

”Suivre la route”, mobilités et échanges entre Mali, Mauritanie et Sénégal

Armelle Choplin, Jérôme Lombard

▶ **To cite this version:**

Armelle Choplin, Jérôme Lombard. ”Suivre la route”, mobilités et échanges entre Mali, Mauritanie et Sénégal. EchoGéo, 2010, 14, 20 p. ird-00553896

HAL Id: ird-00553896
https://ird.hal.science/ird-00553896

Submitted on 10 Jan 2011

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.

« *SUIVRE LA ROUTE* »
MOBILITES ET ECHANGES
ENTRE MALI, MAURITANIE ET SENEGAL

Armelle Choplin (Université Paris-Est Marne-la-Vallée, ACP / Prodig)
Jérôme Lombard (IRD Prodig)

Résumé

Cinquante ans après l'indépendance du Sénégal, du Mali et de la Mauritanie, la question de l'intégration régionale, de la fluidification des échanges et des mouvements de populations entre les trois Etats se pose avec acuité. Il s'agit de confronter les principes de la CEDEAO (libre circulation des biens et des hommes) à la réalité des mobilités dans cette région. Reposant sur une enquête de terrain multi-située le long de la route, cet article rend compte des contradictions entre l'essor des réseaux de transports, l'intensification des échanges et les pratiques sociales transnationales, entravées par de nombreux contrôles.

Mots Clefs
Mobilités, échanges, transports, contrôles, frontières, CEDEAO, Union Européenne, Sénégal, Mali, Mauritanie

Summary
Fifty years after the independence of Senegal, Mali and Mauritania, the issue of regional integration and political relations between the three states is at stake. The ECOWAS promotes the establishment of a common market and free movement of people. This article sheds light on the spreading of transports networks, increasing exchanges and people transborder practices. Based on a multi-sited fieldwork along the "route", this paper highlights new form of popular transnationalism but also the contradiction between Ecowas theoretical principles and the growing controls, which hinder circulation.

Key words
Mobility, exchanges, transports, controls, borders, ECOWAS, European Union, Senegal, Mali, Mauritania

S'appuyant sur les accords de coopération qui existent au sein de la CEDEAO (Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest) et s'inspirant du modèle de l'espace Schengen, l'Union européenne entend aider au renforcement de l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest. À travers son 10^{e} Fonds européen de développement (FED), elle prône la libre circulation des biens, des capitaux, des services et des hommes en Afrique de l'Ouest. Dans cette logique, la création d'un ensemble régional doit permettre de consolider les économies et de soutenir le processus de développement (Club du Sahel, 2009). Cinquante ans après l'indépendance et de difficiles constructions nationales, la question de l'intégration économique, de la fluidification des échanges et, par conséquent, de la normalisation des relations internationales dans la région se pose avec acuité. Nous proposons d'interroger la nature réelle des liens entre trois pays de la zone : le Sénégal, le Mali et la Mauritanie.

Dans la région ouest-africaine qui nous préoccupe, des travaux récents exposent la difficulté à mettre en place un espace efficient de concertation, comme celui de la CEDEAO (Fall, 2004 ; Adepoju, 2009). Alors que la liberté de circulation des personnes est officiellement reconnue, les voyageurs restent à la merci des politiques coercitives menées par chaque État[1]. Ici comme ailleurs, les dynamiques transnationales de circulations, si elles sont prégnantes, comme le démontrent les travaux menés ailleurs dans le monde (Péraldi, 2001 ; Tarrius, 2001), se heurtent aux cadres étatiques rigides. Pourtant, en dépit des nombreux obstacles à la mobilité, voyageurs, transporteurs, hommes et femmes d'affaires, commerçants, migrants, aventuriers déploient à différentes échelles leurs trajectoires qui rencontrent, s'opposent ou ignorent les différents processus d'intégration territoriale nationaux et supranationaux.

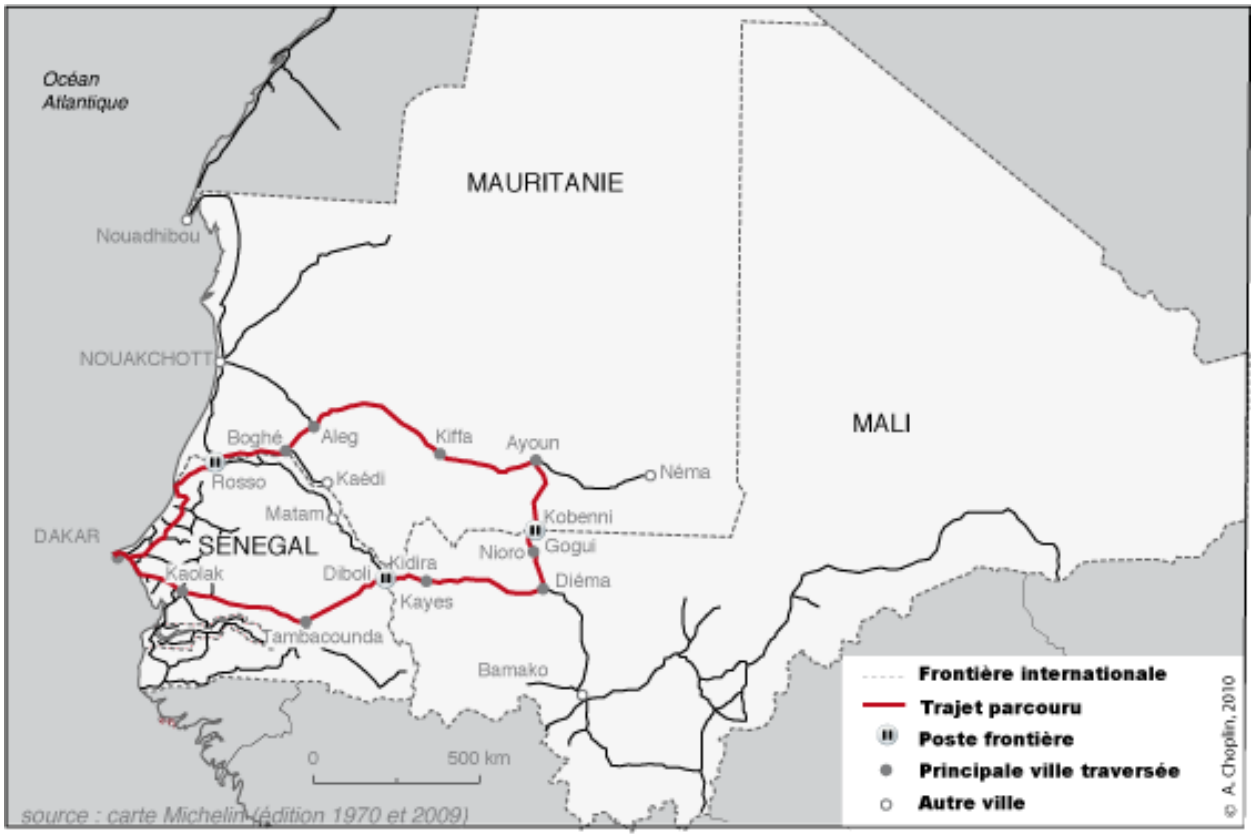
Pour rendre compte de ces paradoxes, nous nous sommes confrontés à cet espace prétendument ouvert. En novembre 2009, nous avons circulé entre les trois États (sur un parcours de près de 2 500 km) et franchi les frontières terrestres en transport en commun (carte 1). Notre enquête de terrain, en mouvement et « multi-située » (Marcus, 1995), devait rendre compte des aspérités de l'espace régional et des obstacles qui entravent les circulations. Par ailleurs, nos précédents travaux dans la zone avaient amené à reconsidérer la figure du migrant, trop souvent cantonnée à la seule image du jeune aventurier qui transite par cet espace en espérant gagner l'Europe (Bredeloup, 2008). Aussi, à l'instar d'Olivier Pliez (2009) et Julien Brachet (2009), nous avons choisi de « suivre la route » au côté d'individus circulants afin de mettre en lumière la multiplicité des trajectoires et l'emboitement complexe des territoires[2].

