

Chaire Quételet
Louvain-la-Neuve, 3-5 décembre 2008
(Thème 4 : Migrations de retour et circulations)

SORTIR DU « TERROIR » !

MIGRATION INTERNATIONALE ET TRANSPORT EN AFRIQUE DE L'OUEST

Jérôme Lombard

Institut de Recherche pour le Développement (IRD)
LPED, Centre Saint Charles, Case 10
3 place Victor Hugo
13331 Marseille, France
Jerome.lombard@ird.fr

M.B., Sénégalais, est un ancien émigré en France et en Allemagne. Avant son départ dans les années 1970, il travaillait dans le transport, comme apprenti pour un grand opérateur. Quand il rentre en 1983, il s'installe comme transporteur de voyageurs à la gare routière de Dakar. M.B. garde des liens avec ses réseaux développés en Europe, qui lui permettent d'acheter des véhicules d'occasion, minibus et camions semi-remorques. Il complète son activité en vendant des pièces détachées importées. M.B. conclut : « *sans l'émigration, je n'aurais pas pu le faire* ». Cet extrait d'entretien réalisé au Sénégal en 2003 est révélateur des logiques qui animent les migrants sénégalais en particulier, et ceux d'Afrique de l'Ouest en général : si possible investir, pendant ou au retour de la migration, dans le pays d'origine, afin de développer des sources de revenus pour la famille ou de préparer sa réinsertion.

L'existence du secteur du transport au Sénégal doit beaucoup, depuis l'arrivée des premiers véhicules à moteur (pour ne prendre que ce moyen de transport), à l'apport d'influences extérieures, à la venue d'hommes et de femmes de l'étranger, autant qu'aux voyages de Sénégalais dans le monde, en tant que migrants, marchands, fonctionnaires en formation, etc. Les effets des échanges et des déplacements internationaux, au départ de ou vers le Sénégal, sont visibles dans le parc automobile, dans l'entrepreneuriat, dans la formation et l'information des professionnels et syndicalistes, dans les façons de penser et de faire du personnel administratif en charge du secteur.

La migration internationale de Sénégalais prend place dans ces déplacements internationaux de personnes et se traduit par le développement de flux de toutes sortes en direction du secteur. Le départ de Sénégalais en migration, leur retour ou la mise en place de navettes entre différentes aires géographiques du globe, notamment chez certains commerçants, a, surtout depuis les années 1990, un impact sur le secteur, avec l'envoi de l'étranger de véhicules d'occasion¹ et le souhait de migrants de devenir entrepreneurs dans le transport ou, à défaut, simples propriétaires ou conducteurs. De même, la présence au Sénégal de populations migrantes ou anciennement migrantes, ayant des intérêts dans le transport, conforte l'insertion du secteur dans un espace d'influences qui dépasse le pays. L'existence de relations entre le Sénégal et des pays d'Afrique ou d'autres continents, façonnées en partie par des populations de migrants, de marchands ou même d'étudiants, ouvre alors des perspectives aux

¹ Selon J. Guillaume (2003), 5 à 6 % des trafics mondiaux de voitures sont destinés à l'Afrique.

transporteurs sénégalais (par exemple les compagnies aériennes²), qui voient là de nouveaux marchés internationaux à développer.

Cet écheveau de relations et d'influences, institué à l'échelle continentale ou mondiale et dans lequel le secteur du transport sénégalais est inscrit, permet de montrer combien ce dernier doit une partie de ses transformations à la mondialisation commencée au Sénégal depuis plusieurs siècles et renforcée avec l'indépendance du pays en 1960. Cette réflexion permet par ailleurs de souligner, mais aussi de relativiser, l'importance des effets de la migration internationale des Sénégalais et de migrants étrangers au Sénégal sur l'évolution du secteur du transport³. Son impact est certes réel, mais en même temps l'insertion du Sénégal dans un espace international d'échanges est telle que la migration de ses ressortissants ou l'arrivée de migrants n'en est qu'une des modalités.

Apparaît au centre de ce travail l'opérateur de transport, qu'il soit transporteur, simple propriétaire, chauffeur ou toute autre personne participant à l'acte de transport. Comme les commerçants, cet acteur à part entière, qu'il soit sénégalais ou d'origine étrangère, a été choyé par le pouvoir sénégalais depuis l'indépendance (Amin, 1969 ; Lombard et Ninot, 2002). Il représente l'archétype de l'individu entreprenant au Sénégal, en particulier parce que nombreux sont ceux qui ont puisé dans la migration internationale, hors ou à destination du Sénégal, les éléments pour se constituer entrepreneur. C'est donc sur cet acteur que j'ai fait porter l'essentiel de ma recherche. Des enquêtes par questionnaires auprès de 150 transporteurs routiers de marchandises, des entretiens qualitatifs avec des hauts fonctionnaires et des syndicalistes, avec des opérateurs de premier plan (industriels, grands transporteurs tels que des Sénégalais d'origine libanaise ou des Maliens), avec des « petits gens » (chauffeurs, notamment des Guinéens, rabatteurs, usagers), ont constitué un premier volet de la collecte d'informations. Des observations dans des gares routières urbaines et rurales ou à bord des camions, des comptages de véhicules, des traitements de bases de données des ministères, une lecture systématique de la presse quotidienne et professionnelle, ont complété le dispositif.

Dans les pays voisins du Sénégal s'opèrent dans le transport les mêmes transformations liées à la mondialisation. Si l'État central au Burkina Faso, au Mali ou en Mauritanie a été prépondérant dans la constitution d'un secteur national, le rôle des influences extérieures, des échanges internationaux et des migrants ressortissants de ces pays ou des étrangers arrivés par migration, a lui aussi été primordial. Dans cette étude, et en m'appuyant sur une réflexion méthodologique identique sur tous les terrains, je dispose d'une vue relativement précise du secteur dans différents pays (et donc de l'effet de la migration) et d'un prisme commun à chaque pays pour éclairer en partie les changements des sociétés, des économies et des territoires africains.

Dans un premier temps, je rappellerai l'importance de la mondialisation dans des pays tels que le Sénégal, qui se traduit par des comportements métissés de nombre d'acteurs, notamment dans le transport. Dans un deuxième temps, j'insisterai sur le rôle de la migration internationale dans le développement de ce secteur dans plusieurs pays d'Afrique de l'Ouest et sur l'insertion plus ou moins aisée des migrants. Enfin, dans un troisième temps, j'essaierai d'analyser dans quelle mesure leur présence est plus ou moins bénéfique.

² Je ne parlerai pas ici de ce créneau porteur, même si la situation évolue sans cesse, les compagnies cherchant à capter tous les marchés, migrants, marchands, pèlerins. Cf. : « Nouvelles dessertes de la RAM vers Nouakchott et Niamey », www.cridem.org, 09 janvier 2008.

³ On se reportera notamment à la thèse d'A. Diakho (2007) sur l'entrepreneuriat migrant sénégalais dans le transport et au mémoire de maîtrise de C. Dubus (2004) sur le lien entre émigration des Sénégalais et importation de matériels de transport au Sénégal.

I. Le transport transnational

Le « non décrochement » des pratiques de gouvernement entre la période coloniale et la période post-indépendance (selon la terminologie d'A. Mbembe : 2002) aide à comprendre en quoi la « transnationalisation » de l'État africain est un ancien processus, commencé à l'époque coloniale et réactualisé par la suite depuis les années 1960. De la même façon, nous pouvons réfléchir à la constitution des systèmes de transport contemporains sur le continent, en particulier au Sénégal, au Burkina Faso ou au Mali. Ils ont été portés depuis plus d'un siècle, non seulement par des ressorts locaux, mais aussi par des valeurs et un fonctionnement transnationaux.

