

Connecter et intégrer : les territoires et les mutations des transports en Afrique

Jérôme Lombard, Olivier Ninot

► **To cite this version:**

Jérôme Lombard, Olivier Ninot. Connecter et intégrer : les territoires et les mutations des transports en Afrique. Bulletin de l'Association de géographes français, Association des Géographes Français, 2010, pp.69-86. ird-00548813

HAL Id: ird-00548813

<https://hal.ird.fr/ird-00548813>

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.

CONNECTER ET INTEGRER

LES TERRITOIRES ET LES MUTATIONS DES TRANSPORTS EN AFRIQUE

Jérôme LOMBARD* Olivier NINOT**

L'absence de profondeur historique dans l'analyse des réalités africaines peut conduire à des énoncés catastrophistes et afro-pessimistes, insistant sur le décalage entre l'Afrique et le reste du monde en matière de développement. La lecture et la mesure des évolutions africaines sur un temps long, tel que les 50 années écoulées depuis les indépendances, amènent à dresser d'autres constats, notamment dans le domaine des transports où les évolutions sont visibles dans les paysages, perceptibles dans la vie quotidienne, inscrites dans les économies. Il ne s'agit pas d'ignorer ou de minorer des réalités contemporaines problématiques, mais simplement de modérer ces analyses simplistes par la prise en compte du chemin parcouru.

Le transport, c'est consommer du temps dans l'espace. C'est en ayant à l'esprit cet axiome qu'on peut en analyser les évolutions, remarquables. Toujours plus loin, toujours plus vite, et dans un temps toujours plus réduit, voilà comment ont changé les transports en Afrique, avec la motorisation, avec le goudronnage des voies, avec la démocratisation de la conduite automobile. Les nouveaux États ont œuvré à la construction territorialisée des transports nationaux, cherchant d'abord, au sein de leurs territoires respectifs, à maîtriser la distance pour l'accomplissement de projets de développement économique et social. Dans cette quête, les politiques volontaristes et interventionnistes des jeunes États ont été confrontées à deux réalités qui marquent l'histoire du développement des transports sur le continent. En premier lieu, tant les opérateurs que les usagers, en ville et en campagne, ont montré un visage entreprenant, et les transports constituent un exemple de secteur que les sociétés ont façonné comme elles l'entendaient. La compréhension et la prise en compte des pratiques de mobilité dans les agglomérations urbaines millionnaires et entre campagnes et villes, ainsi que de la mobilité intra africaine et intercontinentale, qui concerne autant les hommes et femmes d'affaires que les voyageurs, les commerçants, les aventuriers, les migrants, sont plus que jamais un enjeu contemporain. En second lieu, ces mobilités à multiples échelles rencontrent ou ignorent les processus d'intégration territoriale que les nouveaux États n'ont cessé de réclamer, tout en en négligeant la portée : ce défi-là aussi reste considérable alors que les populations du continent circulent au-delà des frontières nationales, que des questions d'accès aux façades maritimes et de desserte d'espaces isolés se posent encore avec acuité. Pour illustrer les mutations de ce continent mobile (Bruijn et *al.*, 2001), l'étude portera essentiellement sur les transports terrestres, les questions de desserte intérieure à partir des ports étant toutefois rapidement évoquées.

1) DES CHANGEMENTS VISIBLES : INFRASTRUCTURES ET TERRITOIRES

La construction routière est, avec l'urbanisation, la transformation la plus tangible des espaces ouest-africains (Pourtier, 1995), comme le montrent la figure 1 et le tableau 1. Le développement des réseaux routiers, surpassant le rail dès les années 1960, a contribué autant à la construction des territoires nationaux qu'à l'intégration économique et territoriale des campagnes et à la formation progressive, mais quelque peu anarchique, d'entités supranationales.

* Chargé de recherches, IRD, UMR Prodig. Courriel : jerome.lombard@ird.fr

** Ingénieur de recherches, CNRS, UMR Prodig. Courriel : Olivier.Ninot@univ-paris1.fr

Tableau 1 : Évolution des réseaux routiers nationaux entre 1970 et 2003-08

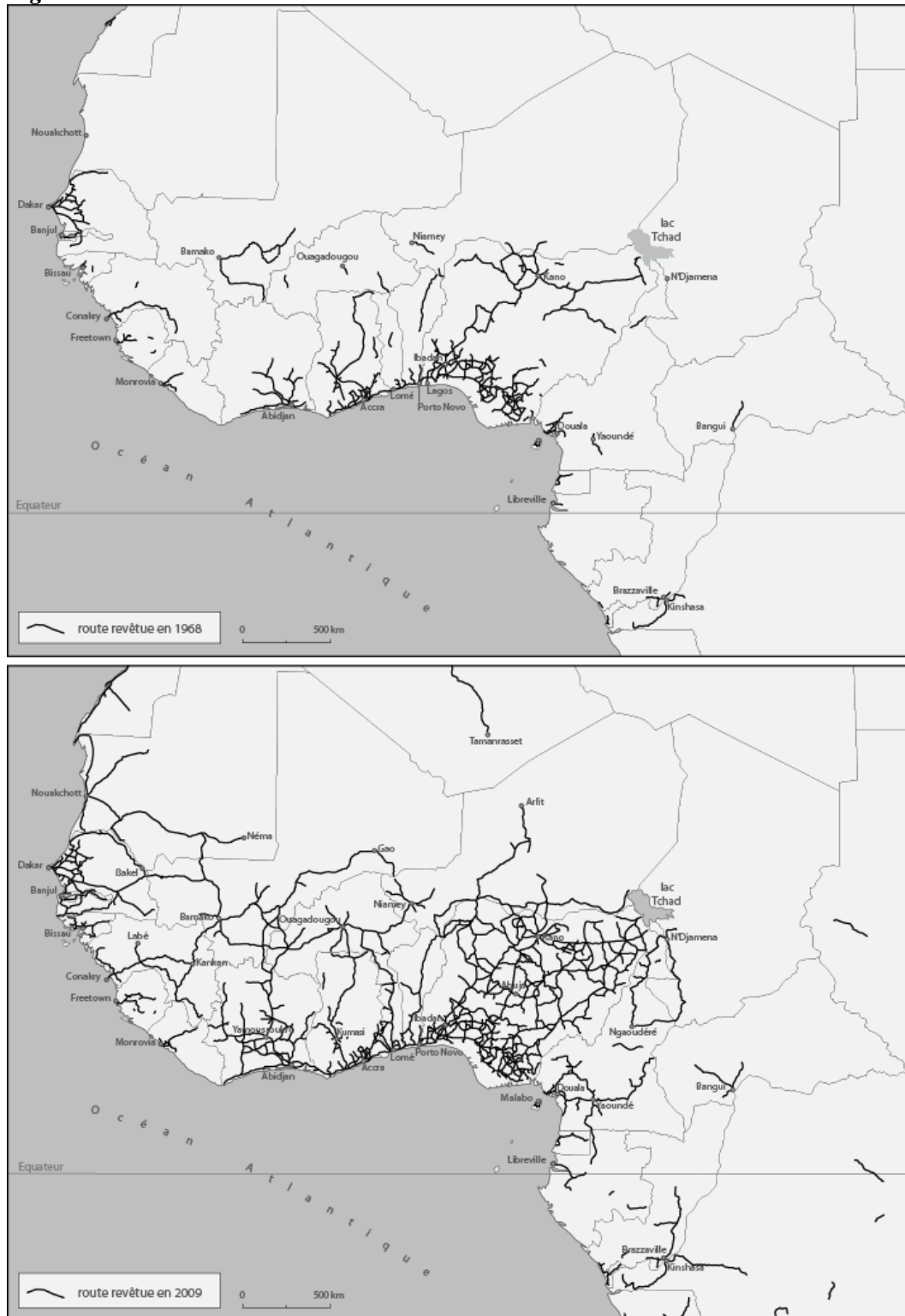
	1970		2003-2008	
	Réseau routier total (km)	Routes bitumées / empierrées (km)	Réseau routier total (km)	Routes bitumées (km)
Bénin	6 200	692	15 700	1 821
Burkina Faso	16 400	425	22 310	2 640
Cameroun	38 510	1 050	33 383	4 540
Congo	10 842	200	12 800	1 571
Côte d'Ivoire	34 623	1 236	26 074	5 689
Gabon	6 031	151	9 170	517
Gambie	1 272	457	3 742	723
Ghana	11 600	5 500	42 623	6 616
Guinée	28 460	520	30 500	533
Mali	13 004	1 634	18 000	3 387
Mauritanie	6 186	560	10 300	2 424
Niger	6 746	483	16 945	3 649
Nigeria	88 620	15 220	158 607	38 798
Sénégal	14 931	2 093	18 063	4 500
Tchad	10 760	50	33 400	986
Togo	7 000	635	7 800	1 700