Pour saisir les intrications d'échelles et l'opposition notoire entre ouverture et fermeture dans la zone, nous reviendrons sur les processus de constructions politiques et territoriales qui ont marqué les cinquante ans qui ont suivi l'indépendance des trois pays. Ces tentatives seront évoquées dans leur double dimension, nationale avec la consolidation des États, supranationale avec le processus de régionalisation impulsé par les instances extérieures. Dans un deuxième temps, sera évoquée la mobilité au quotidien des Africains qui sillonnent les principaux axes de l'espace considéré. Cela nous conduira aux frontières pour observer et analyser les points de passages et de blocages qui jalonnent ces parcours. La focalisation sur quelques lieux permettra de mieux comprendre les logiques de contrôle des personnes et les responsabilités en la matière.

Carte 1 : Parcours des auteurs durant l'enquête

[1] Quelques-unes de ces réflexions proviennent de la note de L. Kabbanji, intitulée *Vers une gestion multilatérale des migrations internationales. Le cas de l'Afrique de l'ouest*, qu'elle a bien voulu nous transmettre. Pour plus d'informations sur les traités et protocoles régulant la circulation des hommes et marchandises, voir http://www.comm.ecowas.int/sec/index.php?id=protocole&lang=fr.

[2] Si nous avons partagé avec les voyageurs les difficiles conditions de transport, à aucun moment nous n'avons été victimes de « tracasseries » aux frontières. Notre statut d'étranger ayant passeport et visas en règle nous a permis de circuler aisément.



1. Construire et intégrer : du national au transnational

Des relations difficiles entre voisins

Avant 1960, les empires coloniaux d'Afrique de l'Ouest constituaient de vastes espaces de circulation plus ou moins ouverts[3]. Certaines zones présentaient une relative unité : de part et d'autre du fleuve Sénégal, d'importants échanges de biens (Van Chi-Bonnardel, 1978), d'intenses relations religieuses (Robinson, 2004) et des circulations de migrants donnaient ainsi continuité. La haute vallée du Sénégal, marginalisée politiquement et économiquement par rapport au littoral, était devenue un des foyers majeurs d'émigration vers l'Afrique et l'Europe, en particulier pour la communauté Soninké (Manchuelle, 2004). L'unité de la zone a été mise en cause au moment de l'indépendance, la vallée du fleuve Sénégal se retrouvant partagée entre les trois nouveaux Etats. Ces derniers ont tenté, non sans mal, de construire leur propre nation et de consolider leur territoire dans les limites reconnues internationalement. Les relations interétatiques ont été ponctuellement émaillées de tensions. En 1989, la vallée du fleuve Sénégal a été le théâtre de violents affrontements. Un désaccord foncier qui opposait initialement des Maures et Négro-africains de Mauritanie[4], a dégénéré en conflit entre la Mauritanie et le Sénégal. Les « événements de 1989 », comme on les surnomme aujourd'hui, ou encore l'épisode des « vallées fossiles » en 2000, relatif au partage des eaux du fleuve Sénégal, rendent compte de relations houleuses qui, sporadiquement, se traduisent par la fermeture de la frontière. Les

[3] J. Van Duc (1992) signale que, malgré la continuité spatiale de l'empire français, les Voltaïques, qui se rendaient en Arabie à la fin du 19e siècle et au début du 20e, circulaient démunis de papiers d'identité que les autorités leur refusaient. De même, dans les années 1950, pour empêcher les chercheurs de diamants de passer d'un territoire à un autre, les Français comme les Britanniques se dotèrent de nouvelles lois et procédèrent à des arrestations et à des refoulements (Bredeloup, 2007).

[4] La double appartenance de la Mauritanie au Monde arabe et à l'Afrique de l'Ouest est régulièrement prétexte à des tensions entre populations maures (qui dirigent le pays) et négro-africaines (Halpulaar'en, Soninké, Wolof)

échanges entre les deux pays sont malgré tout restés importants, en raison notamment de la préférence des commerçants importateurs mauritaniens pour le port de Dakar plutôt que pour celui de Nouakchott (dont les temps de transit sont jugés plus longs et les coûts de transbordement et de stockage plus élevés). Par ailleurs, à l'occasion des pèlerinages religieux, des mouvements de personnes et de biens, développés par les membres des deux confréries de la Tijâniyya et de la Qadariyya, contribuent à maintenir d'importants flux transfrontaliers.

Les relations entre la Mauritanie et le Mali sont moins conflictuelles. Les Hodh qui appartenaient au Soudan français ont été intégrés en 1944 dans ce qui deviendra plus tard la Mauritanie actuelle (Jus, 2003). Si l'imposition de la frontière n'a été pas sans effet (notamment sur les identités ethniques influencées par les recensements nationaux), elle n'a cependant pas mis fin aux intenses circulations de personnes, en particulier celles des nomades maures et peuls (Ciavolella, 2010). Depuis les sécheresses des années 1970, certains groupes maures (Ahel Sidi Mahmoud, Awlâd Barek ou Kounta) contrôlent le commerce entre les deux pays. Celui-ci s'est considérablement amplifié depuis une dizaine d'années et s'est traduit par la croissance de bourgades faisant office d'entrepôts, localisées sur les frontières (par exemple Baediam, Adel Bagrou, Fassala Néré).

Les histoires Sénégalaise et Malienne sont elles aussi fortement entremêlées. Le Soudan français a été conquis par le fleuve Sénégal, au départ de Saint-Louis puis, dès 1923, la voie ferrée venant de Thiès joignait Kayes et Bamako. Durant la première moitié du 20^{e} siècle, elle a favorisé les déplacements des Soudanais au Sénégal et de Sénégalais au Soudan et leur implantation dans les escales ferroviaires. La liaison ferroviaire entre les deux pays a permis à l'économie malienne de croître et aux grands commerçants maliens de s'imposer sur les marchés de l'importation (Grégoire et Labazée, 1993). Au sortir de l'indépendance, en 1962, la scission en deux de la Fédération du Mali (regroupant les deux anciennes colonies) augure une phase de gel des relations sénégalo-maliennes. Les relations diplomatiques ont été rompues et le trafic ferroviaire entre Dakar et Bamako stoppé (Thioub, 1994). Mais les intérêts commerciaux des deux pays ont primé et les échanges repris. Les liens économiques qui unissent les deux États sont primordiaux.

Processus de régionalisation

À ces tentatives de construction nationale et d'élaboration de relations avec les voisins, se superpose la volonté de mener un processus d'intégration régionale, avec pour principe fondateur le droit à la mobilité. C'est dans ce cadre que la CEDEAO a vu le jour. Celle-ci est un regroupement régional de seize pays[5], créé par la signature à Lagos du traité du 28 mai 1975, révisé en 1993 pour accélérer les réformes. Le but de cette organisation est de « promouvoir l'intégration économique dans tous les domaines de l'activité économique ». Est préconisée « la suppression, entre les États membres, des obstacles à la libre circulation des personnes, des services et des capitaux ». Depuis 1993, « les citoyens de la communauté ont droit d'entrée, de résidence et d'établissement » dans les autres États. Le visa d'entrée a ainsi été supprimé dans tous les pays et huit d'entre eux ont mis en circulation le « carnet de voyage » de la CEDEAO. Si, en théorie, ces droits facilitent les échanges et la circulation des ressortissants des pays membres de la CEDEAO, ils sont cependant conditionnés aux intérêts de chaque État et limités pour des motifs d'ordre, de sécurité et de santé publiques. Parallèlement, sur le modèle de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA), créée en 1994 et réunissant huit des treize États signataires ayant en commun le franc CFA, la CEDEAO a pour objectif de se

[5] Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée-Bissau, Mali, Niger, Sénégal et Togo, en plus du Cap Vert, de la Gambie, du Ghana, de la Guinée, du Libéria, du Nigeria et de la Sierra Léone. La Mauritanie, initialement signataire, a quitté la communauté en 1999 mais elle continue d'avoir des accords bilatéraux privilégiés avec le Sénégal et le Mali.

doter d'une monnaie unique. Pour cela, elle compte sur la mise en place d'un Schéma de libéralisation des échanges (SLE) et d'un tarif extérieur commun (TEC) pour les importations[6]. A ce jour, elle n'a toujours pas réussi à instaurer la monnaie unique ni à harmoniser dans l'espace communautaire droits de douanes et taxes.

