



Métropoles, mobilités et transport : de nouvelles frontières en Afrique de l'Ouest

Jérôme Lombard

► To cite this version:

Jérôme Lombard. Métropoles, mobilités et transport : de nouvelles frontières en Afrique de l'Ouest. Frontières, sociétés et droit en mouvement - Dynamiques et politiques migratoires de l'Europe au Sahel, Bruylant, 2019, Organisation Internationale et Relations Internationales, 978-2-8027-6330-7. <hal-03772343>

HAL Id: hal-03772343

<https://hal.science/hal-03772343v1>

Submitted on 8 Sep 2022

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.



HAL Authorization

Paru dans :

Mazzella, S. (ed.); Perrin, Delphine (ed.). *Frontières, sociétés et droit en mouvement : dynamiques et politiques migratoires de l'Europe au Sahel*, Bruylant, p. 63-81, 2019

METROPOLES, MOBILITES ET TRANSPORT.

DE NOUVELLES FRONTIERES EN AFRIQUE DE L'OUEST

Jérôme LOMBARD

DR2 IRD – UMR Prodig

Les villes doivent se concevoir comme des espaces plus vastes que ceux qui sont bâtis. Elles intègrent les campagnes environnantes, selon une modalité classique. Elles fonctionnent surtout en réseaux de villes, dans le cadre de systèmes formant un espace relatif qu'évoque la géographe Denise Pumain, dans sa réflexion sur la théorie évolutive des villes (Pumain, 1997). Cette évolution apparaît fondamentale en contexte de mondialisation et de métropolisation, distinguant les villes selon leur taille et leur place dans le système urbain.

La mobilité des hommes constitue un facteur de production de l'espace urbain¹, à la fois parce que ses habitants se déplacent à l'intérieur du périmètre considéré, mais aussi parce qu'ils vont et viennent, selon des modalités diverses, entre villes situées de par le monde. La migration internationale est une modalité de la mobilité et connecte des espaces éloignés les uns des autres.

L'observation et la compréhension des systèmes de transport constituent une entrée privilégiée pour saisir cette mobilité en pleine effervescence, les migrations, mais aussi les processus de contournement des barrières de tous types, érigées par les pouvoirs en place. Les transports sont en retour le réceptacle de l'évolution des façons de penser et de se déplacer des populations, notamment des migrants internationaux, en concordance ou non avec les projets des pouvoirs publics. Là est tout l'intérêt de l'observation en Afrique de la fabrique urbaine par les mobilités et les transports (Chenal *et al.*, 2009).

La mobilité devient une des frontières de la ville, de son accessibilité. La migration internationale et les dynamiques d'investissement qui lui sont liées (notamment dans les villes d'origine) discriminent entre elles les populations et se traduisent par une évolution différenciée des systèmes de transport. Les frontières s'illustrent aussi dans les villes

¹ "Cities are formed by mobilities". Cf. Sheller M., 2015, "Mobilizing Transportation, Transporting mobilities", in Cidell J., Prytherch D., *Transport, Mobility and the Production of Urban Space*, New York, Routledge, p. 13.

frontalières de chaque pays, dont les fonctions sont questionnées à l'heure des circulations généralisées de biens et de personnes. Ce sont des espaces de transit, de passage, mais aussi des sas, des nasses, des prisons.

Ces réflexions sont bâties sur plus de dix années d'observations et d'enquêtes dans les villes d'Afrique de l'Ouest (Dakar, Nouakchott, Nouadhibou, Rosso, Kayes, Nioro du Sahel, Ouagadougou, Banfora), d'entretiens avec les professionnels du transport, les migrants de passages aux frontières, les autorités en charge de ces questions.

Dans un premier temps, sera évoquée la place ancienne des transports dans les mobilités internationales en Afrique de l'Ouest. Puis, dans un deuxième temps, les différents types de mobilités, à commencer par les migrations internationales devenues de plus en plus urbaines, ainsi que celles, plus originales, qui fondent le rapport quotidien à l'espace, incarnées dans le commerce ou les pèlerinages, et transgressent souvent les codes imposés par les pouvoirs en place. Pour finir, seront présentées les évolutions des systèmes de transport dans les métropoles et entre métropoles africaines, qui reformatent les mobilités contemporaines, tout en étant modelés en retour par les pratiques des populations.

1. FRONTIERES, VILLES, MOBILITES ET TRANSPORTS : LE TEMPS LONG OUEST-AFRICAIN

La problématique des frontières, des villes, des mobilités et des transports afférents a toujours existé sur le continent. Ce n'est pas la colonisation qui a instauré le principe des frontières, les grands empires africains en disposaient, avec des centres, des périphéries, des marches frontières, des grandes villes et des grands axes aussi, si l'on se réfère aux travaux de C. Coquery-Vidrovitch (1993).

La colonisation a en fait imposé d'autres frontières, internes et externes, qu'il était malaisé de franchir. Les populations pouvaient ainsi difficilement, sans être contrôlées, se déplacer à l'intérieur des empires ou vers l'extérieur. Pour se rendre à la Mecque, les populations du Soudan français (actuel Mali) préféraient passer par la « *Gold Coast* » (actuel Ghana : cf. Van Duc, 1992).

D'où la présence dans les déplacements à plus ou moins longue distance, dans les itinéraires migratoires, d'espaces d'opportunités, d'espaces carrefours, de villes clés, en particulier portuaires, là où les empires coloniaux ont fondé leur domination, où les populations ont trouvé des ressources dans leurs déplacements. On peut penser à Abidjan ou à Cotonou, villes portuaires liant Afrique de l'Ouest et Afrique centrale par le biais des transports maritimes notamment². Ce sont aussi des villes frontières, puisque capitales politico-économiques où les populations ont accès à d'autres mondes. Les infrastructures de communications ont guidé les

² Sur l'existence, dès l'époque coloniale, de voyages vers l'Afrique centrale, via le port d'Abidjan, cf. Gary-Toukara D., 2004, « Circulation migratoire et abolition des frontières. Quand le Mali (ex-Soudan) regarde vers la mer, les migrants conquièrent l'outre-mer (1933-1974) », in E. Guerassimoff (dir.), *Migrations internationales, mobilités et développement*. Paris, L'Harmattan, p. 67-97.

flux, à commencer par le chemin de fer reliant différentes colonies, en Afrique occidentale française, entre Ouagadougou et Abidjan³ ou entre Bamako et Dakar, mais aussi en Afrique de l'Est, de Zambie vers Dar es Salam (Monson, 2006).