Sources : *Industrie et travaux d'outre mer (1970) / infrastructureafrica.org / Atlas Jeune Afrique.*

Consolider les territoires nationaux

Avec l'indépendance, le secteur du transport est devenu un des symboles de l'unité nationale et de l'existence de la nouvelle nation sur l'échiquier africain. Cela s'est opéré, non pas en rupture avec la période précédente, mais plutôt dans la continuité des orientations décidées par les puissances coloniales. Les transports ont été utilisés comme soubassement au développement territorial des nouveaux États africains. La route, mais aussi le port et l'aéroport faisaient symbole, celui de la maîtrise du territoire, d'une certaine modernité (au moins dans les années 1960 et 1970), d'un État entreprenant.

Figure 1 : Évolution de la construction des routes revêtues entre 1968 et 2009



Dans la décennie 1960, le chemin de fer, hérité de l'économie « minière » coloniale, a encore massivement servi à l'exploitation des ressources nationales, minerais, bois, produits agricoles, et à leur acheminement vers la côte et les ports d'exportation. La Guinée, avec la bauxite, en est le plus bel exemple ; le Sénégal, avec un développement spatial de la culture d'arachide vers l'est, le long du chemin de fer, a aussi illustré cette pensée géographique héritée du 19^e siècle. Depuis les années 1950, le transport routier n'a fait que progresser. Pour

les gouvernements post-indépendances, la route avait une double vocation. D'une part, la substitution au transport ferroviaire pour desservir les zones agricoles et urbaines majeures. Le « bassin arachidier » au Sénégal s'est ainsi vu traversé par de nouvelles routes bitumées qui ont permis de desservir les zones les plus peuplées et de transporter l'arachide. De même, la « zone coton » au Mali ou la « zone café cacao » en Côte d'Ivoire, tout comme la région de Koumassi au Ghana ou le sud-ouest et le nord du Nigeria, ont été équipés de la sorte. D'autre part, le rattachement à la capitale des parties du territoire national jusque-là oubliées. L'intégration des périphéries reste une œuvre en cours. C'est seulement au tournant de 2000 que les régions de Kayes au Mali et de Tambacounda au Sénégal ont été connectées aux capitales nationales par des axes bitumés.

L'organisation spatiale de l'activité économique a aussi changé. Un premier temps a accompagné la polarisation de l'activité économique sur les grands centres marchands, reliés directement aux campagnes par camions. L'exemple de la « boucle du cacao » en Côte d'Ivoire est symptomatique de l'émergence de liens directs par route entre les campagnes et Abidjan (Benveniste, 1974). Un deuxième temps a vu les transports s'organiser, les lieux se hiérarchiser, des bassins se constituer autour de bourgs et de marchés. La forte croissance démographique des villes n'a cessé d'accroître la pression sur les campagnes. Il a fallu nourrir la population urbaine, produire du vivrier, le commercialiser, le transporter, le tout accélérant une reconfiguration des réseaux marchands et le développement des systèmes de transports ruraux. Alors que les localités relais/entrepôts d'autrefois, situées sur le rail et où étaient implantées les grandes sociétés commerciales coloniales, déclinaient, par exemple les escales sénégalaises (Sakho, 1991) ou ivoiriennes (Bredeloup, 1989), d'autres bourgs se sont développés en raison de leur positionnement sur les nouveaux axes routiers et selon une dynamique d'urbanisation « par le bas » (Sautter, 1981). Au nord-ouest du Mali, la nouvelle route reliant Bamako à Kayes et à la frontière mauritanienne dynamise depuis peu le carrefour de Diéma alors que, dans le même temps, les escales situées le long de la voie ferrée dépérissent depuis 2003, faute de services et de trafics voyageurs.

La figure spatiale de la « pénétrante » Est Ouest ou Nord Sud a longtemps structuré les territoires et les économies mais plus ou moins délaissé les périphéries. Peu de transversales ou radiales ont été construites, ce qui aurait permis à certains territoires, comme le Bénin ou le Togo par exemple, d'être autre chose que des « espaces couloirs » (Antheaume et Arreghini, 1995). La logique mono-axiale se double progressivement d'un maillage d'infrastructures routières mais peu de pays présentent un véritable réseau connecté.

Si les projets d'infrastructures ont contribué à l'édification des territoires nationaux, il reste néanmoins des « trous » dans l'espace où l'interconnexion avec le local n'est pas achevée. Le maillon local de la chaîne de transport est considéré comme le plus coûteux (Naudé et Matthee, 2007)¹. Pour autant, sur ce segment du transport, les mutations sont importantes, mais elles sont plus diffuses, moins visibles, difficilement prises en compte par les statistiques. La multiplication des routes et pistes praticables, même si elle reste étroitement associée aux grands et petits projets de développement agricole, forestier ou minier, et l'augmentation du parc de véhicules affectés à des dessertes locales (petits camions à deux essieux ou minibus urbains âgés), ont accompagné l'accélération des échanges marchands et des mobilités en général. Elles ont été un outil d'intégration économique des campagnes et de

¹ Au Cameroun, dans la filière féculents (manioc et plantain notamment), les coûts de transport représentent en moyenne de 25 à 30 % du prix payé par le consommateur et 75 % des coûts globaux de commercialisation (Dury et al., 2004).

diversification croissante des économies rurales animées par des bourgs et relayées par des marchés ruraux périodiques (Ninot, 2005).