D'autres tentatives de partenariat et de concertation entre régions sont lancées depuis peu à l'échelle locale, avec la création de « pays transfrontaliers » dans le cadre de l'initiative « Frontières et intégrations », soutenue par le Club du Sahel et relayée sur place par des ONG comme Enda à Dakar. Il en va ainsi de l'espace « SKBo », triangle tracé par les villes de Sikasso (Mali), Korhogo (Côte d'Ivoire) et Bobo-Dioulasso (Burkina-Faso), de la Sénégambie méridionale (Gambie, Sénégal et Guinée-Bissau) et du couloir Maradi Katsina Kano sur l'axe transfrontalier Nigeria Niger (ENDA DIAPOL, 2007). De même, dans le cas de l'espace Mauritanie Sénégal Mali, des projets sont en gestation autour du bassin du Karakoro séparant le Mali et la Mauritanie (Ciavolella, *op. cit.*). Cependant, dans tous ces secteurs, il est davantage question de projets que d'interventions efficaces.

Développer les infrastructures pour favoriser les échanges internationaux

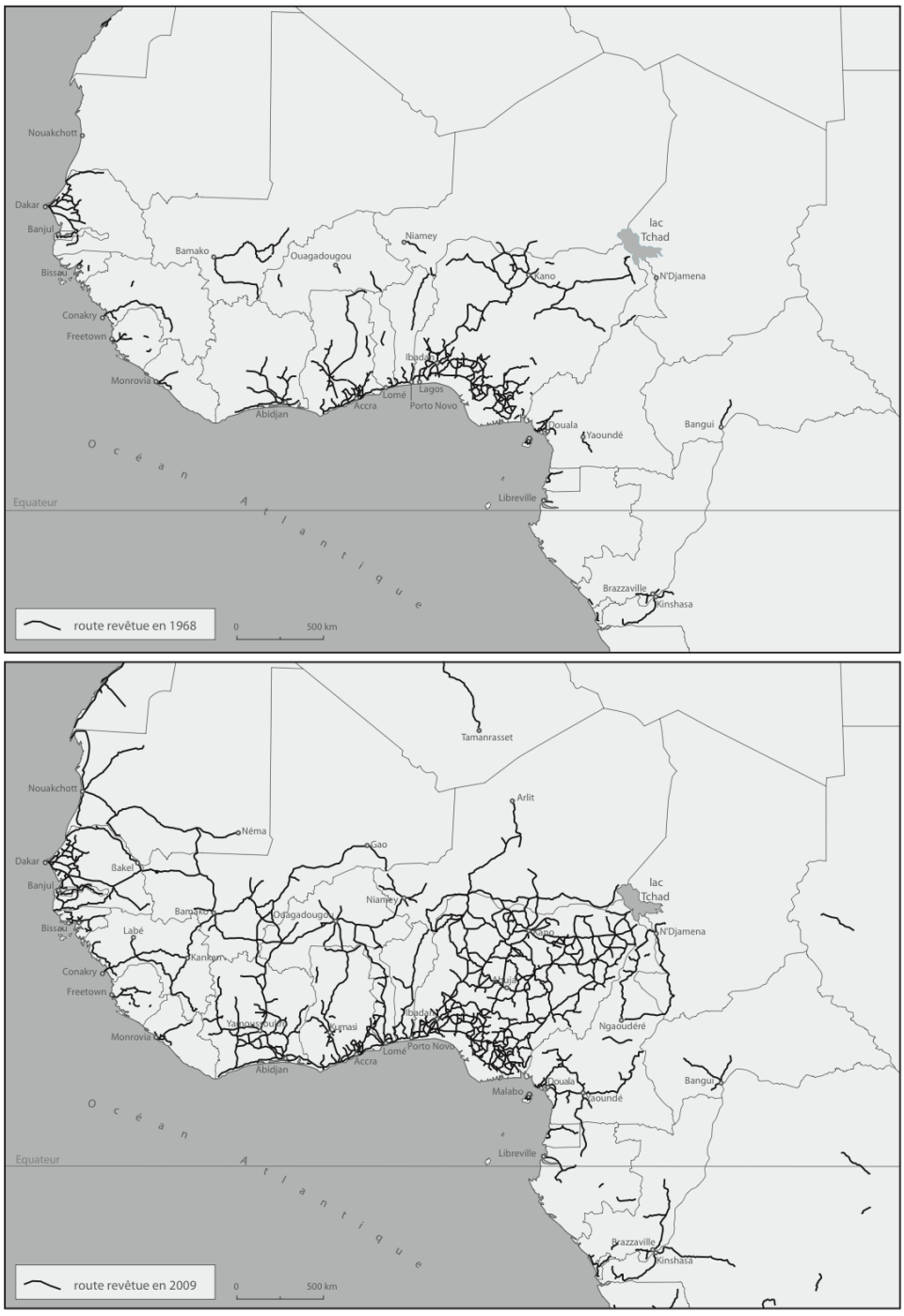
Dans les années 1960-1970, les trois Etats ont cherché à couvrir leur territoire national en prolongeant vers les frontières les axes routiers. Ce n'est que tardivement, avec la mise en œuvre de la CEDEAO, qu'est apparue la volonté d'édifier un réseau d'infrastructures joignant les pays les uns aux autres. La lenteur avec laquelle les connexions entre Mali, Mauritanie et Sénégal ont été réalisées traduit la difficulté à mettre en place des projets transnationaux. Entre le Sénégal et le Mali, les routes se dirigeant vers la frontière n'ont été bitumées qu'en 1999 côté sénégalais et 2006 côté malien. Il en va de même entre le Mali et la Mauritanie, avec l'ouverture en 2007 de l'axe Nioro-du-Sahel/Aïoun-el-Atrouss. Entre le Sénégal et la Mauritanie, en dehors du barrage de Diama, aucun pont n'enjambe le fleuve Sénégal. En revanche, des deux côtés, l'axe bitumé se dirigeant vers la frontière date de plus de quarante ans (carte 2).

Aujourd'hui, la création d'axes transnationaux accompagne le processus de régionalisation. Leur construction est longue et les besoins et les coûts sont tels que les investissements nécessaires pour édifier un véritable réseau dépassent largement les capacités des seuls États. Les institutions supranationales africaines, quant à elles, n'ont pas toujours les moyens de les suppléer, si bien que la construction de telles infrastructures est loin d'être achevée. Des trois axes de la CEDEAO reliant les pénétrantes d'orientation méridienne, l'axe côtier (Dakar Lagos) et l'axe sahélien (Dakar N'Djaména) sont quasiment achevés mais ne forment encore qu'une trame ténue aux mailles lâches. Quant à l'axe médian reliant Conakry à Abuja, via le nord de la Côte d'Ivoire, il n'existe qu'en théorie.

Depuis 2001, le Nepad (ou *New Partnership for Africa's Development*), soutenu par des chefs d'États africains et se voulant porteur d'une vision à long terme d'un programme de développement de l'Afrique par les Africains (Porgès, 2002), s'est engagé à donner un nouveau souffle à la lutte contre la pauvreté sur le continent. Pour cela, il insiste en particulier sur des programmes qui visent à promouvoir les NTIC et les transports, en mettant en avant de façon récurrente le renforcement des infrastructures, l'amélioration de l'accessibilité, les partenariats entre public et privé ainsi que les connexions régionales. Cependant, les projets portés par le NEPAD avancent peu. Les individus ne circulent finalement que sur quelques axes structurants.