L'indépendance des colonies africaines a consolidé certaines frontières d'empires, en a créé d'autres, a renforcé les barrières potentielles pour les déplacements internationaux, parfois même pour les déplacements internes à chaque pays. Accompagnant leur politique de maîtrise territoriale, les Etats ont encouragé, mais aussi contraint, la mobilité, le symbole étant donné dans certains pays par la délivrance d'autorisations administratives de déplacement (pour les fonctionnaires sénégalais, lors de leur sortie du territoire, ou bien pour les Burkinabés se rendant en Côte d'Ivoire au début des années 1980⁴).

Alors même que les pays se concentraient sur eux-mêmes, dans une volonté nationaliste légitime qui s'appuyait sur le développement de systèmes de transport étatiques reliant chaque point du territoire national à la capitale, les déplacements internationaux ont continué à prendre de l'ampleur. Par exemple, les migrations à longue distance d'Afrique de l'Ouest vers l'Afrique centrale (Ba, 1995) ou, plus connues, d'Afrique vers l'Europe ou l'Amérique ; les mobilités religieuses ou commerçantes au sein du continent ; les déplacements de travailleurs agricoles du Burkina Faso vers la Côte d'Ivoire (Boutillier, Quesnel *et al.*, 1974) ou plus qualifiés vers les pays d'Afrique centrale, Gabon notamment (Lompo, 2015) ; les mobilités de hauts-fonctionnaires, établies dans le cadre des échanges intergouvernementaux d'Etats indépendants intégrant des structures interétatiques ou développant des coopérations bilatérales.

Des lieux-clés de la mobilité, des carrefours, ont été consolidés : les capitales politiques et administratives, des villes portuaires, qui se sont appuyées sur un réseau d'infrastructures importantes, grandes routes, voies ferrées, aéroports surtout, dont la dimension internationale s'est affirmée rapidement, par exemple le long du golfe de Guinée, à Cotonou (Coralli et Palumbo, 2011), Lomé (Spire, 2010) ou Accra (Grant, 2009). Des villes secondaires ont conservé une place dans les circulations, jouant à proximité des frontières le rôle de commutateurs des mobilités. La ville de Kayes au Mali, à 90 km de la frontière sénégalaise, est longtemps apparue comme une étape pour les migrants maliens qui se rendaient par le train dans les terres arachidières sénégalaises, durant la saison des pluies (Lombard, 2008). Au tournant des années 2000, elle a enregistré aussi les flux d'Africains, descendant la vallée du fleuve Sénégal jusqu'en Mauritanie, puis se dirigeant vers Nouakchott et Nouadhibou, à l'heure où les traversées en pirogue vers les Canaries étaient encore possibles (Ba et Choplin,

³ On se référera au film emblématique du cinéaste et chercheur Jean Rouch, « Moi un noir », décrivant à la fin des années 1950 la vie quotidienne de jeunes immigrés nigériens à Treichville, le nouveau quartier africain de l'époque dans la capitale ivoirienne.

⁴ Informations données par Charles Becker (CNRS) et Momar Coumba Diop (IFAN) pour le Sénégal, par Mahamadou Zongo (Université de Ouagadougou) pour le Burkina Faso.

2005). D'autres ont émergé sur les routes de la mobilité, en décalage avec l'imaginaire colonial : Touba au Sénégal⁵, Agadez au Niger (Mounkaila, 2011).

L'évolution des mobilités africaines (i.e. des migrations internationales) et des transports sous-jacents souligne l'historicité du processus d'enchâssement des uns dans les autres et la nécessité de ne pas scinder les objets et les approches.

2. DES MIGRATIONS ET DES CIRCULATIONS AUTONOMES ET/OU INTEGREES ?

L'imprégnation des sociétés humaines par les différents moyens de communications, ainsi que le rappelle J. Urry (2005), tout comme la libéralisation des échanges, la globalisation des entreprises, l'évolution des politiques publiques en faveur d'intérêts privés, se traduisent par le développement sans précédent des mobilités humaines, des déplacements de biens, entre grandes villes et le long d'axes routiers identifiés.

Sur le continent, ces mouvements de personnes et de biens s'opèrent principalement dans le cadre d'ensembles régionaux (CEDEAO : cf. Club du Sahel, 2009), mais aussi vers l'Afrique centrale ou australe, les distances parcourues s'allongeant et bénéficiant de l'amélioration et de la multiplicité des modes de transport empruntés au cours d'un même déplacement. La diversification des destinations (par exemple vers l'Amérique du Sud : cf. Minvielle, 2015) multiplie les façons de se déplacer et de partir en migration, qui peuvent être d'autant plus orthogonales aux routes habituelles, aux normes institutionnelles imposées, que les contrôles aux frontières et pendant les opérations de transport obligent les voyageurs à rechercher des alternatives. Entre personnes aspirant à la mobilité, les décalages s'accroissent en fonction des inégalités de niveaux de vie, qui se traduisent par l'utilisation différenciée des modes de transport.

Des réseaux sociaux urbains et transfrontières autonomes des logiques institutionnelles étatiques ?

