Stratégies territoriales des États, mobilités individuelles et espaces transnationaux en Afrique de l'Ouest

Jérôme Lombard

▶ **To cite this version:**

Jérôme Lombard. Stratégies territoriales des États, mobilités individuelles et espaces transnationaux en Afrique de l'Ouest. L'Etat, acteur du développement, Karthala, p.227-242, 2012. ird-00934751

HAL Id: ird-00934751
https://ird.hal.science/ird-00934751

Submitted on 22 Jan 2014

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.

11

Stratégies territoriales des États, mobilités individuelles et espaces transnationaux en Afrique de l'Ouest

Jérôme Lombard

Les mouvements de populations africaines, volontaires ou forcés, se déploient depuis des siècles. Ils sont massifs et concernent aussi bien les déplacements de chaque côté des frontières actuelles que ceux à longue distance, entre deux capitales par exemple. Ces mouvements sont accentués aujourd'hui par les conflits et par le délabrement de pans entiers des économies nationales. Le développement des déplacements internationaux de personnes s'accompagne d'une croissance des mouvements de biens qui prennent corps au sein de réseaux commerçants adossés aux réseaux de migrants, parfois organisés en diasporas.

Le franchissement des limites territoriales, appelées frontières internationales, renvoie à la constitution des États africains et aux relations qu'ils entretiennent les uns avec les autres. Les pays d'Afrique sont acteurs de la mondialisation à laquelle ils participent depuis au moins un siècle (Lombard et *al.*, 2006 ; Bayart, 2004), en fonction des catégories sociales qui détiennent les pouvoirs, des acteurs économiques émergents, des relations tissées avec d'autres parties du monde, des influences culturelles et des flux de toutes sortes qui irriguent le continent.

L'ouverture de l'Afrique au monde est donc ancienne et doit autant aux populations elles-mêmes qu'à la structuration des États africains les uns par rapport aux autres. Si l'existence de flux entre deux pays passe ainsi par la signature d'accords interétatiques pour accueillir les populations voisines et échanger des biens entre eux, elle est aussi le résultat de déplacements et de commerces, parfois antérieurs à la création

des frontières, toujours actuels et revivifiés par elles. Des auteurs, comme Sindjoun (2002), vont jusqu'à parler de contestation par les réseaux transnationaux du monopole étatique des relations internationales en Afrique. Autrement dit, ces flux sont portés par des réseaux multiples, économiques, sociaux, culturels, religieux, qui se développent à différentes échelles et mettent en relation plusieurs espaces, selon une même logique et de mêmes références.

Dans cette configuration liant les populations africaines les unes aux autres, notre propos reconsidère les déplacements internationaux de personnes et de biens en Afrique à l'aune des politiques territoriales étatiques, des rapprochements régionaux supranationaux et de la place occupée par la mobilité, prise sous toutes ses formes, dans les constructions nationales.

En favorisant l'augmentation des flux de marchandises, les échanges d'informations et la circulation des capitaux, les déplacements intra-africains de personnes, migrants ou commerçants, accentuent la pression sur les espaces nationaux tels qu'ils ont été pensés lors de l'accession des pays africains à l'indépendance. L'amélioration des transports sur le continent, la progression rapide des nouvelles technologies de l'information et de la communication peuvent apparaître contradictoires avec le souci des États africains de contrôler leur territoire.

Notre objectif vise à souligner le décalage entre la croissance des flux internationaux de personnes et de marchandises en Afrique et les stratégies territoriales des États. Pour cela, nous examinons dans une première partie l'actualité des déplacements intra-africains de personnes et de biens et le développement des systèmes de transport en Afrique de l'Ouest. Dans une deuxième partie, nous soulignons les effets que la mobilité intra-africaine peut générer dans les espaces concernés, villes d'installation ou de passage des migrants. Enfin, dans une troisième partie, nous envisageons les stratégies des pouvoirs centraux et locaux en rapport avec les logiques transnationales des Africains[1].

1. Migrations, commerce et transport en Afrique de l'Ouest

Si la croissance des mouvements intra-africains de populations et de marchandises résulte de la propension des populations africaines à se

[1] Cette contribution reprend, pour partie, la communication présentée en décembre 2006 au colloque international d'Annaba (Algérie), *Migrations, urbanisation et environnement entre Méditerranée et Afrique subsaharienne* (Lombard, 2006).

déplacer, elle profite aussi de la mise en place de programmes d'amélioration des systèmes de communication et de transport.