Des constructions internationales laborieuses, tardives et inachevées

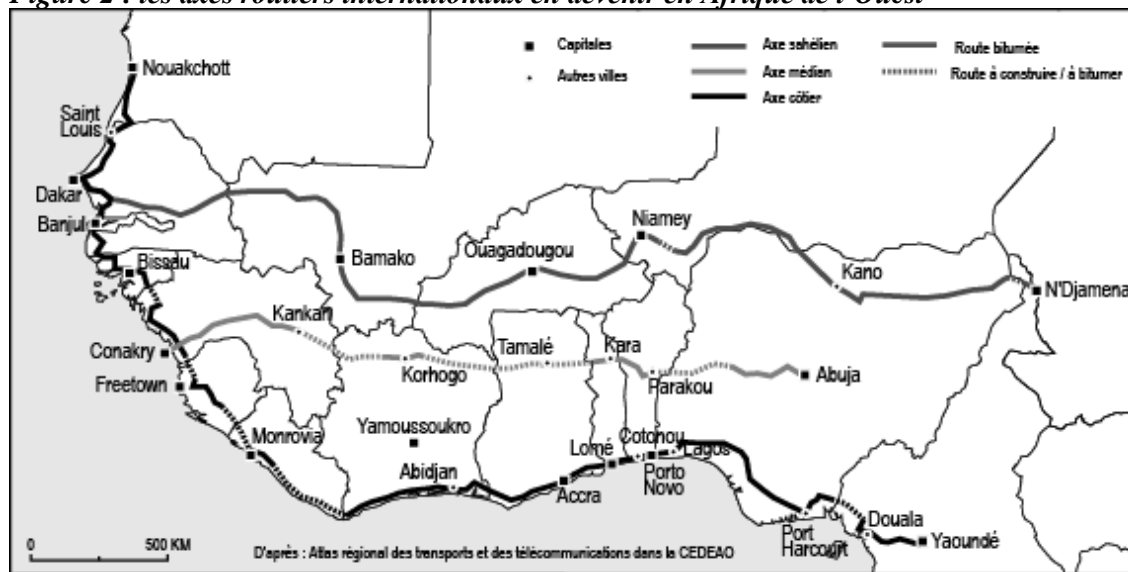
Les infrastructures internationales n'ont pas été, au début des indépendances, la priorité des investissements nationaux. Les logiques transnationales, qu'elles soient d'intégration ou de coopération, se sont vues quelquefois bloquées par un État manifestant ainsi sa volonté d'affirmer sa souveraineté. Celle-ci commençant aux frontières, il est longtemps apparu normal que les routes s'y arrêtent. De même que chaque État a souhaité disposer de son aéroport international, de sa voie ferrée (quand il le pouvait), de son port. La construction du chemin de fer Transgabonais (achevé en 1986) a ainsi été l'occasion pour l'État gabonais de se réapproprié le transport et l'exportation du manganèse produit sur son territoire, autrefois assurés par le chemin de fer Congo Océan et le port de Pointe-Noire. La coopération et l'intégration sous-régionale se sont souvent transformées en conflits d'intérêts entre États voisins (États enclavés contre États maritimes, corridor contre corridor).

Pourtant, certaines infrastructures trans-étatiques ont aidé à la consolidation des nations émergentes. Que ce soit les pays têtes de pont, organisés autour d'un port, tels que le Togo, le Bénin, mais aussi la Côte d'Ivoire ou le Cameroun, ou bien les pays enclavés situés en bout d'infrastructure (au départ ferroviaire, aujourd'hui routière), comme le Mali, le Burkina Faso, le Niger ou le Tchad, tous ont profité de la liaison internationale tout en affirmant leur spécificité dans le concert des nations africaines. Le meilleur exemple est donné par le couple Sénégal/Mali dont les relations ont été tendues dans les premières années suivant l'indépendance, sans pour autant remettre en cause l'existence de la ligne ferroviaire reliant Dakar à Bamako et le bénéfice qu'en retirait chaque État. Depuis les années 1990, la figure de la « pénétrante » a été réactivée par les États cherchant, pour les uns, à disposer de plusieurs accès à la mer et, pour les autres, à offrir un terminal portuaire le plus efficace possible. Aujourd'hui, l'interconnexion entre réseaux nationaux routiers est devenue la figure spatiale nouvelle, en particulier entre Burkina Faso, Côte d'Ivoire et Mali ou entre Bénin, Togo, Ghana, Niger et Nigeria. La route qui longe le golfe de Guinée et joint, depuis 1975, Nigeria, Bénin, Togo, Ghana et Côte d'Ivoire, constitue un axe primordial de liaisons entre les capitales où viennent se brancher les routes de l'intérieur (à l'image du « peigne »). Jusqu'en 2001, date de sa disparition, le réseau de lignes aériennes, mis en place en 1962 par la compagnie Air Afrique, a illustré de façon remarquable les potentialités d'un réseau de transport mis au service d'un ensemble régional de nations indépendantes.

La construction des infrastructures unificatrices 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. De leur côté, les institutions supranationales africaines 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 (figure 2), l'axe côtier et l'axe sahélien sont quasiment achevés (même s'ils suivent des tracés différents de ceux envisagés initialement), mais ne forment encore qu'une trame ténue aux mailles lâches. Quant à l'axe médian, il n'existe que sur le papier. Leur interconnexion par des axes secondaires est aussi en panne. Récemment, le Nepad a relancé les grands projets de l'époque coloniale, qui devaient aboutir à la jonction des lignes de chemins de fer et à l'établissement d'un réseau routier connecté. La réactivation et la réinterprétation de

phantasmes coloniaux et panafricains peuvent cependant faire craindre le retour des « éléphants blancs² ».

Figure 2 : les axes routiers internationaux en devenir en Afrique de l'Ouest



2) UN DÉVELOPPEMENT MULTIFORME DES SERVICES DE TRANSPORT

L'État africain a été au centre du développement des services de transport. Tout en soutenant des opérateurs qui lui étaient proches, il a dû composer avec le dynamisme des populations qui ont inventé leurs façons de faire du transport, et cela dès la motorisation des véhicules après la Seconde Guerre mondiale. Ces pratiques populaires se sont généralisées avec les ajustements structurels des années 1980 et 1990 qui, dérégulation et déréglementation obligent, ont laissé la porte ouverte à toutes les initiatives, au risque de favoriser l'anarchie.