La concentration des migrations internationales dans les villes, qui les rendent remarquables, contrôlables et mesurables, s'accompagne de l'existence d'une diversité de réseaux de circulation propres (par exemple de commerce, de pèlerinage), qui se superposent aux précédents, parfois les ignorent, et avec lesquels ils peuvent s'interpénétrer⁶. On peut souligner l'émergence de fonctionnements spatiaux transgressant les découpages habituellement admis, dans lesquels prennent place des flux de déplacements, sinon autonomes par rapport aux pouvoirs politiques hérités et actuels, en tous cas plus discrets, parfois clandestins, mais souvent tolérés, parfois négociés avec les Etats.

⁵ Sur le lien à Touba entre « [...] migrants internationaux et prise en charge du projet urbain », cf. Gueye Ch., 2002, « Enjeux et rôle des NTIC dans les mutations urbaines : le cas de Touba », in M.C. Diop (éd.), *Le Sénégal à l'heure de l'information. Technologies et sociétés*, Paris, Karthala, p. 177.

⁶ Certains éléments sont tirés de Lombard J., 2015, *Le monde des transports sénégalais*, Marseille, Editions de l'IRD.

Le suivi des pratiques des populations, dans des aires organisées sur le temps long par des pouvoirs territoriaux forts (par exemple des États), permet de comprendre les chemins de traverse empruntés par les populations. Face à des pouvoirs souvent coercitifs, en particulier dans des États qui se sont construits sur la contrainte (Bayart, 2008), la mobilité dans l'espace est un des moyens de refuser les assignations spatiales et sociales. Elle favorise l'échappatoire, parfois la migration, elle permet aussi la découverte de l'ailleurs. Le transport en est un des supports. G. Di Méo (1999), en prenant l'exemple du marcheur ou de l'automobiliste, parle de ruse utilisée dans les déplacements pour échapper aux contraintes du système spatial ou urbanistique et des programmations que celui-ci impose aux pratiques. En ville, sur les routes, sur les axes reliant deux pays, aux frontières, les gens mobiles, transporteurs, chauffeurs, commerçants, voyageurs, rusent aussi pour se déplacer comme ils l'entendent, pour offrir un service. L'espace dans lequel ils évoluent est le leur et les aires qu'ils pratiquent ne recoupent qu'en partie celles des États, des régions, des communes.

Entre Sénégal et Mauritanie perdure un ensemble religieux et confrérique relativement continu (Ould Cheikh, 2004). Nombre de cheikhs sénégalais ont été formés dans les medersas mauritaniennes et effectuent des allers-retours fréquents entre les deux pays. Cette interdépendance est amplifiée par les pèlerinages religieux des membres des confréries soufies tidiane, khadre et mouride, qui traversent le fleuve dans les deux sens pour se rendre vers les lieux saints de Kaolack, Madina Gounass ou Touba, au Sénégal, et de Nimzatt, en Mauritanie. Des convois se forment, composés de plusieurs dizaines de véhicules, parfois d'une centaine, et transportent dignitaires religieux, pèlerins, des commerçants également qui acheminent des marchandises qu'ils écoulent sur place. Selon un informateur rencontré en 2008 à Nouakchott, « [...] ces déplacements génèrent de multiples trafics de marchandise, licites et illicites, souvent sans aucun contrôle, ni des forces de l'ordre, ni des douanes ». Idem pour les flux de populations tidianes entre le Nigeria et la ville de Kaolack au Sénégal, anciennement positionnée au cœur des échanges ante- et postindépendance⁷, au centre aussi des réseaux religieux (Schmitz, 2000). On peut évoquer de même les flux de Burkinabés nés en Côte d'Ivoire ou retournés au Burkina, qui, par leurs incessantes allées-et-venues entre les deux pays, alimentent un trafic remarquable d'autocars sur les lignes Ouagadougou-Bouaké-Abidjan et San Pédro (Néya, 2015).

Les flux de travailleurs migrants, de commerçants, de pèlerins dessinent une autre carte de l'Afrique, avec des villes émergentes⁸, parfois frontalières, des itinéraires particuliers aussi. L'exemple d'un jeune Nigérien évoqué par B. Rossi (2014), parti du centre de son pays

⁷ Capitale économique de l'arachide jusque dans les années 1970, un des 1^{ers} ports ouest-africains dans les années 1950, centre polarisateur de flux de travailleurs : cf. Dessertine A., 1959, *Un port secondaire de la côte occidentale d'Afrique : Kaolack*. Kaolack, Chambre de commerce.

⁸ La ville de Touba déjà citée, par sa taille (plus de 750 000 habitants selon le RGPH de 2013), son marché, les pratiques entrepreneuriales des populations résidentes, attire les voyageurs, les commerçants, les marchandises, notamment les produits alimentaires de toute l'Afrique de l'Ouest, selon une logique spatiale qui n'emprunte pas uniquement à celle des transports organisés depuis la capitale (acheminement vers ou approvisionnement par le port), mais qui valorise aussi d'autres axes et d'autres liaisons.

à la recherche de son frère émigré au Congo, en passant par le Nigeria, le Cameroun, le Gabon, est à cet égard parlant. De même, la quête de l'or dans l'ouest du Mali et au sud-est du Sénégal est un exemple de processus redessinant la carte des mobilités. Si les enclaves des sociétés extractives, qui appartiennent à des groupes miniers, disposent de barrières hermétiques ceignant des espaces clos (on remarque cela dans les environs de Sadiola, au sud de Kayes), les populations, elles, originaires de toute l'Afrique de l'Ouest, franchissent les frontières internationales pour aller s'embaucher comme orpailleurs dans les placers (Grätz, 2003). Ces flux viennent gonfler la population des villes capitales et secondaires, comme à Nouakchott ou Nouadhibou en Mauritanie. Ils varient selon les politiques d'accueil des pays, selon les périodes. La Mauritanie a longtemps été tolérante, de même que la Côte d'Ivoire.