Les parcours métissés des administrateurs

Dans les années 1960, les hommes qui composent les appareils des États ouest-africains, les hauts fonctionnaires notamment, sont apparus comme des acteurs clés de l'évolution de chaque pays indépendant. « Fer de lance du développement [...] » (Raffinot et Roubaud, 2001 : 5), les fonctionnaires avaient une haute idée de leur tâche et souhaitent tirer vers le haut leur nation, la sortir du sous-développement caractérisé par des pratiques traditionnelles du passé, adopter des méthodes modernes. Parfois, ils ont reproduit à l'identique l'image du personnage omnipotent qui détient le pouvoir. Si les anciennes élites de l'époque coloniale ont souvent été remplacées, le système bureaucratique, lui, a perduré dans nombre de pays, administré par le haut et hiérarchisé. Au Sénégal (Gellar, 2002), l'autorité des fonctionnaires est devenue hégémonique et a renforcé la primauté des vues de l'administration sur toute autre considération. Vers le milieu des années 1970, « s'emparant » du gouvernement, ils sont devenus très puissants, jusqu'à l'intérieur même du parti au pouvoir

Cependant, les fonctionnaires des États ouest-africains sont souvent issus de plusieurs cultures. Nombre d'entre eux doivent leur propension à s'intéresser à la dimension internationale du développement à leur formation, reçue au lycée de Saint-Louis du Sénégal, capitale de l'Afrique occidentale française, où ont été formées des générations de lycéens et donc de futurs serviteurs des États indépendants⁴. D'autres, par leur origine géographique, sont issus de familles implantées sur la côte atlantique ou sur les axes de pénétration coloniale et appartenant à des sociétés en prise avec les influences extérieures. Au Sénégal, la zone située au sud de Dakar a été, selon Ch. Becker et M. Mbodj (1999), un espace de contacts et d'interférences entre cultures européennes et africaines, et cela dès l'ouverture des comptoirs portugais au 15^e siècle. Les propos de J.-F. Bayart sont à ce titre révélateurs du changement de perspective que nous devons adopter : « les "couches sociales" sur lesquelles repose la mondialisation depuis deux siècles ont "porté" de tels "types d'homme", moins à travers les constructions linéaires et téléologiques auxquelles vouaient les opérateurs de la "mission civilisatrice", les agents de la "libération nationale", les ingénieurs de la "révolution", les adeptes de la "transition" , que dans les fentes de l'évènement de la globalisation, au gré des aléas des luttes culturelles, sociales ou politiques, et sur le mode du paradoxe » (2004 : 250).

Dans ces pays, les fonctionnaires du transport n'échappent pas à la règle. S'ils ont été formés pour les plus anciens « à la française », avec une grande culture administrative, s'ils ont suivi en France une formation parfois initiale, souvent complémentaire, ils bénéficient aujourd'hui de multiples apports provenant d'Europe (de Belgique notamment⁵) et du monde anglo-saxon. L'influence de la Banque mondiale et de ses programmes destinés à une multitude de pays africains - en particulier SSATP ou *Sub-Saharan African Transport Program* - est croissante

⁴ La lecture des mémoires de l'ancien président mauritanien, M. Ould Daddah (2003), apporte des éclairages intéressants sur ce métissage des idées et des pratiques.

⁵ En 2000, un séminaire de formation des cadres sénégalais en transport urbain a eu lieu à Dakar, financé par la région de Bruxelles-Capitale.

et transforme les façons de penser de centaines d'experts du continent. Les syndicalistes et leurs représentants sont pour partie issus de la même veine, surtout ceux qui sont le produit du « modèle français » et de la société africaine. Aujourd'hui, au Sénégal, ceux-là et d'autres plus jeunes répètent à l'envi qu'ils parcourent le monde entier (aux États-Unis, en Chine, en Inde, en Europe) pour s'enquérir des « bonnes pratiques » de gestion du transport et des meilleurs matériels qu'ils pourraient faire importer pour équiper les parcs des compagnies publiques ou privées (autocars notamment). Par là même, ils contribuent à la recomposition des modes de penser et de produire le transport, alors même qu'ils œuvrent dans un secteur sur lequel pèse le poids du nationalisme économique.

Le renouvellement des élites politiques, après la disparition des « pères » de l'indépendance, confirme le changement d'époque et le rôle de la mobilité et de la migration internationale dans les parcours des décideurs, des hauts fonctionnaires et des cadres d'entreprises. La génération qui a pris le pouvoir en 2000 au Sénégal, avec le président A. Wade, est issue des couches moyennes non salariées (Diallo, 2004). Elle est composée d'anciens migrants, comme le ministre des Affaires étrangères, en poste depuis 2000 et auparavant étudiant aux États-Unis. Moins formée aux arcanes de l'État et de l'appareil bureaucratique, elle est le produit de la montée d'une économie informelle dans les années 1990 et 2000, dont la migration internationale constitue désormais un des paradigmes. Au moment où se généralisent dans le monde les procédures internationales dans les passations de marchés, dans les contrats, dans les négociations, au moment où les bailleurs de fonds imposent leur agenda aux pays africains, les élites du continent portent avec elles différentes façons de faire et différentes pratiques, empruntées ici et là, qui modifient, pour le meilleur ou pour le pire, notamment dans le secteur du transport, les changements demandés.

Les opérateurs de transport : au croisement de multiples influences !

Au même titre que les administrateurs, les fonctionnaires ou les syndicalistes, les transporteurs africains sont de plusieurs mondes. La mobilité internationale de ces acteurs apporte au secteur autant, sinon plus, que l'apprentissage local.

Le transporteur Khoury, premier opérateur de transport routier de marchandises au Sénégal, incarne un type d'opérateurs qui emprunte à la fois au local et au global, au national et à l'international. Le parcours migratoire du fondateur le prédispose à être ouvert à ce qui se passe autour de lui. L'arrivée dans les années 1920 de ce migrant en provenance du Liban, trompé par les administrateurs français qui lui ont fait croire qu'il partait pour New-York, forge le caractère et, dans l'adversité, un moral de battant. Ce que d'autres n'ont pas pu réaliser, à savoir rebondir sur les écueils mis en travers de leur route, Khoury a réussi à le faire. Devenu Sénégalais (du moins le fils puis les petits-fils aujourd'hui patrons de la société), il a contribué jusqu'à aujourd'hui à installer le Sénégal, l'économie, le territoire national, dans l'entre-deux de la transnationalité. Dans son pays d'adoption, dès le début, le grand-père a travaillé avec les maisons de commerce françaises. Il était « traitant », c'est-à-dire intermédiaire entre Français et paysans indigènes, et transportait les graines d'arachides jusqu'aux usines de décorticage. Après l'indépendance, il est devenu transporteur d'hydrocarbures pour des compagnies européennes. Représentant Shell au Sénégal, il a progressivement adopté des méthodes de gestion du personnel, du parc, de la sécurité, tirées des obligations inscrites dans le contrat avec le major pétrolier qui duplique ici ce qu'il pratique en masse ailleurs, sur d'autres continents. Il a été parmi les premiers à faire circuler, dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, des véhicules d'origine française (Renault, Citroën) ou allemande (Mercedes), contribuant ainsi à faire entrer dans le vocabulaire local de nouveaux termes. Khoury s'est mis à transformer des remorques importées en caisses métalliques nécessaires au transport des arachides, initiant ainsi un mouvement que les

mécaniciens sénégalais allaient par la suite amplifier⁶. L'activité de Khoury ne se résume pas au seul Sénégal. La famille a gardé des liens avec le Liban, le pays natal du grand-père, où elle retourne en vacances. Elle se rend en France pour des congés, pour visiter la famille, pour se faire soigner. Cette dimension internationale est aussi africaine. Dès l'entre deux guerres, Khoury a effectué des allers-retours en camion en Afrique de l'Ouest, transportant des marchandises sur de grandes distances, connectant l'ouest du Sénégal au Mali, à la Guinée, à la Côte d'Ivoire, inscrivant le Sénégal dans l'espace ouest-africain des flux.

