dans les grandes villes et les métropoles (y compris pour les trafics frauduleux importants).

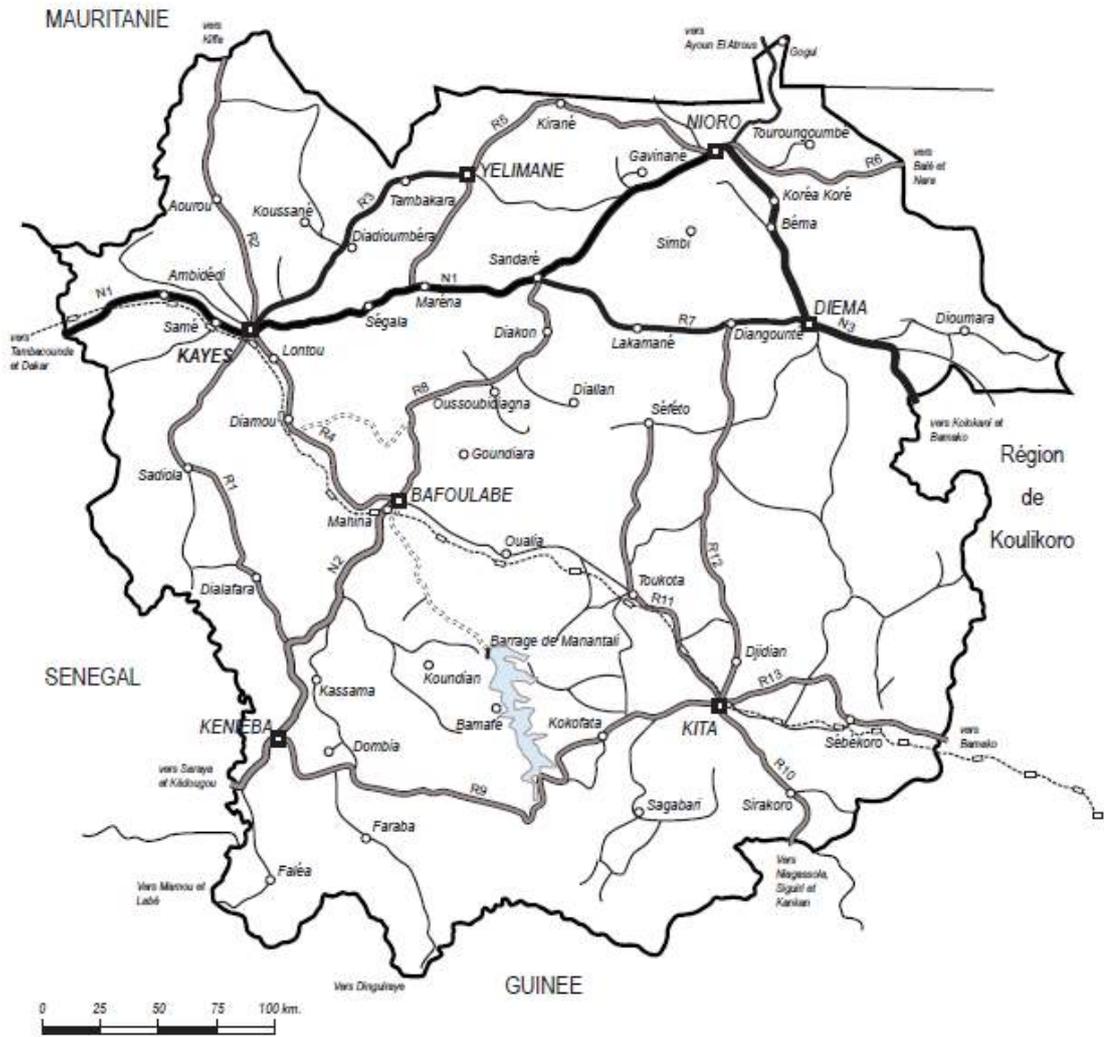
## LA VILLE DE KAYES DANS LES CIRCULATIONS OUEST-AFRICAINES

Certaines villes, anciennes escales fluviales ou ferroviaires de l'époque coloniale, ont gardé une fonction d'interface entre économie locale et économie internationale. La ville de Kayes, bien que située à 700 km du port de Dakar et à 500 km de Bamako, a conservé sa fonction de polarisation des échanges internationaux et régionaux, à la différence de Louga (Sar, 1973) ou de Dimbokro (Bredeloup, 1989). Si la ville attire de multiples flux de marchandises en provenance des différents écosystèmes locaux (céréales de la zone sahélo-saharienne, fruits ou autres variétés de céréales du Fouta-Djalou, cultures de décrue ou irriguées des berges du fleuve), ce sont surtout les relations internationales qui alimentent la dynamique urbaine. Kayes apparaît comme une ville de transit pour les importations en provenance du Sénégal et de Gambie, destinées aux grands chantiers régionaux (construction de routes et barrage de Manantali ; transport et parc à containers ; pose d'antennes et de lignes téléphoniques ; réalisation de lignes électriques à haute tension ; mines d'or).

L'internationalisation de l'économie locale a profité au secteur local du transport routier. Des entrepreneurs maliens ont investi dans des remorques citernes d'hydrocarbures, dans le but de se placer sur le marché d'importations au départ du port de Dakar. Les liens tissés avec les groupes logistiques comme SDV ou Maersk permettent à d'autres de transporter des containers. Des opérateurs du sud du Mali prennent leur part des trafics de banane plantain et d'igname destinés à Kayes (Hanff, 2007). Des hommes d'affaires avisés s'équipent en autocars pour multiplier l'offre sur la ligne Bamako Kayes (de deux à trois cars par jour pour certaines compagnies). Des Kayésiens achètent des véhicules 4x4 pour desservir les zones isolées et difficilement accessibles.

La présence de la ville de Kayes sur les routes migratoires ouest-africaines est remarquable. Aux migrations connues des Soninkés de la région se rendant en France ou en Afrique centrale, viennent se mêler des flux de personnes extérieures se dirigeant vers le Sénégal, la Mauritanie, le Niger, la Côte d'Ivoire ou le Bénin, avec l'idée de rejoindre le Maghreb plus au nord, ou la côte du Golfe de Guinée puis le Gabon, le Congo, l'Angola. Passer par Kayes devient un des itinéraires stratégiques. Dans cette ville de plus en plus accessible par divers moyens de transport, les migrants du Sénégal, de Côte d'Ivoire, du Bénin, du Nigeria, du Cameroun peuvent non seulement se ressourcer, gagner de l'argent nécessaire à la poursuite de leur voyage, mais aussi réorganiser l'itinéraire en fonction des possibilités de transport. La diversité des parcours de migrants se remarque aux langues utilisées (l'anglais se mêle au français), aux habitudes vestimentaires (allure décontractée, parfois rasta pour les plus jeunes), aux activités pratiquées (colporteurs par exemple, changeurs de monnaie, etc.). L'extraction de l'or, développée dans les mines situées à 80 km au sud de Kayes, attire aussi nombre d'hommes et de femmes à la recherche d'un travail et de revenus. La commune de Sadiola serait ainsi passée de 400 à 4 000 habitants, cette croissance démographique s'accompagnant du développement de la prostitution par l'arrivée de personnes en provenance de toute l'Afrique de l'Ouest (Bertini, 2004).

Carte 15 : La ville de Kayes sur le corridor de transport Dakar Bamako



Réseau classé	Réseau non classé	Chemin de fer
(National : N ; Régional : R)		
— Route goudronnée	— Autre piste	— rail Dakar - Bamako
— Piste principale	==== Routes et pistes d'exploitation	— gares

D'après : Avant projet du schéma régional d'aménagement et de développement de la région de Kayes, 1997 / Atlas des transports et des télécommunications dans le CEDEAO, 2005 /  
 Carte au 1/2 000 000 de l'IGN, 1993.  
 Cartographie : O. Ninot, J. Lombard.

Les lieux d'interconnexion contractent l'espace par le fait de polariser des relations se développant à de multiples échelles. En cela, la mondialisation impose à chaque portion de l'espace l'intrication dans un réseau relationnel qui fonde la constitution même dudit espace, le lieu de transport en étant un des points d'entrée, de sortie et de fonctionnement. « En aucun cas [...] », rappelions-nous (Lombard et Steck, *op. cit.* : 10), « [...] on ne peut distinguer au sein des métropoles des lieux de transport exclusivement réservés à l'économie internationale et d'autres dits locaux ». En ces lieux agissent différents types d'acteurs, commerçants, transporteurs, marchands, voyageurs, migrants qui, profitant de toutes les ressources disponibles dans le territoire, génériques et surtout spécifiques<sup>161</sup>, font vivre cette économie en réseau, à l'intérieur des villes, des pays, comme entre villes ou pays.

Ces évolutions tendent à faire de ces points majeurs du territoire des lieux où « [...] des activités distinctes, les unes fonctionnant plus dans une logique de réseau, les autres plus dans une logique de territoire, vont se traduire par la coexistence de deux grands types de relations internationales : un international à grande distance, de type inter-cités, un international de proximité, local pourrait-on dire » (Diaz-Olvera, Le Nir et *al.*, 1996 : 524). Cette vision dédoublée des échanges transfrontaliers est le signe d'une accessibilité différenciée aux réseaux.

### **Lier les zones rurales et urbaines**

En ces lieux s'entrecroisent ainsi les échelles, mais ce n'est pas le cas partout. Une partie des trafics locaux reste confinée dans de petits espaces ou ne remonte qu'à l'échelon de la ville régionale pour alimenter les marchés et le commerce environnants<sup>162</sup>. Le problème survient quand ce type de trafic doit changer d'échelle et qu'il n'a pas à sa disposition les moyens : pas d'organisation adéquate, pas d'infrastructure correcte, pas de marché régional distributeur. Les liens entre desserte nationale ou régionale et desserte locale s'opèrent souvent par le biais des

---

<sup>161</sup> Ce que B. Pecqueur nomme « [...] principe de territorialisation des actifs, c'est-à-dire la recherche de ressources propres au territoire, qui lui permettent de se différencier de son voisin plutôt que d'être en concurrence sur des productions standards » (Pecqueur, 2005 : 299).

<sup>162</sup> Dans les années 1980, la multiplication des foires hebdomadaires au Sénégal a posé de nombreux problèmes d'aménagement du territoire. Chaque responsable de village souhaitait disposer d'une offre commerciale lui permettant d'attirer les commerçants citadins et d'accéder au niveau supérieur. La concurrence a cependant été trop forte et nombre de places ont disparu en quelques années.

« moyens intermédiaires de transport » (Barwell, 1996 ; Sieber, 1998), cependant insuffisants pour dynamiser les circulations locales et les connexions<sup>163</sup>.

En milieu rural, l'alternative aux liaisons directes vers la capitale est à trouver dans la mise en relation fonctionnelle des lieux les uns avec les autres (notamment entre villages desservis, villages équipés, et villages isolés, villages démunis), dans la création d'organisations en réseau qui, à partir d'un village centre, d'un chef-lieu de Communauté rurale, englobent les zones oubliées par l'intermédiaire de dessertes relais. L'intégration géographique, qui se mesure « [...] à la relation des lieux, entre eux ou par l'intermédiaire d'un chef-lieu » (Brunet, Ferras et *al.*, 1993 : 281), est une piste pour remédier à la désintégration spatiale, caractérisée par « [...] un espace dont les liens fonctionnent mal, dont les parties ont éventuellement plus de relations avec l'extérieur qu'entre elles » (*id.*). D'où l'importance du carrefour, tel que Diéma au Mali, point d'interconnexion entre différents espaces (rural, urbain), flux (locaux/internationaux, voyageurs/marchandises), acteurs (petits et grands), échelles (*cf. infra*).

#### DIEMA, CARREFOUR DE ROUTES OUEST-AFRICAINES

Cette petite commune rurale de 9 000 habitants (Fiori, 2009) est devenue un véritable *hub*, à la croisée de trois axes vitaux (vers le Sénégal, via Kayes ; vers la Mauritanie, via Nioro ; vers Bamako, via Didiéni). Depuis l'achèvement de l'axe Aioun/Nioro en 2007, le carrefour est une escale obligée pour les autocars effectuant des trajets internationaux (Photo 18 ; schéma 2). Les sociétés de transports y ont ouvert des agences où les voyageurs peuvent attendre, se restaurer, dormir, prier. Les autocars se croisent à heure fixe, dans un ballet parfois bruyant qui anime pendant quelques minutes le carrefour et les boutiques. Le voyageur qui s'arrête à Diéma peut trouver une correspondance, par exemple s'il vient de Kayes et souhaite se rendre à Nioro. Il peut aussi changer de mode, emprunter des minibus pour les villages proches ou même le tripoteur d'origine chinoise pour aller au centre-ville, située à deux km. Le développement du transport a généré un foisonnement de commerces, de restaurants, de garages mécaniques, ce qui fait dire au maire de la commune : « *avant, on ne trouvait même pas une vendeuse d'arachides* ». Désormais, les boutiques s'alignent de part et d'autre du carrefour dit « Razel » (du nom de la société française qui l'a construit).

Diéma, comme d'autres lieux de transport, est un point sur une carte, un modeste bourg, carrefour ou point de passage. Bien que situé aux marges de l'État malien, il appartient à ces « espaces discrets de la mondialisation » (Pliez, *op. cit.*), qui sont connectés à moult réseaux (routiers, marchands, migratoires) et qui font de ce type de carrefours des lieux extrêmement dynamiques et indispensables au niveau local.

---

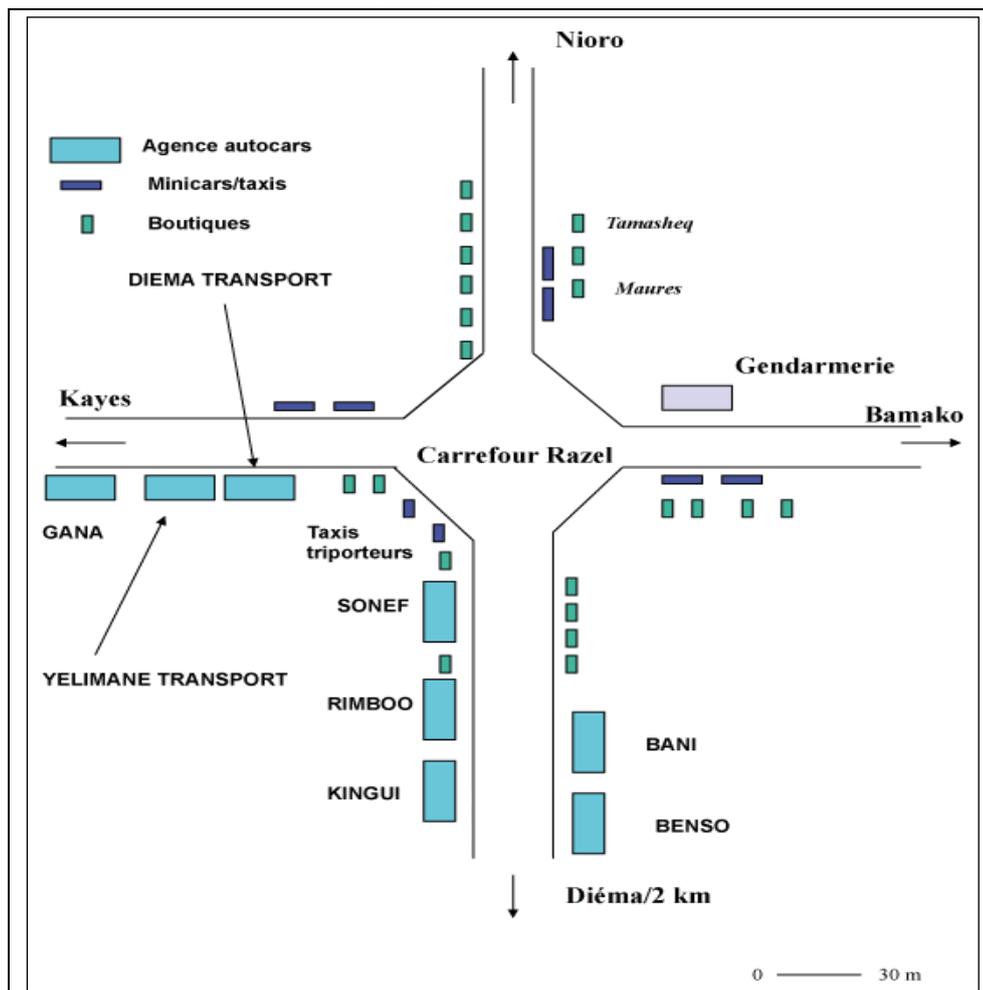
<sup>163</sup> À l'occasion d'une expertise que j'ai co-pilotée en 2003 pour l'antenne sénégalaise du Programme de transport en milieu rural (PTMR), soutenu par la Banque mondiale, j'ai pu me rendre compte de la relative utilité des MIT mais aussi de leurs limites. Au cours de cette expertise qui avait pour but de réfléchir aux processus d'intégration du genre dans les programmes et projets de transport en milieu rural sénégalais, il apparaissait très nettement une diversité d'utilisation de ces moyens de transport. Dans le sud du bassin arachidier, la multiplication dans les villages de bicyclettes financées par une ONG locale permet de se déplacer notamment vers les marchés ou au chef-lieu de Communauté rurale. Les jeunes filles, quand elles peuvent l'utiliser, disent se rendre plus aisément à l'école. Les problèmes surviennent à l'occasion de pannes, pas toujours réparables, et surtout lorsque le déplacement est long de plusieurs dizaines de km (vers la petite ville par exemple).