[6] Les produits d'importation sont regroupés en quatre catégories : biens sociaux essentiels ; matières premières de base, biens d'équipement et intrants spécifiques ; produits intermédiaires ; produits de consommation finis. *Cf.* la revue *Passerelles* éditée par International Centre for Trade and Sustainable Development (ICTSD) et l'ONG ENDA, et en particulier le n°1 du volume IX (2008) : « Le TEC de la CEDEAO : les impératifs de la cinquième bande du Nigeria ». Le lecteur pourra également se reporter au dossier spécial du n°230 de la revue *Afrique contemporaine*, consacré aux douanes en Afrique.

Carte 2 : Évolution de la géographie des axes routiers principaux en Afrique de l'ouest entre 1968 et 2009



Source : Lombard et Ninot, 2010.

2. Circuler et faire circuler : des routes et des hommes

« Mobile Africa » (De Bruijn *et al.*, 2001) ou encore « Cultures of migration » (Hahn et Klute, 2007), il n'est plus à démontrer que les populations africaines sont mobiles. Mais les individus qui circulent aujourd'hui ne sont pas les mêmes qu'hier (David, 1980 ; Gary-Tounkara, 2008), de même que les motivations et routes ont changé. Les itinéraires varient selon l'offre de transport et l'attractivité changeante des destinations.

D'un temps à l'autre, d'un monde à l'autre : compagnies de bus et autres opérateurs privés

Depuis les années 1980, les bailleurs de fonds encouragent la construction d'infrastructures de niveau international. Des programmes de réformes du secteur des transports ont été mis en place dans nombre de pays d'Afrique. Ils incitent à la privatisation des compagnies nationales aériennes et ferroviaires et des terminaux portuaires, avec pour objectif de faciliter l'insertion des pays du continent dans les réseaux ouest-africains et d'augmenter la fluidité des trafics sur les axes majeurs (SITRASS, 1996).

Le retrait de l'État des sociétés nationales de transport et la montée des opérateurs privés ont fait entrer la mobilité des Africains de l'Ouest dans une nouvelle ère. Entre Sénégal et Mali (Lesourd et Ninot, 2006), la diminution du trafic ferroviaire dans les décennies 1990 et 2000 a été notable[7]. Dans le même temps, à la faveur de la libéralisation des initiatives et du soutien appuyé de l'État à des transporteurs privés, l'offre routière a crû de façon spectaculaire. Depuis l'achèvement en 2006 de la liaison routière Bamako/Kayes/frontière sénégalaise, on assiste à une hausse des trafics routiers internationaux dans l'ouest du Mali. Plusieurs centaines de camions traverseraient chaque jour la ville de Kayes en direction ou en provenance du Sénégal[8]. Pour l'essentiel, ceux qui reviennent du Sénégal sont chargés d'hydrocarbures destinés aux mines d'or situées dans le sud de Kayes et aux entrepôts de Bamako. Mais d'autres, après avoir déchargé à Dakar coton, mangues ou pommes de terre, transportent au retour du ciment sénégalais, des céréales européennes et des produits importés de Chine par les commerçants maliens[9]. Entre Mauritanie et Mali, les trafics routiers sont récents mais croissants. Au port de Nouakchott, les importations qui portent principalement sur les produits alimentaires et les boissons seraient aux trois-quarts réexportées vers le Mali et les zones frontalières du Sénégal (JACOBS, 2007). Dans l'autre sens, ce sont des camions maliens, chargés de bois en provenance de Côte d'Ivoire, qui roulent entre Bamako et Nouakchott.

Sur ces axes, le plus surprenant n'est pas tant l'augmentation du nombre de passagers et de marchandises en circulation[10] que l'augmentation du nombre d'opérateurs de transport, caractéristique de la totale privatisation du transport public malien au profit d'opérateurs avisés[11]. Le changement est considérable dans le transport international de voyageurs. Chaque jour, pas moins de dix autocars d'une cinquantaine de places quittent Bamako pour Kayes et pour certains continuent sur Dakar. Dans l'autre sens, près du grand stade de la banlieue dakaroise, une gare routière, sauvage mais tolérée, vient d'être créée pour permettre le départ chaque nuit de plusieurs véhicules pour le Mali. En direction de Nouakchott, les Maliens surpassent les Mauritaniens qui, en réaction, ont fermé la frontière en 2008[12]. Les transporteurs

[7] Sur la période 1995/2007 (Mission économique, 2007), alors que l'exploitation a été privatisée, le trafic de marchandises a diminué de 24 % et celui de voyageurs de 42 %.

[8] « Kayes amorce son décollage : le soleil se lève à l'ouest », *L'Essor*, 20 septembre 2006.

[9] Entretien à Bamako avec le Directeur Transit et terminaux de la société SDV, 03 juin 2010.

[10] Donnée en effet à vérifier car chaque jour, dans les deux sens entre Kayes et Bamako, c'est l'équivalent du nombre de passagers qui prenaient le train pour l'une des deux villes qui voyage.

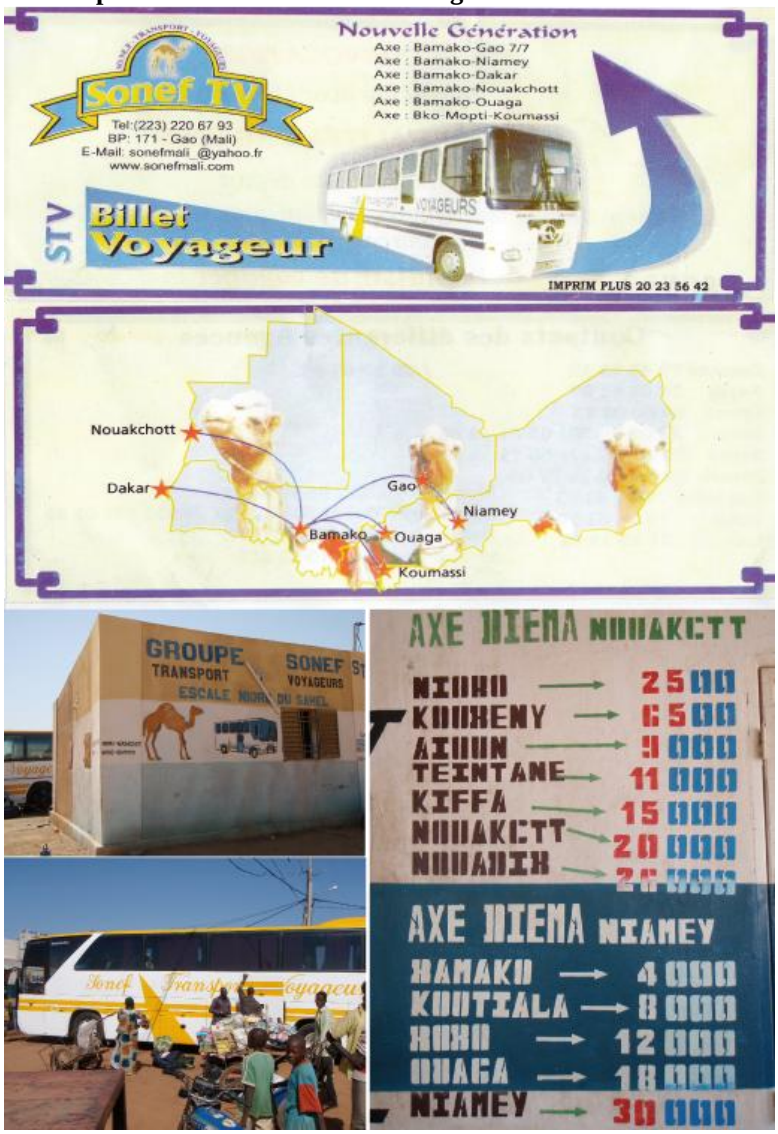
[11] C'est encore plus vrai entre Mali et Mauritanie où, jusqu'en 2007, il n'y avait pas de route et donc peu de trafics internationaux de longue distance. Depuis 2008, il en va tout autrement, l'ambassade du Mali en Mauritanie indiquant, pour la période allant de janvier à septembre 2008, un trafic total de près de 500 véhicules dans les deux sens, soit environ 50 par mois.