États et bailleurs internationaux : gouvernance et financement des transports

Parallèlement aux programmes de construction d'infrastructures, l'État indépendant a souhaité imposer sa marque, en devenant également transporteur. Des entreprises nationales ont été créées : compagnies aériennes qui desservaient les espaces nationaux, compagnies maritimes dont l'apparition devait permettre aux nations de s'immiscer dans le trafic maritime mondial, compagnies ferroviaires dont les lignes reprenaient en totalité celles créées par les colons. Dans le transport routier, en substitution des étrangers très impliqués (Anglais, Français, Libanais et Syriens), de puissants entrepreneurs sont apparus. Au Sénégal, le soutien public à la politique de commercialisation des graines d'arachide a permis l'émergence de transporteurs sénégalais africains disposant d'impressionnants parcs de camions (Lombard et Ninot, 2002). En Côte d'Ivoire, les transporteurs ont développé des lignes d'autocars modernes et desservent avec efficacité et rapidité l'ensemble des grandes villes du pays (Lidji, 1992).

Les ajustements structurels des économies, à partir des années 1980, ont provoqué un changement dans le mode de gouvernance du secteur. L'évolution des financements a été symptomatique. L'arrivée dans le secteur du transport de la Banque mondiale a contribué à renforcer la prééminence des logiques économiques libérales. Les Programmes d'ajustement

² Grands projets de construction d'infrastructures routières, de barrages, d'usines, développés dans les années 1960 et 1970, dont le coût était exorbitant et qui, faute de moyens, n'ont pu être soit achevés soit mis en service.

structurel des transports (PAST), initiés au début des années 1990, puis les Programmes sectoriels des transports qui leur ont succédé, ont cherché à remodeler le secteur dans chaque pays (SITRASS³, 1999). Ils ont poussé à la privatisation de la gestion de nombreux services de transport national ou international tels que des lignes ferroviaires ou des terminaux à conteneurs, indispensables pour insérer les pays africains dans le commerce mondial ; ils ont généralisé l'entrée dans l'entretien routier d'opérateurs privés nationaux ; ils ont souhaité voir évoluer, en nombre réduit, les transporteurs vers plus de professionnalisme. Dans le domaine des infrastructures, la Banque mondiale a investi près de 40 milliards de dollars (Starkey, 2001) dans les routes, ports et voies ferrées. De même, dans les années 1980, l'Union européenne a lourdement financé l'expansion des réseaux routiers d'Afrique subsaharienne.

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 : des agences pour la construction, d'autres pour l'entretien, des autorités indépendantes de régulation du transport urbain, etc. Si elle a gagné en efficacité financière, la gouvernance des transports a sans doute perdu en cohérence et en capacité que donnait une vision à long terme. Aujourd'hui, les États et les bailleurs s'inscrivent dans une logique de projet et moins dans une perspective de planification globale et sur le temps long. Il s'agit de construire une route ici, de réhabiliter un équipement là, d'ériger des gares routières ailleurs, etc., sans que se dessine une politique suivie des transports.

Des développements et des adaptations remarquables

La progression numérique du nombre de véhicules routiers symbolise le succès populaire de ce mode (tableau 2). Le parc de chaque pays a rapidement progressé dans les années 1980 avec l'équipement du territoire national en routes, puis, à la fin des années 1990 avec l'amélioration des conditions de vie de certaines couches de la population, en particulier urbaines, et l'adoption de mesures de libéralisation des importations de véhicules d'occasion un peu partout sur le continent, donnant naissance à un secteur économique spécifique, organisé à partir des ports de Cotonou, Lomé et Dakar.

Tableau 2 : Évolution des parcs de véhicules de transport routier dans quelques pays d'Afrique de l'Ouest

	1990/93	1998-99	2003-7
Burkina			
➤ 2 roues	20 000*	83 467	145 991
➤ automobiles		71 170	109 081
Côte d'Ivoire	395 000*		600 000**/474 800***
Guinée	53 600 *	116 500*	
Mali		47 400*	167 000**
Sénégal	85 900*	137 000	263 525

Hormis le Burkina Faso, les chiffres indiqués comprennent les deux-roues.

Source principale : Ministères des Transports.

Autres sources : * Afristat / ** Wikipedia/ *** Expert indépendant.

L'augmentation et l'amélioration de l'offre de transport ont accompagné le développement des parcs de véhicules. De véritables réussites, aussi bien d'entrepreneurs que de services, ont vu le jour et contribué à donner au secteur une autre image que celle de bus bondés et de

³ SITRASS, Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Sub-Saharienne, est un réseau de chercheurs, d'experts, de professionnels des transports et d'équipes de recherche d'Afrique et d'Europe.

camions en panne. On pourrait mentionner les taxis motos, sous-secteur dynamique au Bénin, au Togo, au Cameroun. À Douala, le nombre de *bendskins*, nom local pour taxi moto, est actuellement estimé à 22 000, l'activité générant environ 30 000 emplois directs, soit deux fois plus que l'ensemble des autres modes de transport public réunis, et d'innombrables petits métiers de réparateurs et vendeurs de pièces détachées (Diaz et *al.*, 2007). Dans le transport collectif, les minicars « horaires » au Sénégal ont suscité une petite révolution. Alors que, dans les années 1980, le passager attendait pour partir que le car de sa destination se remplisse, ces « horaires » relient désormais chaque jour, à heure fixe et dans les deux sens, une bourgade rurale à une ville ou à la capitale. Le Mali et le Burkina se distinguent de leur côté par la mise en service de lignes nationales d'autocars entre chaque grande ville du pays. Des opérateurs privés puissants, repérables par la taille des parcs qu'ils mettent à disposition des lignes (souvent plusieurs dizaines de véhicules), provoquent des changements d'organisation : gares privées situées en dehors des sites publics, agences locales dans les grandes villes, fréquence des dessertes quotidiennes, qualité du service à bord, etc.

À l'international, ces mêmes transporteurs développent autant que possible les lignes entre capitales : des services de transport routier de voyageurs existent à partir du Nigeria, du Ghana ou du Burkina. Dans le transport de marchandises, des convois de camions encadrés, entre ports du golfe de Guinée et capitales des pays sahéliens, ont été lancés et ont facilité l'acheminement rapide de marchandises sous douane et relativement à l'abri des contrôles intempestifs des forces de l'ordre. À l'échelle locale, s'inventent des solutions adaptées aux réalités, parfois en dehors des schémas de l'orthodoxie du secteur : transport mixte dans les campagnes (associant dans un même véhicule voyageurs et marchandises), transport clandestin dans les périphéries urbaines. L'existence même de services dépend parfois des notabilités locales (les émigrés dans les services de transport ruraux) ou d'organisations communautaires (les groupements de producteurs de banane dans la création « d'horaires » au Sénégal oriental). Enfin, le local est aussi l'échelle du transport « alternatif », comme le rappellent J. Dawson et I. Barwell (1993). Les moyens intermédiaires de transports, tels que charrette ou bicyclette, pratiques et peu coûteux ne règlent pas tout et les problèmes de maintenance et de capacité de charge en limitent la diffusion. À défaut, et c'est souvent le cas, la marche constitue un pis-aller : près de 50 % de la population de Dakar se déplace de la sorte (Diaz Olvera et *al.*, 2005).