Photo 18 : Carrefour de Diéma (Mali) : croisement des routes de Mauritanie (au fond), du Sénégal (à gauche) et de Bamako (à droite)



Cliché : J. Lombard (2009).

Schéma 2 : Le carrefour Razel à Diéma (Mali)



Réalisation : J. Lombard.

Le système dit « *hub and spoke* » ou « moyeux et rayons », dont parlent A. Bonnafous, F. Plassard et *al.* (1993), peut s'appliquer à des territoires sans ressources et endiguer la fuite en avant qui consiste à relier n'importe quel point de l'espace à la capitale. L'enjeu ? Joindre le niveau supérieur d'administration et les niveaux intermédiaires par des infrastructures de niveau local et des services de transports de qualité, messagerie par exemple effectuée par un transporteur privé. La mobilisation des acteurs privés, dans le cadre notamment d'une délégation de services publics, donne une chance au territoire d'être à la fois inséré dans les circulations et porteur d'activité économique pour les opérateurs locaux. B. Pecqueur ne dit pas autre chose lorsqu'il considère que si l'action publique « [...] implique les acteurs locaux et non pas une instance coercitive extérieure, elle peut concerner les acteurs privés dès lors qu'ils se coordonnent pour produire un service collectif » (Pecqueur, *op. cit.* : 315).

Au Mali, le projet de desserte en médicaments des vétérinaires de la région de Sikasso, qui avait été pensé dans les années 1990 par la Coopération française, allait dans ce sens<sup>164</sup>. L'idée était qu'un transporteur privé desserve tous les quinze jours les pharmacies vétérinaires localisées dans les chefs-lieux d'arrondissement. Il assurait un transport de qualité, réfrigéré, et en retour collectait et remontait des informations sur les stocks. Son circuit permettait de relier avec régularité l'arrondissement à la capitale régionale ou nationale, tout en assurant d'autres services de transport pour d'autres partenaires privés ou publics (type courrier). Le coût du projet était sérieusement réduit, le transporteur privé trouvait son compte dans l'affrètement de son véhicule, les pharmacies pouvaient espérer un approvisionnement régulier, la mutualisation des moyens de transport entre plusieurs partenaires d'aide internationale ou services publics permettait d'assurer la régularité et la continuité du service.

Cependant, l'inégale répartition des services de transport rural offerts est souvent compensée par la recherche du lien direct avec le centre, la ville régionale ou la capitale. Dans l'exemple des vétérinaires du Mali, si le choix de ne desservir que le village ou la bourgade centre a semblé judicieux, il n'a pas résisté à la volonté des acteurs locaux de suivre leur propre voie. Chaque projet d'aide, développant une logistique particulière et des liens directs entre centre et périphérie, a aussi alimenté tout un réseau de clientèle et de soutiens au sein de l'administration, faisant rapidement disparaître toute volonté de réforme du système de desserte.

---

<sup>164</sup> Informations données par E. Fermet-Quinet, vétérinaire pour la Coopération française au Mali à la fin des années 1990 : entretiens, 02 mai 1997 et 28 janvier 2009.

La question de l'accessibilité et des conditions économiques, sociales et politiques de sa réalisation reste posée. L'ouverture par les marchés et les « cars horaires » ne suffit pas à générer un accroissement des richesses durable, tant est grand, dans certaines campagnes, le déficit en équipements, réseaux, filières. La présence de l'État dans l'aménagement rural apparaît cruciale pour réguler celle du libre marché (des céréales, de l'arachide, des intrants, des biens manufacturés, des transports), auquel est de plus en plus confié le soin de satisfaire la demande de produits, de soins, d'éducation et de mobilité<sup>165</sup>.

### **Conclusion du chapitre sixième**

La recomposition des économies étatisées, à commencer par celle du Sénégal, a fait émerger une multitude d'intervenants dans les échanges à courte ou longue distance. En cela, la mondialisation n'est pas uniquement le fait d'acteurs majeurs, de grands commerçants ou transporteurs, d'élites, qui savent se placer à l'interface de plusieurs univers. Au sein de la société, de petits acteurs, notamment ceux de la circulation, insérés ou non dans des réseaux hiérarchiques, inventent leur « propre globalisation » (Berry-Chikhaoui, Deboulet et *al.*, *op. cit.* ; Simone, *op. cit.*) et leur propre trajectoire. Celles-ci, révélées dans le commerce transfrontalier, obligent à comprendre qu'en Afrique la grande échelle, celle des échanges entre États, des flux majeurs de produits, ne caractérise pas uniquement les corridors routiers et ferroviaires, à commencer par celui reliant Dakar à Bamako. Elle traduit aussi la réalité de l'existence et du fonctionnement des acteurs du « bas », qu'ils soient commerçants, transporteurs, fonctionnaires, migrants ou résidents, etc. Chacun d'entre eux, et certains plus que d'autres, opère à différents niveaux géographiques, en toute légitimité.

Révélateurs de l'inscription des espaces ruraux et urbains dans un processus d'interaction spatiale et temporelle permanente, les lieux de transport (i.e. de communication) sont une des pièces maîtresses des jeux d'échelles en présence. Ils illustrent le pouvoir croissant des réseaux d'échanges dans les processus de territorialisation/déterritorialisation/reterritorialisation (Raffestin, 1987), auxquels n'échappent ni les acteurs du « bas » ni ceux du « haut ». L'accès au réseau donne l'autonomie de décision et de mouvement à l'individu, il accentue sa mobilité, il l'insère potentiellement dans une multitude d'échelles, avec comme conséquence de nouveaux ancrages territoriaux (Dureau et Hily, 2009), qui ne se résument plus, y compris au Sénégal, à valoriser la contiguïté spatiale mais aussi à cultiver la proximité dans la distance, le contact dans la mobilité, l'échange dans la circulation.

---

<sup>165</sup> Problèmes que soulève notamment S. N. Touré dans son travail sur les perspectives de l'agriculture sénégalaise (Touré, 2002).

## **Conclusion de la troisième partie. L'emprise de la mondialisation sur l'espace sénégalais**

L'emprise de la mondialisation sur l'espace sénégalais est particulièrement remarquable à Dakar, capitale voulant être métropole. Élités, capitaux, infrastructures, populations, circulations et échanges, systèmes de transport, tout conforte Dakar dans ce rôle de première place (dont le président Senghor disait, lors de l'indépendance du Sénégal, qu'elle serait en l'an 2000 équivalente à Paris). De l'appropriation de la mondialisation par les Sénégalais a résulté la concentration spatiale des hommes et des activités dans ce finistère devenu centre.

Mais ce serait incomplet de réduire le processus à la capitale et à ses banlieues si je n'intégrais pas les villes de l'intérieur, en particulier celles de l'axe Dakar Thiès Diourbel Touba. Car, loin de ne concerner que la seule presqu'île du Cap-Vert, la mondialisation progresse à partir d'autres places urbaines de l'espace sénégalais, en particulier Touba, cité à la fois produite par la hiérarchie de la confrérie et par les migrations internationales de ses *talibés*, socle à la fois d'une identité mouride et d'une économie relationnelle, basée sur le commerce et sur les importations/exportations de produits (y compris frauduleuses) des et vers les pays voisins. De même, on ne peut omettre l'ensemble des processus locaux qui alimentent la mondialisation au Sénégal, tels que les développements initiés par les migrants de retour un peu partout dans le pays, le foisonnement des marchés ruraux, la généralisation des « cars horaires » à l'ensemble des campagnes, les échanges transfrontaliers, parfois illégaux mais ô combien générateurs de revenus et d'une place dans les mutations contemporaines. Ces dynamiques font de la mobilité un « lieu de liens » (Amar, 2009), c'est-à-dire un espace-temps dans lequel chacun a la possibilité de se déplacer, de revendiquer sa place par les liens qu'il crée et qu'il rencontre, d'imaginer sa vie en mouvement, ici et là.

Cependant, cette emprise n'est pas égale sur tout le territoire national. En reprenant les propos de J. Ferguson à propos de la place de l'Afrique dans le monde néolibéral contemporain (Ferguson, 2006), il ne suffit pas de dire que, sur le continent et au Sénégal, la mondialisation, la métropolisation, s'alimentent d'une connexion croissante entre espaces et entre populations, qui serait profitable à tous. Ces processus résultent aussi d'une nouvelle hiérarchie entre les lieux, d'une discontinuité spatiale croissante et d'un déplacement des frontières. Celles-ci ne se situent plus aux limites des territoires nationaux, régionaux, locaux, mais dans la capacité des uns et des autres à appartenir à des réseaux déployés à différentes échelles. La ville de Dakar, la cité mouride de Touba, la métropole sénégalaise en construction, le monde rural aussi, entré dans la mouvance de la ville, évoluent par

atomisation de l'espace en une infinité de lieux autonomes qui, pour les uns se parlent, pour les autres s'ignorent. Comme le rappellent O. Ninot (2005), lorsqu'il évoque la difficulté des producteurs ruraux à s'intégrer à l'économie de la circulation, ou encore A. S. Fall et T. Ndoye (2008), à propos des difficultés d'accès aux services de santé dans les campagnes isolées, accéder à la ville ne remplace pas le dynamisme local, l'existence de filières de commercialisation, la présence d'un dispensaire. L'intégration régionale ou nationale par la circulation, l'appartenance à un territoire supranational en construction, ne règlent pas les problèmes locaux d'enclavement et d'isolement.

Ce décalage entre groupes sociaux, entre espaces, voire entre territoires, la mondialisation gagnante l'occulte en partie. Comme si seule comptait l'échelle du continent et du monde, comme si n'existait pas (ou plus) l'échelle du village ou du quartier. Les débats contemporains sur la démocratie au Sénégal laissent de côté cet aspect décisif de la citoyenneté.

## **CONCLUSION GENERALE**

**La mondialisation au cœur du développement :  
un aller sans retour au Sénégal ?**

Je suis parti de la présentation des politiques développées dans l'espace national, en m'attachant à décrire et à analyser les mutations que connaît le secteur des transports, principalement routiers. J'ai poursuivi avec les acteurs opérant dans le secteur. Ils sont depuis longtemps situés entre plusieurs mondes et illustrent le positionnement du Sénégal au croisement d'influences variées, internes et externes. Ils soutiennent la mobilité des Sénégalais tout en étant eux-mêmes sujets à de multiples mobilités. Enfin, j'ai clos la réflexion par l'analyse des évolutions de la structuration spatiale. Le transport joue un rôle considérable dans les transformations au Sénégal, certaines formes de son développement accentuant les processus de différenciation socioéconomique et spatiale.

Dès avant le dix-neuvième siècle, le transport a été le moteur de la mondialisation de l'espace sénégalais. Les compagnies coloniales ont réorienté les flux de biens et de personnes dans un sens favorable aux intérêts français (Ly, 1993). Par la suite, le régime politique de la colonisation a organisé un ordre économique dominé par la métropole. Des hommes politiques, des hommes d'affaires, « indigènes », ont grandi dans cette ambiance. Mais ils se sont aussi approprié le processus pour arriver au pouvoir ou développer leurs activités. Autrement dit, si le système de domination a obligé la société et l'économie sénégalaises à faire allégeance au colonisateur, les pratiques quotidiennes et les imaginaires des individus ont aussi été transformés et ont abouti à l'émergence d'un rapport au monde particulier.

À sa façon, chaque Sénégalais est acteur de l'ouverture au monde et de l'économie de marché. Parmi les catégories aisées, privilégiées par les différents régimes, des individus, des groupes, bénéficient de marchés protégés, de passe-droits, de soutiens divers, pour consolider par exemple leur mainmise sur les flux d'exportations ou d'importations. Des transporteurs ont émergé à la faveur de telles évolutions, captant à leur profit les marchés de transport de biens ou de personnes. Mais d'autres catégories sociales de la société sénégalaise trouvent place, tant bien que mal, au quotidien, dans le système économique. Par le commerce dans les zones rurales et frontalières, par la mise en place d'activités de transport, par le départ de

personnes en migration à courte ou longue distance (dont la conséquence est l'insertion de familles dans la mondialisation et le développement de filières commerciales transcendant les frontières et les secteurs d'activités : cf. Péraldi, 2007), par le développement d'imaginaires qui élargissent les horizons.

### ***La mondialisation, un processus de développement économique et spatial***

La mondialisation participe du processus de développement. À commencer par celui de l'intégration régionale sur le continent, dont les avatars illustrent tout autant la dynamique des économies africaines que le système de domination néocoloniale instauré par les puissances du Nord. L'éclatement des empires coloniaux en États souverains indépendants a été favorable aux intérêts des ex-métropoles qui ont préféré traiter avec chacune des nouvelles entités et chacun des pouvoirs en place plutôt qu'avec un espace politiquement unifié et un seul système économique. Désormais, ces économies nationales alimentent les appétits des nouvelles puissances économiques comme la Chine, l'Inde ou le Brésil, attirées par les différents gouvernements africains<sup>166</sup>.

Mais divers processus à l'œuvre au Sénégal et dans les pays voisins traduisent l'approfondissement des logiques développées depuis cinquante ans. K. Dahou (2003), dans sa contribution à un ouvrage consacré aux atouts de l'Afrique de l'Ouest dans la compétition mondiale, rappelle combien, en dépit du déséquilibre généré par l'exploitation coloniale et néocoloniale, cette partie de l'Afrique trouve certains bénéfices à l'extraversion des économies. Il insiste sur l'urbanisation des capitales, sur la demande croissante en produits alimentaires et sur les retombées pour les filières agricoles nationales et continentales, favorables aux paysanneries. K. Dahou souligne le poids croissant que prennent les villes secondaires dans l'aménagement spatial et la dynamique industrielle et commerciale. Il n'oublie pas les effets pour les réseaux de commerce, dynamisés par les échanges interafricains et intercontinentaux de produits de toutes sortes. La mondialisation, combinant ce que R. Pourtier appelle dynamique « du dedans » et dynamique « du dehors » (Pourtier, 2003 : 16), porte donc en elle un potentiel de renouvellement des économies nationales, à commencer par celle du Sénégal.

L'emprise de l'agglomération dakaroise sur l'ensemble du Sénégal est contrebalancée par l'émergence de villes secondaires. Thiès, Touba surtout et, dans une moindre mesure,

---

<sup>166</sup> Cf. le dossier spécial d'un numéro récent de *Politique africaine* (Perrot et Malaquais, 2009), consacré aux relations entre ces trois pays et le continent africain. Voir aussi ce qu'il en est dit dans : Pourtier (2006).

Kaolack ou Diourbel, polarisent l'activité économique des campagnes environnantes, les Niayes en particulier, ces dépressions inter-dunaires situées le long de la côte atlantique Nord et susceptibles d'approvisionner en produits maraîchers les habitants de la presqu'île du Cap-Vert et de l'intérieur (Touré Fall et Fall, 2001). Certaines filières agricoles (céréales locales, fruits), d'élevage (lait, moutons), de pêche, profitent de la demande pour croître. Les transports routiers de marchandises trouvent en partie dans ces marchés une alternative à la chute des trafics d'arachide. Sous l'influence de la métropole dakaroise, d'autres régions du Sénégal bénéficient de l'insertion du pays dans un espace économique mondialisé. Les régions orientales (vallée du fleuve Sénégal) ou septentrionales (autour de Louga), portées par les migrations internationales, voient les villes et les villages se transformer, sous l'effet des remises financières des migrants : les marchés du bâtiment, de l'électricité rurale, de la téléphonie, de l'alimentaire, du transport de marchandises en bénéficient. Ainsi, sur la route longeant le fleuve Sénégal, il est de plus en plus fréquent de constater que les flux de trafics sont d'abord le fait de camions remplis de biens manufacturés ou de sacs de ciment, destinés aux villages des familles de migrants.

La mondialisation conforte aussi certaines filières du commerce continental ou intercontinental. Celles-ci pour partie empêchent les filières nationales de consolider leur marché (on pense en particulier à la filière avicole au Sénégal, concurrencée par les importations de morceaux de poulet en provenance d'Europe). Cependant, elles traduisent aussi le poids des réseaux commerçants dans la dynamique économique ouest-africaine. E. Grégoire (2003) rappelle l'existence de puissantes filières commerciales trans-sahéliennes et transsahariennes qui portent sur des produits aussi divers que les cigarettes, les voitures d'occasion ou l'oignon. Pour le Sénégal, j'ai déjà évoqué l'importance des réseaux mourides qui rayonnent sur toute la Sénégalie et acheminent jusqu'à Touba du café, des céréales, des fruits, des produits de cueillette comme la cola, mais aussi des produits illicites comme de la drogue, des armes ou des médicaments interdits. D'autres cités religieuses telles que Madina Gounass, érigées en quelque sorte en zones franches, permettent à des groupes commerçants de faire des affaires par delà les frontières et d'alimenter des courants d'échanges majeurs en Afrique de l'Ouest. Quant aux filières intercontinentales de commerce, impulsées par des hommes et femmes d'affaires allant jusqu'aux cités du Golfe persique ou de Chine, elles irriguent de plus en plus les places marchandes sénégalaises et ouest-africaines (Bredeloup et Bertoncello, 2007), la métropole sénégalaise comme d'autres espaces urbains devenant de vastes zones de distribution, voire de réexportation, des importations.