[12] Jusqu'en octobre 2008, les compagnies maliennes avaient la quasi-totalité du marché. À raison de 13 trajets hebdomadaires, ces compagnies transportaient chaque semaine plus de 500 voyageurs dans chaque sens. En novembre 2008, une crise ouverte entre le Mali et la Mauritanie s'est matérialisée par la fermeture de la frontière. Les bus s'arrêtaient à la frontière et les passagers se rendaient par leurs propres moyens de l'autre côté. En novembre 2009, les camions passaient mais les autocars étaient interdits ; seuls les taxis étaient autorisés à faire l'aller-retour entre Nioro et Kobenni, acheminant les passagers de la seule compagnie encore en fonctionnement, qui disposait de bus des deux côtés de la frontière. Ces tensions ont découlé de mesures de rétorsion imposées par l'État mauritanien à son voisin, à la suite des pressions opérées par ses transporteurs qui craignaient de voir le marché du transport de voyageurs vers le Mali leur échapper totalement. *Cf.* « Tensions entre la Mauritanie et le Mali. Voitures chargées de problèmes », *Le Calame*, 11 novembre 2008 ».

maliens sont très compétitifs. Gana, Bani ou SONEF, pour ne citer que ces sociétés, disposent de parcs impressionnants (80 bus pour la société Gana, 100 pour Bani). Elles sont capables de proposer au même moment différentes destinations, à l'aide d'autocars en relativement bon état, d'un 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 (touarègue et maure) est présente à la fois dans le nord-ouest du Mali et le sud-est de la Mauritanie (planche 1). Son savoir-faire transnational lui permet d'opérer chaque jour sur la ligne Bamako Niamey *via* Ouagadougou ou encore sur celle reliant Bamako à Nouakchott. Elle entretient des agences dans chaque ville traversée, avec bureau, personnel, salle de repos et même restaurant. À travers les frontières politiques, cette famille dispose de réseaux qui s'étendent sur plusieurs pays, ce qui lui permet de développer des relations avec chacun des pouvoirs locaux et de bénéficier de facilités aux postes frontaliers.

Le transport routier offre un service international de plus en plus performant, accessible aux voyageurs peu fortunés (par comparaison avec l'avion), relativement fiable (horaires respectés) et sûr (peu d'accidents signalés). Ce mode populaire, transnational, répond à la demande des populations, en particulier les commerçants et les voyageurs migrants, dont certains méconnaissent les itinéraires, les « codes » de la route, mais se rassurent au contact des autres passagers qui les conseillent et les guident (mais parfois les trompent aussi).

Planche 1 : SONEF, un transporteur transnational et une organisation réticulaire



Billet voyageur de l'agence Sonef. La société profite des réseaux maures et touaregs pour s'implanter dans toute la région. Le dromadaire rappelle l'origine saharienne du patron. Escale Sonef à Nioro. Gare de Diéma. Prix au départ de Diéma. Clichés : Choplin et Lombard, 2009.

« Vous allez à Bamako ? Non, à Kinshasa… »

Les mutations des réseaux d'infrastructures et l'émergence du transport routier entre pays ouest-africains[13] demandent un changement d'approche pour comprendre les déplacements des individus. Dans les gares routières, il est toujours possible d'enquêter auprès des voyageurs dans les moments qui précédent leur départ ou bien à la descente des véhicules. Suivre les gens et « faire la route » permet au chercheur d'observer à la fois les usagers et les professionnels au fil du trajet. En empruntant les transports en commun, nous espérions échanger avec les passagers, les chauffeurs, les « billetteurs », et appréhender les différents itinéraires empruntés sur des centaines de kilomètres, dans des conditions parfois difficiles. Le tableau 1, relatant le périple réalisé en novembre 2009 entre Dakar (Sénégal), Kayes et Nioro (Mali), Aïoun, Aleg, Rosso (Mauritanie) et… Dakar, souligne l'efficacité des transports en commun entre ces villes ainsi que la durée des temps de parcours, consécutive aux attentes aux postes frontières.

Tableau 1 : Récapitulatif des trajets, des tarifs de transport et de la durée des liaisons entre Dakar et Dakar (*via* Kayes, Nioro et Aïoun)

Trajet	Mode de transport	Prix	Euros par personne	Km	Temps
Dakar/Kayes	Autocar	12 500 CFA[14]	19	747	22 h 30
Kayes/Diéma	Autocar	4 000 CFA	6	276	03 h 50
Diéma/Nioro	Autocar	2 500 CFA	3,8	99	01 h 15
Nioro/Kobenni	Taxi 6 places	5 000 CFA (3 000 UM)	7,6	64	02 h 10
Kobenni/Aïoun	Taxi 6 places	1 000 UM	2,7	148	01 h 40
Aïoun/Aleg	Autocar	4 000 UM	10,8	554	10 h 30
Aleg/Boghé	Taxi 6 places	700 UM	1,9	62	01 h 15
Boghé/Rosso	Taxi 6 places	3 000 UM	8,1	203	03 h 00
Rosso/Dakar	Taxi 7 places	7 500 CFA	11,4	367	07 h 00
Total			**71,3**	**2 520**	**53 h 10[15]**

Source : Relevés durant le voyage effectué entre le 5 et le 15 novembre 2009.

Dans chaque véhicule, nous avons procédé (dans la mesure du possible) à des « radioscopies », en demandant systématiquement à nos voisins passagers leur provenance, leur destination et les motifs de leur voyage. Pour la majeure partie des cinquante individus qui ont emprunté l'axe Dakar Bamako, la capitale malienne était considérée comme un simple point de transit sur un parcours autrement plus long. Parmi les destinations finales relevées, il y avait Luanda, Kinshasa, Libreville, N'Djamena, Niamey, Cotonou, Abidjan, Tripoli ou encore Alger. Beaucoup de circulants étaient jeunes et semblaient connaître leur destination ainsi que l'itinéraire. Les femmes constituaient une part importante des individus rencontrés. Si certaines se contentaient de suivre leur mari, d'autres voyageaient entre elles, parfois accompagnées de leurs enfants. Elles en profitaient pour combiner visite familiale et activités commerciales, comme l'ont déjà observé dans le commerce ouest-africain, entre autres S. Bredeloup (2007), L. Marfaing (2007) et C. Lesourd (2009). Dans l'autocar Dakar Bamako du 06 novembre 2010, trois Congolaises disaient être en route pour Kinshasa : « *Nous sommes venues assister il y a*

[13] Nous ne parlerons pas du transport aérien qui, depuis la disparition d'Air Afrique en 2001, a enregistré l'arrivée de puissantes sociétés privées (Air Sénégal international disparue en 2009, Air Mali, Mauritania Airways), érigées souvent sur les décombres des anciennes compagnies nationales.

[14] 1 euro = 656 francs CFA et environ 370 ouguiyas ou UM (en novembre 2009).

[15] Le déplacement proprement dit, comprenant les attentes aux frontières et les arrêts habituels du chauffeur ou des passagers, a été effectué à la vitesse moyenne de 50 km/h.

trois semaines à un baptême et à un mariage au Sénégal. En avion. À Dakar, avec une association de Congolaises, nous nous sommes groupées pour acheter de la marchandise et l'expédier par container au Congo (…) Maintenant, on repart par la route. C'est moins cher. On va acheter des pagnes à Bamako puis à Cotonou. Là-bas, on va faire partir le tissu par container et on prendra l'avion pour le Congo ». Un jeune Malien racontait avoir acheté des pièces de voitures à Nouakchott puis à Dakar, qu'il souhaitait revendre au Mali. À la frontière Mali/Mauritanie, nous avons échangé avec une Mauritanienne vivant au nord du pays, à Nouadhibou, habituée des trajets en direction de Bamako où elle écoule, à chaque voyage, des marchandises chinoises (chaussures, pacotille) et achète des tissus (indigo) qu'elle revend au retour à Nouakchott.