Des incertitudes

Le développement des parcs de véhicules est paradoxalement lié aux crises économiques des années 1980 et 1990. Dans plusieurs pays, le transport routier a représenté un refuge pour des entrepreneurs, épargnants (retraités notamment) ou émigrés, et un pourvoyeur d'emplois « en attendant »⁴ pour des chômeurs en nombre croissant. Dans un contexte économique marqué par l'effondrement progressif ou l'instabilité des secteurs productifs (agriculture principalement, élevage en partie, activités industrielles), le transport ne s'est pas uniquement développé en réponse à des besoins de mobilité croissants ; il a aussi été porté par des logiques déconnectées de la réalité du marché : recherche de rentes, fourniture d'emplois (fonction sociale) ou de services économiquement non rentables (dans les villages par exemple). Beaucoup ont investi dans le transport, avec des fortunes diverses. Le secteur s'est caractérisé par un *turn-over* important, des faillites, des véhicules abandonnés. Le transport est donc une affaire de petits « entrepreneurs », sinon d'entrepreneurs. Au Burkina Faso (Sirpé, 2007), plus de 75 % des transporteurs sont des artisans : ils ne disposent que d'un seul

⁴ Selon l'expression camerounaise consacrée.

véhicule et ignorent les techniques de gestion moderne (absence de planning des activités et de comptabilité, non maîtrise des techniques de prestations).

Si le transport routier fournit emplois et revenus à une population nombreuse (propriétaires de véhicules, chauffeurs, apprentis, rabatteurs et responsables des gares routières, mécaniciens, vulcanisateurs, laveurs de voitures, etc.), il génère aussi le désordre, par l'absence de régulation à l'entrée dans la profession et par le non respect de la réglementation. A. Kumar et F. Barrett (2008) listent une série de problèmes que provoquent les transports par minibus privés dans les villes d'Afrique : congestion, insécurité due aux comportements des conducteurs, pollution⁵, incertitude des tarifs, des horaires et des trajets. À Dakar, 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. Le rôle des organisations professionnelles est ambigu. Elles contribuent à l'organisation des dessertes et au règlement des conflits, mais leur lien avec des mouvements religieux influents (la confrérie mouride à Dakar : Lombard et Seck, 2008), syndicaux et politiques (à Abidjan : Lombard et Zouhoula Bi, 2008) ou quasi mafieux (à Durban : Bellengère et *al.*, 2004) expliquent le gonflement sans limites de l'offre, par le soutien sans concession à la dérégulation du marché et la difficile prise en compte de l'intérêt général.

Les trafics transfrontaliers, s'ils alimentent la dynamique des échanges, entretiennent la précarité de certaines formes de transport. S'appuyant sur des transports dérégulés et des jeux d'acteurs « hors la loi » ils contribuent à affaiblir les États, en produisant des territoires dans les territoires (les périphéries nationales de J. Igue , 1995). Les frontières « chaudes »⁶ trouvent ici matière à se renouveler dans des situations de marginalité et d'éloignement géographiques qui, elles, n'évoluent guère, par exemple autour du marché de Mbaiboum, aux confins de la République centrafricaine, du Cameroun et du Tchad (Bennafla, 1998). S'agit-il d'une intégration « par le bas », comme cela a été suggéré ? Ou plutôt d'une exploitation des différentiels existant de part et d'autre des frontières, mobilisables pour les trafics et profitant des capacités des systèmes de transport à bouger et à faire bouger ?

3) TENDANCES CONTEMPORAINES ET PERSPECTIVES : DES PROBLEMES RECURRENTS ET DE NOUVEAUX DEFIS

La dynamique du transport a trouvé dans tous les pays africains un prolongement à travers le développement sans précédent d'une économie sectorielle dont la part dans les PIB nationaux dépasse désormais souvent celle de l'agriculture. Les États ont engrangé d'importants dividendes par le biais de dispositifs fiscaux impressionnants portant sur l'importation de matériels de transport, sur la mise en circulation des véhicules (immatriculations, visites techniques, licences de transport, permis de conduire) ou sur la consommation de carburants. Néanmoins, les défis de gouvernance, de justice spatiale, auxquels sont confrontés les systèmes de transport dans les agglomérations millionnaires, dans les campagnes isolées ou

⁵ En 2003, 90 % du parc du Burkina Faso avait plus de dix ans ; en 2007, 81 % celui du Sénégal. La presse africaine relate régulièrement les conséquences pour la vie des gens : *cf.* « Le Sénégal perd chaque année 62 milliards à cause des pollutions », *Le Soleil*, 27 juin 2001 ; « Affections respiratoires et pollution. La détresse des asthmatiques », *Le Soleil*, 15 mars 2002 ; « Cotonou, occasions et pollution », www.africa-lines.mi-blog.net, 13 septembre 2007.

⁶ Selon l'expression contenue dans les études WALTPS (West African Long Term Perspectives Studies). *Cf.* Snrech (1994).

sur les corridors internationaux, posent de redoutables problèmes aux États et aux instances supranationales.

Transport urbain : qualité de services et équité *versus* congestions, pollutions et insécurité

Les transports urbains n'échappent pas au double processus de modernisation et de différenciation. Ils sont en Afrique caractérisés par une certaine violence, une lutte incessante de classes, de places, de pouvoirs, qui opposent acteurs du transport, autorités et transporteurs, voyageurs et chauffeurs, usagers de la voirie, espace public et espace privé. X. Godard et P. Teurnier (1992) associent l'histoire des transports collectifs urbains en Afrique subsaharienne à la croissance urbaine et au gonflement des effectifs de la fonction publique. La maîtrise du secteur des transports en ville a constitué un enjeu stratégique pour les gouvernants. En plus des premières sociétés nationales et des sociétés d'économie mixte de transport urbain (la SOTRA en Côte d'Ivoire dès 1963, la SOTRAC au Sénégal en 1971, la SOTUC au Cameroun en 1973, la SPTN au Congo en 1982), les transports artisanaux se sont développés en proposant un service proprement urbain. Très vite, le transport par minibus (recouvrant en partie la catégorie floue de l'informel) a débordé les entreprises nationales de transport (par autobus), en répondant, à coûts réduits et avec plus de souplesse et d'ubiquité, à une demande urbaine croissante. Dans les années 1990, les parcs de véhicules ont crû et l'offre s'est diversifiée avec notamment des taxis clandestins ou « clandos » et des taxis motos. La démultiplication des types de véhicules a transformé les paysages urbains (notamment les carrefours, les ronds-points, les places) et sous-tendu la création de véritables territoires, identités et pouvoirs. Mais l'accès aux transports en ville est un important facteur d'inégalités, la qualité, la régularité et la sécurité des services n'étant pas toujours garanties. De vastes zones périphériques restent sous-équipées et enclavées, les véhicules de transport, y compris ceux des artisans, y étant rares. Les usagers sont à maints égards vulnérables. Sur ces lieux de lutte que sont les routes urbaines encombrées, un fossé se creuse entre les citoyens dépendants des transports en commun et ceux qui ont les moyens d'un transport individuel.