Les effets sur le transport de marchandises, je l'ai dit, sont manifestes. Les infrastructures routières intérieures et interétatiques se développent, B. Steck (2003) insistant sur la démultiplication aux frontières terrestres des points de passage pour les routes bitumées. Les voies ferrées restent les infrastructures de base des corridors internationaux de transport de fret entre Dakar et Bamako, Abidjan et Ouagadougou ou Cotonou et Parakou. Les trafics de personnes et de biens interafricains suivent le mouvement. Les camions et les voitures circulent de plus en plus sur les routes internationales, en vertu des accords entre États (qui ont pour objectifs de limiter les droits de douane ou les péages intempestifs et d'autoriser les ressortissants à circuler en possession de la seule carte d'identité)<sup>167</sup>. Le trafic aérien symbolise plus timidement la croissance des échanges régionaux. La carte des aéroports ouest-africains (CEDEAO, *op. cit.* : 27) montre la domination de ceux de Dakar et d'Abidjan dans les échanges interétatiques ouest-africains (Lagos étant d'abord un aéroport situé à l'interface du Nigeria et des autres continents).

On le voit, les échanges ouest-africains en général, et sénégalais en particulier, dynamisent les économies nationales et notamment celle du Sénégal, un pays qui, depuis l'existence de l'Afrique occidentale française jusqu'à l'influence actuelle de ses réseaux politiques et économiques dans le monde, rayonne au-delà de ses frontières (Robert et Servant, 2008). Le mode de production de l'espace national est ainsi directement relié à la mondialisation contemporaine, les réseaux sociaux, les échanges, les transports, constituant tout autant les éléments d'une présence sénégalaise dans le monde que les modalités de l'inscription de la mondialisation dans l'espace national.

### ***Les transports ou la différenciation sociale et spatiale en marche***

La mondialisation n'est pas facteur de désordre, c'est plutôt le mode de production, d'appropriation et de redistribution du processus qui provoque des déséquilibres. Si l'on remonte à l'époque du « tout arachide », l'État a organisé un système de prélèvement sur l'ensemble de la filière qui permettait à l'appareil bureaucratique, tout en contrôlant les campagnes, d'alimenter à la fois les caisses du budget national et les clientèles du parti au pouvoir. Pour cela, le bassin arachidier a été privilégié et les régions du pays non concernées délaissées par les politiques d'aménagement et d'équipement du territoire (Casamance ;

---

<sup>167</sup> Sur certaines liaisons internationales, il faudrait comparer le trafic routier actuel au trafic ferroviaire des précédentes décennies afin d'évaluer si la progression du transport routier n'est pas d'abord la conséquence d'un simple transfert de personnes et de marchandises en provenance du rail. En effet au Mali, entre Kayes et Bamako, il semble que, chaque jour dans les deux sens, ce soit l'équivalent du nombre de passagers qui prenaient auparavant le train pour l'une des deux villes qui voyage.

moyenne et haute-vallée du fleuve Sénégal ; Sénégal oriental). Cependant, alors que la politique du gouvernement était de soutenir un programme d'industrialisation sur le sol national, le pouvoir a progressivement laissé des hommes d'affaires proches contourner les réglementations et les taxes à l'importation et faire entrer en quantité importante des produits étrangers.

Dans le transport, il en est allé de même. Dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, il a fallu développer un service de transport collectif public dans la presqu'île du Cap-Vert pour acheminer avec efficacité les ouvriers du port ou les employés des services de santé, tout en confinant à quelques itinéraires les « cars rapides ». Le transport public, avant comme après l'indépendance, était avant tout destiné à desservir certaines catégories sociales, notamment les fonctionnaires, et certaines parties de l'agglomération. La compagnie protégeait les intérêts de l'État qui s'assurait de la bonne marche de l'entreprise par l'intermédiaire d'un syndicat maison plutôt favorable. La politique coercitive à l'égard du secteur privé s'est cependant doublée assez rapidement de faveurs multiples. La libéralisation des importations de véhicules en 1986 a accéléré l'ouverture du secteur à des milliers d'entrants, élargissant le nombre de bénéficiaires de la « barrière » représentée ici par le droit d'exercer l'activité de transporteur (dans le transport de voyageurs ou de marchandises). Dans les années 1990, le recours aux grands opérateurs privés de transport collectif, pour assurer la desserte urbaine à Dakar, a confirmé avec force l'orientation déjà ancienne donnée à la politique des gouvernements successifs. Mais, on l'a déjà dit, la multiplication de l'offre privée ne s'accompagne pas d'un renforcement du désenclavement des quartiers isolés, à l'écart des grands axes. La population pauvre des banlieues doit subir les imperfections du système. Pour accéder aux déplacements motorisés et donc rapides, les plus vulnérables, les personnes âgées, les femmes et les jeunes enfants, les gens démunis, dépendent des choix opérés chaque jour par les chauffeurs en quête d'une plus grande rentabilité. Localement, à l'échelle du quartier, ils paraissent mobiles ; à l'échelle de la ville, cela leur est beaucoup plus difficile.

La politique de libéralisation a élargi le fossé entre espaces urbains, générant la création de territoires perdants et gagnants. Si elle a permis à nombre d'intermédiaires de s'installer dans le secteur et de profiter de la demande croissante en déplacements des Dakarois, elle n'a pas toujours contribué, loin s'en faut, à améliorer la desserte générale de la presqu'île. Dans le transport interurbain, avec la croissance du parc de véhicules de transport, la situation s'est transformée mais nombre de campagnes restent isolées, sans routes, sans pistes praticables,

sans véhicules motorisés, avec pour seule possibilité le recours à la charrette, voire à la marche à pied, pour écouler la production ou accéder aux marchés.

La démultiplication de l'offre aboutit à une compétition acharnée entre opérateurs, entre chauffeurs, entre apprentis, entre rabatteurs, entre clients même (pour monter à bord des minibus ou des autobus). La course à l'argent a provoqué l'augmentation de la vitesse des véhicules ainsi que le recours aux arrêts intempestifs et aux changements d'itinéraires<sup>168</sup>. Elle a conduit à l'aggravation de l'insécurité routière<sup>169</sup>. La dégradation des services offerts est poussée à son comble dans le cas de processus d'accaparement de la rente de transport par certains opérateurs. Le chavirage en 2002 du navire *Le Joola*, seul lien direct entre la région Sud du pays et Dakar, a accentué encore un peu plus le sentiment d'isolement de la Casamance (Lombard, 2003b), même si depuis 2007 un navire neuf propose deux allers-retours par semaine. Mais on pourrait insister sur la ligne ferroviaire Dakar Bamako dont la reprise de l'exploitation par un opérateur privé ne s'est pas traduite par une amélioration des infrastructures et du service de voyageurs. Le quasi abandon de la ligne et du matériel a eu pour conséquence le déraillement d'un train de passagers en 2009 et le décès d'au moins cinq personnes<sup>170</sup>. Dans les deux cas, en se désengageant du service à la population au profit d'intérêts plus lucratifs, le transporteur, à qui les pouvoirs publics avaient concédé ou vendu l'exploitation, a été négligent. Le prélèvement sur l'activité de circulation apparaît alors comme l'unique objectif d'opérateurs désintéressés par le service aux populations.

À l'inverse de ces processus de désengagement voire d'abandon, quand la circulation concerne des catégories sociales aisées ou des zones géographiques privilégiées, des investissements adéquats sur les infrastructures sont développés, par exemple l'autoroute à péage reliant le centre-ville de Dakar au nouvel aéroport en voie de construction. « L'effet tunnel » est important et, en dehors de toute considération pour les espaces traversés, signe l'ambition de faire de la capitale sénégalaise, quel qu'en soit le coût pour la population, une métropole qui compte sur l'échiquier international. L'interaction spatiale, au potentiel

---

<sup>168</sup> Le transport collectif est soumis au bon vouloir des chauffeurs, habitués à sectionner les trajets pour faire payer plusieurs fois l'usager ou à débarquer avant le terminus la clientèle, alors obligée de réembarquer dans un autre véhicule (et souvent de repayer).

<sup>169</sup> En 2006, près de 50 % des accidents de la route enregistrés impliquent des véhicules de transport de voyageurs (Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres, des Télécommunications et des Tics, 2007). Cependant, en raison d'une intense sensibilisation des chauffeurs et des usagers à la sécurité routière, menée depuis 2002, le nombre de décès et de blessés graves dus à des accidents de la route a diminué, passant entre 2002 et 2006 respectivement de 631 à 270 cas et de 3 015 à 1 792 personnes.

<sup>170</sup> « Déraillement du train express Bamako Dakar. La RTA-S pointe de l'index le gouvernement », [www.allafrica.com](http://www.allafrica.com), 27 mai 2009.

intégrateur puissant, se résume ici à la circulation entre deux points de l'espace privilégiés et à une ligne les reliant entre eux. L'ensemble qui en résulte est une aire incomplète tant elle exclut populations non desservies et espaces traversés.

La force du processus de mondialisation est de donner l'impression de multiplier les possibles pour la population, pour chaque catégorie sociale, pour chaque individu. Dans le système colonial, il était difficile à chacun d'imaginer sa vie hors du cadre rigide dicté par l'administration (même si le héros d'Hampathé Ba, Wangrin, arrive à se faufiler entre les mailles du filet de contraintes pour exister et faire sa vie). Le système libéral d'aujourd'hui, omniprésent, omnipotent, promettrait-il un avenir meilleur à des individus de plus en plus mobiles, soucieux de consommer et de se plonger sans état d'âme dans « [...] la différence, l'éphémère, le spectacle, la mode et la marchandisation des formes culturelles » (Harvey, 1989 : 156) ? Les petites gens de la ville, appauvris, démunis, dominés, sont-ils à leur niveau des sujets sociaux actifs (comme semble le penser A. S. Fall, *op. cit.* : 219), se débrouillant comme ils le peuvent avec les affres du transport dakarois, négociant, rusant, détournant, inventant. Les Sénégalais migrants arrivent-ils vraiment à émerger comme acteurs de leur propre trajectoire quand on voit les difficultés croissantes qu'ils rencontrent pour s'installer dans les pays voisins, les barrières qui sont érigées sur les itinéraires et le coût en vies humaines qu'ils payent<sup>171</sup> ?

Si on peut imaginer l'avenir des sociétés africaines en général, et sénégalaise en particulier, dans l'inventivité et la débrouille, il faut à mes yeux travailler à un autre paradigme du développement, construit sur le partage d'expériences avec tous les acteurs, quels qu'ils soient, et la construction d'un modèle du « vivre ensemble » qui trouve ses racines autant dans les façons de faire des habitants que dans les programmes des bailleurs de fonds internationaux. Alors même que la compétition exacerbe la cristallisation des intérêts privés sur des situations de monopole déguisé, de rente, d'accaparement, l'évolution contrastée des systèmes de transport au Sénégal est révélatrice de l'imbrication des façons de penser, des influences, des projets individuels et collectifs, privés et publics, et donc de la nécessité de repenser, dans ce pays et ailleurs, l'organisation de la ville et de l'espace en général, les

---

<sup>171</sup> Durant la période des traversées massives de pirogues vers les îles Canaries (hiver 2005-2006), la mission catholique de Nouadhibou en Mauritanie ainsi que le Croissant rouge mauritanien ont estimé les pertes humaines entre 20 et 30 % des effectifs, soit au minimum quelques centaines de personnes. Les pirogues ont alors été surnommées par les étrangers « *Samba Lakara* », expression mandingue signifiant « *celle qui amène vers la mort* ».

projets d'investissements, de régulations, de redistributions, susceptibles de maintenir et, espérons-le, de renforcer les fragiles équilibres économiques, sociaux et spatiaux.

C'est à une réflexion renouvelée sur les échelles de la mondialisation qu'il convient de s'attacher. Différents éléments sont à reconsidérer. Le Sénégal est relié au monde par des réseaux divers dont ceux de transport (aériens et maritimes) et de télécommunications, mais il demeure malaisé d'y accéder ou d'en sortir par le mode terrestre. L'ensemble du pays est inséré dans un espace mondial de circulations, d'échanges, d'influences, d'idées, de capitaux, mais il reste difficile, voire impossible, de circuler entre certaines parties de l'espace dakarois ou national. Cette différenciation entre les échelles de fonctionnement du pays et de la société, correspondant à une sorte d'aller vers le monde, sans retour vers les quartiers et villages du Sénégal, illustre la déconnexion croissante entre la nécessité de la diffusion spatiale du développement (par l'emboîtement des échelles dans la contiguïté) et la logique de la longue distance (grande échelle par solution de la continuité) et de la relation exclusive au centre, quel qu'il soit et où qu'il se situe. C'est sans doute dans la prise en compte de ce décalage entre échelles mais aussi dans le règlement des problèmes qui sont à la source de ce décalage que l'avenir du Sénégal se joue.

### ***Perspectives de recherche : Territoires, circulations et transports en Afrique de l'Ouest***

Un des moyens, pour nous chercheurs, de percevoir ces différents niveaux géographiques et peut-être de remédier à leur déconnexion les uns avec les autres, est de les embrasser autant que possible ensemble et dans leur réalité.

## **Problématiques**

### **De l'État aux circulations et à l'espace régional**

Au centre, le niveau de l'État et donc de l'espace organisé, contrôlé, par la puissance du pouvoir principal reste omniprésent. Les analyses sur les systèmes de transport au Sénégal l'ont bien montré. Mais ce niveau institutionnel, décisionnel, identitaire aussi, se recompose sous l'effet de l'évolution même de la notion de puissance publique. Celle-ci reste garante de l'intégrité territoriale quand, dans le même temps, elle paraît ignorer des pans entiers du territoire national. Des segments de l'appareil d'État semblent passer sous la tutelle d'intérêts privés, locaux et internationaux, laissant à une multitude d'agents, en particulier aux frontières, le soin de décider au quotidien, dans l'urgence ou non, de ce qui est bon pour le

pays ou pour eux-mêmes<sup>172</sup>. L'avenir sera défini par la capacité des États à laisser se développer des circulations croissantes en Afrique de l'Ouest et hors du continent, tout en organisant et en cultivant les bienfaits de ces dernières pour les populations de leur territoire national.

La circulation des personnes et des biens en Afrique de l'Ouest est un révélateur de la modification de la place de la puissance publique dans la définition du devenir des populations. Celle-là se transforme sous l'action des individus qui ne considèrent plus cet échelon comme l'étalon par rapport auquel tout situer. L'État, l'appareil d'État, les fonctionnaires, les institutions intermédiaires, type confréries religieuses ou associations, composent avec l'autonomie croissante des personnes, qu'elles quelles soient, hommes, femmes, jeunes, commerçants, voyageurs, migrants, etc., qui se ménagent des plages de liberté, de développement de soi, d'entrepreneuriat, de transgression des limites. Et le voyage, la migration, l'utilisation des transports, constituent un des chemins de l'apprentissage du monde, ici et partout. Ces modalités de relation à autrui engagent plus ou moins les individus à revoir leurs liens avec leur groupe d'origine, famille, village, quartier, à l'instar de ce que les émigrés sénégalais ou maliens montrent depuis des décennies. Elles les conduisent à instaurer entre eux une distance à la fois physique et mentale, car ils sont tout autant extrêmement mobiles que viscéralement attachés à un site géographique de référence. D. Retailé parle d'ouverture des horizons (Retailé, 2011), par laquelle les lieux deviennent des moments de la mobilité, qui se succèdent les uns aux autres au gré des déplacements des individus. La mobilité contemporaine combine alors des échelles de temps et d'espace, contribuant à recomposer les rapports des individus aux limites que les États nations, en particulier, instaurent et défendent.

L'espace régional en Afrique de l'Ouest est ainsi considéré comme l'aire d'évolution naturelle des mouvements de biens et de personnes. Les logiques économiques privilégient les connexions entre États africains, les corridors d'échanges routiers et ferroviaires reliant entre elles les capitales, contribuant à renforcer le décalage entre les portions d'espace branchées sur les flux et celles restées à l'écart. Il en va de même avec les flux de personnes et de migrants considérés comme devant se développant avant tout dans l'espace ouest-africain (Club du Sahel, 2009). La CEDEAO, soutenue par les États eux-mêmes, est promue comme territoire de référence où s'organisent prioritairement les circulations. Or cette posture et les

---

<sup>172</sup> Le colloque international de Cerisy-la-Salle en septembre 2011, consacré aux migrations, au travail et aux marchés pris entre licite et illicite, interrogera nécessairement le rôle de l'État-nation, sa remise cause en même temps que son rôle dans de tels processus (<http://www.ccic-cerisy.asso.fr/migrations11.html>).

politiques qui en découlent, plus ou moins contraignantes, « essentialisantes » même, semblent en décalage avec les logiques individuelles qui considèrent l'espace ouest-africain comme un niveau parmi d'autres, une aire d'expansion des flux, certes importante, mais insérée dans un espace monde qui détermine aussi les circulations ouest-africaines. Mes travaux sur le Sénégal suggèrent plutôt une forte intrication des niveaux spatiaux auxquels se déploient les circulations et les transports en Afrique de l'Ouest, sans rupture spatiale, sans frontière infranchissable, sans limite contraignante et définitive.