Migrations internationales et durcissement des frontières géographiques et sociales

Les évolutions socio-politiques des pays d'accueil et de transit, sur le continent comme ailleurs dans le monde, amènent les gouvernements à multiplier les contrôles sur les flux de voyageurs, quels qu'ils soient. Sur les routes de la mobilité africaine, les candidats au déplacement sont particulièrement visés.

Les frontières internationales en Afrique conservent leur fonction première, celle de limites distinguant un dedans d'un dehors (photo 1). Elles représentent les marqueurs d'un territoire mis au service d'un pouvoir et d'une politique, confortant les propos toujours d'actualité de D. Bach (1995) ou de K. Bennafla (1999) sur les liens entre les dynamiques locales aux frontières, et des activités qui sont menées dans les marges, et le rôle central des capitales et des pouvoirs dans le fonctionnement socioéconomique général⁹.

⁹ On consultera avec intérêt le numéro de la revue anglophone *Journal of Borderlands Studies*, consacré aux frontières africaines et à l'évolution des significations qu'elles revêtent aujourd'hui sur le continent : cf. Coplan D. (éd.), 2010, « From Empiricism to Theory in African Border Studies », *Journal of Borderlands Studies*, vol. 25, n°2, 130 p.

Photo 1 : Rosso-Mauritanie face au Sénégal ou comment franchir la porte de la frontière pour les voyageurs



Cliché : J. Lombard (2009)

À l'instar de ce qui se passe en Europe, notamment dans les aéroports où la frontière s'affirme comme jamais auparavant (Frétigny, 2013), les espaces techniques d'interconnexion des modes de transport (bateau ou avion et chemin de fer, sans compter les plates-formes de correspondances entre lignes de métro) deviennent les lieux-clés des contrôles. C'est là que se constitue une partie des nouvelles frontières du monde contemporain, que s'opèrent les contrôles d'identité, voire les interpellations, sur les quais, dans les gares¹⁰, parfois à bord des véhicules et autres moyens de se déplacer. Les axes routiers eux-mêmes, de façon imprévisible, deviennent la cible d'interventions intempestives de la part des services de contrôle de tous types, comme cela a été constaté en 2009 à Mahta Lagjar, en plein centre de la Mauritanie¹¹.

¹⁰ Ainsi en France, dans une gare ferroviaire de la banlieue parisienne, en juin 2016, un représentant des forces de l'ordre réclamant à une personne, peut-être de nationalité étrangère, ses papiers d'identité. Avec la justification suivante, plus que contestable : « après, vous ne serez plus contrôlé » [sous-entendu : « si vous êtes en règle »].

¹¹ Lors d'un voyage en autocar entre Aïoun et Aleg, j'ai pu observer dans cette localité les vérifications opérées sur les carnets de vaccination des voyageurs, qui ont abouti au renvoi de passagers maliens vers leur point d'entrée sur le territoire mauritanien, à Gogui, soit à 500 km du lieu de contrôle.

Le franchissement des frontières, l'apparition de difficultés, parfois le ressenti des voyageurs et ce qu'ils disent de leurs trajets dépendent *in fine* des niveaux de revenus qui distinguent une partie des classes moyennes (dont parlent D. Darbon et C. Toulabor : 2015), les classes d'affaires, les élites politiques, de la majorité de la population. Le développement du transport aérien, en plein boom en Afrique, en est la preuve. La croissance des vols entre Sénégal et Mauritanie (13 en 2009 chaque semaine, 21 en 2017) est à mettre en regard avec la traversée du fleuve Sénégal, opérée par un bac (qui s'interrompt chaque nuit entre 18h et 7h). Du point de vue du voyageur franchissant en transport routier la frontière terrestre à Rosso, il s'agit d'un autre voyage, d'un autre transport, presque d'un autre monde : les contrôles policiers et douaniers peuvent engendrer des arrêts de plusieurs heures, voire de plusieurs jours¹², et ainsi considérablement ralentir le trajet.

Le contrôle des mouvements de populations, migrantes notamment, se complique entre Sahel et Maghreb avec l'amalgame opéré entre flux de personnes intra-africains et flux de migrants se dirigeant vers les cités nord-africaines (et, par extension supposée, vers l'Europe). Or ce que nous apporte la lecture concomitante des mobilités, i.e. des migrations, et des transports, c'est bien la présence d'une diversité de modalités dans les déplacements, dans les motifs, et donc dans les rapports avec d'autres espaces, qui ne se résument pas, loin de là, à quitter un pays et à fuir vers un autre.

3. METROPOLISATION ET CORRIDORS de TRANSPORT ET DE FLUX

La concentration urbaine de la population, des circulations, des activités économiques prend une nouvelle dimension avec l'érection de métropoles africaines. Celles-ci ont en Afrique un rôle prépondérant dans les mobilités des populations. Ces pôles urbains rayonnent sur l'espace national et continental, ils sont interface et parfois frontière internationale. C'est encore plus vrai dans le monde contemporain, avec la concentration des activités et des hommes à la fois sur les littoraux et dans de vastes ensembles urbains.

Le fonctionnement des métropoles et la polarisation des flux qui caractérise ces dernières aboutissent à deux processus. D'abord, la dynamisation des transports urbains internes, répondant à une demande sans cesse croissante de populations résidant à plusieurs dizaines de km de leurs lieux d'activités. Ensuite, la constitution de réseaux de circulations entre métropoles africaines, organisés autour de pôles et d'infrastructures de longue portée et activés par les mobilités et les échanges inter-métropolitains¹³.

¹² Il en va de même entre le Sénégal et le Mali, que ce soit à Kidira, côté sénégalais, ou à Diboli, côté malien.

¹³ Sur cette question des réseaux de métropoles et des impacts spatiaux sur les espaces environnants, cf. Escallier R., 2002, « Métropoles et globalisation dans le monde arabe et méditerranéen : état, enjeux et perspectives », *Cahiers de la Méditerranée*, 64 [<http://cdlm.revues.org/index68.html>]. Cf. aussi Charlton C., Vowles T., 2008, « Inter-urban and Regional Transport », in R. Knowles, J. Shaw, I. Docherty (ed.), *Transport Geographies. Mobilities, Flows and Spaces*, Oxford, Blackwell Publishing, p 120-136.