L'avenir du transport urbain en Afrique est indissociable de la métropolisation en marche et de la construction d'espaces de vie où réside désormais près de la moitié de la population d'Afrique subsaharienne. Le processus d'intégration du secteur privé dans les dispositifs de gestion est un début de réponse au déficit de gouvernement. En lieu et place du « tout État », prépondérant jusque dans les années 1990, les organismes autonomes, du type CETUD à Dakar ou AGETU⁷ à Abidjan, dans lesquels sont aussi présents les collectivités locales et les professionnels, savent qu'il leur faut désormais prendre en compte tous les acteurs, y compris les usagers et bientôt, peut-être, les émigrés dont les transferts sont prépondérants dans l'évolution du secteur, en ville comme à la campagne. Ces organismes savent également qu'il leur faut veiller à la qualité des services proposés et à la réduction des impacts négatifs sur la santé publique, ainsi que favoriser à moyen terme les solutions mixtes (intermodalité route/fer), qui offrent de plus grandes capacités et sont moins polluantes.

L'enjeu du désenclavement

Le désenclavement est une question de survie pour certains quartiers ou campagnes, ainsi que pour les pays sahéliens. En milieu rural, les situations par rapport à l'enclavement/désenclavement sont fragiles car réversibles. Elles mettent en évidence la déficience des politiques publiques, les limites de la privatisation de l'entretien routier (quand les pistes sont impraticables à chaque saison des pluies), les difficultés du secteur du transport, trop atomisé,

⁷ Conseil exécutif des transports urbains de Dakar ; Agence de gestion des transports urbains.

peu professionnel et en définitive peu rentable. Au Burkina Faso, dans la région de la boucle du Mouhoun, G. Sirpé (2007) souligne la précarité des transports en milieu rural et entre campagnes et villes, malgré les améliorations apportées au secteur.

La question prend une autre dimension quand elle touche aux relations internationales. Les corridors de désenclavement ont connu des évolutions modales et des changements d'organisation (tableau 3). Dès les années 1970, ont été mis en place une réglementation spécifique visant à faciliter les opérations de manutention portuaire, de transit, de transport, dans le cadre des institutions régionales (CEDEAO, UEMOA, CEMAC) ou d'accords bilatéraux, ainsi que des dispositifs visant à découpler le transit du trafic « normal » (convois de camions, ports secs). L'évolution récente des corridors ferroviaires⁸ a vu des groupes économiques d'envergure mondiale, principalement SDV et Maersk (Ndjambou, 2004), prendre le contrôle des différents points et rouages clefs des corridors, selon une logique d'intégration verticale⁹. D'une part, en « s'appropriant » les axes, *via* la prise en charge des opérations de transport, de manutention, de transit des marchandises, permise notamment par la progression de la conteneurisation en Afrique. D'autre part, en développant une sorte d'« extra territorialisation » des corridors eux-mêmes, les chemins de fer ivoiriens et sénégalais privatisés ne fonctionnant que pour assurer le trafic de transit, lequel représente par exemple 70 % du trafic de marchandises sur l'axe ivoiro-burkinabé pour la période 1995-2008.

Si l'interconnexion des différents tronçons des corridors (par exemple, la RN6 au Niger ou la route reliant Kayes à Bamako) ainsi que la réhabilitation de plusieurs maillons (au Sénégal, la RN1 entre Kaolack et Tambacounda) contribuent à une réelle amélioration des conditions de désenclavement, tous les problèmes sont loin d'être réglés. Les corridors restent des lieux de prédation importants, dans les ports, aux frontières, à chaque poste de police¹⁰. La libre circulation des biens et des personnes au sein de l'espace CEDEAO doit encore se « négocier » au quotidien. Le basculement des trafics sur l'un ou l'autre des corridors, au gré des « crises » politiques ou infrastructurelles¹¹, montre la grande vulnérabilité des pays enclavés et la tout aussi grande fragilité des corridors. Ces crises périodiques ou durables mettent en exergue une concurrence qui contribue *in fine* à la précarisation et à la dispersion des trafics, en l'absence d'une politique régionale de désenclavement, d'un système de péréquation, de régulation et d'arbitrage permettant une distribution des frets et une spécialisation (ou une rationalisation) des corridors.

Tableau 3 : Corridors de désenclavement

Pays enclavé	Pays de transit	Port	Mode	Distance (km)
Burkina Faso (Ouagadougou)	Côte d'Ivoire	Abidjan	Route	1 175
			Rail	1 155

⁸ Depuis 1995, l'exploitation commerciale de la ligne de chemin de fer qui relie Abidjan et Ouagadougou a été confiée, sous le régime de la concession, à Sitarail, une société appartenant majoritairement au groupe Bolloré et dont les États ivoirien et burkinabé détiennent chacun 15 % du capital. Sur le corridor sénégal-malien, l'exploitation est depuis 2003 aux mains de Transrail, une société relevant d'un consortium à capitaux canadiens et français.

⁹ Les infrastructures restant la propriété des États qui n'ont pas les moyens de leur réhabilitation.

¹⁰ En 1999-2000, entre Cotonou et Niamey, sur moins de 1 000 km, 34 contrôles étaient comptabilisés. Entre Abidjan et Ouagadougou, sur 1 100 km, 37 étaient repérés.

¹¹ D'abord sur l'axe d'Abidjan, à la suite des problèmes récurrents rencontrés sur la ligne de Dakar ; puis sur celui de Dakar, avec la crise ivoirienne de 2002, ou sur le Ghana ou le Togo quand la Côte d'Ivoire s'est scindée en deux entités.

	Togo	Lomé	Route	900
	Ghana	Téma/Takoradi	Route	900 / 1 120
Mali (Bamako)	Sénégal	Dakar	Rail Route	1 290 1 340
	Côte d'Ivoire	Abidjan	Route	1 250
	Togo/Burkina Faso	Lomé	Route	2 070
Niger (Niamey)	Bénin	Cotonou	Rail/route	1 060
	Togo/Burkina Faso	Lomé	Route	1 240
	Nigeria	Lagos	Route	1 525
	Ghana/Burkina Faso	Téma/Takoradi	Route	1 490/1 620
Tchad (Ndjamena)	Cameroun	Douala	Rail/route	1 670
RCA (Bangui)	Cameroun	Douala	Rail/route Route	1 790 1 500
	Congo	Pointe Noire	Fleuve/rail	1 710

Sources : Cabanius (2003), N'Guessan (2003).