Pour nombre de voyageurs, le commerce est la motivation première de ces déplacements à longue distance. Ces individus font montre d'une grande souplesse, ils sont capables de changer d'itinéraires, de supporter la dure réalité des contrôles, des attentes, des négociations, des trafics en tous genres. Les mobilités ouest-africaines ne doivent pas être perçues comme un simple héritage ou la réactivation de traditions ancestrales de circulations entre contrées. Le dispositif économique observé joue sur les complémentarités et imbrique réseaux migratoires et commerçants ; il combine stratégies familiales et opportunités du moment. Les « corridors de circulation » qui se dessinent permettent de relier places marchandes, produits et acteurs. La mise en place du dispositif n'est possible que grâce aux infrastructures, certes encore insuffisantes mais de plus en plus étoffées. Dans le cas de ces entrepreneurs voyageurs ou migrants, ce ne sont pas tant leurs compétences professionnelles qui priment que leur capacité à articuler des routes et des lieux entre eux.

3. Points de contact, de passage et de contrôle : au rythme des agents et des « tracasseries »

Tout au long de la route se succèdent gares routières, carrefours, marchés, *check points* et postes douaniers. Une urbanisation en pointillé, linéaire, se dessine le long des axes. Ces lieux qui ponctuent l'itinéraire du voyageur symbolisent à la fois l'ouverture et la fermeture. Ils sont également marqués par des temporalités qui leur sont propres, oscillant entre attente interminable et accélération soudaine.

Routes et à-côtés

L'arrivée d'une route génère nombre d'activités dynamiques. Il n'est qu'à en juger par les mutations récentes de Diéma (Fiori, 2009). Rien ne laissait présager que cette petite commune rurale de 9 000 habitants devienne un « *hub* », à la croisée de trois axes majeurs (vers le Sénégal, *via* Kayes ; vers la Mauritanie, *via* Nioro ; vers Bamako). Depuis l'achèvement de l'axe Aïoun Nioro en 2007, le carrefour est une escale obligée. Alors qu'« *avant, on ne trouvait même pas une vendeuse d'arachides* », *dixit* le maire, les boutiques s'alignent désormais de part et d'autre du carrefour (planche 2). Plus au nord, la ville de Nioro est désormais desservie par des liaisons quotidiennes avec Bamako et Nouakchott, augurant, comme le confirme l'un des Pères missionnaires, résidant depuis 1960 dans la commune, un renouvellement des pratiques de consommation : « *On trouve tout ici maintenant. Même du poisson frais et plein de gadgets chinois* ».

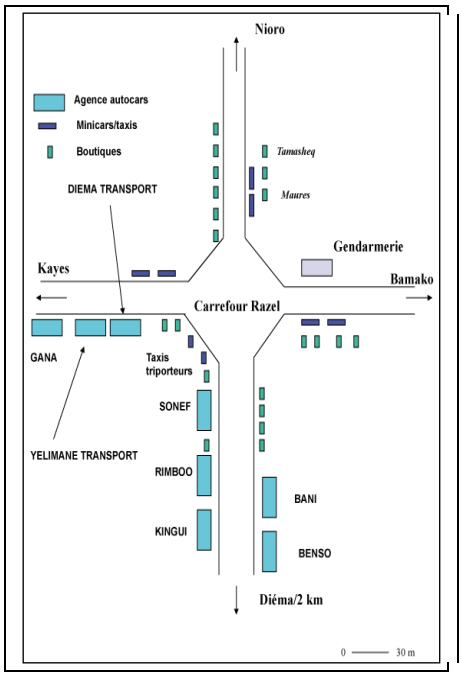
Les villes frontalières constituent des espaces sensibles où se concentrent les populations migrantes, attirées par les possibilités de commerce ou de passage dans le pays voisin. Les marchés rendent compte de l'intensité des échanges transfrontaliers, qu'ils soient légaux ou non (Bennafla, 2002 ; Walther, 2008). Certains trafics de produits illicites sont organisés par des acteurs hors-la-loi qui contribuent à affaiblir les États (tout en étant parfois ses représentants), en produisant dans ces périphéries nationales des territoires dans les territoires (Igue, 1995). Les

localisations mêmes des marchés sont fonction des opportunités et différentiels de prix qu'offre la frontière. Parfois, ces foires hebdomadaires se déplacent au gré des contrôles douaniers dans la région. C'est ainsi que les marchés de Medbougou ou encore de Guogueul apparaissent épisodiquement sur l'une des pistes qui relient le nord du Mali au sud-est de la Mauritanie. La route principale est ici évitée car elle symbolise les contrôles et les taxes.

Diéma, Nioro, Diboli, Kidira, Kobenni, Gogui, autant de points sur une carte, de villes, bourgs, carrefours ou point de passage. Bien que situés aux marges des États, ils n'en sont pas moins des « espaces discrets de la mondialisation » (Pliez, *op. cit.*), connectés à moult réseaux (routiers, marchands, migratoires), qui en font des lieux dynamiques et indispensables au niveau local. Ces espaces frontaliers d'échanges, de transit, de commerce, de trafics, adossés à la limite physique et psychologique que représente la frontière, sont placés sous haute surveillance. Les populations migrantes sont sujettes à contrôle.

Planche 2 : Le carrefour Razel à Diéma (Mali)





Le carrefour porte le nom de la société française qui l'a aménagé.
Deux routes se croisent ici : Bamako/Dakar et Bamako/Nouakchott.
Cliché : Choplin, 2009. Schéma : relevé et réalisation : Lombard, 2009.

Check points, douanes, postes frontières : quand les lois deviennent lieux

Les routes d'intégration nationale mènent souvent aux confins des États, aux frontières internationales de chaque pays. Le poste frontalier matérialise le lieu où les forces de l'ordre expriment souveraineté, autorité et puissance. Quand on s'en approche, les visages se crispent, un lourd silence s'impose. Déjà, tout au long du trajet, les individus qui voyagent en bus ou en taxi appréhendent le franchissement des *check points* (Jeganathan, 2004). Même en règle, le voyageur craint celui qui représente l'autorité. Le passage d'un État à un autre, d'une législation à une autre, est incarné par trois figures : le douanier, le gendarme et le policier qui, tous, se succèdent sur la route franchissant la ligne imaginaire. Malgré l'existence de lois (ou à cause d'elles), ces espaces sont ceux de la négociation permanente, voire du racket (Brachet, *op. cit.*). Là, s'exprime avec force la « petite corruption au quotidien » (Blundo et Oliver de Sardan, 2001). Mais c'est aussi parce que les représentants de l'État peuvent décider de l'arrêt ou de la

continuation du parcours, et du prix à payer pour cela, que l'État reste visible et fort dans ces marges nationales. Il en va ainsi à Diboli, à la frontière malienne avec le Sénégal, lorsque les douaniers ont obligé les voyageurs de « notre » bus à ouvrir tous leurs sacs pour en vérifier le contenu et les pénaliser. Une fois les taxes acquittées par chaque voyageur, négociées en tête à tête avec les douaniers, commencent un peu plus loin les discussions avec les policiers. Ces derniers réclament des bakchichs à certains passagers tandis que les chauffeurs, de leur côté, négocient les « frais de route », prélevés dans une réserve d'argent fournie au préalable par le patron. Le montant du bakchich demandé est souvent fonction de l'origine géographique et de la nationalité du voyageur. C'est ainsi qu'entre Dakar et Kayes, de jeunes Nigérians ont fait l'objet d'un incessant racket à chaque poste de contrôle. Bien qu'appartenant à un pays de la CEDEAO, ces voyageurs anglophones étaient perçus comme étrangers à la région et par conséquent se retrouvaient dans une situation de fragilité facilement exploitable. Près de Kiffa, en Mauritanie, en raison de la non présentation du carnet de vaccination, ce sont quatre autres voyageurs qui ont été arrêtés par un policier et renvoyés à la frontière malienne, à près de 400 km.