Mobilité métropolitaine et transport urbains

En Afrique, depuis plus de 20 ans, des réformes drastiques tendent à moderniser les systèmes de transport des grandes villes. Les autorités métropolitaines sont animées d'une volonté de réforme pour se doter de systèmes de transport à la hauteur du standard et du standing international. Cela passe par le développement d'infrastructures modernes (Prélorenzo et Rouillard, 2009), type autoroutes urbaines à péage, par le renouvellement des parcs de véhicules de transport collectif, souvent très anciens (plus de 15 ans en moyenne), par la planification d'un schéma de lignes de dessertes de l'espace urbain, comme à Addis Abeba (Hussen, 2016), par le soutien à des opérateurs privés professionnels, libérés - supposément - de toutes les entraves dues à la tradition (considérations sociales, pratiques locales).

L'espace urbain métropolitain connaît des évolutions à la fois remarquables et paradoxales. Tout d'abord, on assiste à une multiplication de la desserte urbaine, le lien spatial pourrait-on dire étant assuré par une multitude de modes de transport, un peu partout dans les capitales africaines ; dans le même temps, ces réformes produisent ou confortent d'autres clivages dans la ville, distinguant, voire opposant, les espaces intra-urbains, les moyens de transports, les types d'infrastructures utilisées par les usagers. A Dakar par exemple, on peut distinguer, d'un côté, les infrastructures donnant lieu à embouteillages (vieille route nationale traversant les quartiers populaires et industriels), de l'autre, des infrastructures modernisées, élargies, où la fluidité de la circulation est réelle. D'un côté, les modes individuels (voitures personnelles, rutilants 4x4), de l'autre, des modes collectifs, type minibus surchargés. A Abidjan aussi, l'évolution du réseau d'infrastructures provoque l'accentuation des inégalités : l'ouverture à l'est de l'agglomération, sur la lagune, du nouveau pont à péage HKB (Henri Konan Bédié) ouvre de nouvelles perspectives de circulation rapide pour ceux qui peuvent payer à chaque passage 500 francs CFA (moins d'un euro), quand de l'autre côté de l'agglomération, à Yopogoun, les conditions de circulation sont dégradées par la présence de routes en mauvais état et de longs et coûteux embouteillages.

De ces inégalités de circulation, peut-on en déduire un processus de différenciation spatiale entre quartiers ? S'instaure en fait une ville ségréguée, distinguant différents types de quartiers. Ceux où la mobilité internationale, dite mondialisée, en prise avec les façons de faire libérales, gaspilleuses d'espace, se traduit dans l'aménagement des quartiers, des voies routières, des transports. Et puis les quartiers populaires, parfois ceux des classes moyennes, où la mobilité internationale est aussi un référent, parfois identique, mais souvent différent, car produit par un autre rapport au monde, fait de déplacements moins linéaires, plus chaotiques dans le temps et l'espace, plus heurtés, plus contraints surtout et donc plus contrôlés. Il s'agit de celle des migrants pauvres, des travailleurs, qui certes chercheront à accéder aux moyens de transport individuels métropolitains, mais qui dépendront aussi, plus que d'autres catégories, des moyens collectifs pour accéder aux centres.

Pour surmonter ces processus de différenciation, voire d'inégalités, les populations inventent de longue date leurs modalités de déplacement en ville, contribuant à faire émerger de nouvelles dessertes dans les quartiers périphériques, de nouveaux moyens de transport comme

les motos-taxis à Ndjamena (Hemchi, 2015), à Ouagadougou, à Korhogo (Zouhoula-bi, 2014). L'expérience rapportée de la migration internationale aide à la consolidation de ces nouvelles formes de transport, au départ non reconnues par les pouvoirs publics centraux et locaux, puis progressivement admis et réglementés¹⁴.

Corridor international de transport ou le réseau inégalitaire de métropoles

L'accès inégal au déplacement, pour les personnes comme pour les biens, dont la circulation en ville et entre villes africaines est un des marqueurs, est amplifié par l'existence, au sein du réseau de métropoles africaines, d'une figure spatiale influençant les mobilités et les migrations : le corridor international de transport¹⁵.

Le corridor routier et ferroviaire, tel que promu aujourd'hui par les institutions internationales, type Banque mondiale ou Banque africaine de développement, concentre les investissements, les déplacements de biens, de personnes, notamment les flux entre ports ouest-africains et capitales des pays sans côtes. Le corridor structure les échanges internationaux et concentre les flux aux points de passage officiels des frontières, autorisant les contrôles sur l'axe, sans toujours favoriser la fluidité, ce qui relève d'un paradoxe étonnant.

Le corridor est fortement soutenu par les autorités politiques et les élites d'affaires du continent. En lui sont placés tous les espoirs d'une meilleure desserte des territoires, d'une organisation de l'espace renouvelée, d'une croissance des mobilités et des échanges. En tant que prophétie auto-réalisatrice, sa réalisation à venir est considérée comme acquise, irréversible et déterminante (figure 1).

Bâti sur le principe de fluidité plus que sur celui de l'intégration spatiale, le corridor peut alimenter les déséquilibres au sein des pays, en polarisant les énergies, les investissements, les acteurs, les politiques. Plutôt que de favoriser l'intégration régionale avec le développement des réseaux de transports, les investissements dans les infrastructures confortent au contraire les processus de séparation et accentuent les écarts entre les structures centrales (pôles et axes majeurs) et les régions périphériques¹⁶.