Au Sénégal, mais aussi dans les pays voisins, la présence d'étrangers comme les Français ou les Libanais, auxquels ont été rachetés dans les années 1960 du matériel de transport et des locaux, souligne plus qu'il n'y paraît l'importance des mélanges d'influences locales et extérieures. Une histoire du matériel de transport routier montrerait à l'évidence combien, depuis la Seconde Guerre mondiale, le secteur du transport en Afrique de l'Ouest est irrigué par des pratiques extérieures au contexte local mais pourtant totalement africaines, voire nationales, dans leur développement, leur évolution et leur transformation. Que le matériel de transport soit importé (parfois dès la colonie) ou bien qu'il soit fabriqué sur place⁷, perdurent jusqu'à aujourd'hui, chez les professionnels mais aussi dans la population, un rapport particulier au transport, des pratiques de réparation, de transformation, de reconstruction, qui doivent beaucoup aux flux d'importations et aux contacts qui se sont noués avec les mécaniciens expatriés, les chauffeurs ou les commerçants étrangers installés sur place.

L'exemple des Nigériens émigrés au Sénégal (Bruzzone, Fall *et alii.*, 2006) traduit remarquablement bien le processus transnational dans lequel le commerce de pièces détachées, et avec lui le transport dans son entier, est entré. Ces migrants sont originaires d'un pays qui disposait de nombreuses unités de montage d'automobiles, de minibus et de camions (notamment Peugeot, Leyland, Mercedes ou Volkswagen : *cf.* Chauleur, 1979), dont beaucoup ont fermé depuis mais qui ont permis au marché nigérian de véhicules de croître et aux exportations du pays de se déployer vers les pays voisins. Ces migrants vivant au Sénégal (mais aussi ailleurs, en Mauritanie notamment) sont souvent alphabétisés, bien formés et très entrepreneurs. Il n'est pas étonnant de les retrouver au Sénégal, un pays qui a vu une usine de montage de minibus Mercedes produire, entre 1980 et 1994, des centaines d'unités pour les transporteurs locaux. Lorsqu'on interroge ces derniers, tous racontent l'arrivage de pièces détachées du Nigeria ou d'ailleurs, souvent d'excellente qualité et surtout adaptables à tout type de véhicules (par exemple une pièce Mercedes montée sur une voiture Peugeot). Les migrants nigériens sont ainsi porteurs d'une culture du mélange des façons de faire dont profite assurément le transport sénégalais.

Ce qu'on observe avec les commerçants de pièces détachées se voit aussi chez les professionnels du transport. Nombreux sont ceux parmi les Africains qui, dès la colonie, ont transporté des marchandises à travers toute l'Afrique de l'Ouest, ainsi que le relate l'écrivain guinéen T. Monenembo (1997) à propos d'un de ses héros camionneurs allant de Kankan à Kaolack ou à Freetown. Ces voyages sont des moments de formation offerts aux commerçants, aux transporteurs, aux chauffeurs. Les migrations de travail en Europe ouvrent certains aux pratiques du transport sous toutes ses formes : des migrants de la vallée du fleuve Sénégal ont travaillé comme laptot à bord des bateaux français (Traoré, 1994), d'autres aujourd'hui offrent à l'aéroport de Roissy un service direct de taxi pour Paris aux

⁶ En novembre 2004, en circulant dans un des îlots urbains les plus denses de Dakar, j'ai pu constater combien, au milieu de ruelles encombrées, des véhicules de transport, notamment importés, pouvaient être complètement démontés puis retransformés en minibus : les tôliers installaient des fenêtres, les menuisiers des bancs, les tapissiers des sièges rembourrés. *Cf.* planche 1.

⁷ Dans les usines de montage de camions ou de taxis et de fabrication de cycles au Sénégal (Bost, 1997), au Mali (Pochet, Klein *et alii.*, 1995), au Burkina Faso (Cusset, 1995).

compatriotes fraîchement débarqués (Timera, 1994). Les Sénégalais ou les Maliens installés en Mauritanie à Nouakchott ou à Nouadhibou, devenus chauffeurs de taxis, pratiquent de même au volant de berlines Mercedes 190 dont la modernité n'a d'égale que leur solidité. Là encore, une histoire du transport en migration⁸ montrerait combien les migrants africains vivent, pour partie, de cette activité et ramènent avec eux (ou inspirent à distance) un rapport au transport, du matériel venu d'ailleurs, des comportements.

Planche 1 : Une ruelle du centre de Dakar occupée par les réparateurs et mécaniciens auto



Cliché : J. Lombard, 2004

II. Les investissements des migrants dans le transport

La phase de libéralisation des économies africaines qui s'ouvre dans les années 1980 amplifie le mouvement de recomposition des secteurs nationaux du transport. Les Africains sont appelés, non plus à attendre tout de l'État, mais à prendre en main leur destin en devenant, sinon entrepreneurs, du moins entrepreneurs. Ce qui a cours pour le Sénégal pourrait être étendu à toute l'Afrique de l'Ouest : « [...] la stratégie de développement véhiculée par les nouvelles politiques de redressement [...] entraînent une redistribution importante des rôles du secteur public et du secteur privé avec un recours important aux agents économiques en dehors de la sphère étatique, une économie fondée sur "la prise de risque" » (Diop et Diouf, 1990 : 84). L'ajustement structurel des économies africaines s'est traduit par l'apparition, sur le marché urbain de l'emploi, de nombreuses couches de la population, qui tentent de se reconverter en développant une quelconque activité. Le mode de production du transport, tel qu'il se généralise dans ces années-là, est le fruit d'une adaptation quotidienne aux aléas de la vie.

Les migrants transporteurs dans l'informel

L'informel urbain est gonflé par l'arrivée d'émigrés en provenance du milieu rural ou de l'étranger. Les réseaux sociaux regroupant des personnes originaires des mêmes contrées et villages permettent de mieux s'insérer dans les arcanes de la vie citadine et dans les méandres

⁸ À l'instar de celle d'une famille maghrébine du sud de la France, décrite dans les années 1980 par A. Tarrus (1985), dont la principale activité est le transport.

de chaque milieu socioprofessionnel, comme le montre l'étude sur l'insertion des migrants sénégalais à Dakar (Antoine et Diop, 1995). Il en va de même dans le transport où les apprentis, les receveurs, les mécaniciens, peuvent être des jeunes ayant la même origine villageoise que le transporteur ou le chauffeur.