### **Espaces d'analyse**

Les recherches menées sont centrées sur l'analyse des interactions entre circulations internationales, transports et territoires. Mes projets portent sur l'espace ouest-africain (Mauritanie, Sénégal et Mali), là où les partenariats sont le plus développés.

Dans le cadre du FSP *Migrations internationales* soutenu par le ministère français des Affaires étrangères (2006-2009), mes analyses sur les migrations internationales entre Afrique noire et Maghreb et sur les recompositions urbaines avaient focalisé l'attention sur l'espace mauritanien comme étant central dans les itinéraires migratoires et, d'une manière générale, dans les circulations ouest-africaines. La Mauritanie draine une partie des flux de migrants à la recherche d'emplois qu'ils trouvent dans les multiples métiers proposés dans les villes mauritaniennes. Mais le pays est aussi au cœur des circulations de biens et de personnes dans la région, son port prend de l'importance pour les hommes et femmes d'affaires nationaux, plaçant la Mauritanie dans un rôle d'entrepôt pour l'Afrique de l'Ouest, à l'instar de la Gambie ou du Bénin. Par ailleurs, la crise ivoirienne et le basculement d'une partie des trafics portuaires sur d'autres plates-formes régionales donnent au Mali voisin un autre poids dans les circulations continentales. La mise en cohérence des programmes de la CEDEAO confirme la place centrale occupée par le Mali dans les circulations régionales. La capitale Bamako, de mieux en mieux reliée à ses voisines comme Dakar, Nouakchott ou Ouagadougou, devient un pôle urbain majeur dans l'espace régional, servant de lieu de développement des réseaux migratoires, constituant une place forte pour les opérateurs de transport internationaux (entre Sénégal ou Mauritanie et Afrique de l'Ouest via le Mali, etc.). Enfin, l'émergence des pays voisins sur la scène régionale relègue quelque peu le Sénégal à un rôle subalterne, lui qui a longtemps servi d'espace de circulations en Afrique de l'ouest. Aujourd'hui, les systèmes de transports sénégalais, notamment ceux portés par les entrepreneurs mourides, sont à reconsidérer à l'aune de ces changements locaux et régionaux.

## **Les grands thèmes**

Dans cet espace ouest-africain, trois types de questions sont privilégiés :

- Le décryptage des interactions entre les dynamiques entrepreneuriales transnationales, liées aux activités de circulation (transport, commerce notamment), et la prégnance des réseaux migratoires dans les lieux où ces activités d'intermédiation sont particulièrement développées.
- L'observation et le rôle des lieux d'interface (villes, places marchandes, zones frontières) dans l'intrication entre mondialisation et dynamiques régionales de circulation.
- L'analyse des recompositions des logiques circulatoires au regard de l'évolution des politiques publiques, urbaines, régionales et nationales ou sous-régionales.

### **Migrations et transports**

Les opérateurs de transports, les commerçants, les migrants, les voyageurs, bref les acteurs des circulations, participent à l'évolution territoriale en Afrique. Leurs trajectoires professionnelles sont intimement mêlées (commerce, transport) et leurs parcours individuels et collectifs différemment impliqués, selon le moment et selon l'espace, dans des organisations réticulaires. Nos travaux sur le commerce de fripes en Afrique de l'Ouest, réalisés entre 2000 et 2006 (Bredeloup et Lombard, 2008), confirment les interactions de différents registres : des flux de migrants transnationaux commerçant entre Brésil ou États-Unis et Cap-Vert, entre Europe ou Chine et Sénégal ; l'efficacité des systèmes de transports internationaux (maritimes notamment) ; les transformations des modes de consommation en Afrique de l'Ouest, consécutives à la paupérisation d'une partie des populations et à l'attractivité des produits asiatiques.

La libéralisation des économies donnant à chaque individu et à chaque migrant la possibilité de devenir investisseur, ces derniers profitent des nouvelles politiques mises en place par les pouvoirs centraux ou locaux pour développer diverses activités, parmi lesquelles l'offre de transport à destination des circulants, des voyageurs, occupe une place de choix. De leur côté, les professionnels du transport (compagnies aériennes, transporteurs routiers) développent aussi des offres performantes, plus ou moins bon marché, à partir des capitales et à destination des grandes villes des pays voisins. Ils tendent ainsi à légitimer la circulation, et donc la mobilité, comme mode de vie et de rapport au monde.

Les mutations spatiales, l'élargissement des espaces de référence et d'activité s'appréhendent alors par les territoires que construisent et déconstruisent les acteurs, quels qu'ils soient. Décrypter ces territoires circulatoires (Tarrius, 1992), dans lesquels les acteurs des circulations interviennent, revient nécessairement à analyser les stratégies à l'œuvre et les relations que ces multiples acteurs tissent les uns avec les autres. En fonction de l'expérience migratoire, des lieux fréquentés, des personnes rencontrées, des réseaux investis, des structures sociales d'appartenance, des activités exercées, des métiers pratiqués, ces « faiseurs de relations » constituent un élément du développement des circulations, en particulier dans les places urbaines centrales et secondaires, déterminantes pour l'évolution spatiale et la relation au monde.

### **Circulations et interfaces**

La recherche actuelle d'une plus grande fluidité des échanges à l'échelle continentale est portée par tout un arsenal de réformes menées dans le domaine des transports depuis le début des années 1990. À l'échelle de la CEDEAO, plusieurs protocoles d'accords ont été signés et se traduisent entre les différents pays membres par la signature de conventions bilatérales, qui facilitent a priori les échanges et la circulation internationale des personnes et des biens. Des infrastructures et des services relient de mieux en mieux les capitales de chaque pays et les pays sans littoral aux États côtiers (Debrie, Eliot et *al.*, 2003 ; Lombard et Ninot, 2010).

Les circulations et les activités de transport favorisent le développement de centres urbains et métropoles, souvent capitales d'État. Celles-là répondent aux desiderata internationaux par la présence d'infrastructures de communication nécessaires à la fluidité des trafics et à l'irrigation du continent (port situé sur les lignes des armateurs internationaux, axes de pénétration), par des politiques favorables à la mobilité interne, par la mise en action des entrepreneurs privés et le recours à l'expertise internationale. À côté de ces attendus, les capitales constituent aussi des lieux de recomposition spatiale et sociale, en raison notamment des investissements massifs issus de la migration nationale et internationale, véritable amorce d'une culture transnationale de réseaux. De multiples autres agglomérations urbaines ouest-africaines voient s'entrecroiser des circulations développées à de multiples échelles. Même en campagne, l'effet des circulations à différentes échelles est massif et accentue le rôle des transports dans la mise en relation sociale et économique.

Les lieux d'interface, situés le plus souvent aux frontières géographiques, administratives, techniques, polarisent dans l'espace le développement d'activités de transports et de circulations. Ils constituent un élément géographique majeur dans la mise en relation

d'espaces disjoints ou contigus en Afrique de l'Ouest. C'est là que s'opère concrètement la mondialisation des territoires et, dans l'espace qui nous concerne, l'extraversion économique des États nations, en y imbriquant potentiellement toutes les échelles géographiques. Ils correspondent à des éléments techniques des systèmes de circulations et de transports (port ou terminal, plate-forme, gare, marché ou foire). Ils sont investis par les entrepreneurs des circulations, les transporteurs, les transitaires, les grands groupes internationaux (armateurs, industriels, opérateurs divers), les migrants, mais aussi les commerçants, les hommes et femmes d'affaires habitués à circuler et en prise avec plusieurs espaces. Les confrontations entre ces acteurs contribuent localement à remodeler les circulations, les territoires, les lieux, les supports techniques.

### **Territoires d'États et espaces réseaux**

Les circulations internationales paraissent questionner la légitimité des frontières nationales ou supranationales, les économies et les sociétés tendant à transcender les délimitations formelles de l'espace. Où commence l'État quand les frontières scindent en deux une même population, que des migrations locales transfrontalières et donc internationales relient deux espaces contigus et que des axes de communications et des services de transport franchissent les limites administratives nationales ? Pour autant, l'État reste l'architecte de l'ouverture. Parce qu'il est lui-même objet de compartimentages, de divisions, de recompositions, d'appropriations par certains, l'appareil d'État semble privilégier de plus en plus les intérêts de catégories particulières de la population, notamment ceux de certains groupes d'entrepreneurs et d'hommes ou femmes d'affaires, au détriment d'autres, interdisant à des étrangers de s'installer dans le transport, à des migrants de retour de faire évoluer le secteur, allant jusqu'à contrôler (et à laisser contrôler par ses agents) les circulations sur les axes menant aux frontières. A l'interface des logiques nationales et internationales, des investissements et échanges internationaux et des dynamiques locales, la logique du « *gatekeeper state* » l'emporte sur toute autre considération, soutenant et alimentant les circulations de biens, favorisant une économie du prélèvements et entretenant a contrario des processus de différenciation spatiales et sociales au détriment d'un processus de développement coordonné et équilibré des territoires.

L'espace est ainsi pris entre deux évolutions complémentaires, parfois contradictoires : l'intégration territoriale nationale d'une part, le fonctionnement en réseaux, souvent transnational d'autre part. Ces processus sont portés par des réseaux d'acteurs privilégiés, ressortant à la fois des sphères publique et privée. L'exemple des entrepreneurs mourides le

démontre un peu plus chaque jour, eux qui déploient leurs réseaux dans le monde entier, tout en aspirant à recomposer à leur façon la gouvernance territoriale (Gueye, 2007). Ces processus de privatisation de la vie politique trouvent leur prolongement dans la mise en évidence d'espaces urbains et régionaux caractérisés par une intégration spatiale forte et/ou par une participation à un espace réseau. Au Sénégal, Dakar et son « double », Touba, préfigurent ce que pourrait être la structuration spatiale en Afrique de l'ouest, multipolaire voire éclatée en pôles autonomes. La croissance des circulations fait ainsi ressortir de nouvelles formes spatiales, qu'on rencontre ailleurs dans le monde (Lombard, Mesclier et *al.*, 2006) : par exemple, des corridors de communications polarisés par une métropole et intégrant de façon sélective les territoires traversés ; des enclaves riches branchées sur l'économie monde, des villes secondaires dynamiques, des zones frontalières reliées aux centres. Apparaît un risque de décalage croissant entre métropoles bien reliées entre elles, par delà les frontières, et espace environnant oublié. Dans notre espace, il s'agira, non pas de trouver une relation de causalité entre circulations et apparition de ces formes, mais de voir dans quelle mesure les politiques dites publiques accentuent les déséquilibres croissants nés de la consolidation de ces figures spatiales.

S'ouvre devant nous un vaste champ de recherches, de formations et de valorisations, autour de cette question des circulations et des transports en Afrique en l'Ouest comme révélateurs de nouvelles interactions et différenciations spatiales et porteurs d'interrogations sur la finalité de tels processus.

## Références bibliographiques

### **Articles, contributions à ouvrages**

- AGOSSOU N., 2004, « Les taxis motos *zemijan* à Porto-Novo et à Cotonou ». *Autrepart*, 32, p. 135-148.
- AMAR G., 2009, « La mobilité comme lieu de liens ». Communication au colloque international *Lieux et liens. Espaces, mobilités, urbanités*. Cerisy-la-Salle, 26 mai/02juin.
- APPADURAI A., 1999, « Mondialisation, recherche, imagination ». *Revue internationale des sciences sociales*, 160, p. 257-267.
- ARBARET-SCHULZ CH., BEYER A., PIERMAY J.-L., REITEL B., SELIMANOSVSKI C., SOHN CH., ZANDER P., 2004, « La frontière, un objet spatial en mutation ». *EspacesTemps.net* [<http://espacestemps.net/document842.html>].
- ASCHER F., 2003, « Métropolisation », in J. Lévy, M. Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris, Belin, p. 612-615.
- BACH D., 1995, « Contraintes et ressources de la frontière en Afrique subsaharienne ». *Revue internationale de politique comparée*, 2 (3), p. 533-542.
- BALANDIER G., 1951, « La situation coloniale : approche théorique ». *Cahiers internationaux de sociologie*, 11, p. 44-79.
- BALLANGER F., 1999, « Les lieux de transport : des centres commerciaux du XXI<sup>e</sup> siècle », in A. Pény, S. Wachter (dir.), *Les vitesses de la ville*. La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, p. 25-45.
- BARRET R., 1994, « The role of the World Bank in the development of urban transport in sub-Saharan Africa », in X. Godard (dir.), *Les transports dans les villes du Sud*. Paris, Karthala/CODATU, p. 277-290.
- BAVA S., 2002, « De la "baraka aux affaires" : ethos économique-religieux et transnationalité chez les migrants sénégalais mourides ». *Revue européenne des migrations internationales*, 19 (2), p. 69-84.
- BAVOUX J.-J., 2000, « Les réseaux ferroviaires dans les pays en développement : une structuration encore souvent déficiente ». *Flux*, 41, juillet-septembre, p. 17-27.
- BAYART J.-F., 1999, « L'Afrique dans le monde : une histoire d'extraversion ». *Critique internationale*, 5, p. 97-120.
- BAYART, J.-F., 2008, « Hégémonie et coercition en Afrique subsaharienne. La "politique de la chicotte" ». *Politique africaine*, 110, juin, p. 123-152.

- BEAUCHARD J., 1999, « Transit et villes-pays », in A. Pény, S. Wachter (dir.), *Les vitesses de la ville*. La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, p. 157-167.
- BECKER CH., MBODJ M., 1999, « De la traite à la crise agricole. Historique des échanges commerciaux dans le Sine », in A. Lericollais (éd.), *Paysans sereer. Dynamiques agraires et mobilités au Sénégal*. Paris, IRD, p. 95-116.
- BENNAFLA K., 1998, « Mbaïboun, un marché au carrefour de frontières multiples ». *Autrepart*, 6, p. 53-72.
- , 1999, « La fin des territoires nationaux ». *Politique africaine*, 73, mars, p. 24-49.
- BERRY-CHIKHAOUI I., 2007, « Les citoyens face aux enjeux d'internationalisation de la ville. Casablanca et Marseille : où est le Nord, où est le Sud ? ». *Autrepart*, 41, p. 149-163.
- BERRY-CHIKHAOUI I., DEBOULET A., ROULLEAU-BERGER L., 2007, « Internationalisation, dynamiques économiques et urbaines et positions des citoyens », in I. Berry-Chikhaoui, A. Deboulet, L. Roulleau-Berger (dir.), *Villes internationales. Entre tensions et réactions des habitants*. Paris, La Découverte, p. 7-28.
- BONNAFOUS A., 1996, « Filières de transport : économie de lignes ou économie de nœuds », in Actes de SITRASS IV, *Efficacité, concurrence, compétitivité : la chaîne du transport en Afrique sub-saharienne*. Lyon/Arcueil, CNRS-LET/INRETS, p. 9-13.
- BONNARDEL R., 1989, « La vallée du Sénégal, de l'enfermement à l'extraversion (1890-1990 et ss.) ». *Cahiers géographiques de Rouen*, 32, p. 163-168.
- BOONE C., DIOP M. C., THIOUB I., 1997, « La libéralisation de l'économie et les luttes d'intérêts au Sénégal ». *Sociétés africaines et diaspora*, 5, p. 5-43.
- BORGES C., PEROUSE J.-F., 2004, « La gare routière du Grand Istanbul, une étourdissante plaque tournante ». *Autrepart*, 32, p. 51-73.
- BOST F., 1997, « Les constructeurs automobiles français et leurs stratégies d'assemblage en Afrique subsaharienne », in *Géographie de l'automobile et aménagement des territoires*. Arcueil/Nanterre, INRETS/Université Paris X, p. 17-32.
- BOUMEDOUHA S., 1990, « Adjustment to West African realities: the Lebanese in Senegal ». *Africa*, 60 (4), p. 538-549.
- BREDELOUP S., 1997, « Migrants et politiciens à Ouro Sogui (moyenne vallée du fleuve Sénégal) : pour quelle dynamique urbaine », in M. Bertrand, A. Dubresson (éd.), *Petites et moyennes villes d'Afrique noire*. Paris, Karthala, p. 279-304.
- BREDELOUP S., BERTONCELLO B., 2007, « De Hong Kong à Guangzhou, de nouveaux "comptoirs" africains s'organisent ». *Perspectives chinoises*, 98, p. 98-110.
- BREDELOUP S., KOURAOGO O., 2007, « Quand la crise ivoirienne stimule les trajectoires professionnelles des transporteurs burkinabé émigrés ». *Revue européenne des migrations internationales*, 23 (3), p. 133-149.
- BREDELOUP S., LOMBARD J., 2008, « Mort de la fripe en Afrique ou fin d'un cycle ? ». *Revue Tiers Monde*, 194, p. 391-412.
- BRENNER N., 2001, « The limits to scale? Methodological reflections on scalar structuration ». *Progress in Human Geography*, 25 (4), p. 591-614.
- BRUN A., CAVAILHES J., PERRIER-CORNET Ph., SCHMITT B., 1992, « Les espaces ruraux revisités ». *Revue d'économie régionale et urbaine*, 1, p. 37-66
- BRUNET R., 1993, « L'enjeu du transport ». *L'Espace géographique*, 3, p. 219-232.
- BUISSON M.-A., ROUSIER N., 1998, « L'internationalisation des villes : métropolisation et nouveaux rapports ville-région ». *Revue d'économie régionale et urbaine*, 2, p. 163-184.
- CAILLY L., 2003, « Géographie sociale », in J. Lévy, M. Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris, Belin, p. 852-855.
- CARROUE L., 2006, « Globalisation, mondialisation : clarification des concepts et emboîtement d'échelles ». *Historiens et géographes*, 395, p. 83-87.