Entre la Mauritanie et le Sénégal, le poste de douane matérialise également l'interdiction de sortir la monnaie mauritanienne - Ouguiyas - du territoire. L'échange de devises fait l'objet d'un important trafic au moment du passage entre les deux pays. Les taxes, réduites pour les importateurs mauritaniens au port de Nouakchott, incitent les commerçants des pays voisins à profiter des différentiels de prix (notamment sur le sucre, la farine, les couvertures, produits électroniques et Hi-Fi importés de Dubaï). De vastes réseaux de fraude se déploient, reposant sur la ruse et la complicité (Frésia, 2004). Une Sénégalaise d'une trentaine d'années explique : « *Deux fois par mois, je quitte Dakar à minuit et j'arrive à Rosso-Sénégal* [le poste frontière] *vers 5h. Je dors un peu dans le taxi puis je prends la première pirogue vers 7h. De l'autre côté* [Rosso-Mauritanie], *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. J'en achète 6 ou 7. Les acheteurs à Dakar m'ont déjà fait une avance. A 11h, je repasse le bac. A 13h, le taxi repart. A 20h, je suis à Dakar et le soir même j'en ai écoulé quelques-uns* ». Sûre de ses achats, cette commerçante confie enregistrer environ 20 000 CFA (30 €) de bénéfices sur chacun des portables. Cette importante plus-value est possible parce qu'elle ne déclare pas ce 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.

Ces points de passages mais aussi de rupture de charge riment avec des temps d'attente interminables. Les voyageurs patientent des heures en attendant que l'État, à travers ses agents, se montre, taxe, réprime, renvoie. Et puis, au moment le plus inattendu, alors que les passagers sombrent dans la léthargie, trois coups de klaxon retentissent. En quelques secondes, le bus se remet en branle, les voyageurs remontent, laissant « à quai » l'un d'entre eux qui n'a pas réussi à négocier son passage et qui reste prisonnier des représentants des forces de l'ordre.

Contrôler là-bas pour mieux maîtriser ici : anciennes et nouvelles frontières

Les frontières sont le lieu par excellence de l'affirmation du pouvoir central et national, ce qui explique les violences (souvent symboliques), les crispations récurrentes, voire les fermetures ponctuelles. Elles sont aussi le lieu de nouvelles formes de contrôles, imposées par les bailleurs de fonds internationaux. En ces lieux éloignés, l'Union européenne est présente. Elle a en quelque sorte « extra-territorialisé » sa propre frontière dans le cadre de la définition de sa politique migratoire. Par son programme FRONTEX, qui lui permet d'externaliser les contrôles directement dans les pays de départ ou de transit des migrants, en échange d'accords de

réadmission, l'UE est un acteur incontournable dans la zone[16]. On la retrouve discrètement dans ces interstices frontaliers, sous diverses formes. À la frontière Mauritanie Mali, et plus précisément au poste de Gogui, le voyageur est alerté par une pancarte sur laquelle est inscrit l'acronyme PAMIREG (Projet d'accueil des migrants involontaires au retour et des migrants en transit à Gogui). Au-dessus, figurent les logos de l'Union européenne et du CIGEM (Centre d'information et de gestion des migrations, basé à Bamako)[17]. A une cinquantaine de mètres du poste de police (planche 3), on distingue deux petites chambres en banco, de couleur blanche : elles viennent d'être construites en vue « d'accueillir » les migrants clandestins refoulés de Mauritanie.

Planche 3 : Derrière le poste de police à Gogui (frontière Mali Mauritanie), les chambres où attendent les migrants reconduits à la frontière



Cliché : Choplin, 2009.

Planche 4 : La croix rouge espagnole à Rosso-Sénégal



Cliché : Choplin, 2009.

Plus à l'ouest, à la frontière Mauritanie Sénégal, la Croix Rouge espagnole a dressé en 2006 un camp de fortune pour « accueillir » les refoulés d'Espagne ou de Mauritanie (planche 4). Les migrants sont pris en charge durant 48 heures et invités par la suite à quitter le lieu. Qu'il s'agisse du CIGEM au Mali ou de la Croix Rouge espagnole au Sénégal, cette présence

[16] La signature en 2003 d'un accord de réadmission avec l'Union européenne contraint la Mauritanie à accepter sur son sol, non seulement ses propres ressortissants, mais également ceux des pays tiers qui ont été arrêtés en Espagne et qui auraient transité par le territoire mauritanien. Une fois interpellés et selon le pays d'origine, la Mauritanie les renvoie à la frontière sénégalaise ou malienne.

[17] Inauguré en octobre 2008, le CIGEM est présenté comme un espace de dialogue ouvert entre le Mali et l'Union européenne, en vue d'élaborer une approche concertée des questions migratoires. En réalité, ce centre imposé par l'Europe est destiné à lutter contre l'immigration clandestine et à promouvoir les migrations de travail légales.

européenne aux postes frontières semble désormais constituer l'arrière-plan du processus de régionalisation évoqué précédemment. Inciter à l'ouverture des frontières entre les pays ouest-africains apparaît comme un moyen de faciliter la circulation en Afrique de l'Ouest et indirectement de limiter les flux migratoires destinés à l'Europe. C'est ainsi qu'en réaction aux départs de jeunes migrants depuis les côtes africaines, a été adoptée le 18 janvier 2008 une « Approche commune de la CEDEAO sur la migration » : elle se donne pour objectif de garantir la circulation à l'intérieur de l'espace régional, condition *sine qua non* pour favoriser le développement. Dans le même temps, le programme prévoit de renforcer les contrôles sur la migration interrégionale et intercontinentale. Cette double attitude explique qu'en ces lieux la « frontière européenne » se superpose à celles des États africains concernés.

Conclusion

Arrivés au terme de notre circuit, nous avons montré que les mouvements interafricains de population ne doivent pas être étudiés de manière fragmentée et parcellaire mais pensés dans un continuum d'échelles. « Suivre la route » dans ces espaces de marges, c'est rendre compte de l'intrication des niveaux géographiques et des territoires qui portent ces processus, à savoir les aires politiques, les axes de déplacement et les points de contact.

À l'évidence, cet espace ouest-africain, et depuis fort longtemps, fait système grâce aux circulations et aux flux d'échanges. Depuis les indépendances en 1960, ces interactions contribuent simultanément à la consolidation des territoires nationaux et à l'intégration régionale. Ces dernières années, un changement majeur est apparu avec la multiplication des axes goudronnés, qui accroît les possibilités de déplacements pour les populations. La démocratisation du transport routier est facilitée par la dynamisation de l'offre privée qui, plus que le transport aérien, favorise à moindre coût de nouveaux itinéraires à courte et longue distance et accentue les fréquences de déplacements.

Voyager aux frontières permet de saisir une partie des enjeux sous-jacents aux accords internationaux en matière de migration. La fluidification de l'espace ouest-africain est liée aux choix de l'Union européenne. Sous couvert de lutte contre la migration clandestine, les trafics de drogue ou encore le terrorisme, l'UE influe sur la définition des politiques migratoires nationales et sur leur coordination à l'échelon communautaire ouest-africain. Cinquante ans après les indépendances, on peut alors s'interroger sur les motivations qui président à l'instauration d'un visa unique biométrique pour les ressortissants de la CEDEAO. Les raisons de la mise en place de l'« Ecovisa », calqué sur le modèle du « visa Schengen » et programmé pour 2012, demeurent floues. Il est malaisé de savoir si le projet vise à fluidifier la circulation ou/et à intensifier les contrôles à l'intérieur, aux entrées et aux sorties de l'espace considéré. On peut s'interroger sur la nécessité (et la faisabilité ?) d'un tel projet dans une zone où les relations socio-spatiales et le dynamisme économique reposent justement sur cette intense mobilité.