La présence d'étrangers dans le secteur du transport des pays africains est remarquable. Quand ils arrivent par la route dans les capitales ou les villes secondaires, la gare routière internationale est le premier lieu fréquenté. La faiblesse des effectifs de chauffeurs disponibles sur le marché local du transport explique que les migrants qui savent conduire arrivent à trouver un emploi. Les réseaux sociaux sous-tendent aussi la mise en place de filières professionnelles, par exemple chez les Guinéens de Dakar, qui laissent leur place à un parent quand eux ont décidé de retourner au pays (Lefebvre, 2003), ou chez les Sénégalais ou les Maliens installés en Mauritanie (*cf. supra*).

Pour les migrants qui reviennent ou pensent revenir dans leur pays d'origine, le retour se présente comme une période délicate. Il s'agit de se réinsérer dans une société quittée quelques années auparavant et de trouver une activité susceptible de dégager des revenus. Souvent la prise en charge économique du réseau familial explique la nécessité de créer une activité rémunératrice. S. Bredeloup (1997) montre comment les migrants diamantaires de la vallée du fleuve Sénégal, après avoir « bourlingué » de longues années en Afrique centrale, reviennent dans leur pays d'origine pour investir, non seulement le champ politique local, mais aussi certains secteurs économiques. Dans les années 1980, les Sénégalais ont placé leur argent dans l'immobilier, en profitant de l'extension spatiale de Dakar (Tall, 1994). Ceux des décennies précédentes avaient privilégié les vieux quartiers proches du centre (Médina, Grand Dakar) et progressivement se sont constitués des parcs immobiliers conséquents, souvent composés de grandes bâtisses de plusieurs étages, et pouvant regrouper jusqu'à 40 à 45 chambres mises en location. À cette époque (années 1980), le transport était encore réglementé par l'État et le secteur privé toléré mais réduit à desservir quelques axes de la capitale. Le franc CFA n'avait pas été dévalué et il était donc difficile pour un migrant d'acheter un véhicule et de s'improviser transporteur.

Dans les années 1990, l'ensemble du transport africain a été soumis à des politiques de libéralisation, de déréglementation et de dérégulation⁹. Cela s'est traduit notamment par un soutien massif au secteur privé et par la libéralisation des importations, notamment de véhicules automobiles. La pression sur l'emploi en ville a amené les autorités de chaque pays à amoindrir les conditions d'entrée dans la profession de transporteur et en définitive à ouvrir la porte à tout investisseur qui le souhaite. Différentes enquêtes menées dans cette période concordent pour souligner le poids relatif de la migration internationale dans la multiplication de l'offre de transport dans quelques pays d'Afrique de l'Ouest. Dans une étude menée au Sénégal en 1999 auprès d'une quarantaine de transporteurs (de marchandises comme de voyageurs) des régions de Tambacounda et de Dakar (Ninot, 2003), les investissements en provenance d'émigrés ont concerné 10 % d'entre eux. Ces derniers ont déclaré avoir investi dans le transport dans le but de trouver un revenu d'appoint, pour eux ou pour un parent, avec l'espoir d'y faire fructifier leur argent. Selon des informations tirées d'une autre enquête réalisée au Sénégal en 1999 par l'IRD¹⁰, plus de 7 % des émigrés (sur 511 personnes enquêtées) ont développé une activité de transport à leur retour. Au Mali (Ndione et Lombard, 2003), une étude sur une soixante de migrants revenus dans la région de Kayes avec l'aide financière du gouvernement français a fait apparaître le transport en troisième position (13 %)

⁹ Cf. les synthèses développées à l'issue des séminaires SITRASS de l'époque (1996, 1999, 2001) : www.sitrass.org.

¹⁰ Données fournies par N. Robin (IRD). Parmi les secteurs dans lesquels les investissements des migrants se sont développés, le transport vient après l'artisanat, le commerce et la construction immobilière.

derrière le commerce et l'agriculture. Dans tous les cas, pour ces migrants vivant à l'étranger ou de retour, le projet de transport se matérialise à l'identique : soit par la réfection d'un véhicule acquis pendant la période migratoire, qu'ils font conduire par le petit frère, soit par l'achat d'une automobile au retour, utile au désenclavement du village. Après la dévaluation du franc CFA en 1994, le transport a représenté une activité aisée à démarrer : d'une part, en raison de la relative modestie de l'investissement (dans le cas d'une activité de taxi urbain, de l'ordre de 1 à 2 millions de francs CFA pour une berline à l'importation au début des années 2000, soit entre 1 500 et 3 000 euros) ; d'autre part, en raison de la facilité avec laquelle le néo-transporteur peut débiter son nouveau métier, sans grands efforts et tracasseries administratives. Dans le transport routier de marchandises, l'investissement est plus important mais les flux d'importation de camions d'occasion font baisser les prix et, au Sénégal, au début de la décennie 2000, on pouvait trouver un camion de 10 tonnes pour 5 millions de francs CFA (7 500 euros).

Le migrant promoteur se convertit difficilement en entrepreneur¹¹. Celui qui y arrive connaît le secteur pour l'avoir pratiqué en migration ou avant de partir à l'étranger. Il retrouve un véhicule qu'il a laissé en gérance à un proche, parent ou ami, il redécouvre un secteur où il a des habitudes, des proximités avec d'autres professionnels, des contacts qui lui permettent d'asseoir le développement de son activité sans passer par la famille, souvent accusée de dilapider l'argent et même, parfois, de revendre le véhicule pour ses propres besoins. Dans une enquête réalisée en 2002 auprès de 150 transporteurs sénégalais (Lombard, Bruez *et alii.*, 2006), une dizaine avait migré et développait, parallèlement ou au retour, une entreprise de transport. Le patron de la structure réside alors à l'étranger ou, quand il est revenu, habite la capitale. Disposant d'un bon niveau scolaire (au moins équivalent au Brevet de fin de 3^e), ces anciens migrants ont une activité florissante : leur parc de véhicules est important (au moins 15 camions), leur chiffre d'affaires est supérieur à huit millions de francs CFA (12 000 euros), ils sont souvent leurs propres clients, en doublant le transport par le commerce.

Le migrant peut aussi réimplanter dans son pays ce qu'il a développé en migration : l'expérience du secteur parle, quel que soit le contexte du retour. L'exemple béninois est à cet égard éclairant. Dès 1963, le rapatriement des Dahoméens¹² de Côte d'Ivoire, qui rentraient avec leurs taxis, a fait évoluer l'offre de transport à Cotonou (Agossou, 2004). Plus tard, en 1977 puis en 1978, le reflux massif de Béninois du Nigeria, du Congo et du Gabon, a vu arriver une masse importante de demandeurs d'emplois. Ceux-ci, propriétaires de leurs motos taxis qu'ils exploitaient en migration, les ont réutilisées pour les besoins des citoyens de Cotonou ou de Porto Novo. Ailleurs en Afrique, en Guinée notamment, au lendemain de la guerre civile de 1990 au Libéria, nombre de réfugiés libériens ou guinéens sont arrivés à Conakry avec les taxis ou les minibus qu'ils conduisaient à Monrovia (Godard et Teurnier, 1992).