- CASSE M.-C., 1995, « Réseaux de télécommunications et construction territoriale », in A. Bailly, R. Ferras, D. Pumain (éd.), *Encyclopédie de géographie*. Paris, Economica, p. 1021-1038.
- CASWELL N., 1984, « Autopsie de l'ONCAD. La politique arachidière au Sénégal. 1966-1980 ». *Politique africaine*, 14, p. 39-73.
- CHALEARD J.-L., 1998, « Croissance urbaine et production vivrière ». *Afrique contemporaine*, 185, p. 3-18.
- CHARLTON C., VOWLES T., 2007, « Inter-urban and Regional Transport », in R. Knowles, J. Shaw, I. Docherty (ed.), *Transport Geographies. Mobilities, Flows and Spaces*. Oxford, Blackwell Publishing, p. 120-136.
- CHENEAU-LOQUAY A., 2001, « Les territoires de la téléphonie mobile en Afrique ». *NETCOM*, 15 (1-2), p. 121-132.
- CHENEAU-LOQUAY A., LOMBARD J., NINOT O., 2000, « Réseaux de communications et territoires transfrontaliers en Afrique : les limites d'une intégration par le bas ». *Cahiers de l'Association Tiers monde*, 15, p. 35-46.
- CHOPLIN A., LOMBARD J., 2009, « La Mauritanie offshore. Extraversion économique, État et sphères dirigeantes ». *Politique africaine*, 114, p. 85-102.
- , 2010, « "Suivre la route". Mobilités et échanges entre Mali, Mauritanie et Sénégal ». *Echogéo*, 14 [<http://echogeo.revues.org/12127>].
- COLLETIS-WAHL K., MEUNIER C., 2000, « Économie des transports : la question du lien infrastructure/développement appliquée aux PED ? ». *Mondes en développement*, 28, p. 109-117.
- COOPER F., 2004, « Grandeur, décadence... et nouvelle grandeur des études coloniales depuis le début des années 1950 ». *Polítix*, 17 (66), p. 17-48.
- COPANS J., 2000, « Mourides des champs, mourides des villes, mourides du téléphone portable et de l'Internet ». *Afrique contemporaine*, 194, p. 24-33.
- COUTY Ph., 1996, « Développement autonome et compensation », in Ph. Couty, *Les apparences intelligibles. Une expérience africaine*. Paris, Éditions Arguments, p. 183-194.
- CRUISE O'BRIEN D., 2002, « Les négociations du contrat social sénégalais », in D. Cruise O'Brien, M. C. Diop, M. Diouf, *La construction de l'État au Sénégal*. Paris, Karthala, p. 83-93.
- DAFFE G., 2002, « La difficile réinsertion du Sénégal dans le commerce mondial », in M. C. Diop (éd.), *La société sénégalaise entre le local et le global*. Paris, Karthala, p. 67-81.
- DAFFE G., DANSOKHO M., 2002, « Les nouvelles technologies de l'information et de la communication : défis et opportunités pour l'économie sénégalaise », in M. C. Diop (éd.), *Le Sénégal à l'heure de l'information*. Paris, Karthala, p. 45-96.
- DAHOU K., 2003, « Structure du commerce extérieur et intégration régionale », in J. Damon, J. O. Igue (dir.), *L'Afrique de l'Ouest dans la compétition mondiale. Quels atouts possibles ?* Paris, Karthala/CSAO, p. 325-343.
- DEBRIE J., ELIOT E., STECK B., 2003, « Mondialisation des réseaux de circulation en Afrique de l'ouest ». *Mappemonde*, 71 (3), p. 7-12.
- DEBRIE J., DE GUIO S., 2004, « Interfaces portuaires et compositions spatiales : instabilités africaines ». *Autrepart*, 32, p. 21-36.
- DEBRIE J., STECK B., 2001, « L'enclavement, réévaluation théorique et application à l'Afrique de l'Ouest ». *L'Espace géographique*, 1, p. 26-36.
- DESHAIES L., 2006, « La dialectique du mouvement et des lieux : combiner échelles et récits ». *Cahiers de géographie du Québec*, 50 (141), p. 313-317.
- DE TAPIA St., 1996, « Échanges, transports et communications : circulation et champs migratoires turcs ». *Revue européenne des migrations internationales*, 12 (2), p. 45-72.

- DIAGNE A., DAFTE G. (éd.), 2002, *Le Sénégal en quête d'une croissance durable*. Paris, Karthala.
- DIAZ-OLVERA L., LE NIR M., PLAT D., RAUX Ch., 1996, « Échanges sans frontières, échanges sans limites ? ». *Revue d'économie régionale et urbaine*, 3, p. 511-530.
- DIAZ-OLVERA L., PLAT D., POCHET P., 2005, « La ville hors de portée ? Marche à pied, accès aux services et ségrégation spatiale en Afrique subsaharienne ». *Espace populations sociétés*, 1, p. 145-161.
- DIOP M. C., 2008, « Du "socialisme africain" à la "lutte contre la pauvreté". La fin des ambitions de développement », in G. Daffé, A. Diagne (dir.), *Le Sénégal face aux défis de la pauvreté*. Dakar/Paris, CRES/Karthala/CREPOS, p. 322-373
- DIOP H., THIAM I., 1990, « Quelques aspects des migrations de pêcheurs du secteur artisanal maritime en Mauritanie ». *Bulletin scientifique du CNROP*, XX, p. 63-72.
- DIOP M. C., DIOUF Mam., DIAW A., 2000, « Le baobab a été déraciné. L'alternance au Sénégal ». *Politique africaine*, 78, p. 157-179
- DIOUF I., 2002, « C comme Car rapide ou les tentatives d'intégration du transport artisanal », in X. Godard (dir.), *Les transports et la ville au sud du Sahara*. Paris, Karthala/INRETS, p. 43-56.
- DIOUF Mam., 2002, « Culture politique et administrative et réformes économiques », in D. Cruise O'Brien, M. C. Diop, M. Diouf, *La construction de l'État au Sénégal*. Paris, Karthala, p. 49-61.
- DI MEO G., 1999, « Géographies tranquilles du quotidien. Une analyse de la contribution des sciences sociales et de la géographie à l'étude des pratiques spatiales ». *Cahiers de géographie du Québec*, 43 (118), p. 75-93.
- DOLLFUS O., 1995, « Géopolitique du système monde », in A. Bailly, R. Ferras, D. Pumain (éd.), *Encyclopédie de géographie*. Paris, Economica, p. 667-693.
- DULAU C., CHENEAU-LOQUAY A., 2004, « Des réseaux de communication mondialisés dans un espace enclavé : les grands commerçants de Kayes au Mali », in A. Chéneau-Loquay (dir.), *Mondialisation et technologies de la communication en Afrique*. Paris/Bordeaux, Karthala/MSHA, p. 237-254.
- ESCALLIER R., 2002, « Métropoles et globalisation dans le monde arabe et méditerranéen : état, enjeux et perspectives », *Cahiers de la Méditerranée*, 64 [http://cdlm.revues.org/index68.html].
- FALL A. S., NDOYE T., 2008, « La demande de soins et l'accès aux services de santé dans les régions centrales du Sénégal », in G. Daffé, A. Diagne (dir.), *Le Sénégal face aux défis de la pauvreté*. Dakar/Paris, CRES/Karthala/CREPOS, p. 109-127.
- FANCHETTE S., 2001, « Désengagement de l'État et recomposition d'un espace d'échange transfrontalier : la Haute-Casamance et ses voisins ». *Autrepart*, 19, p. 91-113.
- FARET L., 2004, « Pratiques de mobilité, transport et acteurs transnationaux dans le champ migratoire Mexique États-Unis ». *Autrepart*, 32, p. 115-134.
- FRESIA M., 2004, « "Frauder" lorsqu'on est réfugié ». *Politique africaine*, 93, p. 42-62.
- FROMAGEOT A., 2005, « Dépasser l'enclavement : le maraîchage des savanes et l'approvisionnement d'Abidjan », *Espace populations sociétés*, 1, p. 83-98.
- GAKENHEIMER R., 1997, « Rapid motorization in the developing world: correlates and consequence », in *Géographies de l'automobile et aménagement des territoires*. Arcueil/Nanterre, INRETS/Université Paris X, p. 149-156.
- GARY-TOUNKARA D., 2004, « Circulation migratoire et abolition des frontières. Quand le Mali (ex-Soudan) regarde vers le mer, les migrants conquièrent l'outre-mer (1933-1974) », in E. Guerassimoff (dir.), *Migrations internationales, mobilités et développement*. Paris, L'Harmattan, p. 67-97.

- GASCHET F., LACOUR C., 2002, « Métropolisation, centre et centralité ». *Revue d'économie régionale et urbaine*, 1, p. 49-72.
- GERVAIS-LAMBONY PH., 2004, « Mondialisation, métropolisation et changement urbain en Afrique du Sud ». *Vingtème Siècle*, 81, p. 57-68.
- GESCHIERE P., GUGLER, J., 1998, « The urban-rural connection: changing issues of belonging and identification ». *Africa*, 68, p. 309-319.
- GHORRA-GOBIN C., 2004, « Lieu du transport et polycentrisme : une expérience américaine ». *Autrepart*, 32, p. 37-50.
- GODARD X., 1996, « Transport local, transport international : quelle articulation », in Actes de SITRASS IV *Efficacité, concurrence, compétitivité : la chaîne du transport en Afrique subsaharienne*. Lyon/Arcueil, CNRS-LET/INRETS, p. 339-343.
- , 2001, « Difficultés d'adaptation des approches du transport urbain pour les villes en développement. Analyse critique d'études des bureaux internationaux à Dakar ». *Cahiers scientifiques du transport*, 39, p. 15-41.
- , 2002, « Les transports de Dakar : vers une intégration lente », in M. C. Diop (dir.), *La société sénégalaise entre le local et le global*. Paris, Karthala, p. 657-685.
- GODARD X., TEURNIER P., 1994, « Cars rapides à Dakar ». *Histoires de développement*, 25, mars, p. 35-39.
- GRASLAND C., 1997, « À la recherche d'un cadre théorique et méthodologique pour l'étude des maillages territoriaux ». Communication aux *Entretiens Jacques Cartier*, 8-10 décembre.
- GRAY D., FARRINGTON J., KAGERMEIER A., 2007, « Geographies of Rural Transport », in R. Knowles, J. Shaw, I. Docherty (ed.), *Transport Geographies*. Oxford, Blackwell Publishing, p. 102-119.
- GREGOIRE E., 1994, « Démocratie, État et milieux d'affaires au Niger ». *Politique africaine*, 56, p. 94-107.
- , 2003, « Réseaux et espaces économiques trans-étatiques », in J. Damon, J. O. Igue (dir.), *L'Afrique de l'Ouest dans la compétition mondiale. Quels atouts possibles ?* Paris, Karthala/CSAO, p. 345-366.
- GUEYE Ch., 2002a, « Enjeux et rôle des NTIC dans les mutations urbaines : le cas de Touba », in M. C. Diop (dir.), *Le Sénégal à l'heure de l'information*, Paris/Genève, Karthala/UNRISD, p. 169-222.
- , 2003, « Café et pain Touba : entrepreneuriat individuel, action collective et croyances dans l'économie réelle de Touba », in G. Kobou (éd.), *Les économies réelles en Afrique*. Dakar, CODESRIA, p. 281-292.
- , 2007, « Entre frontières économiques et frontières religieuses : le café Touba recompose le territoire mouride », in J.-L. Piermay, Ch. Sarr (dir.), *La ville sénégalaise. Une invention aux frontières du monde*. Paris, Karthala, p. 137-151
- GUEYE M., 2004, « Dynamique des réseaux et des systèmes de communication des migrants commerçants sénégalais », in A. Chéneau-Loquay (dir.), *Mondialisation et technologies de la communication en Afrique*. Paris/Bordeaux, Karthala/MSHA, p. 255-274.
- GUIBBERT J.-J., 2005, « Une autre gouvernance existe-t-elle ? Eclairages sénégalais », in J.-J. Guibbert, J.-L. Coll (coord.), *L'aménagement au défi de la décentralisation en Afrique de l'Ouest*. Toulouse, Presses universitaires du Mirail, p. 227-241.
- GUIGOU B., LERICOLLAIS A., 1992, « Crise de l'agriculture et marginalisation économique des femmes sereer siin (Sénégal) ». *Sociétés espaces temps*, I (1), p. 45-64.
- HALL P., HESSE M., RODRIGUE J.-P., 2006, « Reexploring the interface between economic and transport geography ». *Environment and Planning A*, 38, p. 1401-1408.
- HAZEMANN Y., 1992, « Routes et routiers du Sénégal au XX<sup>e</sup> siècle : les sources de l'histoire des transports », in H. d'Almeida-Topor, Ch. Chanson-Jabeur et M. Lakroum (éd.), *Les transports en Afrique, XIX-XX<sup>e</sup> siècles*. Paris, L'Harmattan, p. 210-221.

- HIBOU B., 1999, « La décharge, nouvel interventionnisme ». *Politique africaine*, 73, mars, p. 6-13.
- HUGON Ph., 2002, « Le NEPAD : nouvelle chance pour l'Afrique ? ». *Afrique contemporaine*, 204, p. 42-51.
- JAGLIN S., STECK B., 2007, « Réseaux et frontières géopolitiques ». *Flux*, 70, p. 4-7.
- KAYSER B., TRICART J., 1957, « Rail et route au Sénégal ». *Les Annales de géographie*, 356, p. 328-350.
- LANCRY C., 2004, « Systèmes et réseaux de communication dans une région de passage : Sikasso au Mali », in A. Chéneau-Loquay (dir.), *Mondialisation et technologies de la communication en Afrique*. Paris/Bordeaux, Karthala/MSHA, p. 123-144.
- LATERRASSE J., SAVY M., 1991, « Réseaux logistiques et réseaux d'information associés : Organisations et territoires », in F. Rowe, P. Veltz (dir.), *Entreprises et territoires en réseaux*. Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées.
- LAVIGNE DELVILLE PH., LOMBARD J., GONIN P., 1994, « Des migrants et des terroirs. Comparaisons des situations dans la vallée du fleuve Sénégal et au pays Serer ». *Hommes et terres du Nord*, 4, p. 151-165.
- LE BERRE M., 1992, « Territoires », in A. Bailly, R. Ferras, D. Pumain (éd.), *Encyclopédie de géographie*. Paris, Economica, p. 601-622.
- LEFEBVRE G., 2003, « La ville africaine et ses immigrants : les Guinéens au Sénégal et à Dakar », in M. Lesourd (éd.) *L'Afrique. Vulnérabilité et défis*. Nantes, Éditions du Temps, p. 161-197.
- LEGROS O., 2002, « Aide internationale et pouvoir local en milieu urbain. L'exemple de Yeumbeul dans la banlieue de Dakar (Sénégal) ». *Annales de géographie*, 626 (4), p. 339-358.
- LEROY S., 2000, « Sémantiques de la métropolisation ». *L'Espace géographique*, 1, p. 78-86.
- LESOURD M., 2003, « Nouvelles technologies, nouvelles inégalités ? Les NTIC et les fractures socio-spatiales. Exemples au Sénégal et aux îles du Cap-Vert », in M. Lesourd (éd.) *L'Afrique. Vulnérabilité et défis*. Nantes, Éditions du Temps, p. 421-447.
- LESOURD M., NINOT O., 2006, « Un divorce au Sénégal : le chemin de fer Dakar Niger et la route nationale », in J.-L. Chaléard, Ch. Chanson-Jabeur (éd.), Ch. Béranger, *Le chemin de fer en Afrique*. Paris, Karthala/Prodig/Sedet, p. 105-125.
- LEVY J., 2003a, « Territoire », in J. Lévy, M. Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris, Belin, p. 907-910.
- , 2003b, « Rhizome », in J. Lévy, M. Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris, Belin, p. 804.
- LO M., 1999, « Le PAST du Sénégal : évaluation sommaire et leçons », in Actes de SITRASS V, *Les projets sectoriels des transports en Afrique Sub-Saharienne : bilan et réflexions*. Lyon/Arcueil, LET/INRETS, p. 123-130.
- LOMBARD J., 1993, « Acteurs et enjeux dans le bassin arachidier sénégalais », in Ch. Blanc-Pamard (éd.), *Politiques Agricoles et Initiatives Locales : adversaires ou partenaires*. Paris, ORSTOM, p. 133-160.
- , 2003a, « Transports et circulations dans l'espace ouest-africain. Échanges, acteurs et lieux », in M. Lesourd (éd.), *L'Afrique. Vulnérabilités et défis*. Nantes, Éditions du Temps, p. 241-265.
- , 2003b, « Des dérives du système des transports sénégalais à la catastrophe du Joola ». *Afrique contemporaine*, 207, p. 165-184.
- , 2008, « Où sont les gares ? Professionnels contre usagers dans l'espace politique du transport à Dakar », in S. Bredeloup, B. Bertoncello, J. Lombard (éd.), *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ?* Paris, L'Harmattan, p. 255-279.