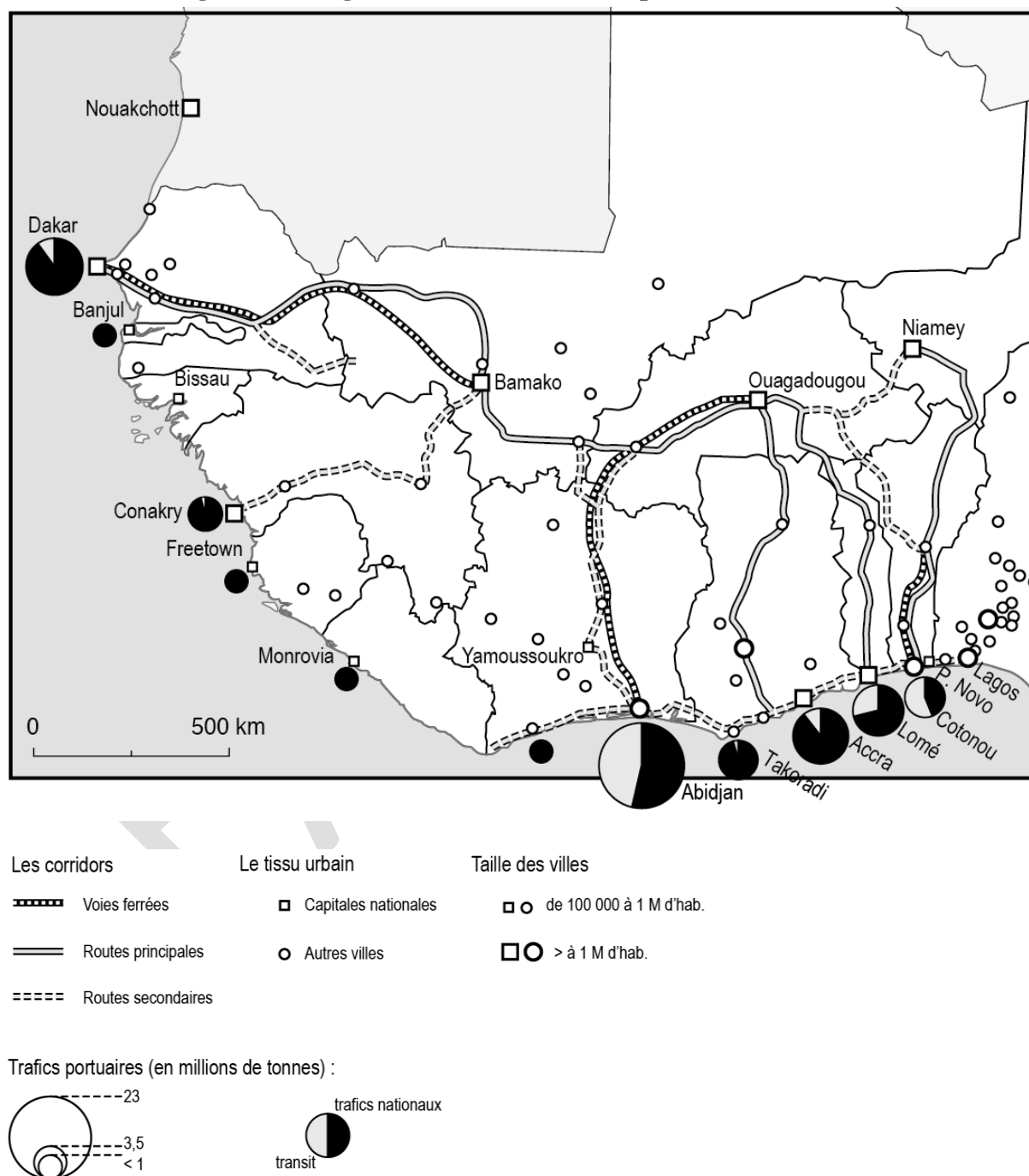
¹⁴ Sur les Dahoméens rapatriés de Côte d'Ivoire en 1964, qui, rentrés avec leurs taxis, ont fait évoluer l'offre de transport à Cotonou, cf. Agossou N., 2004, « Les taxis motos *zemijan* à Porto-Novo et à Cotonou », *Autrepart*, 32, p. 135-148.

¹⁵ Eléments tirés de Lombard J., Ninot O., Steck B., 2014, « Corridors de transport en Afrique et intégration territoriale en questions », in Gana A., Richard Y. (éd), *La régionalisation du monde*, Tunis/Paris, IRMC /Karthala, p 253-272.

¹⁶ "[...] *Rather than spatial integration through transport networks fostering regional convergence, it [the capacity of transport investment to generate benefits] is often associated with regional divergence, deepening pre-existing differences between core and peripheral areas*". Cf. Mac-Kinnon D., Pirie G., Gather M., 2008, "Transport and Economic Development", in R. Knowles, J. Shaw, I. Docherty (ed.), *Transport Geographies*. Oxford, Blackwell Publishing, p. 28.

Le corridor comme « outil de programmation et de gouvernance » (Debrie et Comtois, 2010) peut s'autonomiser par rapport à l'espace traversé, en étant au service d'une logique particulière. Cette dernière rencontre les intérêts des opérateurs logistiques mondiaux, ceux des hommes et femmes d'affaires, des grands commerçants, ainsi que le rappellent F. Söderbaum et I. Taylor (2008) à propos du corridor reliant Maputo à Johannesburg. Selon ces auteurs, les effets tunnel peuvent être massifs, impulsant certes un processus d'agglomération le long du corridor, mais restreignant la possibilité d'entrer dans le territoire proprement dit.

Figure 1 : Les grands corridors de transport ouest-africains



Source : Lombard J., Ninot O., Steck B., 2014, « Corridors de transport en Afrique et intégration territoriale en questions », in Gana A., Richard Y. (éd), *La régionalisation du monde*, Tunis/Paris, IRMC /Karthala, p 253-272.