1.1. Vers un maillage de l'espace régional par les réseaux de transport

À l'indépendance des nations africaines, les États nouvellement créés ont, chacun de leur côté, engagé (et parfois poursuivi à la suite des métropoles coloniales) une politique de maîtrise de l'espace national. La construction de routes et de pistes a eu pour but de relier les capitales à chaque portion du territoire (par exemple, la route de "l'Espoir" en Mauritanie ou les routes du Sénégal oriental). Dans la même logique, chaque pays a soutenu le développement du secteur des transports. Des entreprises d'État, telles que des compagnies ferroviaires ou aériennes, ont renforcé la mainmise des pouvoirs centraux sur le transport. Dans le secteur routier, les États ont favorisé les opérateurs nationaux au détriment des étrangers (comme les Français ou les Libanais, ces derniers arrivés entre les deux guerres mondiales) et de puissants entrepreneurs sont apparus. Au Sénégal, dans les années 1970, la commercialisation de l'arachide, le produit phare de l'économie, a permis la création de parcs privés de camions. En Côte d'Ivoire, les transporteurs ont développé des lignes d'autocars modernes desservant l'ensemble du pays.

Pour certains, la liaison avec les voisins est rapidement devenue primordiale pour désenclaver le territoire national (Burkina Faso, Mali). De même, des pays à l'économie attractive, comme la Côte d'Ivoire ou le Nigeria, ont très tôt été reliés aux États limitrophes, en particulier par la route. Ce processus d'ouverture a progressivement touché l'ensemble de l'Afrique de l'Ouest, de telle sorte qu'aujourd'hui des points de jonction entre réseaux routiers nationaux existent et permettent de rapprocher, sur le terrain, des pays qui, autrefois, s'ignoraient : Mali et Sénégal, Guinée et Mali, ou encore Mauritanie et Mali (Steck, 2003).

Désormais, en Afrique de l'Ouest, les voies de communication, tout comme les services de transport, se déploient à l'échelle supranationale (CEDEAO et CSAO, 2005), ce qui contribue à renforcer un peu plus l'intégration régionale. Les opérateurs nationaux les plus puissants ont investi le transport routier international en se positionnant sur les trafics à destination des pays voisins : hydrocarbures pour les Sénégalais vers le Mali, la Guinée-Bissau ou la Mauritanie, containers pour les Ghanéens ou les Togolais en direction du Burkina Faso, voyageurs pour les Ivoiriens vers le Burkina Faso ou pour les Burkinabè vers la Côte d'Ivoire (Bredeloup et Kouraogo, 2007). Dans le transport aérien, la chute, en

2001, de la compagnie panafricaine Air Afrique a vu le ciel ouest-africain s'ouvrir à la concurrence, avec l'émergence, ou la réémergence, d'une multitude de compagnies, telles qu'Air Sénégal International, Air Ivoire ou Air Burkina, qui, toutes, tentent d'étendre leur réseau aux pays voisins. Les zones aéroportuaires d'Abidjan et de Dakar sortent renforcées de la compétition entre compagnies et pôles de l'espace ouest-africain.

La fluidité dans les échanges entre pays africains a été favorisée, depuis le début des années 1990, par l'adoption par les États de réformes dans le domaine des transports et par la mise en place de programmes de construction d'infrastructures. Sous la tutelle de la Banque mondiale et de l'Union européenne (pour ce qui est des infrastructures routières), les Programmes d'ajustement structurel des transports (PAST), suivis des Projets sectoriels des transports (PST), ont tout autant concerné les secteurs aérien et ferroviaire que routier. Ils ont, par ailleurs, contribué à réformer les structures publiques d'administration des transports et, dans le même temps, accentué le développement du secteur privé. Les travaux des différents séminaires SITRASS (Solidarité internationale pour les transports et la recherche en Afrique subsaharienne, rassemblant chercheurs et cadres européens et africains) soulignent le poids de ce type de réformes dans l'évolution des secteurs nationaux des transports (SITRASS, 1996 et 1999). Un des objectifs a été de sensibiliser chaque pays aux avantages qu'il pouvait retirer d'une amélioration des systèmes de transport dans les capitales et sur les liaisons internationales. Pour faciliter les échanges et la circulation des personnes et des biens à l'échelle de l'Afrique de l'Ouest, plusieurs protocoles d'accords ont été signés. Au sein de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA, regroupant les huit pays de l'Afrique de l'Ouest ayant pour monnaie commune le franc CFA), un accord spécial, relatif au transit routier inter-États, permet, en théorie, le transport par route de marchandises entre deux États membres, en franchise des droits de douane et des taxes. Au sein de la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)[2], la législation sur la circulation des personnes autorise chaque ressortissant de l'espace considéré à se déplacer en possession d'un passeport (sans recourir au visa)[3].

La configuration actuelle et à venir des réseaux de transports en Afrique de l'Ouest tend à favoriser la constitution d'un espace transnational polarisé par les centres, les capitales, les pôles portuaires ou aéroportuaires. L'espace-réseau ainsi formé est basé sur des « axes individualisés, intégrés aux réseaux mondiaux » (Debrie et *al.*, 2003, 12).