Connecter, intégrer

Différents processus laissent espérer une mise en connexion accentuée des périphéries, rurales comme urbaines, et leur intégration aux dynamiques plus globales, mais l'ensemble reste quelque peu chaotique. Depuis les années 1990, la décentralisation donne plus de poids à des localités émergentes nombreuses. La construction d'infrastructures dépasse cependant la compétence et la capacité des communautés locales ou des collectivités territoriales africaines, même s'il existe quelques exemples de réussite, comme par exemple les pistes communautaires au Cameroun (Moupou et Akei Mbanga, 2008). Les transferts d'argent des émigrés ou des citoyens, réinvestis dans des véhicules de transport ou le développement de nouveaux secteurs économiques, notamment le tourisme, contribuent aussi à renforcer les capacités locales, sans pour autant toujours améliorer la qualité des services. Par ailleurs, consciente du risque de laisser de côté le transport rural, la Banque mondiale, en association avec des agences européennes de développement, soutient depuis 1987 le Programme de transport en milieu rural (PTMR), une composante du Programme des politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP), mais les financements (6 % du total selon Starkey, 2001) sont loin d'être aussi importants que dans d'autres sous-secteurs.

L'intégration sous-régionale progresse en dépit de logiques étatiques prégnantes. Le poids croissant des initiatives à l'échelon continental suggère-t-il l'avènement d'un « temps régional » (Debie, 2007) ? Les ports d'Afrique de l'Ouest, pourtant concurrents entre eux, démultiplient les opérations de transbordement et de cabotage le long des côtes, certains d'entre eux comme Abidjan ou Dakar apparaissant comme des hub sous-régionaux (Isemar, 2008). La construction des chaînons manquants du réseau régional, la fluidification du trafic sur le réseau existant, par la levée des barrières frontalières et autres entraves à la circulation, l'entretien et l'amélioration des routes, la redécouverte du chemin de fer pour les matières

pondéreuses ou encombrantes (Chaléard et *al.*, 2006), peuvent concrétiser la marche vers cette nouvelle ère.

In fine, la question de l'articulation des différents types et échelles de transport est posée. L'opposition ou une vision découpée entre transports locaux et nationaux/internationaux est stérile. Le développement passe nécessairement par une articulation entre niveaux (Godard, 1996), gage d'une meilleure prise en compte de tous les transports et des espaces qu'ils desservent. La mondialisation est consubstantielle de l'évolution contemporaine de l'espace. À l'inverse, penser à partir du local l'articulation des transports revient en Afrique à en identifier les fonctions multiples, non seulement leur contribution économique au développement des États, des sociétés et des opérateurs, mais aussi les fonctions sociales, plus difficiles à évaluer mais tout aussi importantes, que sont l'accessibilité aux services de base, la diffusion des informations, la vie de relations, etc.

CONCLUSION : LES TRANSPORTS AFRICAINS AU MILIEU DU GUE

Le développement des transports va se poursuivre. La multiplication des financements pour la construction d'infrastructures voit arriver, à côté des bailleurs multilatéraux ou européens, la Chine, l'Inde, le Brésil, qui cherchent d'abord à placer leurs technologies et à s'assurer de marchés. Cela n'augure pas une meilleure coordination des interventions mais plutôt une dispersion qui, à court terme, satisfera les États mais freinera les projets d'intégration sous-régionale. De même, la présence renforcée et diversifiée des grands opérateurs privés sur les corridors internationaux engage leur développement sur une voie concurrentielle, au détriment peut-être de l'intérêt général. Les collectivités locales enfin disposent de pouvoirs renforcés pour se mêler à la gouvernance et à la régulation mais, même dans les agglomérations millionnaires, les moyens pour agir sont limités.

L'apparition de nouveaux intervenants dans les transports africains, à différents niveaux, devrait accélérer l'invention et la création dans le secteur, tant en matière de production de services que de construction et d'entretien des infrastructures. Les taxis motos en ville ou les pick-up aménagés en campagne, les techniques de construction et d'entretien « à haute intensité de main-d'œuvre » en sont les premiers exemples, porteurs d'autant de solutions que de problèmes. Le contexte économique mondial aidant, l'intérêt des capitaux privés pour des ressources encore inexploitées en Afrique (minérales et énergétiques notamment) ou pour des secteurs économiques en croissance (le tourisme par exemple) pourrait motiver la création de nouveaux programmes d'investissement dans des grandes infrastructures de transport, avec de nouveaux montages (concessions, péages, accès privés, etc.), susceptibles d'accélérer autant l'intégration des territoires que de renforcer les fragmentations sociales, économiques et spatiales. Des modèles qui conjuguent apports extérieurs et africains sont à inventer et, quand ils existent, à reconnaître et à accepter.

Le développement des transports et l'amélioration de l'accessibilité générale ne peuvent se substituer totalement à l'équipement et à l'aménagement du territoire ; l'accès aux transports ne garantit pas la liberté de circulation des citoyens. Celle-là dépendra à l'avenir, en Afrique comme ailleurs, d'autres moteurs que les transports eux-mêmes, pourvu qu'ils existent.

RÉFÉRENCES

KUMAR A., BARRETT F., 2008, *Stuck in Traffic: Urban Transport in Africa*. Africa Infrastructure Country Diagnostic, 103 p.