Les limites au migrant transporteur

Malgré la prépondérance en Afrique de l'Ouest d'activités économiques informelles, il est difficile au migrant de s'insérer dans le transport. Pour les Africains installés dans un autre pays du continent, les conditions de vie rendent souvent précaire l'activité même. Au Sénégal, au Mali ou en Mauritanie, les étrangers sont autorisés à travailler comme chauffeur, s'ils disposent de cartes de séjour. S'installer comme transporteur exige par contre d'obtenir l'accréditation du ministère des Transports, qui peut être accordé aux ressortissants de la CEDEAO (au Sénégal par exemple, mais pas en Mauritanie). Les migrants présents dans le

¹¹ En 1994, le numéro 56 de la revue *Politique Africaine* laissait entendre combien il est difficile pour des personnes venant d'horizons divers de se transformer en entrepreneurs. Cf. Labazée (1994).

¹² Le Bénin avant 1975 se dénommait Dahomey.

secteur du transport n'ont donc pas toujours d'autorisations de travail en règle et sont alors susceptibles d'être contrôlés par les forces de l'ordre et de devoir payer de fortes amendes pour pouvoir à nouveau circuler. Ils sont enclins à subir l'ostracisme de certains clients¹³, ce qui accentue leur isolement et parfois leur mal-être. Leurs conditions de travail sont difficiles. Souvent les migrants conduisent de vieux véhicules, sales, sujets aux pannes récurrentes, et opèrent dans un environnement dégradé (pollution importante en ville, notamment à Dakar ou à Bamako où la congestion des axes routiers amène les chauffeurs à passer des heures dans les embouteillages). Confinés, comme certains à Nouadhibou (Mauritanie), sur des lignes peu rémunératrices, ils gagnent mal leur vie¹⁴ et travaillent avec des contrats fragiles qui ne prédisposent ni au développement d'une activité durable ni au montage d'un projet d'investissement dans le même secteur au pays.

Les migrants de retour dans leur pays n'ont pas moins de difficulté à s'imposer comme faisant partie du paysage local. Le démarrage d'une activité de transport n'est pas aisé pour un nouveau venu. C'est un secteur souvent politisé à l'extrême, veillé par des syndicats puissants qui négocient en permanence leur liberté et celle de leurs adhérents avec les pouvoirs en place. Réussir à s'installer dans ces conditions est aléatoire, même si on n'est pas migrant. L'échec dans les années 1980 des diplômés sénégalais devenus néo-transporteurs atteste la difficulté à pénétrer ce milieu fermé. À l'époque, le gouvernement du Sénégal avait lancé un programme économique de soutien à la création d'entreprises de transport par de jeunes « maîtresards ». Mais selon les informations divulguées par X. Godard (communication personnelle), l'opération a rapidement échoué. Les remboursements des sommes empruntées à des conditions drastiques, à la suite de pannes ou d'accidents et en raison de la saturation du marché, n'ont pas été honorés. L'échec du programme a surtout été dû à la méconnaissance chez les candidats d'un secteur hostile à l'émergence de concurrents qui n'étaient pas passés par la filière d'apprentissage classique et où les rapports de pouvoir doivent être parfaitement maîtrisés¹⁵.

Chez les migrants transporteurs, l'échec est souvent le résultat d'un projet monté à la va-vite. L. Marfaing rappelle les propos de l'un d'eux installé en Allemagne : « à l'étranger, tu apprends à penser loin, pas pour 5 ans, pas pour 10 ans, non loin » (1999 : 14). Pour cela, le migrant doit être engagé dans une activité professionnelle capable de produire une plus-value qu'il pourra réinvestir au retour. Seule une installation stable dans le pays d'accueil lui garantit de pouvoir développer un tel projet. Or, la précarité de certains parcours migratoires paraît incompatible avec de telles ambitions : les migrants maliens aidés par la Coopération française entre 1996 et 2000 étaient souvent des personnes en situation fragile en France, sans papiers et qui ont été expulsés (Ndione et Lombard, *op. cit.*). Ils sont revenus dans la région de Kayes sans projet et se sont engagés par défaut dans le transport. Disposant de véhicules usagés mais désireux de relier, sur des pistes en mauvais état, leur village à la capitale régionale ou de proposer un service de taxi dans Kayes, ceux qui ont essayé de s'en sortir, en jonglant avec les moyens à leur disposition (épargne, achat de pièces d'occasion, etc.), ont vécu quotidiennement l'incertitude d'une activité très aléatoire. Nombreux ont été ceux qui,

¹³ Ainsi en Mauritanie, selon mes enquêtes menées dans le cadre d'un programme soutenu par le ministère français des Affaires étrangères et en cours d'exploitation, certaines femmes maures (blanches) disent éviter de monter dans les taxis conduits par des non Mauritaniens, de surcroît noirs.

¹⁴ Au Sénégal, le chauffeur doit verser chaque semaine au propriétaire une somme fixée à l'avance, qui permet à ce dernier de payer le salaire de l'employé et de couvrir les grosses pannes. Le chauffeur a par contre à sa charge le carburant quotidien ainsi que les amendes et autres bakchichs.

¹⁵ Souvent, au lieu de conduire eux-mêmes leur véhicule, les nouveaux transporteurs embauchent des chauffeurs qui doivent leur rendre chaque jour ou semaine des comptes. Cette pratique demande beaucoup d'expérience dont savent faire preuve les professionnels qui ont démarré apprenti, puis sont passés chauffeur ou rabatteur, avant de devenir propriétaire et transporteur.

constatant l'échec de leur projet, ont réinvesti le peu d'argent qui leur restait dans un projet de substitution (magasin de céréales, dépôt de boisson, boutique).

Les migrants de retour, expulsés ou refoulés, ou ceux qui sont installés dans le pays voisin, souvent déjà transporteurs ou chauffeurs, peuvent-ils devenir acteurs du développement et de nouvelles pratiques dans le transport, ainsi que s'interroge S.M. Tall pour l'ensemble de la migration sénégalaise (2002) ?

III. Migration, transport et environnement

Ch. Guilмото et F. Sandron (2003), citant une étude sur les relations entre croissance démographique et pression sur l'environnement en milieu rural, rappellent combien l'intensification des systèmes de production est permise par les transferts monétaires des migrants, investis en matériel mécanique, en intrants ou dans des techniques de préservation des eaux et du sol. Nous pouvons reproduire le raisonnement, en l'adaptant au transport, et considérer que l'intensification du système (urbain, interurbain, de marchandises) est notamment permise par les transferts des migrants sous forme de matériels (produits ou importés), de pièces détachées, de services de réparation modernes ou sous forme de formations des chauffeurs, des gestionnaires d'entreprises, des transporteurs. Nous pouvons faire l'hypothèse qu'avec l'amélioration des conditions de production du transport le secteur, dans son ensemble, s'en porte mieux, ainsi que l'environnement, notamment urbain.