[2] La CEDEAO rassemble les pays de l'UEMOA et sept autres pays de la région.
[3] Dans l'UEMOA, la carte d'identité suffit.

Ceux-ci traversent, sans les desservir, les espaces interstitiels devenus moins compétitifs. À terme, l'évolution des transports internationaux sur le continent africain semble renforcer les processus de différenciation spatiale, au profit de la connexion avec le reste du monde et au détriment des liaisons locales, une perspective déjà dénoncée il y a plus de dix ans par Godard (1996).

1.2. La croissance des mouvements de personnes et de biens

Continent en perpétuel mouvement (Bruijn et *al.*, 2001), l'Afrique regroupe les populations ayant le plus fort taux de mobilité au monde. En dépit de la difficulté à travailler avec des données statistiques globales et fiables, les spécialistes s'accordent pour dire que ces mouvements migratoires continuent de s'accélérer et de drainer, hors de leurs pays, les populations les plus jeunes[4]. Déjà, la conquête coloniale a eu pour effet de déplacer le centre de gravité de l'activité économique vers la zone côtière, et a ainsi provoqué une redistribution spatiale de la population (par exemple, les "navétanes" migrant vers la Sénégambie ou les populations voltaïques vers le Ghana ou la Côte-d'Ivoire). Après l'indépendance, les flux n'ont pas diminué : les départs volontaires causés par la dégradation de l'environnement (sécheresse des années 1970 et 1980), la pression démographique ou encore le déséquilibre spatial des richesses, les ont accrus. Et à partir des années 1980, le contexte néo-libéral a contribué à exacerber les mouvements de populations. Les départs vers les pays plus riches de la région, consécutifs à l'approfondissement des crises économiques survenues avec l'adoption des programmes d'ajustement structurel et au renchérissement du chômage parmi les populations jeunes, se sont accentués. Toutefois, ces pays d'accueil (du Golfe de Guinée notamment), soumis à l'effondrement de leur économie, ont multiplié les refoulements massifs d'étrangers.

Les déplacements internationaux des personnes occasionnent en Afrique des mouvements de biens. Associé aux réseaux de migrants, le

[4] Selon l'Atlas web de l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest, piloté par le Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest (CSAO), les pays de cette partie du continent abriteraient environ 7,5 millions de migrants originaires d'un autre pays ouest-africain, soit près de 3% de la population régionale (http://www.atlas-ouestafrique.org).

commerce revêt de longue date une importance considérable[5]. Des hommes et des femmes se déplacent sur plusieurs espaces, africain, européen, américain, et entre plusieurs lieux, parfois au sein de réseaux religieux, comme ceux des Mourides du Sénégal (Ebin, 1993). Entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire, et malgré la crise politique survenue en 2002 dans ce dernier pays, les échanges se poursuivent et participent au renforcement de la configuration diasporique que semble prendre la migration burkinabé en Côte d'Ivoire (Zongo, 2003). Des observations de 2007[6] confirment l'importance des flux de personnes et de biens entre la région de Banfora, au sud-ouest du Burkina Faso, et le nord de la Côte d'Ivoire. En direction de la Mauritanie, les mouvements de personnes sont également massifs : selon la Délégation européenne à Nouakchott, citée par Choplin (2008), 7% de la population résidente de ce pays serait immigrée et, parmi elle, nombre de personnes vont et viennent avec des marchandises, revendant à Nouakchott des produits achetés à Dakar ou à Bamako, ou expédiant au Sénégal ou au Mali des marchandises entrées en Mauritanie et introuvables chez les voisins.

Des échanges initiés "par le bas" illustrent l'emboîtement des réseaux de commerçants et de migrants et des réseaux de transport qui se déploient à travers tout le continent africain et au-delà. Ces circulations, selon la terminologie retenue par Tarrius (2002) dans le contexte européen pour les migrants originaires d'Asie, des Balkans ou du Maghreb, contribuent à l'imbrication des territoires nationaux les uns avec les autres et mettent en exergue le rôle des réseaux multiples dans la démultiplication des échelles. Elles soulignent le rôle de certaines villes et régions au sein des espaces investis.

[5] Selon Grégoire (2005), la foire annuelle de Tamanrasset, dans le Sud algérien, attire beaucoup de commerçants et de migrants en provenance d'Afrique noire. Avec eux, arrivent quantité de marchandises. Plus à l'est, sur l'axe Niger-Libye, l'augmentation du flux de personnes se double d'une croissance des trafics de camions : entre Dirkou (nord-est du Niger) et Sebha (Libye), en 2001 (Brachet, 2005), 5 835 personnes et 714 véhicules (pick-up et camions souvent surchargés de marchandises) ont passé la frontière, contre seulement 165 personnes et 10 véhicules en 1993.