- ANTHEAUME B., ARREGHINI L., 1995, « Bénin et Togo, "espaces-couloirs" africains ». *Mappemonde*, 1, p. 18-22.
- BELLENGERE A., KHAN S., LOOTVOET B., VERMEULIN S., 2004, « Privatiser pour mieux réguler ? Le pari de Durban en matière de transport public », *Autrepart*, 32, p. 75-93.
- BENNAFLA K., 1998 « Mbaiboum : un marché au carrefour de frontières multiples », *Autrepart*, 6, p. 53-72.
- BREDELOUP S., 1989, *Négociants au long cours. Rôle moteur du commerce dans une région de Côte d'Ivoire en déclin*. Paris, L'Harmattan, 318 p.
- BRUIJN M. de, VAN DIJK R., FOEKEN D. (éd.), 2001, *Mobile Africa. Changing patterns of movement in Africa and beyond*. Leiden, Brill.
- BENVENISTE C., 1974, *La boucle du Cacao, Côte d'Ivoire. Étude régionale des circuits de transport*. Bondy, ORSTOM, 221 p.
- CABANIUS Ph., 2003, *Amélioration du transport de transit dans la Région d'Afrique Centrale*. Genève, Cnuced, Rapport pour le Comité intergouvernemental préparatoire de la conférence ministérielle internationale sur la coopération en transport de transit (New York), 23-27 juin, 24 p.
- CEDEAO, CSAO, 2005, *Atlas régional des transports et des télécommunications dans la Cedeao*. Abuja et Issy-les-Moulineaux, 40 p.
- CHALEARD J.-L., CHANSON-JABEUR C. (éd.), BERANGER C., 2006, *Le chemin de fer en Afrique*. Paris, Karthala/Prodig/Sedet, 401 p.
- DAWSON J., BARWELL I., 1993, *Roads are not enough: New perspectives on rural transport planning in developing countries*. London, Intermediate Technology Publications, 53 p.
- DEBRIE J., 2007, « Géohistoire d'un tracé technique : frontières et réseaux en Afrique de l'Ouest continentale francophone », *Flux*, 70, octobre/décembre, p. 49-58.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHEP P., 2005, « La ville hors de portée ? Marche à pied, accès aux services et ségrégations spatiales », *Espace Populations Sociétés*, 1, p. 145-161.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHEP P., SAHABANA M., 2007, « La diffusion des taxis-motos dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara », Communication au XLIII^e colloque de l'ASRDLF, Grenoble/Chambéry, 11-13 juillet, 17 p.
- DURY S., MEDOU J.-C., TITA D. F., NOLTE Ch., 2004, « Limites du système local d'approvisionnement alimentaire urbain en Afrique subsaharienne : le cas des féculents au Sud Cameroun », *Cahiers Agricultures*, 13 (1), janvier/février, p. 116-124.
- GODARD X., 1996, « Transport local, transport international : quelle articulation », in Actes du SITRASS IV, Lyon/Arcueil, LET/INRETS, p. 339-343.
- GODARD X., TEURNIER P., 1992, *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement*. Paris/Arcueil, Karthala/Inrets, 245 p.
- IGUE J., 1995, *Le territoire et l'État en Afrique*. Paris, Karthala, 277 p.
- ISEMAR, 2008, *Enjeux et position concurrentielle de la conteneurisation ouest-africaine*, Note de synthèse n°50, www.isemar.fr.
- LIDJI F., 1992, « Les transports en commun de voyageurs : le cas des autobus et des autocars en Côte d'Ivoire », in H. d'Almeida-Topor, Ch. Chanson-Jabeur, M. Lakroum (éd.) *Les transports en Afrique 19^e-20^e*. Paris, L'Harmattan, p. 311-318.
- LOMBARD J., NINOT O., 2002, « Impasses et défis dans le transport routier sénégalais », in M. C. Diop (éd.), *La société sénégalaise entre le local et le global*. Paris, Karthala, p. 109-162.
- LOMBARD J., SECK S.M., 2008, « Mouridoulahi ou les logiques d'investissement des Mourides dans le transport au Sénégal », in S. Bredeloup, B. Bertocello, J. Lombard (éd.), *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ?* Paris, L'Harmattan, p. 81-100.

- LOMBARD J., ZOUHOULA BI M.R., 2008, « Minibus et taxis à Abidjan et Dakar : 50 ans de lutte pour la reconnaissance du secteur privé », in S. Bredeloup, B. Bertoncello, J. Lombard (éd.), *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ?* Paris, L'Harmattan, p. 43-62.
- MOUPOU M., AKEI MBANGA L., 2008, « Désengagement de l'État et réponses paysannes au Cameroun », *Cahiers d'Outre-Mer*, 241-242, janvier/juin, p. 163-183.
- NAUDÉ W., MATTHEE M., 2007, « The significance of transport costs in Africa », *Policy in brief* (United Nations University), 5, 8 p.
- 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, avril/septembre, p. 233-258.
- N'GUESSAN N., 2003, *Amélioration du transport de transit en Afrique de l'Ouest*. Genève, Cnuced, Rapport pour le Comité intergouvernemental préparatoire de la Conférence ministérielle internationale sur la coopération en transport de transit (New York), 23-27 juin, 47 p.
- NINOT O., 2005, « Pour une lecture critique des circulations entre villes et campagnes dans les pays du sud : l'exemple du Sénégal », in Arlaud S., Jean Y., Royoux D., *Rural – urbain, nouveaux liens, nouvelles frontières*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes. (p. 455-466).
- POURTIER R., 1995, *Atlas de la Zone Franc en Afrique subsaharienne*, Paris, Ministère de la Coopération, La documentation Française.
- SAKHO P., 1991, *Évolution des « escales » ferroviaires du bassin arachidier oriental (Sénégal)*. Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Thèse de doctorat, 200 p.
- SAUTTER G., 1981, « Réflexions sur les "petites villes" dans les pays en voie de développement », in *Les problèmes de croissance urbaine dans le monde tropical*, CEGET, Bordeaux. Réédité in *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].
- SIRPE G., 2007, *Les services de transports ruraux au Burkina Faso : le cas de la région de la Boucle du Mouhoun*. Étude réalisée par Practical Action Consulting pour le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP), 51 p.
- SITRASS, 1999, *Les projets sectoriels des transports en Afrique Sub-Saharienne : bilan et réflexions*. Lyon/Arcueil, LET/INRETS, Actes du SITRASS V.
- SNRECH S., 1994, *Perspectives à long terme en Afrique de l'Ouest : une vision de l'avenir à l'horizon 2020. Eléments de synthèse*. Paris/Ouagadougou, Club du Sahel-OCDE/CILSS.
- STARKEY P., 2001, *Local Transport Solutions. People, Paradoxes and Progress*. Washington, Banque mondiale, document de travail SSATP n°56, 63 p.

Mots clefs :

Afrique Subsaharienne, routes, services de transports, territoires, États.

Keywords :

Sub-Saharan Africa ; Roads ; Transport services ; Territory ; States.

Résumé :

Au cours des 50 dernières années, les transports ont connu en Afrique des évolutions remarquables, visibles dans les paysages, perceptibles dans la vie quotidienne, inscrites dans les économies. Le développement des réseaux routiers qui s'est accompagné de celui des services de transport a permis l'intégration des territoires nationaux et l'amélioration des connexions internationales. Mais les défis restent importants tant en matière de transport urbain que de désenclavement local et international. Aujourd'hui, l'apparition de nouveaux intervenants dans les transports africains, à différents niveaux, devrait accélérer l'invention et

la création tant en matière de production de services que de construction et d'entretien des infrastructures, au sein de modèles qui conjuguent apports extérieurs et africains.

Abstract :

During the last 50 years, transports in Africa have known remarkable evolutions visible in the landscapes, observable in the everyday life, registered in the economies. The development of the road networks which came along with that of the services of transport allowed the integration of the national territories and the improvement of the international connections. But the challenges remain important both in public transport and in local and international opening up. Today, the appearance of new participants in the African transport, at various levels, may accelerate the invention and the creation both in production of services and construction as well as maintenance of infrastructures, within models which conjugate outer and African contributions.