Le parc de véhicules ou la marque des migrants

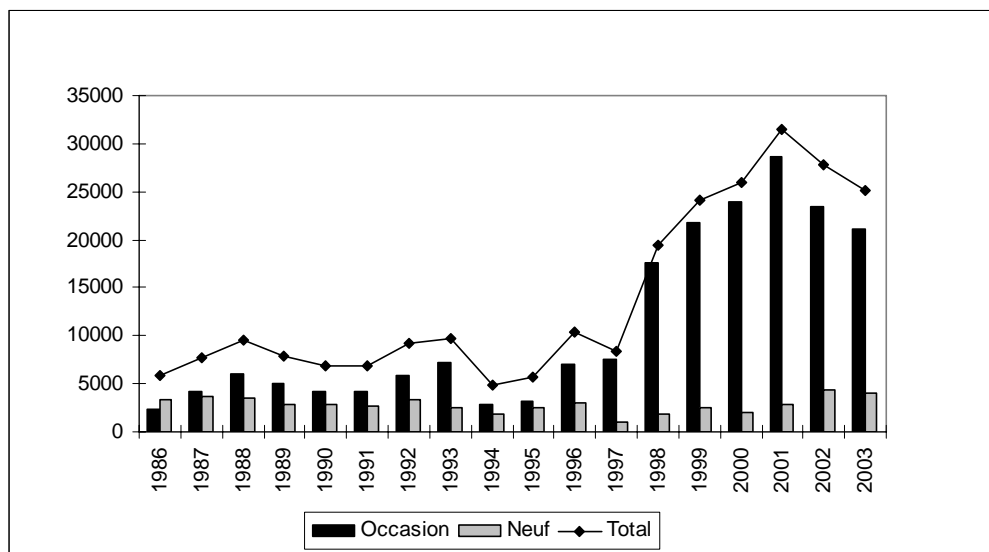
Le premier changement majeur est constitué par la croissance du parc automobile. Au Sénégal, il est difficile de connaître exactement la part qu'ont jouée les migrants internationaux dans cette évolution : aucun recensement précis n'a été réalisé sur la question, seuls des informations disparates existent. Leur implication dans les importations de véhicules n'est cependant pas récente. Dans les années 1980, on signalait déjà le rôle que ces derniers occupaient dans ce type d'importations et la concurrence que ce flux provoquait pour les concessionnaires locaux de véhicules neufs¹⁶. C'est surtout avec la dévaluation du franc CFA en 1994 puis la libéralisation des importations, à partir de 1996, que le flux s'est développé et a entraîné, sur cinq ans (1997-2001), une multiplication par six des immatriculations de véhicules d'occasion ou « venants »¹⁷ (figure 1). Tous les parkings de vente dans la capitale du Sénégal ont un lien avec un exportateur en Europe, qui peut-être un migrant installé ou un commerçant ancien migrant qui voyage d'un pays à l'autre, comme le montre l'exemple de D.G. présenté ci-dessous. Les rares études sur les ventes de deux-roues à Dakar soulignent aussi le lien qui existe entre parcours migratoire international et importations de scooters (Dubus, 2004 ; planche 2). Pour ce qui est de la vente de pièces détachées, si des Sénégalais d'origine libanaise ont occupé des positions importantes dans le centre de Dakar, sur un grand boulevard fréquenté par les chauffeurs de minibus ou de taxis, aujourd'hui, des Sénégalais mourides, souvent d'anciens migrants mais pas toujours, mais aussi des Nigériens, sont présents sur le marché¹⁸.

¹⁶ « Voitures d'occasion : un marché saturé », *Le Soleil*, 07 février 1989.

¹⁷ Appellation amputée de son complément « de France », marquant le lieu d'origine. Celle-ci est la plus répandue au Sénégal pour désigner les véhicules d'occasion importés d'Europe.

¹⁸ « À Petersen, le coût des pièces détachées demeure stable », *Le Soleil*, 23 juin 2004.

Figure 1 : Évolution des immatriculations de véhicules neufs et d'occasion au Sénégal entre 1986 et 2003



Source : Ministère des Infrastructures, de l'Équipement et des Transports.

Né en 1966 au Sénégal, D.G. est originaire d'un village du « bassin arachidier », situé à une vingtaine de kilomètres de Kaolack¹⁹. Fils de commerçant, D.G. n'a pas fréquenté longtemps l'école « française » qu'il a quittée au bout de quatre ans. Il a acquis quelques notions de base en français et s'exprime assez bien dans la langue. Il consacre à l'époque une moitié de son temps à l'étude du Coran et l'autre moitié à épauler son père au marché de Kaolack. En 1986, D.G. part en migration, à destination de la France où il séjourne sept ans. Pendant cette période, il n'a d'autre occupation que le commerce sur les marchés hebdomadaires d'Île-de-France et sur les brocantes de province. En 1994, à son retour, D.G. se spécialise dans la vente des voitures d'occasion importées. En 2003, il détient un parc de vente à Dakar où sont exposés une centaine de véhicules de tourisme. Il arrive à fidéliser une clientèle solvable et à obtenir une marge sur les ventes, malgré une concurrence féroce de la part d'autres parcs. Dans sa structure, il fait travailler une dizaine d'employés, salariés ou bénévoles (commerciaux, coursiers, laveurs). Plusieurs fois par an, D.G. se rend en Europe pour des séjours de 2 à 3 semaines, durant lesquels il sillonne le continent, entre France, Belgique, Italie ou Allemagne, pays où il achète ses véhicules auprès de ses fournisseurs habituels.

¹⁹ Exemple tiré de Lombard, Bruez *et alii*, 2006.

Planche 2 : Magasin de vente de deux-roues et de pièces détachées dans Dakar



Cliché : M. Passchier, 2004.

Le second changement lié aux importations de véhicules est repérable à la qualité du matériel utilisé. En général, les parcs de véhicules en Afrique de l'Ouest sont réputés vieillissants et usés et l'impact des importations sur le maintien, voire l'accentuation, d'une telle situation semble important. Cependant, les flux d'importations permettraient-ils progressivement de rénover le parc ? Au Sénégal, 58 % de celui-ci était en 2004 âgé de moins de cinq ans (Ministère des Infrastructures, de l'Équipement et des Transports, 2004). Si les cyclomoteurs sont les véhicules les plus récents (moins de 5 ans), les voitures particulières ont en moyenne 7 ans d'âge quand les camionnettes, les camions, les remorques et autocars approchent 10 années. Au Burkina Faso, l'âge moyen du parc et de chaque catégorie de véhicules et cycles est plus élevé (figure 2), même si la tendance est plus favorable aux deux-roues qu'aux véhicules automobiles. Au Bénin (da Matha Sant'Anna, 2002), l'âge moyen dépasse la dizaine d'années, mais 80 % des entrées de véhicules importés (300 000 en 2001) seraient réexportées vers les pays voisins. Certains courants migratoires ont un effet certain sur la qualité du parc. Ainsi, le retour de transporteurs burkinabés de Côte d'Ivoire dans leur pays d'origine, à la faveur de la crise ivoirienne des années 2000, a occasionné des retombées pour le secteur du transport. Selon S. Bredeloup et O. Kouraogo (*op. cit.*), en revenant au Burkina Faso, ces opérateurs plutôt aisés ont acheté du matériel de qualité, souvent neuf et entretenu parfois par des mécaniciens arrivés directement d'Abidjan.