[6] Enquêtes effectuées en novembre 2007 à Niangoloko. Dans cette petite ville située sur l'axe reliant Banfora à la frontière ivoirienne, on constate une présence importante de personnes d'origine burkinabé, arrivées entre 1999 et 2002 de Côte d'Ivoire et qui alimentent, à la frontière, un flux croissant de véhicules dans les deux sens.

2. Réseaux et villes au cœur des mobilités

L'augmentation des mouvements internationaux de personnes et de biens, en Afrique, bénéficie aux espaces de départ, d'arrivée et de transit, là où les populations mobiles s'arrêtent un temps, parfois s'installent et investissent.

2.1. Des villes de réseaux

Par l'amélioration des infrastructures de communication de niveau international, les villes en Afrique augmentent leur rayonnement sur l'espace régional et leur fonction intermédiaire dans les circulations de biens et de personnes. Ce sont des plaques tournantes au sein des réseaux d'infrastructures, où le commerçant peut trouver un marché et le migrant se ressourcer.

Jusqu'aux XV^{e} et XVI^{e} siècles, des villes comme Oualata (Mauritanie) ou Tombouctou (Mali) ont vécu du commerce et de la circulation déployés à différentes échelles. Aujourd'hui, à l'ouest du Mali, la ville de Kayes est inscrite dans le même type de configuration circulatoire, en raison de sa situation dans les réseaux d'infrastructures de transport ouest-africains, notamment sur l'axe sahélien reliant Dakar à Niamey *via* Bamako et Ouagadougou (Lombard, 2008). Érigée au XIX^{e} siècle comme tête de pont sur le fleuve Sénégal (Keita-Ndiaye, 1971), Kayes est accessible par une diversité de moyens de communication : chemin de fer, dont l'exploitation est privée depuis 2003 ; route internationale joignant Bamako à Dakar depuis 2005 et en totalité bitumée ; liaison aérienne par gros porteur depuis 2001 (date d'érection du nouvel aéroport). La libéralisation de l'économie malienne explique cette orientation stratégique des infrastructures de transport, à la fois destinées à connecter le Mali et les pays voisins et attractives pour les grands groupes internationaux miniers, de travaux publics ou de transport (comme l'entreprise française Bolloré à Kayes) (Debrie, 2001). En Mauritanie, la ville de Nouadhibou, dont l'économie est dominée par l'exploitation du minerai de fer et des produits de la mer, s'inscrit désormais dans les routes du commerce international avec la nouvelle voie bitumée la reliant à Nouakchott (Antil, Choplin, 2003). Au Sénégal, Touba, la cité de la confrérie musulmane mouride, non seulement vit des flux d'émigrés qui y investissent en prévision de leur retour, mais, par son poids économique et démographique (plusieurs centaines de milliers

d'habitants), elle attire nombre de marchands. Le café dit "Touba", élaboré à partir de produits transportés de Guinée et massivement vendus dans la cité sainte, est ainsi acheminé des pays voisins par les réseaux d'importateurs et de transporteurs sénégalais (Gueye, 2003).

L'internationalisation des économies place les capitales et certaines villes secondaires au cœur des réseaux de communication africains. Il convient d'observer comment ces villes-réseaux se développent à l'intérieur ou aux frontières des territoires nationaux, parfois en épousant les logiques étatiques, parfois en se développant à côté des États, de façon discrète. Retrouve-t-on alors en Afrique ce que Missaoui et Tarrius (2006) remarquent en Europe à propos d'Alicante et de Sofia, à savoir des villes qui, de lieux-monde, sont transformées en lieux-passage ?

2.2. Recompositions socio-spatiales dans les espaces urbains

Les lieux de passage et d'installation des étrangers, migrants, commerçants, se recomposent avec la présence de personnes en voie de sédentarisation ou en quête d'une nouvelle route migratoire. Entrepreneurs ou employés, les migrants participent à la vie de la cité, notamment par les emplois qu'ils occupent ou par les investissements qu'ils développent.

Au Sénégal, les Guinéens de Dakar, essentiellement originaires de Haute Guinée (Lefebvre, 2003), étaient traditionnellement présents dans les activités de transport (en 1988, 5% des emplois occupés par cette communauté). Aujourd'hui, si on les retrouve encore massivement dans la métropole sénégalaise comme chauffeurs de taxi urbain, après un certain temps passé à conduire, ils retournent chez eux et libèrent la place pour un parent arrivé depuis peu. À Nouakchott, dans deux arrondissements du centre de la capitale où les populations noires, mauritaniennes et subsahariennes résident (Choplin, 2009), les surnoms des lieux symbolisent ces flux : citons par exemple les gares routières rebaptisées "garage Mali" ou "garage Sénégal". À Nouadhibou, l'activité économique importante attire nombre de migrants d'Afrique subsaharienne : ils travaillent en priorité comme pêcheurs (Sénégalais), chauffeurs (Maliens), tailleurs (Guinéens). Y résident des populations anglophones comme les Ghanéens ou les Nigérians, plutôt spécialisés dans le commerce de poissons à destination de leur pays. Les migrants sont concentrés dans le vieux centre-ville (*Quairan*) et dans les quartiers alentours comme *Lareiguib* ou *Cité SNIM*. Les Ghanéens ont même eu un temps un quartier "pour eux", dans lequel ils étaient majoritaires et qui