Références

ADEPOJU A., 2009, « Les migrations en Afrique de l'Ouest dans le contexte du Protocole sur la libre circulation et de l'approche commune de la CEDEAO », *in* Club du Sahel, *Les enjeux régionaux des migrations ouest-africaines*. Paris, OCDE, p. 17-50.

BENNAFLA K., 2002, *Le commerce frontalier en Afrique centrale*, Paris, Karthala.

BLUNDO G., OLIVIER DE SARDAN J.-P., 2001, « La corruption quotidienne en Afrique de l'Ouest », *Politique africaine*, 83, p. 8-37.

BRACHET J., 2009, *Migrations transsahariennes. Vers un désert cosmopolite et morcelé (Niger)*. Bellecombe en Bauges, Éditions du Croquant.

BREDELOUP S., 2007, *La diams'pora du fleuve Sénégal. Sociologie des migrations africaines*. Toulouse, Presses universitaires du Mirail.
BREDELOUP S., 2008, « L'aventurier, une figure de la migration africaine, *Cahiers internationaux de sociologie*, CXXV (2), p. 281-306.
BRUIJN M. de, VAN DIJK R., FOEKEN D. (éd.), 2001, *Mobile Africa*. Leiden, Brill.
CIAVOLELLA R., 2010, *Les Peuls et l'État en Mauritanie. Une anthropologie politique des marges*. Paris, Karthala.
CLUB DU SAHEL, 2009, *Les enjeux régionaux des migrations ouest-africaines. Perspectives européennes et africaines*. Paris, OCDE.
DAVID Ph., 1980, *Les navétanes*. Dakar, NEA.
ENDA DIAPOL, 2007, *Les dynamiques transfrontalières en Afrique de l'Ouest*. Ottawa, Dakar, Paris, CRDI, ENDA, Karthala.
FALL P.D., 2004, *État-nation et migrations en Afrique de l'Ouest : le défi de la mondialisation*. Paris, UNESCO.
FIORI S., 2009, *Les mutations liées à la route. Diéma (Mali)*. École nationale supérieure d'architecture de Montpellier [compte rendu de workshop].
FRESIA M., 2004, « Frauder lorsqu'on est réfugié », *Politique Africaine*, n°93 : 42-63.
GARY-TOUNKARA, 2008, *Migrants soudanais/maliens et conscience ivoirienne. Les étrangers en Côte d'Ivoire (1903-1980*). Paris, L'Harmattan.
GREGOIRE E., LABAZEE P. (éd.), 1993, *Grands commerçants d'Afrique de l'ouest. Logiques et pratiques d'un groupe d'hommes d'affaires contemporains*. Paris, Karthala-Orstom.
HAHN H.P., KLUTE G. (ed.), 2007, *Cultures of Migration. African Perspectives*. Münster, Lit Verlag.
IGUE J., 1995, *Le territoire et l'État en Afrique*. Paris, Karthala.
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.
JEGANATHAN P., 2004, « Checkpoint. Anthropology, Identity, and the State », *in* V. Das, D. Poole (éd.), *Anthropology in the Margins of the State*. Sante Fe-Oxford, SAR Press, p. 67-80.
JUS C., 2003, *Tracer une ligne dans le sable. Soudan français-Mauritanie, une géopolitique coloniale (1880-1963)*, l'Ouest Saharien, Paris, L'Harmattan.
LESOURD C., 2009, « Routes commerçantes. Itinéraires de femmes. De quelques businesswomen mauritaniennes d'hier et aujourd'hui », *in* M. Cheikh, M. Péraldi (dir.), *Des femmes sur les routes. Voyages au féminin entre Afrique et Méditerranée.* Paris, Éd. Au fait.
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.
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.
MANCHUELLE F., 2004, *Les diasporas des travailleurs soninké (1848-1960), migrants volontaires*, Paris : Karthala, 348 p.
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., 2007, « Constructions spatiales et relationnelles dans un espace urbain : commerçantes sénégalaises à Casablanca », *in* L. MARFAING, E. BOESEN, *Les nouveaux urbains dans l'espace Sahara-Sahel*. Paris, Karthala, p. 159-186.
MISSION ÉCONOMIQUE, 2007, *Les infrastructures de transport au Mali*. Bamako, Ambassade de France au Mali [fiche de synthèse].
PERALDI M. (éd.), 2001, *Cabas et containers. Activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*. Paris, Maisonneuve et Larose.

PLIEZ O., 2009, *Sahara Towns*. *Au-delà du désert et des routes*. Université de Provence, UFR de géographie [mémoire d'HDR].
PORGES L., 2002, « Le NEPAD : présentation et résumé du texte de référence », *Afrique contemporaine*, 204, p. 52-76.
ROBINSON D., 2004, *Sociétés musulmanes et pouvoir colonial français au Sénégal et en Mauritanie. 1880-1920. Parcours d'accommodation*. Paris, Karthala.
SITRASS, 1996, *Efficacité, concurrence, compétitivité : la chaîne du transport en Afrique sub-saharienne*. Lyon-Arcueil, CNRS-LET/INRETS.
TARRIUS A., 2001, « Au delà des États nations : des sociétés de migrants », *Revue européenne des migrations internationales*, 17, p. 37-61
THIOUB I., 1994, « Le Sénégal et le Mali », *in* M. C. Diop, *Le Sénégal et ses voisins*. Dakar, Sociétés Espaces Temps, p. 95-116.
VAN CHI-BONNARDEL R. N., 1978, *Vie de relations au Sénégal. La circulation des biens*, Dakar, IFAN [coll. Mémoires].
VAN DUC J., 1992, « Les voies du pèlerinage à la Mecque de la fin du 19e à nos jours : les cas des pèlerins voltaïques/burkinabé », *in* H. d'Almeida-Topor, Ch. Chanson-Jabeur, M. Lakhroum (éd.), *Les transports en Afrique 19e- 20e*. Paris, L'Harmattan, p. 189-199.
WALTHER O., 2008, *Affaires de patrons : villes et commerce transfrontalier au Sahel*, Bern, Peter Lang.

Auteurs

Armelle Choplin est maître de conférences en géographie, à l'Université Paris-Est Marne-la-vallée. Elle a publié en 2009 *Nouakchott au carrefour de la Mauritanie et du monde* aux éditions Karthala. Cet ouvrage est édité par l'UMR PRODIG, laboratoire au sein duquel Armelle Choplin a réalisé son doctorat et auquel elle est membre associé. Elle a déjà rédigé deux articles pour *EchoGéo* intitulé « La Mauritanie à l'épreuve de l'islamisme et des menaces terroristes », URL : http://echogeo.revues.org/document4363.html, et « La ville du Sud en temps réel, de l'utilité de la photographie aérienne sous cerf-volant dans les études urbaines », URL : http://echogeo.revues.org/index11305.html. Dans le numéro 114 de *Politique africaine* spécial Mauritanie sorti en juin 2009, elle a publié, avec Jérôme Lombard, « La Mauritanie offshore. Extraversion économique, Etat et sphères dirigeantes ».

Jérôme Lombard est chargé de recherches en géographie à l'IRD et membre de l'UMR PRODIG. Il a co-publié deux ouvrages en 2006 et 2008 : *La mondialisation côté Sud*, aux Editions de l'IRD et de l'ENS (compte-rendu dans le numéro 2 d'*EchoGéo* : http://echogeo.revues.org/1420), et *Abidjan Dakar, des villes à vendre ?* à L'Harmattan. Avec O. Ninot, Jérôme Lombard a participé en 2010 à la journée sur les cinquante ans des indépendances africaines, organisée par l'Association des géographes français (« Connecter et intégrer. Les territoires et les mutations des transports en Afrique », *Bulletin de l'Association des géographes français*, 2010, 1). En 2009, il a publié aux *Cahiers de géographie du Québec* (n°149) un article de synthèse sur le rôle du transport dans les migrations internationales, intitulé : « Du taxi au migrant ou l'inverse ! Influences réciproques du transport et de la migration internationale en Afrique de l'Ouest »).