- , 2009, « Du taxi au migrant ou l'inverse ! Influences réciproques du transport et de la migration internationale en Afrique de l'Ouest ». *Cahiers de géographie du Québec*, 53 (149), p. 241-260.
- LOMBARD J., MAUNY P., 1997, « Flux de marchandises et flux d'informations : espace(s) de production des transports routiers de marchandises ». *Netcom*, 11 (2), p. 369-401.
- LOMBARD J., MESCLIER E., VELUT S., 2006, « La mondialisation : objet géographique », in J. Lombard, E. Mesclier, S. Velut (éd.), *La mondialisation côté Sud. Acteurs et territoires*. Paris, IRD-ENS, p. 13-42.
- LOMBARD J., NINOT O., 2002, « Impasses et défis dans le transport routier », in M. C. Diop (dir.), *La société sénégalaise entre le local et le global*. Paris, Karthala, p. 109-162.
- , 2010, « Connecter et intégrer : Les territoires et les mutations des transports en Afrique ». *Bulletin de l'association des géographes français*, 1, p. 69-86.
- LOMBARD J., SAKHO P., BRUEZ F., BAILLON F., 2004, « Les rues de Dakar : espaces de négociation dans le transport urbain ». *Autrepart*, 32, p. 115-134.
- LOMBARD J., STECK B. (éd.), 2004, « Quand le transport est d'abord un lieu ». *Autrepart*, 32, p. 3-19.
- LOMBARD J., ZOUHOULA BI M.-R., 2008, « Des instances de régulation pour quoi faire ? Avenir délicat dans le transport urbain (Abidjan, Dakar) », in S. Bredeloup, B. Bertoncello, J. Lombard (éd.), *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ?* Paris, L'Harmattan, p. 195-216.
- LUSSAULT M., 2003, « Individu », in J. Lévy, M. Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris, Belin, p. 494-498.
- MABIN A., 2006, « La suburbanisation en Afrique du Sud : entre héritage et innovation », in J. Lombard, E. Mesclier, S. Velut (éd.), *La mondialisation côté Sud. Acteurs et territoires*. Paris, IRD/ENS, p. 273-285.
- MAC-KINNON D., PIRIE G., GATHER M., 2008, « Transport and Economic Development », in R. Knowles, J. Shaw, I. Docherty (ed.), *Transport Geographies*. Oxford, Blackwell Publishing, p. 10-28.
- MARCUS G., 1995, « Ethnography In/Of the World System: the Emergence of Multi-Sited Ethnography ». *Annual Review of Anthropology*, 24, p. 95-117.
- MARFAING L., 1999, « Le retour des migrants : mythes et réalités. Le cas des Sénégalais d'Allemagne ». Communication au colloque du SEDET, *Être étranger et migrant en Afrique au 20<sup>e</sup> siècle*. Paris, 9-11 décembre, 7 p.
- , 2005, « Du savoir-faire sénégalais en matière de pêche sur les côtes mauritaniennes : une approche historique ». *Stichproben. Wiener Zeitschrift für kritische Afrikastudien*, 8, p. 69-98.
- MARUT J.-C., 2002, « Le problème casamançais est-il soluble dans l'Etat-nation ? », in M. C. Diop (dir.), *Le Sénégal contemporain*. Paris, Karthala, p. 426-458.
- MBODJI M., 2002, « Le Sénégal entre ruptures et mutations. Citoyennetés en construction », in M. C. Diop (éd.), *Le Sénégal contemporain*. Paris, Karthala, p. 575-600.
- MEAGHER K., 2003, « A Back Door to Globalisation? Structural Adjustment, Globalisation and Transborder Trade in West Africa ». *Review of African Political Economy*, 30 (95), p. 57-75.
- MOLENAERS N., RENARD R., 2006, « L'aide internationale et la quête évasive du développement socioéconomique au Sénégal ». *Cahier de l'Institut de politique et de gestion du développement*, 9, juin, 26 p. [Université d'Anvers].
- N'GAÏDE A., 2002, « Les marabouts face à la "modernité". Le *dental* de Madina Gounass à l'épreuve », in M. C. Diop (dir.), *Le Sénégal contemporain*. Paris, Karthala, p. 617-652.
- NDIAYE E. H. M., WADE C. S., PEDRAZZINI Y., CHENAL J., 2009, « Accords et conflits d'intérêts dans la gestion de la gare routière Petersen de Dakar », in J. Chenal, Y. Pedrazzini, G. Cissé, V. Kaufmann, *Quelques rues d'Afrique. Observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott*. Lausanne, Editions du LASUR, p. 81-91.

- NDJAMBOU L. E., 2004, « Échanges maritimes et enclavement en Afrique. Le cas des ports d'Abidjan et de Cotonou ». *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 226-227, p. 233-258.
- NINOT O., 2005, « Pour une lecture critique des circulations entre villes et campagnes dans les pays du sud : l'exemple du Sénégal », in S. Arlaud, Y. Jean, D. Royoux (coord.), *Rural-urbain, nouveaux liens, nouvelles frontières*. Presses universitaires de Rennes, p. 455-466.
- NINOT O., LESOURD M., LOMBARD J., 2002, « Nouveaux espaces, nouvelles centralités : échanges et réseaux en milieu rural sénégalais ». *Historiens et géographes*, 379, p. 235-246.
- OULD CHEIKH A.W., 2004, « Espace confrérique, espace étatique : le mouridisme, le confrérisme et la frontière mauritano-sénégalaise », in Z. Ould Ahmed Salem (éd.), *Les trajectoires d'un État frontière*. Dakar, CODESRIA, p. 113-140.
- PECQUEUR B., 2005, « Le développement territorial : une nouvelle approche des processus de développement pour les économies du Sud », in B. Antheaume, F. Giraut (éd.), *Le territoire est mort, vive les territoires !* Paris, IRD, p. 295-316.
- PERALDI M., 2007, « Aventuriers du nouveau capitalisme marchand. Essai d'anthropologie de l'éthique mercantile », in F. Adelhah, J.-F. Bayart (éd.) *Voyages du développement. Émigration, commerce, exil*. Paris, Karthala, p. 73-113.
- PIERMAY J.-L., 2005, « Nouvelles frontières ? ». *Outre-Terre*, 11, p. 57-71.
- PORTER G., 1995, « The impact of road construction on women's trade in rural Nigeria ». *Journal of Transport Geography*, 3 (1), p. 3-14.
- PONTIE G., LERICOLLAIS A., 1991, « Relations à distance des migrants sereer ». Communication au séminaire IFAN-ORSTOM, *Processus d'insertion urbaine et itinéraires résidentiels, professionnels et familiaux*, Saly-Portudal (Sénégal), 27-30 mai.
- PORGES L., 2002, « Le NEPAD : présentation et résumé du texte de référence ». *Afrique contemporaine*, 204, p. 52-76.
- POURTIER R., 1993, « Petites villes et villes moyennes : développement local et encadrement étatique ». *Afrique contemporaine*, 168, p. 82-97.
- , 2003, « La régionalisation en Afrique de l'Ouest : approches spatiales », in J. Damon, J. O. Igue (dir.), *L'Afrique de l'Ouest dans la compétition mondiale. Quels atouts possibles ?* Paris, Karthala/CSAO, p. 13-32.
- , 2006, « L'Afrique noire au crible de la mémoire coloniale ». *Hérodote*, 120, p. 215-230.
- RAFFINOT M., ROUBAUD F., 2001, « Recherche fonctionnaires désespérément ». *Autrepart*, 20, p. 5-10.
- RETAILLE D., 2005, « L'espace mobile », in B. Antheaume, F. Giraut (éd.), *Le territoire est mort, vive les territoires !* Paris, IRD, p. 175-201.
- , 2011, « De l'espace nomade à l'espace mobile en passant par l'espace du contrat ». Communication au séminaire *Nomades et migrants dans l'espace Sahara-Sahel : Mobilité, ressources et développement*. Bamako, Coopération universitaire allemande (DFG), 26-29 janvier.
- RIPOLL F., RIVIERE J., 2007, « La ville dense comme seul espace légitime ? Analyse critique d'un discours dominant sur le vote et l'urbain ». *Annales de la recherche urbaine*, 102, p. 121-130.
- ROITMAN J., 2003, « La garnison-entrepôt : une manière de gouverner dans le bassin du lac Tchad ». *Critique internationale*, 19, p. 93-115.
- ROLLAND-MAY Ch., 2001, « Limites, discontinuités, continu : le paradoxe du flou ». *L'information géographique*, 2, p. 1-20.
- ROQUET D., 2008, « Partir pour mieux durer : la migration comme réponse à la sécheresse au Sénégal ? ». *Espace populations sociétés*, 1, p. 37-53.
- SALL E., SALLAH H., 1994, « Senegal and the Gambia. The politics of Integration », in M. C. Diop (dir.), *Le Sénégal et ses voisins*. Dakar, Série Sociétés Espaces Temps, p. 117-141.

- SANTOS M., 1972, « Les villes incomplètes des pays sous-développés ». *Annales de géographie*, 81 (445), p. 316-323.
- SASSEN S., 1999, « La métropole : site stratégique et nouvelle frontière ». *Cultures et conflits*, 33-34.
- SAUTTER G., 1993a, « Le temps des méthodes », in G. Sautter, *Parcours d'un géographe. Des paysages aux ethnies, de la brousse à la ville, de l'Afrique au monde*. Paris, Éditions Arguments, p. 695-708 [tome 2].
- , 1993b, « Réflexions sur les "petites villes" dans les pays en voie de développement », in G. Sautter, *Parcours d'un géographe. Des paysages aux ethnies, de la brousse à la ville, de l'Afrique au monde*. Paris, Éditions Arguments, p. 561-584 [tome 2].
- SAVY M., 1999, « Les échelles du fret. Géographie des lieux, géographie des flux », *Annales de la recherche urbaine*, 82, p. 94-100.
- SIEBER N., 1998, « Appropriate transport and rural development in Makete district, Tanzania ». *Journal of Transport Geography*, 6 (1), p. 69-73.
- SIEGFRIED A., 1942, « Les routes maritimes mondiales ». *Les Études rhodaniennes*, 17 (1-2), p. 5-20.
- STARY B., 1998, « Rentes et ressources frontalières : le cas des échanges Ghana/Côte d'Ivoire », in D. Bach (dir.), *Régionalisation, mondialisation et fragmentation en Afrique subsaharienne*. Paris, Karthala, p. 243-255.
- STECK B., 2003, « L'Afrique de l'Ouest confrontée à l'impératif de circulation », in M. Lesourd (éd.), *L'Afrique. Vulnérabilité et défis*. Nantes, Éditions du Temps, p. 219-240.
- TALL S.M., 1994, « Les investissements immobiliers à Dakar des émigrants sénégalais ». *Revue européenne des migrations internationales*, 10 (3), p. 137-151.
- , 2002, « Les émigrés sénégalais et les nouvelles technologies de l'information et de la communication », in M. C. Diop (dir.), *Le Sénégal à l'heure de l'information*. Paris Genève, Karthala UNRISD, p. 223-261.
- TARRIUS A., 1985, « Transports autoproduits : production et reproduction du social ». *Espaces et sociétés*, 46, p. 35-54.
- TOULABOR C., 2004, « Les TIC au Ghana ou la perte de l'État dans le cybercosmos ? », in A. Chéneau-Loquay (dir.), *Mondialisation et technologies de la communication en Afrique*. Paris/Bordeaux, Karthala/MSHA, p. 105-122.
- TOURE E. H. S.N., 2002, « Tendances et perspectives de l'agriculture », in M. C. Diop (éd.), *La société sénégalaise entre le local et le global*. Paris, Karthala, p. 189-225.
- VAN DAM F., HUIGEN P., 1997, « L'espace rural des Pays-Bas : un changement fondamental ». *Hommes et terres du Nord*, 2, p. 115-123.
- VAN DUC J., 1992, « Les voies du pèlerinage à la Mecque de la fin du 19<sup>e</sup> à nos jours : les cas des pèlerins voltaïques/burkinabé », in H. d'Almeida-Topor, Ch. Chanson Jabeur, M. Lakroum (éd.), *Les transports en Afrique XIX-XX<sup>e</sup>*. Paris, L'Harmattan, p. 189-199.
- VARLET J., 2000, « Dynamique des interconnexions des réseaux de transports rapides en Europe : devenir et diffusion spatiale d'un concept géographique ». *Flux*, 41, p. 5-16.
- VIGNAL L., 2004, « Une métropole des marges de la mondialisation. L'exemple du Caire ». *Esprit*, mars-avril, p. 164-174

## Ouvrages

- ADAMS A., 1977, *Le long voyage des gens du fleuve*. Paris, Maspero.
- AGIER M., 1983, *Commerce et sociabilité Les négociants soudanais du quartier Zongo de Lomé (Togo)*. Paris, ORSTOM.
- AMIN S., 1969, *Le monde des affaires sénégalais*. Paris, Éditions de Minuit.

- ANTHEAUME B., BLANC-PAMARD Ch., CHALEARD J.-L., DUBRESSON A., LASSAILLY-JACOB V., MARCHAL J.-Y., PILLET-SCHWARTZ A.-M., POURTIER R., RAISON J.-P., SEVIN O. (éd.), 1989, *Tropiques. Lieux et liens*. Paris, ORSTOM.
- ANTOINE Ph., DIOP A. B. (dir.), 1995, *La ville à guichets fermés ? Itinéraires, réseaux et insertion urbaine*. Dakar/Paris, IFAN/ORSTOM.
- BADIE B., 1992, *L'État importé*. Paris, Fayard.
- , 1995, *La fin des territoires*. Paris, Fayard.
- BARRY B., HARDING L. (éd.), 1992, *Commerce et commerçants en Afrique de l'Ouest. Le Sénégal*. Paris, L'Harmattan.
- BAVOUX J.-J., BEAUCIRE F., CHAPELON L., ZEMBRI P., 2005, *Géographie des transports*. Paris, Armand Colin.
- BAYART J.-F., 2004, *Le gouvernement du monde. Une critique politique de la mondialisation*. Paris, Fayard.
- , 2006 (1989), *L'État en Afrique : la politique du ventre*. Paris, Fayard [nouvelle édition].
- BONNAFOUS A., PLASSARD F., VULIN B., 1993, *Circuler demain*. Paris/La Tour d'Aigues, DATAR/Éditions de l'Aube [coll. Monde en cours].
- BOTTE R. (coord.), 2004, « Globalisation et illicite en Afrique ». *Politique africaine*, 93, mars.
- BREDELOUP S., 1989, *Négociants au long cours. Rôle moteur du commerce dans une région de Côte d'Ivoire en déclin*. Paris, L'Harmattan.
- , 2007, *La « diams'pora » du fleuve Sénégal*. Toulouse, Presses universitaires du Mirail.
- BRUNET R., FERRAS R., THERY H., 1993, *Les mots de la géographie*. Paris/Montpellier, Belin/Reclus.
- CHALAS Y., DUBOIS-TAINE H., 1997, *La ville émergente*. La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.
- CHALEARD J.-L. et CHANSON-JABEUR Ch. (éd.), BERANGER Ch., 2006, *Le chemin de fer en Afrique*. Paris, Karthala/Prodig/Sedet.
- CHAULEUR J.-P., 1979, *L'Afrique industrielle*. Paris, Maisonneuve et Larose.
- CHOPLIN, A., 2009, *Nouakchott. Au carrefour de la Mauritanie et du monde*. Paris, Karthala.
- COOPER F., 2008, *L'Afrique depuis 1940*. Paris, Payot.
- CORALLI M., 2001, *Espace public et urbanité. Le cas de Koungheul au Sénégal*. Paris, L'Harmattan.
- COULIBALY A. L., 2009, *Contes et mécomptes de l'Anoci*. Dakar, Éditions Sentinelles.
- CUSSET J.-M., 1995, *Les transports urbains non motorisés en Afrique sub-saharienne. Le cas du Burkina Faso*. Lyon/Paris, LET/INRETS.
- DAGOGNET F. (coord.), 1996, « Qu'est-ce qu'une route ? », *Les Cahiers de Médiologie*, 2.
- DARDEL E., 1990, *L'homme et la terre*. Paris, Éditions du CTHS.
- DEBOUVRY P., 1998, *Décider pour aménager*. Dakar, ENDA Éditions.
- DE LAME D. (coord.), 2007, « Politiques du corps ». *Politique africaine*, 107, octobre.
- DE MIRAS C., LE TELLIER, 2005, *Gouvernance urbaine et accès à l'eau potable*. Paris, L'Harmattan.
- DIALLO M., 2004, *Le Sénégal, un lion économique ?* Paris/Dakar, Karthala/CREPOS
- DIOP M. C., DIOUF Mam., 1990, *Le Sénégal sous Abdou Diouf*. Paris, Karthala.
- DIOUF Makh., 1994, *Sénégal. Les ethnies et la nation*. Paris, L'Harmattan.
- DOSSIER SPECIAL, 1992, « La crise de l'agriculture africaine ». *Sociétés espaces temps*, I, 1.
- DOZON J.-P., 2008, *L'Afrique à Dieu et à Diable. États, ethnies et religions*. Paris, Ellipses.
- DUBRESSON, A., MARCHAL J.-Y., RAISON J.-P., 1994, *Les Afriques au sud du Sahara*. Paris/Montpellier, Belin/Reclus [Géographie universelle, tome 6].
- DUBRESSON A., RAISON J.-P., 2003, *L'Afrique subsaharienne. Une géographie du changement*. Paris, Armand Colin [réédition].