était dénommé *Ghana Town* (Choplin, Lombard, 2009 ; Ba, Choplin, 2005). Ceux parmi les migrants qui ont cherché à passer aux îles Canaries, entre 2005 et 2007, ont pu occuper un temps un emploi dans l'économie locale et les quartiers centraux de la ville.

L'expression de Tarrius (1985), parlant de transport « autoproduit » à propos des émigrés maghrébins installés dans le sud de la France, et investissant ce créneau à destination des populations étrangères, est tout aussi valable pour les villes d'Afrique. Les étrangers africains en activité sont ainsi transporteurs de migrants. On peut étendre cette expression à d'autres secteurs d'activité, au commerce, à la restauration, à la couture, à la coiffure, à la menuiserie : dans ces villes de passage, tous les étrangers disent d'abord travailler pour les communautés d'immigrés implantées. Cependant, le dynamisme de ces communautés ne vise pas uniquement à servir leurs propres ressortissants ou compagnons de fortune en migration. Ces étrangers constituent une main-d'œuvre de base des secteurs du bâtiment, des transports, du commerce alimentaire ou de la pêche, par exemple en Mauritanie, et cela en dépit des critiques régulières de la population de ce pays à propos de la présence excessive d'étrangers sur le sol national.

Par ces populations de passage ou en voie d'installation, les villes de réseaux et les capitales s'insèrent dans de vastes espaces continentaux, ensembles de régions ou de pays reliés entre eux par des infrastructures et des services de transport internationaux, Nouadhibou en est une illustration à de nombreux égards. Dans le contexte de renforcement des communautés politiques et économiques régionales, les lieux proches des frontières gardent une fonction de pôle en faveur de l'intégration régionale : ils peuvent devenir transfrontaliers et le moyen de rapprochements inédits.

3. Des territoires transnationaux consolidés

Les circulations internationales de personnes interrogent les États et leurs politiques territoriales élaborées dans le cadre de frontières réputées intangibles. Le réflexe nationaliste constitue une des réactions des pouvoirs centraux et se traduit à la fois par un contrôle laxiste et par une certaine légitimation des exactions commises contre les migrants ou les commerçants et les personnes de passage. Ce type de pratiques soulève la question de la capacité des États à intégrer cette mobilité comme partie constituante du territoire national et de leur développement.

3.1. Lieu de passage, lieu de blocage, lieu de profit

À l'heure de la mondialisation et de l'intégration régionale, les circulations font l'objet de multiples surveillances de la part des États. Les contrôles s'opèrent sur les axes routiers internationaux, peu nombreux, sur les mers (à proximité des côtes), dans tous les lieux où se connectent les modes (aérien, maritime, terrestre) et où s'empruntent les différents moyens de transport (dans les ports, les aéroports, sur la passerelle d'embarquement des avions, dans les gares routières ou ferroviaires). Le renforcement des axes internationaux de communication accentue la capacité des États africains à se mettre d'accord entre eux pour renforcer le contrôle des passages des voyageurs, des commerçants et des migrants potentiels. L'intégration par les transports se transforme en une intégration des forces de police dont l'activité, voire l'activisme, devient un des éléments centraux des politiques publiques.

Cette logique de contrôle est particulièrement accentuée dans les villes frontalières, comme Nouadhibou en Mauritanie, Agadez au Niger ou Kidira-Diboli entre Sénégal et Mali. Nombre de catégories sociales présentes aux frontières (comme les fonctionnaires de l'État central ou des forces de l'ordre, mal payés, des entrepreneurs, des commerçants, des hommes politiques), bénéficient des retombées de l'installation de ces points de passage (*check points*) devenus entonnoirs pour les circulations internationales (Bennafla, 2002 ; Basile et *al.*, 2002). Les pratiques aux frontières, et les contrôles en général, traduisent un processus de privatisation du contrôle des entrées et sorties au profit de quelques-uns et soulèvent le problème de la dérive de certains États africains qui se transforment en régimes affairistes, voire mafieux (Botte, 2004).