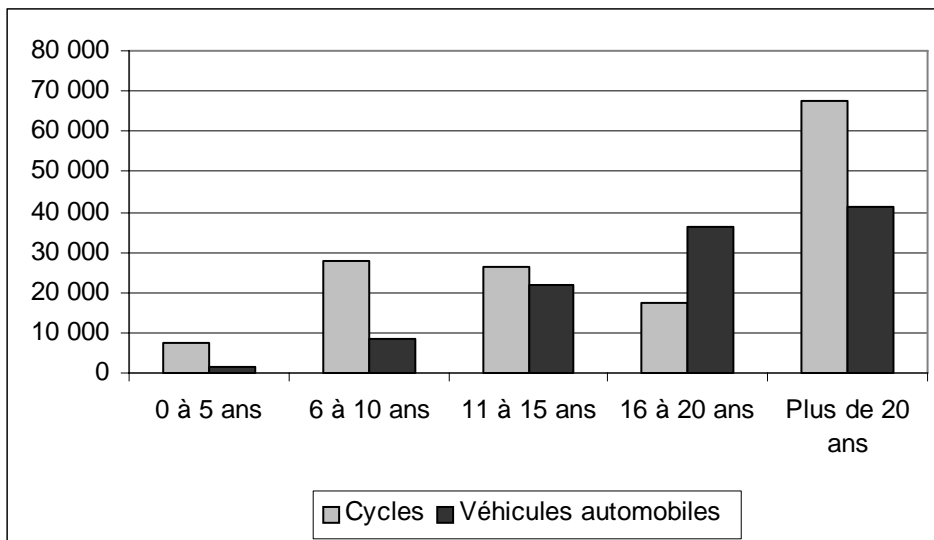
Les retombées sur l'environnement d'un parc de meilleure qualité et plus récent sont-elles réelles ? Dans plusieurs pays d'Afrique de l'Ouest, les parcs de véhicules sont plutôt accusés de contribuer à la dégradation de l'environnement (SSATP, 1999). Au Sénégal ou au Bénin, la presse souligne les effets négatifs de la pollution automobile (et industrielle) consécutifs aux importations de « venants » usagés²⁰. De multiples initiatives des bailleurs de fonds tendent à influencer les gouvernements africains. Le programme de la Banque mondiale pour les transports (SSATP), déjà cité, ou l'ITDP (Institute for Transportation and Development Policy, dont une antenne est implantée à Dakar), visent à promouvoir un nouveau transport

²⁰ « 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.

urbain, plus respectueux de l'environnement et des usagers de la voie publique, plus fluide et plus efficace²¹. En 2003, en dépit de l'audience de puissants lobbies, le gouvernement sénégalais a signé un décret d'une loi de 2001 interdisant d'importer des véhicules de plus de cinq ans et visant à enrayer les effets attribués à ces véhicules considérés comme la principale source de nuisances dans les transports (pollution, congestion, accidents, corruption). Le RIVOP (Regroupement des importateurs de véhicules d'occasion, de pièces détachés et de pneus) a contesté cette mesure, en rappelant que les importateurs, notamment les migrants, achetaient et revendaient des véhicules souvent plus propres que beaucoup déjà en circulation (c'est particulièrement vrai en milieu rural).

Le problème est loin d'être réglé. Si le port de Dakar contrôle un peu mieux les entrées de véhicules d'occasion (ce qui explique la baisse des immatriculations depuis 2002), en revanche, les ports voisins de Banjul (Gambie) et de Nouakchott, profitant d'une législation moins contraignante, laissent entrer des véhicules qui sont, par la suite, réexportés sur le marché sénégalais. La corruption de fonctionnaires expliquerait aussi que la loi de 2001 ait des difficultés à être appliquée dans ce pays.

Figure 2 : Parc de véhicules automobiles et de cycles par tranches d'âge au Burkina Faso en 2003



Source : Ministère de l'Economie et du Développement, Ministère des Transports, 2007.

Des services nouveaux

Le dernier apport des migrants internationaux a trait aux services offerts. Cela prend une forme différente selon les pays. Si au Sénégal les services ont peu évolué, au Burkina Faso et au Mali, ils ont été en partie transformés par les transporteurs migrants. Types de véhicules, organisation des lignes avec création d'agences secondaires, recrutement de personnels plus qualifiés, soulignent la capacité d'innovation de ces transporteurs revenus de migration, en particulier ceux rentrés de Côte d'Ivoire, qui bousculent les pratiques habituelles d'un milieu plutôt conservateur et en partie hostiles à ces « étrangers de l'intérieur » (Bredeloup et Kouraogo, *op .cit.*). Au Mali, les informations concernant le rôle des migrants dans le renouvellement des services de transport sont plus rares, mais il semble toutefois que l'amélioration des communications routières avec les pays voisins amènent des hommes d'affaires avisés, qui ont un lien avec le monde la migration, à investir dans des autocars

²¹ En janvier 2003, l'ITDP a ainsi organisé au Sénégal un forum sur la mobilité urbaine, intitulé *Nouveau transport, nouvelle ville*.

modernes et à ouvrir de nouvelles liaisons, vers Dakar ou Nouakchott par exemple (Lombard, 2008). Dans la capitale sénégalaise, c'est un Malien installé comme commerçant qui a créé, dans les années 1990, une ligne par autocar en direction de Kayes (Mali).

Par leurs façons de faire, ces transporteurs contribuent à accentuer la compétition entre opérateurs et à alimenter les récriminations des opérateurs du cru. Ils obligent aussi les autorités à les considérer sous un autre regard, comme le reconnaissait, en 2001, un haut fonctionnaire sénégalais du ministère des Transports, peu suspect de sympathie envers les migrants transporteurs : « *ces projets d'investissements doivent apporter un plus dans le transport, par exemple améliorer l'offre, le service, par une professionnalisation de la gestion (motivation des chauffeurs, couverture sociale), de l'entretien, etc. Sinon ils ne font que gonfler l'offre et développer l'informel : ce n'est pas la peine* »²². La réorganisation de ce secteur, souvent totalement dérégulé, passe par la prise en compte de ce nouveau type d'opérateurs dans la définition de politiques sociales, économiques et d'aménagement.

Conclusion : Du migrant au transporteur, du terroir au monde

Dans l'immobilier, S.M. Tall (1994) rappelait combien le migrant, inconsciemment, popularise des modèles architecturaux importés, en faisant ériger de belles demeures avec balcons, colonnades, porte principale donnant directement sur le trottoir. Le modèle italien fonctionne à merveille dans les banlieues de Dakar. Retrouve-t-on cette modalité d'influences dans le transport ?

La variété des profils d'investisseurs dans le transport, aussi bien au Sénégal que dans d'autres pays d'Afrique, montre un secteur qui a toujours été l'objet de multiples influences, internes et externes, nationales et importées, publiques et privées. L'apport des migrants de retour dans leur pays d'origine paraît incontestable dans le secteur, même si leur implication varie et si les pouvoirs publics nationaux, soucieux de préserver l'apparente identité d'un secteur dont les entrepreneurs sont définis comme des professionnels formés dans le pays, les considèrent avec circonspection. D'autres études et collectes d'informations apparaissent nécessaires pour préciser les propos tenus ici.

Il s'agit aussi de changer notre façon de percevoir les évolutions et d'en rendre compte. D'abord, les transporteurs nationaux peuvent être d'anciens ou d'actuels migrants qui, par leur expérience de la mobilité et de la curiosité sur la longue durée, sont capables de percevoir rapidement, avec plus ou moins de réussite, les enjeux du transport dans leur pays d'origine. Par ailleurs, agissent des populations étrangères, migrantes ou anciennement migrantes, naturalisées ou non, qui regroupent des professionnels du transport ou des néo-transporteurs, des chauffeurs, des mécaniciens, des commerçants. Appartenant à des réseaux internationaux qui font interagir au quotidien différentes aires culturelles, elles sont attentives aux évolutions en cours dans le transport. Certaines parmi elles disposent d'une aptitude à se saisir des nouveaux marchés, notamment le transport international des migrants ou des commerçants.