- DURAND M.-F., LEVY J., RETAILLE D., 1992, *Le monde : espaces et systèmes*. Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques/Daloz.
- DUREAU F., DUPONT V., LELIEVRE E., LEVY J.-P., LULLE T. (coord.), 2000, *Métropoles en mouvement. Une comparaison internationale*. Paris, Anthropos/IRD.
- DUREAU F., HILY M.-A. (coll.), 2009, *Les mondes la mobilité*. Presses universitaires de Rennes.
- DURUFLE G., 1988, *L'ajustement structurel en Afrique. Sénégal, Côte d'Ivoire, Madagascar*. Paris, Karthala.
- , 1994, *Le Sénégal peut-il sortir de la crise ?* Paris, Karthala.
- FALL A.S., 2008, *Bricoler pour survivre. Perceptions de la pauvreté dans l'agglomération urbaine de Dakar*. Paris, Karthala.
- FERGUSON J., 2006, *Global Shadows. Africa in the Neoliberal World Order*. Durham, Duke University Press.
- FOUQUET, J., 1958, *La traite des arachides dans le pays de Kaolack et ses conséquences économiques, sociales et juridiques*. Saint-Louis du Sénégal, IFAN [coll. Études sénégalaises n°8].
- FOURCHARD L. (éd.), 2007, *Gouverner les villes d'Afrique subsaharienne*. Paris, Karthala.
- FREUD C., HANAK-FREUD E., RICHARD J., THENEVIN P., 1997, *L'arachide au Sénégal*. Paris, Karthala-Cirad.
- GALLAIS J., 1984, *Hommes du Sahel*. Paris, Flammarion.
- GASTELLU J.-M., MARCHAL, J.-Y. (éd.), 1997, *La ruralité dans les pays du Sud à la fin du XX<sup>e</sup> siècle*. Paris, IRD.
- GAZAL G., 1993, *Le wharf de Niamnioroh*. Paris, La Pensée universelle.
- GODARD X., TEURNIER P., 1992, *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement structurel*. Paris, Karthala.
- GUEYE Ch., 2002b, *Touba. La capitale des Mourides*. Dakar/Paris, ENDA/Karthala/IRD.
- GUILLAUME J. (éd.), 2008, *Les transports maritimes dans la mondialisation*. Paris, L'Harmattan.
- HAHN H. P., KLUTE G. (éd.), 2007, *Cultures of Migration. African Perspectives*. Münster, Lit Verlag.
- HARVEY D., 1989, *The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Londres, Basil Blackwell.
- IGUE J., 1995, *Le territoire et l'État en Afrique*, Paris, Karthala.
- IGUE J., SOULE B. G., 1992, *L'État entropôt au Bénin. Commerce informel ou solution à la crise*. Paris, Karthala.
- JOSEPH I. (dir.), 1999, *Ville en gares*. La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.
- KAMANDA C. B. (dir.), 1999, « Itinéraires de "déflatés" au Cameroun ». *Bulletin de l'APAD*, 18.
- LEIMDORFER M., MARIE A., 1997, *L'Afrique des individus. Itinéraires citadins dans l'Afrique contemporaine (Abidjan, Bamako, Dakar, Niamey)*. Paris, Karthala.
- LERICOLLAIS A., 1972, *Sob, étude géographique d'un terroir sérère (Sénégal)*. Paris, Maison des sciences de l'homme [coll. Atlas des structures agraires au sud du Sahara n°7].
- LEVY J., 1994, *L'espace légitime. Sur la dimension spatiale de la fonction politique*. Paris, Presses de la FNSP.
- LY A., 1993, *La Compagnie du Sénégal*. Dakar/Paris, IFAN/Karthala.
- MANCHUELLE F., 2004, *Les diasporas des travailleurs soninké (1848-1960). Migrants volontaires*. Paris, Karthala.
- MARFAING L., SOW M., 1999, *Les opérateurs économiques au Sénégal*. Paris, Karthala.
- MBEMBE A., 2002, *De la post-colonie*. Paris, Karthala.
- MERENNE E., 2003, *Géographie des transports*. Presses universitaires de Rennes.

- MILLEVILLE P., 2007, *Une agronomie à l'œuvre. Pratiques paysannes dans les campagnes du Sud*. Paris/Versailles, Éditions Arguments/Quae.
- OFFNER J.-M., PUMAIN D., 1996, *Réseaux et territoires. Significations croisées*. La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.
- OULD DADDAH M., 2003, *La Mauritanie contre vents et marées*. Paris, Karthala.
- PELISSIER P., 1966, *Les paysans du Sénégal. Les civilisations agraires du Cayor à la Casamance*. Saint-Yrieix, Imprimerie Fabrègue.
- PERROT S., MALAQUAIS D. (coord.), 2009, « Afrique, la globalisation par les Suds ». *Politique africaine*, 113.
- PIERMAY J.-L., SARR Ch. (éd.), 2007, *La ville sénégalaise. Une invention aux frontières du monde*. Paris, Karthala.
- PINÇON-CHARLOT M., PINÇON M., 2004, *Sociologie de Paris*. Paris, La Découverte.
- POCHET P., KLEIN O., TOILIER F., GODARD X, MALOU N., BALLO A., COULIBALY M., DJENAPO M., KEITA M., 1995, *Les transports urbains non motorisés en Afrique subsaharienne. Le cas du Mali*. Lyon/Paris, LET/INRETS.
- ROBERT A.-C., SERVANT J.-Ch., 2008, *Afriques, années zéro. Du bruit à la parole*. Nantes, Éditions L'Atalante.
- ROBINSON D., 2004, *Sociétés musulmanes et pouvoir colonial français au Sénégal et en Mauritanie, 1880-1920*. Paris, Karthala.
- ROCHE C., 2003, *Le Sénégal à la conquête de son indépendance. 1939-1960*. Paris, Karthala.
- ROCHETEAU G., 1982, *Pouvoir financier et indépendance économique en Afrique. Le cas du Sénégal*. Paris, ORSTOM/Karthala.
- SAR M., 1973, *Louga et région (Sénégal). Essai d'interprétation des rapports villes/campagnes dans la problématique du développement*. Dakar, IFAN.
- SAVY M., VELTZ P., 1995, *Économie globale et réinvention du local*. La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.
- SECK, A., 1970, *Dakar, métropole ouest-africaine*. Dakar, IFAN.
- TALL S.M., 2009, *Investir dans la ville africaine. Les émigrés et l'habitat à Dakar*. Paris, Karthala.
- TARRIUS A., 1992, *Anthropologie du mouvement*. Caen, Paradigme.
- TIMERA M., 1997, *Soninkés en France. D'une histoire à l'autre*. Paris, Karthala.
- VAN CHI-BONNARDEL R.N., 1978, *Vie de relations au Sénégal. La circulation des biens*. Dakar, IFAN [coll. Mémoires n°90].
- VELTZ P., 2007, *Mondialisation, villes et territoires*. Paris, PUF [réédition].
- WALDINGER R., ALDRICH H., WARD R., 1990, *Ethnic entrepreneurs. Immigrant Business in Industrial Societies*. Newbury Park, Sage Publications.
- WALTHER O., 2008, *Affaires de patrons. Villes et commerce transfrontalier au Sahel*. Berne, Peter Lang.
- ZAROOUR C., 1989, *La coopération arabo-africaine, bilan d'une décennie 1975-1985*. Paris, L'Harmattan.

### **Mémoires de master, rapports, thèses**

- AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE ET DE LA DEMOGRAPHIE, 2009, *Situation économique et sociale du Sénégal en 2008*. Dakar.
- BARWELL I., 1996, *Le transport et le village. Conclusions d'une série d'enquêtes villages et d'études de cas réalisées en Afrique*. Washington, Banque Mondiale et Commission économique pour l'Afrique [document de travail SSATP 23F].
- BCEOM, 2005, *Mission d'assistance technique pour la mise en œuvre de réformes du sous-secteur des transports routiers en Mauritanie*. Nouakchott, Ministère de l'Équipement et des Transports.

- BERTINI B., 2004, *La lutte contre le VIH/Sida au Mali. L'arrivée des antirétroviraux (ARV) à Kayes : entre espoirs et doutes*. Montreuil, GRDR.
- BIENCOURT O., FAVEREAU O., EYMARD-DUVERNAY F., 1994, *Concurrence par la qualité et viabilité d'un marché. Le cas du transport routier de marchandises*. Université Paris X-LAEDIX/FORUM [rapport de convention pour le Commissariat général du Plan].
- BRUZZONE T., FALL P.D., TALL S.M., GUEYE C., 2006, *Le milieu sénégalais et l'action transnationale des migrants*. Rome, CeSPI.
- CEDEAO, 2005, *Atlas régional des transports et des télécommunications dans la CEDEAO*. Issy-les-Moulineaux, Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest.
- CHENEAU-LOQUAY A., 1998, *Comment développer les usages des nouvelles technologies de l'information et de la communication pour les besoins de l'échange*. Talence, UMR Regards [rapport de mission au Sénégal].
- CLUB DU SAHEL, 2009, *Les enjeux régionaux des migrations ouest-africaines. Perspectives européennes et africaines*. Paris, OCDE.
- CNRS, 2004, *Rapport de conjoncture*. Paris, CNRS [compte-rendu de la section 39].
- DAVID O., 1999, *Les réseaux marchands africains face à l'approvisionnement d'Abidjan*. Université Paris X, UFR de géographie [thèse de doctorat].
- DESSERTINE A., 1959, *Un port secondaire de la côte occidentale d'Afrique : Kaolack*. Kaolack, Chambre de commerce.
- DIAKHO A., 2007, *Retour au Sénégal et stratégies entrepreneuriales de migrants dans le secteur des transports, des télécommunications et du multimédia*. Université de Paris VIII, UFR Territoires, Environnements, Sociétés [thèse de doctorat en anthropologie].
- DIAZ OLVERA L., 2002, *Mobilités quotidiennes et pauvreté. Méthodologie et résultats (EMTSU Dakar)*. Lyon, association A.R.T.U.R. [rapport pour le CETUD].
- DUBUS C., 2004, *Émigration, mondialisation, importation. Étude des réseaux d'importateurs au Sénégal. L'exemple de l'importation de véhicules d'occasion*. Université de Lyon II Louis Lumière, UFR de géographie [mémoire de maîtrise].
- DURAND F., DIOUF M. B., 1980, *Quels transports urbains dans le tiers monde ? « Cars rapides » à Dakar*. Dakar, ENDA [coll. Études et recherches].
- ENDA, 2003, *La Sénégambie méridionale : dynamiques d'un espace d'intégration partagé entre États*. Dakar, ENDA Diapol.
- , 2004, *Le Réseau d'acteurs du transport*. Dakar [rapport d'activités semestre 2/an 1].
- FIORI S., 2009, *Les mutations liées à la route. Diéma (Mali)*. École nationale supérieure d'architecture de Montpellier [compte rendu de workshop].
- FRAUD B., 1999, *Transports et logistique. Situation et perspectives des infrastructures sénégalaises dans la compétitivité sous-régionale et internationale*. Dakar, Conseil économique et social.
- GRANDIN J., 2009, *L'axe Dakar/Mbour. Étude d'un espace en devenir au Sénégal*. Université de Paris I, UFR de géographie [mémoire de master I].
- HAMELIN P., 1985, *Situations et conditions de travail des conducteurs de poids lourds transportant des marchandises, origines sociales et carrières professionnelles, éléments du genre de vie*. Arcueil, ONSER.
- HANFF N., 2007, *La région de Kayes au Mali : entre enclavement et ouverture*. Université de Lille I, UFR de Géographie [mémoire de Master I].
- IMROP, MPEN, A3PAM, 2002, *Séminaire national sur l'aménagement des pêches en Mauritanie. Bilans et perspectives*. Nouadhibou, IMROP [rapport final].
- JACOBS, 2007 *Étude relative à la faisabilité et à la mise en œuvre des mesures d'accompagnement de la réforme du sous-secteur des transports terrestres*. Nouakchott, Ministère de l'Équipement et des Transports.

- KAMARA B., 1997, *Les taxis de banlieue, une composante du transport intermodal à Dakar : exemple de Guédiawaye (Sénégal)*. Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Département de Géographie [mémoire de maîtrise].
- KEITA NDIAYE R., 1971, *Kayes et sa région. Étude de géographie urbaine au Mali*. Strasbourg, Université Louis Pasteur [thèse de géographie].
- LAKE L.-A., TOURE S. N., 1985, *L'expansion du bassin arachidier, Sénégal 1954-1979 : approche cartographique et interprétation dynamique*. Paris, INSEE [note Amira n°48].
- LOMBARD J., 1990, *Échanges régionaux et pratiques de production consommation des paysans du Sénégal. Les cas du Sine-Saloum et des Terres Neuves*. Montpellier/Cotonou/Paris, INRA/UNB/IRAM.
- LOMBARD J., NDIONE S.P., 2002, *Enquête auprès des transporteurs routiers de marchandises du Sénégal*. Dakar, Direction de la planification et de la statistique.
- LY M., 2007, *Les enjeux du transport rural dans le développement de la région de Fatick*. Université Cheikh Anta Diop, Faculté des Lettres et Sciences humaines, Département de géographie [thèse de troisième cycle].
- MAROTEL G., 2000, *Territoires productifs et entrepreneurs de transport routier de marchandises. Émergence et évolution de l'offre de transport en France et en Italie*. Puteaux/Arcueil, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement/INRETS [rapport pour la DRAST].
- MINISTERE de L'ÉQUIPEMENT, 1981, *Plan national de transport. Rapport final*. Dakar, Direction générale des Travaux publics.
- MINISTERE de L'ÉQUIPEMENT et des TRANSPORTS, 1994, *Mémento des transports terrestres du Sénégal*. Dakar, Direction des Transports terrestres.
- , 1998a, *Campagne nationale de comptage de trafic et d'enquêtes origine-destination*. Dakar, Direction des Travaux publics [G.I.C., 3 rapports].
- , 1998b, *Mémento des transports terrestres du Sénégal*. Dakar, Direction des Transports terrestres.
- , 2002, *Mémento des transports terrestres du Sénégal*. Dakar, Direction des Transports terrestres.
- MINISTERE de l'ÉCONOMIE et des FINANCES, 2004, *Situation économique et sociale du Sénégal. Édition 2004*. Dakar, Direction de la Prévision et de la statistique.
- , 2007, *Situation économique et sociale du Sénégal. Édition 2005*. Dakar, Direction de la Prévision et de la statistique.
- , 2008, *Situation économique et sociale du Sénégal. Édition 2007*. Dakar, ANSD.
- , 2010, *Situation économique et sociale du Sénégal. Édition 2009*. Dakar, ANSD.
- MINISTERE 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.
- MINISTERE DES INFRASTRUCTURES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS TERRESTRES, 2004, *Mémento des transports terrestres du Sénégal*. Dakar, Direction des Transports terrestres.
- MINISTERE DES INFRASTRUCTURES, DES TRANSPORTS TERRESTRES, DES TELECOMMUNICATIONS ET DES TICS, 2007, *Mémento des transports terrestres du Sénégal*. Dakar, Direction des Transports terrestres.
- MINISTERE des TRAVAUX PUBLICS, de l'URBANISME et des TRANSPORTS, 1972, *Communication en Conseil interministériel sur les transports routiers*. Dakar, Direction des Transports.
- , 1974, *Communication en Conseil interministériel sur la coordination des transports au Sénégal*. Dakar, Direction des Transports.
- MISSION ECONOMIQUE DE DAKAR, 2004, *Investissements directs étrangers et présence française au Sénégal*. Dakar, Ambassade de France [fiche de synthèse]