Si la surveillance accrue sur les axes et dans les terminaux de transport a comme résultat visible et médiatisé l'augmentation des saisies de drogue et autres produits illicites, l'appréhension de personnes détentrices de faux papiers, la mise à jour de trafics portant sur les personnes (prostituées), elle aboutit aussi à stigmatiser une population migrante en quête de travail et accusée de tous les maux. Cette catégorie de population devient extrêmement dépendante des autres habitants, des réseaux de rabatteurs, des transporteurs, des trafiquants, voire des employeurs potentiels : plus le lieu est petit mais important sur la carte des itinéraires possibles, plus le migrant y est vulnérable. Les forces de l'ordre sont les premières à profiter de la situation, en confisquant les papiers, en exigeant de l'argent contre leur restitution, en violentant les

migrants dont la vie sur place devient rude (Gatti, 2008). Dans le Sahara, de "nouveaux" opérateurs de transport ont compris tout l'intérêt qu'ils peuvent espérer des demandes des candidats migrants. Ils développent le transport motorisé entre les pays riverains et disent bien gagner leur vie, comme l'explique l'un d'eux opérant avec un véhicule 4x4 entre Gao (Mali) et In Salah (Algérie). Il déclare sans hésiter : "*C'est un métier dangereux, ça gagne* "[7].

La fragilité de ces populations se matérialise dans l'aménagement urbain. À Nouadhibou, chaque étranger a sa place : initialement la *cité SNIM* était un quartier réservé aux travailleurs de la Société nationale des industries minières. Elle est, aujourd'hui, uniquement occupée par des migrants locataires des Mauritaniens. Ce lieu est même devenu un point de repère et de rencontres pour tout candidat au passage vers les Canaries. Plus au nord, dans l'immense banlieue, les étrangers célibataires habitent en collectivité des chambres louées à proximité des lieux de travail.

L'espace, en Afrique, se révèle ainsi l'objet d'une ségrégation croissante entre les riches et les pauvres, entre les nationaux et les migrants.

3.2 Contrôle versus mobilité internationale

Les circulations de personnes en Afrique de l'Ouest illustrent plusieurs processus concomitants. Certaines villes se transforment en des lieux de barrage pour les migrants qui apparaissent fragilisés par le fait même de passer. Cela répond, en partie, à la volonté des États africains, poussés par l'Union européenne et les institutions proches des Nations unies, type Haut commissariat aux réfugiés ou Organisation internationale pour les migrations, à réguler les migrations et à limiter les flux illégaux de personnes et de biens vers le Nord.

Dans le même temps, les États sont enjoints de mettre en place une politique migratoire cohérente, à même de répondre aux enjeux contemporains des circulations. La poussée mondialiste vers plus de mobilité pose la question de la place des populations mobiles, commerçantes et migrantes au sein d'États constitués et de l'avenir des circulations internationales dans des espaces bornés. Sur un plan communautaire, la CEDEAO commence à développer le concept de libre circulation pour tous les ressortissants des pays membres. Cela est encore difficilement relayé au sein de chaque pays dont les fonctionnaires de

[7] Voir le documentaire de la journaliste belge, Remiche Martynow, *L'Europe à tout prix*.

police et des douanes ne reconnaissent pas toujours la légitimité de la communauté ouest-africaine. Les appareils d'État diffusent peu d'informations sur les conditions de la circulation des populations en Afrique de l'Ouest. Seuls, aujourd'hui, le Bénin et le Sénégal ont concrètement mis en circulation le passeport CEDEAO, sur le modèle de celui adopté en 2000 par la conférence des Chefs d'État et de gouvernements de ce groupement.

La place occupée par les étrangers et le rôle qu'on leur assigne dans les pays d'installation ou de passage expliquent que la mobilité internationale soit peu prise en compte dans l'évolution territoriale. Aucun étranger, migrant ou immigré, ne dispose du droit de vote dans son pays d'accueil en Afrique et, en tant que travailleur, n'est que rarement bénéficiaire de droits sociaux. En outre, face aux tensions sur les marchés locaux du travail, les pouvoirs publics veulent d'abord garantir l'accès à l'emploi de leurs propres populations. Régulièrement, des communautés étrangères sont ainsi chassées de leur pays, comme les Ghanéens du Nigeria en 1983 (Adepoju, 1984), ou en 2002 les Burkinabés de Côte d'Ivoire, le motif invoqué étant la crainte d'insécurité. La mobilité internationale est aujourd'hui encore perçue par les pouvoirs publics comme une opération de soustraction à l'autorité, d'évitement des contrôles ou de fuite par rapport à ses responsabilités citoyennes.