Pour contrer ces logiques unilatérales, souvent inégalitaires, les pays sans littoral maritime, considérés comme enclavés par rapport au système mondial de communications, optent pour de multiples stratégies de positionnement optimal sur les corridors. Il s'agit par exemple du développement de circulations de marchandises sous douane, jusqu'à destination, de la construction de ports dits secs, éloignés des littoraux, mais capables, selon la formule d'un fonctionnaire malien interrogé en 2010, « d'attirer le littoral vers l'intérieur » et de déplacer ainsi les frontières, ici maritimes. Au Mali, la ville de Kayes déjà évoquée dispose d'un tel équipement, qui permet à l'opérateur gestionnaire de faire venir ses conteneurs du port de Dakar et de sous-traiter la desserte à des transporteurs maliens, intégrant de ce fait la capitale régionale dans l'orbite de la métropole sénégalaise ; à Bouaké en Côte d'Ivoire (Tapé Bidi, 2010), le projet reste à développer.

Tel que décrit ici, le corridor de transport est en Afrique partie prenante du réseau de métropoles et de villes internationales, qui lui-même s'appuie sur un système sophistiqué de relations, de communications, de transports. Dans le même temps, ce processus minore les façons autres d'organiser l'espace, d'être mobile et de franchir les frontières.

CONCLUSION

Les mobilités des personnes, nationales ou internationales, mais aussi les déplacements de biens participent de longue date à la mise en réseau des espaces et plus particulièrement des villes. Le réseau d'infrastructures et les systèmes de transports supportent et conditionnent les flux, facilitant ici les circulations, les contraignant là, au point qu'on peut se demander dans quelle mesure ils ne favorisent pas, paradoxalement, l'accentuation des contrôles. Ils consolident l'apparition de nouvelles frontières sur les routes de la mobilité africaine, dans les espaces d'interconnexion, sur les axes routiers eux-mêmes, au sein des véhicules, engendrant de ce fait la croissance anxiogène de l'incertitude et de l'imprévisibilité pour les voyageurs (à commencer par les migrants internationaux).

La ville, la métropole, apparaissent de façon ambiguë comme les facilitateurs des mobilités, en même temps que des espaces de différenciation, que ce soit en leur sein ou à proximité des frontières internationales. Être mobile requiert d'autant plus de savoir-faire que ce n'est pas donné à tout le monde et que cela implique le franchissement ici et là de frontières, dont la porosité est de plus en plus questionnée, voire limitée.

Les systèmes de transports en Afrique cristallisent les interactions entre métropoles, frontières et mobilités (i.e. migrations internationales), faisant accroître que tout est possible pour qui veut voyager, tout en laissant s'installer le principe même de ruptures sociales, économiques, spatiales et temporelles.

REFERENCES

AGOSSOU N., 2004, « Les taxis motos *zemijan* à Porto-Novo et à Cotonou », *Autrepart*, 32, p. 135-148.

- BA C.O. 1995, « Un exemple d'essoufflement de l'immigration sénégalaise : les Sénégalais au Cameroun », *Mondes en Développement*, XXIII, n°91, p. 31-44.
- BA C.O., CHOPLIN, A., 2005, « Tenter l'aventure » par la Mauritanie : migrations transsahariennes et recompositions urbaines. *Autrepart*, 36, p. 21-42.
- BACH D., 1995, « Contraintes et ressources de la frontière en Afrique subsaharienne ». *Revue internationale de politique comparée*, 2 (3), p. 533-542.
- BAYART, J.-F., 2008, « Hégémonie et coercition en Afrique subsaharienne. La "politique de la chicotte" ». *Politique africaine*, 110, juin, p. 123-152.
- BENNAFLA K., 1999, « La fin des territoires nationaux ». *Politique africaine*, 73, mars, p. 24-49.
- BOUTILLIER J.-L., QUESNEL A., VAUGELADE J., 1977, « Systèmes socio-économiques mossi et migrations », *Cahiers ORSTOM série Sciences humaines*, 14 (4), p. 361-381.
- CHARLTON C., VOWLES T., 2008, « Inter-urban and Regional Transport », in R. Knowles, J. Shaw, I. Docherty (ed.), *Transport Geographies. Mobilities, Flows and Spaces*. Oxford, Blackwell Publishing, p 120-136.
- CHENAL J., PEDRAZZINI Y., CISSE G., KAUFMANN V. (éds.), 2009, *Quelques rues d'Afrique. Observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott*. Lausanne, Editions Lasur.
- COQUERY-VIDROVITCH C., 1993, *Histoire des villes d'Afrique noire. Des origines à la colonisation*. Paris, Albin Michel.
- COPLAN D. (éd.), 2010, "From Empiricism to Theory in African Border Studies", *Journal of Borderlands Studies*, vol. 25, n°2, 130 p.
- CORALLI M., PALUMBO M. A., 2011, « Entre singularité et similitude : Cotonou, une ville en changement », *Lieux communs*, n°14, p. 59-83.
- DARBON D., TOULABOR C. (éds.), 2015, *L'invention des classes moyennes africaines. Enjeux politiques d'une catégorie incertaine*, Paris, Karthala.
- DEBRIE J., COMTOIS Cl., 2010, « Une relecture du concept de corridors de transport : illustration comparée Europe/Amérique du Nord », *Cahiers scientifiques du transport*, 58, p 127-144.
- DESSERTINE A., 1959, *Un port secondaire de la côte occidentale d'Afrique : Kaolack*. Kaolack, Chambre de commerce.
- DI MEO G., 1999, « Géographies tranquilles du quotidien. Une analyse de la contribution des sciences sociales et de la géographie à l'étude des pratiques spatiales ». *Cahiers de géographie du Québec*, 43 (118), p. 75-93.
- ESCALLIER R., 2002, « Métropoles et globalisation dans le monde arabe et méditerranéen : état, enjeux et perspectives », *Cahiers de la Méditerranée*, 64 [http://cdlm.revues.org/index68.html].
- FRETIGNY J.-B., 2013, « La frontière à l'épreuve des mobilités aériennes : étude de l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle », *Annales de géographie*, 690, p. 151-174.
- GARY-TOUNKARA D., 2004, « Circulation migratoire et abolition des frontières. Quand le Mali (ex-Soudan) regarde vers la mer, les migrants conquièrent l'outre-mer (1933-1974) », in E. Guerassimoff (dir.), *Migrations internationales, mobilités et développement*. Paris, L'Harmattan, p. 67-97.
- GRANT R., 2009, *Globalizing City. The Urban and Economic Transformation of Accra, Ghana*. Syracuse: Syracuse University Press.
- GRÄTZ T., 2003, « Les chercheurs d'or et la construction d'identités de migrants en Afrique de l'Ouest », *Politique africaine*, 91, p. 155-169.
- GUEYE Ch., 2002, « Enjeux et rôle des NTIC dans les mutations urbaines : le cas de Touba », in M.C. Diop (éd.), *Le Sénégal à l'heure de l'information. Technologies et sociétés*, Paris, Karthala, p. 169-222.