- MISSION ECONOMIQUE, 2007, *Les infrastructures de transport au Mali*. Bamako, Ambassade de France [fiche de synthèse].
- NDIONE B., LOMBARD J., 2003, *Diagnostic des projets de réinsertion économique des migrants de retour. Étude de cas au Mali (Bamako, Kayes)*. Dakar, OIM [rapport pour la Coopération suisse].
- NINOT O., 2003, *Réseaux de transport et de circulation des biens et pôles d'échanges dans les pays en développement. Le cas de la Région de Tambacounda (Sénégal)*. Université de Rouen, UFR de géographie [thèse de doctorat].
- PLIEZ O., 2009, « *Sahara Towns* ». *Au-delà du désert et de ses routes*. Université d'Aix-Marseille I [dossier pour l'habilitation à diriger des recherches, tome 3].
- POLYCONSULT INGENIERIE/OSCARE AFRIQUE, 1999, *Étude de restructuration des gares routières dans l'agglomération de Dakar, y compris le déplacement en périphérie des fonctions interurbaines des gares routières de Pompiers et de Colobane*. Dakar, CETUD.
- RAFFESTIN C., 1987, *Repères pour une théorie de la territorialité humaine*, Paris, ENPC [groupe Réseaux, cahier n°7].
- RICHER C., 2004, *Multipolarités urbaines et intermodalité : les pôles d'échanges, un enjeu pour la coopération intercommunale*. Université de Lille 1, UFR de géographie [thèse de doctorat].
- SAKHO P., 1991, *Évolution des « escales » ferroviaires du bassin arachidier oriental (Sénégal)*. Dakar, Université Cheikh Anta Diop, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Département de Géographie [thèse de doctorat].
- SANTOIR Ch., 1974, *L'émigration maure : une vocation commerciale affirmée*. Dakar, ORSTOM.
- SECK S.M., 2004, « *Mouridoulahi* ou les logiques d'investissement des Mourides dans le transport au Sénégal », in Bredeloup S. (dir.), *Autour de services urbains, l'émergence de dispositifs gestionnaires composites. Confrontations d'expériences abidjanaises, dakaroises et durbanites*. Paris, ISTD/GEMDEV [rapport de convention PRUD].
- SIMONE A., 1998, *Mutations urbaines en Afrique*. Dakar, CODESRIA [document de travail n°3/97].
- SINDJOUN L., 2002, *Les relations internationales africaines : entre États en crise et flux internationaux*. Dakar, CODESRIA [document de travail n°1].
- SITRASS, 2001, *Sphère publique, sphère privée : quelle organisation, quelles performances et quels financements des transports en Afrique sub-saharienne ?* Lyon/Arcueil, LET/INRETS [collection Actes].
- STECK B., 2000, *Contribution à une géographie du développement*. Université du Havre [dossier pour l'habilitation à diriger des recherches, tome 2].
- TARRIUS A., MAROTEL G., 1991, *Les fourmis de l'Europe : migrants riches, migrants pauvres et nouvelle ville internationale*. Arcueil, INRETS [collection Rapports, n°140].
- THIAM B., 2004, *Étude sur la téléphonie rurale au Sénégal*. Londres, Institut PANOS.
- THIAM O., 2008, *L'axe Dakar-Touba (Sénégal). Analyse spatiale d'un corridor urbain émergent*. Université d'Avignon, École doctorale Espace, Temps et Pouvoirs, Pratiques culturelles [thèse de doctorat].
- TOURE FALL S., FALL A. S. (dir.), 2001, *Cités horticoles en sursis ? L'agriculture urbaine dans les grandes Niayes au Sénégal*. Dakar, CRDI.
- VARLET J., 1997, *Dynamiques des réseaux de transport et recompositions territoriales*. Université Toulouse Le Mirail, UFR de géographie [dossier pour l'habilitation à diriger des recherches].
- VERNIERE M., 1977, *Dakar et son double Dagoudane Pikine*. Paris, Bibliothèque nationale [thèse éditée].

### **Romans, théâtre, biographie**

- CESAIRE I., 2004, *Zonzon, tête carrée*. Paris, Le Serpent à Plumes.
- CHAMOISEAU P., 1992, *Texaco*. Paris, Gallimard
- CONFIANT R., 1996, *La vierge du grand retour*. Paris, Grasset.
- HAMPATE BA A., 1999, *L'étrange destin de Wangrin*. Paris, 10/18 [réédition].
- LAM A.M., 1990, *La fièvre de la terre*. Paris, L'Harmattan.
- TROUILLOT L., 2004, *Bicentenaire*. La Tour d'Aigues, Babel.
- SOYINKA W., 1988, *La route*. Paris, Hatier.

## TABLES DIVERSES

### *Table des cartes*

Carte 1 : Carte administrative du Sénégal _____	9
Carte 2 : Zone d'études démographiques et médicales de l'IRD à Niakhar _____	10
Carte 3 : L'agglomération de Dakar _____	31
Carte 4 (a, b, c) : Évolution spatiale du bassin arachidier (1960-2000) _____	58
Carte 5 : Les infrastructures de transport terrestre dans le Sénégal des années 1950 _____	59
Carte 6 : Les infrastructures de transport au Sénégal _____	63
Carte 7 : Le réseau routier revêtu d'Afrique de l'Ouest en 1968 et 2009 _____	67
Carte 8 : Les axes routiers internationaux en devenir en Afrique de l'Ouest _____	68
Carte 9 : Mauritanie, régions, villes et routes _____	120
Carte 10 : Les « garages » tenus par les étrangers à Nouakchott _____	123
Carte 11 : Les flux routiers de trafics de marchandises au Sénégal en 1996 _____	151
Carte 12 : Principale destination des transporteurs routiers de marchandises selon leur région d'implantation au Sénégal _____	153
Carte 13 : Touba, au carrefour de route et de flux _____	170
Carte 14 : La région de Tambacounda frontière avec les pays voisins du Sénégal _____	181
Carte 15 : La ville de Kayes sur le corridor de transport Dakar Bamako _____	193

### *Table des diagrammes*

Diagramme 1 : Évolution comparée des importations et exportations sénégalaises en tonnages entre 1959 et 2005 _____	27
Diagramme 2 : Évolution comparée des importations et exportations sénégalaises en valeur (francs CFA) entre 1959 et 2005 _____	27
Diagramme 3 : Évolution interannuelle de la consommation de carburants entre 1983 et 2000 _____	52
Diagramme 4 : Évolution globale du réseau bitumé au Sénégal entre 1960 et 1996 _____	64
Diagramme 5 : Évolution du parc de véhicules routiers au Sénégal entre 1926 et 2006 _____	76
Diagramme 6 : Évolution annuelle de la production de l'usine Berliet Sénégal de 1964 à 1986 _____	79
Diagramme 7 : Évolution annuelle des nouvelles immatriculations de véhicules au Sénégal (neufs et d'occasion) _____	84
Diagramme 8 : Comparaison interrégionale du réseau bitumé selon la superficie de la région d'implantation au Sénégal _____	169

### *Table des tableaux*

Tableau 1 : Trafics de marchandises comparés par mode au début de la décennie 1970 _____	60
Tableau 2 : Évolution 1988-2004 de l'équipement en lignes téléphoniques fixes par région _____	72
Tableau 3 : Véhicules du parc national enregistrés par région d'immatriculation en 2007 _____	149
Tableau 4 : Trafic interurbain journalier moyen en 2002 par région _____	1500

### *Table des schémas*

Schéma 1 : Échelles du transport, lieux et liens _____	190
Schéma 2 : Le carrefour Razel à Diéma (Mali) _____	196

### *Table des Photos*

Photo 1 : Dakar, un « bon port » _____	38
Photo 2 : L'attente des camions à Kidira, frontière sénégal-malienne _____	65
Photo 3 : De la camionnette SG2 SAVIEM ... _____	79
Photo 4 : ... Au « car rapide » de Dakar ! _____	80

Photo 5 : Une ruelle en contrebas du Plateau à Dakar, occupée par les réparateurs et mécaniciens _____	82
Photo 6 : Navire transportant des véhicules importés amarré au port de Dakar _____	87
Photo 7 : L'entreprise et le réseau SONEF _____	121
Photo 8 : Parking de « deux-roues » importés à Kaolack, ancien ville de production locale de cycles _____	128
Photo 9 : Camions frigorifiques au marché de Diané, Région de Fatick, remplis de poissons achetés à Mbour _____	142
Photo 10 : Femmes acheminant du mil au marché de Patar, Région de Fatick _____	143
Photo 11 : « Cars horaires » en attente au « garage » de Niakhar, Région de Fatick _____	144
Photo 12 : De l'ancienne concession Khoury à Fatick... _____	156
Photo 13 : ... A la nouvelle entreprise de la zone industrielle de Dakar _____	156
Photo 14 : Minicars attendant le départ à la gare de Petersen de Dakar _____	161
Photo 15 : Camions sénégalais et marocains au bac de Rosso (sens Mauritanie Sénégal) _	179
Photo 16 : Le quartier Escale de Rosso Mauritanie _____	184
Photo 17 : Le fleuve frontière à Podor : la Mauritanie à gauche, le Sénégal à droite _____	185
Photo 18 : Carrefour de Diéma (Mali) : croisement des routes de Mauritanie (au fond), du Sénégal (à gauche) et de Bamako (à droite) _____	196

## TABLE DES MATIERES

<b>INTRODUCTION. Lieux et liens</b>	<b>4</b>
<b><i>D'une expérience à l'autre, de la France au Sénégal</i></b>	<b>6</b>
<b><i>Espace et territoire de transport</i></b>	<b>7</b>
<b>L'espace délimité</b>	<b>8</b>
<b>L'espace multiscalaire</b>	<b>14</b>
<b>L'espace de transport</b>	<b>15</b>
<b>Méthodologie : de l'espace à l'individu et vice-versa</b>	<b>18</b>
L'individu ou « un acteur doté d'une spatialité protéiforme »	19
Points, lignes, aires ou comment rendre compte des relations entre individus dans l'espace social	20
Les points ou les « lieux de transport »	20
Les lignes ou les réseaux, les flux	21
Les aires ou le transport territorialisé	22
Croiser les méthodes	23
<b><i>Le Sénégal, la mondialisation, l'espace national</i></b>	<b>23</b>
<b>Une économie dépendante des flux mondiaux</b>	<b>24</b>
De la culture de l'arachide...	24
... aux importations de biens	25
<b>Reconfigurations spatiales : littoralisation des hommes et des activités</b>	<b>28</b>
<b>Une évolution politique porteuse d'interdépendance</b>	<b>30</b>
<b><i>PARTIE I. La venue au monde des transports sénégalais</i></b>	<b>34</b>
<b><i>CHAPITRE I. Entre volontarisme d'État et pragmatisme</i></b>	<b>39</b>
<b>Penser le transport : des cadres, des syndicalistes, des idéologies entre ici et ailleurs</b>	<b>40</b>
<b>La planification comme canevas de l'interdépendance</b>	<b>43</b>
La phase nationaliste	44
Programme de stabilisation, Plan de redressement, Plan d'ajustement... ou la planification dépendante	45
Le Sénégal arrimé à l'économie mondiale de la circulation	47
<b>La mobilité des Sénégalais, nouvel atout ?</b>	<b>49</b>
« Véritable révolution silencieuse »	50
La mobilité des uns n'est pas celle des autres	51
<b>Conclusion du chapitre premier</b>	<b>53</b>
<b><i>CHAPITRE II. Décloisonner le transport et les communications</i></b>	<b>55</b>
<b>Un territoire national transformé</b>	<b>56</b>
Maîtrise spatiale, infrastructures et réseaux	56
De la perte du chemin de fer...	56
... à la domination de la route	62
Autres modes, autres connexions	69
L'adoption des télécommunications : différenciations spatiales, réseaux sociaux	70
La croissance des télécommunications	71
Politiques publiques ou intérêt privés ?	72
Appropriation individuelle et collective des TIC	73
<b>Une histoire transnationale du matériel de transport</b>	<b>75</b>
Un parc automobile en croissance régulière	75
Véhicules assemblés : tentative d'industrie automobile nationale	77
Véhicules transformés	80
Adaptations	80
Les pièces détachées ou l'art des étrangers présents au Sénégal de commercer	82

Véhicules importés _____	83
<b>Conclusion du chapitre deuxième</b> _____	<b>87</b>
<i>Conclusion de la première partie. Les transports sénégalais ou l'espace de relations mis en question</i> _____	<i>89</i>
<b>PARTIE II. Acteurs du transport et espace transnational au Sénégal</b> _____	<b>91</b>
<b>CHAPITRE III. Transporteurs et État sénégalais. Une communauté d'intérêts</b> _____	<b>96</b>
<b>De la collectivisation à l'entrepreneuriat</b> _____	<b>97</b>
<b>Augmenter le nombre de bénéficiaires de la « barrière »</b> _____	<b>99</b>
Transporteur et client _____	100
Un véhicule, un transporteur _____	102
« Stratégie de la tension » _____	104
<b>Transport urbain : de la contrainte au soutien aux opérateurs privés</b> _____	<b>105</b>
<b>Entre trajectoires collectives et individuelles</b> _____	<b>108</b>
Difficile transmission du savoir et des réseaux _____	109
Vers l'émancipation _____	112
<b>Conclusion du chapitre troisième</b> _____	<b>113</b>
<b>CHAPITRE IV. Mobilité internationale des Sénégalais en Afrique et entrepreneuriat</b> _____	<b>115</b>
<b>Migrant puis transporteur</b> _____	<b>116</b>
Vivre en ville après la « brousse » _____	116
Commerce et transport à l'étranger _____	117
Les Sénégalais dans le transport en Mauritanie _____	121
<b>Le retour au pays ou les migrations internationales transforment-elles le transport local ?</b> _____	<b>125</b>
Un retour porteur de promesses _____	125
Les limites au migrant transporteur _____	128
<b>Conclusion du chapitre quatrième</b> _____	<b>130</b>
<i>Conclusion de la deuxième partie. Labilité des catégories, porosité de l'espace</i> _____	<i>132</i>
<b>PARTIE III. Métropolisation et transport au Sénégal</b> _____	<b>134</b>
<b>CHAPITRE V. Entre Dakar et Touba</b> _____	<b>139</b>
<b>Transports ruraux : lier les campagnes à la ville</b> _____	<b>140</b>
Quand la ville se déplace à la campagne _____	141
Les « cars horaires », lien direct vers la capitale _____	143
<b>Vers une métropole dakaroise ?</b> _____	<b>148</b>
Concentration géographique de l'offre et de la demande de transport _____	148
Le transport de marchandises : Dakar et rien d'autre ? _____	152
Lieux de transport ou les enjeux de pouvoir _____	159
Compétition entre territoires _____	159
Espaces de vie et de survie _____	162
Plus que des lieux de transport ! _____	163
Dakar, métropole en construction _____	165
<b>Transporter au « pays du Ndigël » : Dakar, le « double » de Touba</b> _____	<b>168</b>
Les infrastructures convergent vers Touba _____	168
Une polarisation des flux _____	171
<b>Conclusion du chapitre cinquième</b> _____	<b>173</b>
<b>CHAPITRE VI. La mondialisation made in Sénégal : emboîtements et réinventions</b> _____	<b>175</b>
<b>Les échanges transfrontaliers ou l'infini de la mondialisation</b> _____	<b>176</b>
Va-et-vient entre voisins ou « les chemins tortueux du passage des frontières » _____	177

Une densité de trafic entre Sénégal et Mauritanie _____	177
La fin de l'eldorado gambien ? _____	179
Commerçants et autres acteurs des trafics transfrontaliers _____	182
Entre Sénégal et Mauritanie : du commerce au pèlerinage religieux ou l'inverse ! _____	182
Les « petites mains » du trafic sénégal-gambien _____	186
<b>Connecter le local et le mondial _____</b>	<b>188</b>
Des lieux, des liens, des hiérarchies _____	189
Lier les zones rurales et urbaines _____	194
<b>Conclusion du chapitre sixième _____</b>	<b>198</b>
<b><i>Conclusion de la troisième partie. L'emprise de la mondialisation sur l'espace sénégalais</i></b>	<b>199</b>
<b><i>CONCLUSION GENERALE. La mondialisation au cœur du développement : un aller sans retour au Sénégal ?</i></b> _____	<b>201</b>
<b>La mondialisation, un processus de développement économique et spatial _____</b>	<b>203</b>
<b>Les transports ou la différenciation sociale et spatiale en marche _____</b>	<b>205</b>
<b>Perspectives de recherche : Territoires, circulations et transports en Afrique de l'Ouest _____</b>	<b>209</b>
Problématiques _____	209
De l'État aux circulations et à l'espace régional _____	209
Espaces d'analyse _____	211
Les grands thèmes _____	212
Migrations et transports _____	212
Circulations et interfaces _____	213
Territoires d'États et espaces réseaux _____	214
<b><i>Références bibliographiques</i></b> _____	<b>216</b>
<b>Articles, contributions à ouvrages _____</b>	<b>216</b>
<b>Ouvrages _____</b>	<b>224</b>
<b>Mémoires de master, rapports, thèses _____</b>	<b>227</b>
<b>Romans, théâtre, biographie _____</b>	<b>231</b>