Pourtant, comme le montre l'exemple de la Mauritanie décrit ci-dessus, l'importance des étrangers, et des migrants en particulier, est réelle dans l'économie et la vie urbaine de certains pays. Dans la mesure où les économies et les sociétés tendent à se départir des délimitations formelles de l'espace, en raison de la mobilité des entreprises, de la quête incessante d'emplois rémunérateurs, d'une curiosité sans cesse réactivée et de l'implication déjà ancienne des populations dans la mondialisation, les frontières nationales ou supranationales (pour les regroupements d'États) ne constituent pas des espaces infranchissables. Celles-ci sont partie prenante de territoires devenus transnationaux. Les migrations et les échanges internationaux sont constitutifs de stratégies familiales ou communautaires qui se jouent des limites, des frontières, pour évoluer. Les migrations transfrontalières de proximité résultent de l'existence d'un espace de fonctionnement des populations qui passe outre les limites étatiques. Les Sénégalais de la vallée du fleuve Sénégal qui visitent leur famille maternelle en Mauritanie, seulement distante en certains endroits d'une centaine de mètres, ne voient pas de différence une fois passée la frontière : ils vivent dans deux États, tout en n'ayant qu'un seul espace de référence ; la traversée en pirogue sert de lien permanent à ces familles, elle agit comme élément matériel d'un territoire du mouvement.

À une autre échelle, des espaces éloignés les uns des autres peuvent former un territoire transnational. Les Guinéens installés en Mauritanie, en attente d'un passage pour l'Europe, ou immigrés dans ce pays d'accueil, retournent régulièrement dans leur pays d'origine (un voyage de plusieurs mois tous les ans ou tous les deux ans) : en vivant de longue date à Nouakchott ou à Nouadhibou, ils participent au développement économique de la Mauritanie, tout en restant liés à leur pays d'origine. Les réseaux mourides fonctionnent aussi de manière transnationale, comme le montrent les travaux de Bava (2005) analysant les circulations de migrants entre Marseille, Niamey au Niger et Le Caire.

Dès lors, les États d'Afrique de l'Ouest, obsédés par la régulation, voire la limitation, des mouvements de biens et de personnes dans la sous-région, se voient contraints de concilier leurs politiques de contrôle avec une certaine ouverture. Ils doivent explicitement intégrer, dans les politiques de transports ou de la ville, la dimension internationale des mobilités intra-africaines.

Conclusion

Lorsque la mobilité des biens et des personnes évolue en Afrique en transgressant les bornages administratifs, les populations qui en sont les maîtres d'œuvre restent fragiles. Alors que les migrations internationales révèlent des processus actuels d'intégration des populations, des transports, des espaces nationaux les uns avec les autres, les possibilités de passer d'un pays à l'autre semblent se restreindre. Les tensions sur les migrations à destination de l'Europe ont ainsi des répercussions jusque dans les circulations intra-africaines.

Les structures ouest-africaines des transports, tout autant que l'institutionnalisation de l'intégration régionale, organisent les déplacements des hommes et des femmes sur le continent. Le développement par le bas des échanges et des migrations est renforcé par les politiques de développement des voies de communication, ainsi que par celles soutenues par les communautés politiques et économiques régionales.

Avec le développement des villes de réseaux, des villes-frontières, les échanges profitent tant aux pays de départ qu'aux pays d'arrivée ou de passage, grâce aux investissements dans des activités économiques multiples, sources de revenus dans les pays d'installation comme d'origine. Les populations mobiles sur les routes migratoires et

commerciales sont ainsi présentes dans l'économie des espaces où elles sont installées, même temporairement, en particulier dans des secteurs comme le transport qui leur a permis de se déplacer précédemment et qui, aujourd'hui, leur permet de gagner leur vie.

La capacité des États africains à intégrer les pratiques et les espaces des migrants et des commerçants internationaux montrera à l'avenir ce qu'ils entendent faire de la mobilité sur le continent. L'État africain qui a peu de capacité de contrôle, mais qui veut "garder" une certaine mainmise sur les flux (qui partent de chez lui, le traversent ou s'y arrêtent), sera amené à négocier avec les pays voisins pour garantir un minimum de bien-être aux migrants et une certaine régulation.

Bibliographie

ADEPOJU A. (1984) Illegal and Expulsion in Africa: The Nigerian Experience, *International Migration Review*, 18 (5), 21-24.

ANTIL A, CHOPLIN A. (2003) Le chaînon manquant : la route Nouakchott-Nouadhibou, dernier tronçon de la transsaharienne Tanger-Dakar, *Afrique contemporaine*, 208, 115-126.

BA C. O., CHOPLIN A. (2005) Tenter "l'aventure" par la Mauritanie : migrations transsahariennes et recompositions urbaines, *Autrepart*, 36, 21-42.

BASILE C., DUPONT D., LELOUP F. (2002) L'Afrique de l'Ouest : vers un nouveau modèle d'intégration, *Les Cahiers de l'Association Tiers-monde*, 17, 51-62.

BAVA S. (2005) Variations autour de trois sites mourides dans la migration, *Autrepart*, 36, 105-122.

BAYART J.-F. (2004) *Le gouvernement du monde. Une critique politique de la globalisation*, Paris, Fayard.

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

BOTTE R. (éd.) (2004) Globalisation et illicite en Afrique, *Politique africaine*, 93, 7-104.