- HEMCHI M. H., 2015, *Mobilités urbaines et planification. Le cas de N'Djamena*, Université Bordeaux Montaigne, thèse de géographie, 474 p.
- HUSSEN B.W., 2016, "Sustaining sustainable mobility: the integration of multimodal public transportation in Addis Ababa", Université de Lyon II, thèse de doctorat, 403 p.
- LOMBARD J., 2008, « Kayes, ville ouverte. Migrations internationales et transports dans l'ouest du Mali », *Autrepart*, 47, p. 91-107.
- LOMBARD J., 2015, *Le monde des transports sénégalais*, Marseille, Editions de l'IRD.
- LOMBARD J., NINOT O., STECK B., 2014, « Corridors de transport en Afrique et intégration territoriale en questions », in Gana A., Richard Y. (éd), *La régionalisation du monde*, Tunis/Paris, IRMC /Karthala, p 253-272.
- LOMPO D., 2015, « Les Burkinabés du Gabon. Une migration à l'aune des aléas politiques ? », *Afrique et développement*, Volume XL, No. 1, p. 41-62.
- MAC-KINNON D., PIRIE G., GATHER M., 2008, « Transport and Economic Development », in R. Knowles, J. Shaw, I. Docherty (ed.), *Transport Geographies*. Oxford, Blackwell Publishing, p. 10-28.
- MINVIELLE, Régis, « L'Amérique latine ou l'expression d'une nouvelle route africaine », *Afrique et Développement*, XV (1), p. 19-39.
- MONSON J., 2006, « Defending the People's Railway in the Era of Liberalization: Tarazan in Southern Tanzania », *Africa*, 76, 1, p. 113-130.
- MOUNKAILA H., 2011, « Circulations transsahariennes et vie de transit à Agadez (Niger) », in Zongo M. (éd.), *Les enjeux autour de la diaspora burkinabè*, Paris, L'Harmattan, p 45-76.
- NEYA S., 2015, « Rôle et place du transport de voyageurs dans l'émergence de centralités urbaines inédites dans l'espace transnational Burkina Faso-Côte d'Ivoire », communication au colloque de l'ASRDLF, Montpellier, 7-9 juillet.
- OULD CHEIKH A.W., 2004, « Espace confrérique, espace étatique : le mouridisme, le confrérisme et la frontière mauritano-sénégalaise », in Z. Ould Ahmed Salem (éd.), *Les trajectoires d'un État frontière*. Dakar, CODESRIA, p. 113-140.
- PRELORENZO C., ROUILLARD D. (éd.), 2009, *La métropole des infrastructures*, Paris, Picard.
- PUMAIN D., 1997, « Pour une théorie de la ville évolutive », *L'Espace géographique*, 2, p. 119-134.
- ROSSI B., 2014, "Tubali's Trip: Rethinking Informality in the Study of West African Labour Migrations". *Canadian Journal of African Studies*, Volume 48, Issue 1, pp. 1-24.
- SCHMITZ J., 2000, « L'islam en Afrique de l'Ouest : les méridiens et les parallèles », *Autrepart*, 16 :5-20.
- SHELLER M., 2015, "Mobilizing Transportation, Transporting mobilities", in Cidell J., Prytherch D., *Transport, Mobility and the Production of Urban Space*, New York, Routledge.
- SÖDERBAUM F., TAYLOR I., 2008, "Competing Region-building in the Maputo Development Corridor", in F. Söderbaum et I. Taylor, *Afro-regions: the dynamics of cross-border micro-regionalism in Africa*, Uppsala, Nordiska Afrikainstitut.
- SPIRE A., 2010, « Lomé, ville post-frontière », *EchoGéo* [En ligne], 14 | 2010, <http://echogeo.revues.org/11974>
- TAPÉ BIDI J., 2010, « Quelques réflexions sur l'existence d'un port sec à Bouaké en Côte d'Ivoire », in K. Fodouop, J. Tapé Bidi (dir.), *L'armature du développement en Afrique. Industries, transports et communications*, Paris, Karthala, 77-86.
- URRY J., 2005, « Les systèmes de mobilité », *Cahiers internationaux de sociologie*, 118, p. 23-35.
- VAN DUC J., 1992, « Les voies du pèlerinage à la Mecque de la fin du 19^e à nos jours : les cas des pèlerins voltaïques/burkinabé », in H. d'Almeida-Topor, Ch. Chanson-Jabeur, M. Lakroum (éd.), *Les transports en Afrique XIX-XX^e*. Paris, L'Harmattan, p. 189-199.

ZOUHOULA-BI R., 2014, « Guerre civile, logiques économiques : l'essor des motos-taxis à Korhogo », *Le Journal des Sciences Sociales*, 11, p. 171-182 [GIDIS-Côte d'Ivoire].

EXEMPLE