Il n'y a pas seulement des émigrés qui rentrent avec des véhicules, il y a aussi des migrants qui vont, viennent et franchissent autant que possible les frontières géographiques, sociales et économiques du secteur. Dans ce mouvement généralisé de personnes, de biens, d'informations, de capitaux, la porosité des catégories que nous avons bâties depuis les indépendances africaines est réelle et, si parfois elle inquiète, elle ouvre également des perspectives de compréhension nouvelle du monde des affaires africain et de secteurs d'activités aussi attachés au territoire, voire au terroir, que le transport.

²² Entretien, 13 décembre 2001.

Références utilisées

- AGOSSOU N., 2004, « Les taxis motos *zemijan* à Porto-Novo et à Cotonou, *Autrepart*, 32, p. 135-148.
- AMIN S., 1969, *Le monde des affaires sénégalais*, Paris, Éditions de Minuit.
- ANTOINE Ph., DIOP A.B, 1995, (éds.), *La ville à guichets fermés : itinéraires, réseaux et insertion urbaine*, Dakar/Paris, IFAN/ORSTOM.
- BAYART J.-F., 2004, *Le gouvernement du monde. Une critique politique de la globalisation*, Paris, Fayard.
- BECKER Ch., MBODJ M., 1999, « De la traite à la crise agricole. Historique des échanges commerciaux dans le Sine », dans Lericollais A., *Les paysans Sereer*, Paris, IRD, p.95-116.
- BOST F., 1997, « Les constructeurs automobiles français et leurs stratégies d'assemblage en Afrique subsaharienne », dans *Géographie de l'automobile et aménagement du territoire*, Paris/Nanterre, INRETS/Université Paris X, juin.
- BREDELOUP S., 1997, « Migrants et politiciens à Ouro Sogui (moyenne vallée du fleuve Sénégal) : pour quelle dynamique urbaine », dans Bertrand M., Dubresson A. (éds.), *Petites et moyennes villes d'Afrique noire*, Paris, Karthala, p. 279-304.
- BREDELOUP S., KOURAOGO O., 2007, « Quand la crise ivoirienne stimule les trajectoires professionnelles des transporteurs burkinabé émigrés », *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 23 (3), p. 133-149.
- BRUZZONE T., FALL P.D., TALL S.M., GUEYE C., 2006, *Le milieu sénégalais et l'action transnationale des migrants*, Rome, CeSPI.
- CHAULEUR J.-P., 1979, *L'Afrique industrielle*, Paris, Maisonneuve et Larose.
- CUSSET J.-M., 1995, *Les transports urbains non motorisés en Afrique sub-saharienne. Le cas du Burkina Faso*, Lyon/Paris, LET/INRETS.
- DIAKHO A., 2007, *Retour au Sénégal et stratégies entrepreneuriales de migrants dans le secteur des transports, des télécommunications et du multimédia*, Thèse de doctorat d'anthropologie, Université de Paris VIII.
- DIALLO M.L., 2004, *Le Sénégal, un lion économique ?* Paris/Dakar, Karthala/CREPOS.
- DIOP M.C., DIOUF M., 1990, *Le Sénégal sous Abdou Diouf*, Paris, Karthala.
- DUBUS C., 2004, *Émigration, mondialisation, importation. Étude des réseaux d'importateurs au Sénégal. L'exemple de l'importation de véhicules d'occasion*, Mémoire de maîtrise de géographie, Université de Lyon II Louis Lumière.
- GELLAR Sh., 2002, « Pluralisme ou jacobinisme : quelle démocratie au Sénégal », dans Diop M.C. (éd.), *Le Sénégal contemporain*, Paris, Karthala, p. 507-528.
- GODARD X., TEURNIER P., 1992, *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement structurel*, Paris, Karthala.
- GUILLAUME J., 2003, « La mondialisation du transport des automobiles : entre intégration et autonomie des acteurs maritimes », *Cahiers Scientifiques du Transport*, 44, p. 115-127.
- GUILMOTO Ch., SANDRON F., 2003, *Migration et développement*, Paris, La Documentation française.
- LABAZEE P. (éd.), 1994, « Entrepreneurs », *Politique Africaine*, 56, p. 3-118.
- LEFEBVRE G., 2003, « La ville africaine et ses immigrants : les Guinéens au Sénégal et à Dakar », dans Lesourd M. (éd.) *L'Afrique. Vulnérabilité et défis*, Nantes, Éditions du Temps, p. 161-197.
- LOMBARD J., 2008, « Kayes, ville ouverte. Migrations internationales et transports dans l'ouest du Mali », *Autrepart*, 47, p. 91-107.
- LOMBARD J., NINOT O., 2002, « Impasses et défis dans le transport routier », dans Diop M.C., *La société sénégalaise entre le local et le global*, Paris, Karthala, p. 109-162.

- LOMBARD J., BRUEZ F., DIAKHO A., 2006, « Les transports sénégalais à l'aune du système-monde », dans Lombard J., Mesclier E., Velut S. (éds.), *La mondialisation côté Sud*, Paris, IRD/ENS, p. 182-202.
- MARFAING L., 1999, « Le retour des migrants : mythes et réalités. Le cas des Sénégalais d'Allemagne », communication au colloque du SEDET *Être étranger et migrant en Afrique au 20^e siècle*, Paris, 9-11 décembre.
- MBEMBE A., 2002, *De la postcolonie*, Paris, Karthala.
- MINISTÈRE DES INFRASTRUCTURES, DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS, 2004, *Mémento sur les transports terrestres au Sénégal*, Dakar, Direction des Transports Terrestres.
- MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DU DÉVELOPPEMENT, MINISTÈRE DES TRANSPORTS, 2007, *Recueil de données statistiques des transports*, Ouagadougou, Direction générale de l'Institut national de la Statistique et de la Démographie/Direction des Études et de la Planification.
- MONENEMBO T., 1997, *Cinéma*, Paris, Seuil.
- NDIONE B., LOMBARD J., 2003, « Diagnostic des projets de réinsertion économique des migrants de retour : étude de cas au Mali (Bamako, Kayes) », *Revue Européenne des Migrations Internationales*, 20 (1), p. 169-195.
- NINOT O., 2003, *Vie de relations, organisation de l'espace et développement en Afrique de l'Ouest : la Région de Tambacounda au Sénégal*, Thèse de doctorat de géographie, Université de Rouen.
- OULD DADDAH M., 2003, *La Mauritanie contre vents et marées*, Paris, Karthala.
- POCHET P., KLEIN O., TOILIER F., GODARD X, MALOU N., BALLO A., COULIBALY M., DJENAPO M., KEITA M., 1995, *Les transports urbains non motorisés en Afrique subsaharienne. Le cas du Mali*, Lyon/Paris, LET/INRETS.
- RAFFINOT M., ROUBAUD F., 2001, « Recherche fonctionnaires désespérément », *Autrepart*, 20, p. 5-10.
- TALL S.M., 1994, « Les investissements immobiliers à Dakar des émigrants sénégalais », *Revue Européenne des Migrations Internationales*, 10 (3), p. 137-151.
- TALL S.M., 2002, « L'émigration internationale sénégalaise d'hier à demain », dans Diop M.C., *La société sénégalaise entre le local et le global*, Paris, Karthala, p. 549-578.
- TARRIUS A., 1985, « Transports autoproduits : production et reproduction du social », *Espaces et Sociétés*, n°46.
- TIMERA M., 1994, *Soninkés de France*, Paris, Karthala.
- TRAORÉ S., 1994, « Les modèles migratoires soninké et poular de la vallée du fleuve Sénégal », *Revue Européenne des Migrations Internationales*, 10 (3), p. 61-81.