BRACHET J. (2005) Circulations illégales, circulations clandestines au Sahara central. Migrants, transporteurs et agents de l'État sur l'axe Agadez (Niger) Sebha (Libye), *Autrepart*, 36, 43-62.

BREDELOUP S., KOURAOGO O. (2007) Quand la "crise" ivoirienne stimule les trajectoires professionnelles des transporteurs burkinabés émigrés, *Revue européenne des migrations internationales*, 23 (3), 133-149.

BRUIJN M. de, VAN DIJK R., FOEKEN D. (éds.) (2001) *Mobile Africa*, Leiden, Brill.

CEDEAO, CSAO (2005) *Atlas régional des transports et des télécommunications dans la CEDEAO*, Abuja/Issy-les-Moulineaux, CSAO.

CHOPLIN A. (2009) *Nouakchott. Au carrefour de la Mauritanie et du monde*, Paris, Karthala.

CHOPLIN A. (2008) L'immigré, le migrant, l'allochtone. Circulations migratoires et figures de l'étranger en Mauritanie, *Politique africaine*, 109, 73-90.

CHOPLIN A., LOMBARD J. (2009) Migrations et recompositions spatiales en Mauritanie. "Nouadhibou du monde", ville de transit... et après ? *Afrique contemporaine*, 228, 151-170.

DEBRIE J. (2001) Transports et espaces d'entreprises : les stratégies africaines du groupe Bolloré, *Les Cahiers scientifiques du transport*, 39, 43-54.

DEBRIE J., ELIOT E., STECK B. (2003) Mondialisation des réseaux de circulation en Afrique de l'ouest, *Mappemonde*, 71, 7-12.

EBIN V. (1993) Les commerçants mourides à Marseille et à New York. Regards sur les stratégies d'implantation, *in* E. Grégoire, P. Labazée (éd.) *Grands commerçants d'Afrique de l'Ouest,* Paris, Karthala/ORSTOM, 101-123.

GATTI F. (2008) *Bilal. Sur la route des clandestins*, Paris, Liana Levi.

GODARD X. (1996) Transport local, transport international : quelle articulation ? *In* Actes du SITRASS IV, Lyon/Arcueil, LET/INRETS, 339-343.

GRÉGOIRE E. (2005) Les migrations transsahariennes : genèse et évolution. Communication au séminaire *Circulations migratoires et recompositions territoriales entre l'Afrique noire et l'Afrique du Nord* (CEDEJ, IRD, Université d'Annaba), Le Caire, 17-18 novembre.

GUEYE C. (2003) Café et pain "Touba" : entreprenariat individuel, action collective et croyances dans l'économie réelle de Touba, *in* G. Kobou (éd.) *Les économies réelles en Afrique,* Dakar, CODESRIA, 281-292.

KEITA-NDIAYE R. (1971) *Kayes et sa région. Étude de géographie urbaine au Mali*, Strasbourg, Université Louis Pasteur.

LEFEBVRE G. (2003) La ville africaine et ses immigrants : les Guinéens au Sénégal et à Dakar, *in* M. Lesourd (éd.) *L'Afrique. Vulnérabilité et défis*, Nantes, Éditions du Temps, 161-197.

LOMBARD J. (2008) Kayes ville ouverte. Migrations internationales et transports dans l'ouest du Mali, *Autrepart*, 47, 91-107.

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

LOMBARD J., MESCLIER E., VELUT S. (éd.) (2006) *La mondialisation côté Sud. Acteurs et territoires*, Paris, IRD/ENS.

MISSAOUI L., TARRIUS A. (2006) Villes et migrants, du lieu-monde au lieu-passage, *Revue européenne des migrations internationales*, 22 (2), 43-65.

SINDJOUN L. (2002) *Les relations internationales africaines : entre États en crise et flux internationaux*, Dakar, CODESRIA.

SITRASS (1999) *Les projets sectoriels des transports en Afrique sub-saharienne : bilan et réflexions*, Lyon/Arcueil, CNRS-LET/INRETS.

SITRASS (1996) *Efficacité, concurrence, compétitivité : la chaîne du transport en Afrique sub-saharienne*, Lyon/Arcueil, CNRS-LET/INRETS.

STECK B. (2003) L'Afrique de l'Ouest confrontée à l'impératif de la circulation, *in* M. Lesourd (éd.) *L'Afrique. Vulnérabilité et défis*, Nantes, Éditions du Temps, 219-240.

TARRIUS A. (2002) *La mondialisation par le bas*, Paris, Balland.

TARRIUS A. (1985) Transports autoproduits : production et reproduction du social, *Espaces et sociétés*, 46, 35-54.

ZONGO M. (2003) La diaspora burkinabé en Côte d'Ivoire : trajectoire historique, recomposition des dynamiques migratoires et rapport avec le pays d'origine, *Politique africaine*, 90, 113-126.