



Belgeo

Revue belge de géographie

2 | 2007

**Transport geography in Africa : legacies, constraints,
and prospects**

Editorial

Frédéric Dobruszkes et Hugo Mwanza Wa Mwanza



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/11253>

DOI : 10.4000/belgeo.11253

ISSN : 2294-9135

Éditeur :

National Committee of Geography of Belgium, Société Royale Belge de Géographie

Édition imprimée

Date de publication : 30 juin 2007

ISSN : 1377-2368

Référence électronique

Frédéric Dobruszkes et Hugo Mwanza Wa Mwanza, « Editorial », *Belgeo* [En ligne], 2 | 2007, mis en ligne le 10 décembre 2013, consulté le 22 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/11253> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/belgeo.11253>

Ce document a été généré automatiquement le 22 septembre 2020.



Belgeo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

Editorial

Frédéric Dobruszkes et Hugo Mwanza Wa Mwanza

- 1 Beaucoup a déjà été écrit sur les crises traversées par l'Afrique. Avec le présent numéro de *Belgeo*, nous avons souhaité compléter l'édifice en abordant plus spécifiquement la question des transports selon la triple orientation des héritages, des contraintes et des perspectives. En Afrique comme ailleurs, les transports apparaissent en effet comme un bon révélateur de l'état des sociétés, de leur fonctionnement et de leur intégration ou non-intégration à différentes échelles.
- 2 Nous avons souhaité ouvrir ce numéro avec l'article qui est le plus centré sur les problèmes de mobilité vécus par les citoyens au quotidien. Dans ce cadre, le texte de Lourdes Diaz *et al.* dresse un état de la situation en milieu urbain qui est très parlant. Les auteurs rappellent d'abord que les sociétés de transport public urbain sont devenues tout à fait marginales, pour des raisons tant globales (crises économique et de l'État, plans d'ajustement structurel) que locales (gestion inappropriée, infrastructures déficientes). Les transports collectifs privés, éventuellement informels, ont alors pu prospérer, proposant un service cher par rapport au budget des ménages, un confort rudimentaire et une segmentation forcée des trajets. Le taxi étant bien plus cher encore, les auteurs insistent sur le poids de la marche, qui domine souvent la mobilité quotidienne, que ce soit pour les trajets locaux ou plus longs, ou pour l'accès à une route desservie par les transports collectifs ou les taxis. Quoi qu'il en soit, la mobilité apparaît comme pesante et, bien plus que dans les pays dits développés, la tension est très forte quant au choix modal eu égard au coût, au temps et à la pénibilité. Enfin, les auteurs montrent bien que la crise a un double effet contradictoire sur la demande. D'une part, elle incite ceux qui le peuvent à diminuer leur mobilité, par exemple en travaillant à domicile ou en limitant les achats au quartier proche. D'autre part, la crise impose une multiplication des déplacements, que ce soit pour trouver un petit boulot, entretenir des relations sociales diversifiées et plus vitales que jamais, ou à cause du fractionnement des achats imposé par l'incertitude et l'irrégularité des budgets familiaux.
- 3 Le numéro se poursuit avec un article de Roland Pourtier dressant un bilan sans concessions de l'état et de l'avenir des chemins de fer africains. Il nous remémore

d'abord que leur développement fut l'œuvre des colonisateurs européens, en tant qu'outils de conquête économique (acheminer les matières premières vers les ports exportateurs) et politique (diffusion de la « civilisation »). Dans ce cadre, la géographie des lignes est le reflet du partage de l'Afrique par des puissances rivales, et présente un aspect linéaire (perpendiculaire aux côtes) bien plus que réticulaire, sauf dans la bien plus développée Afrique du sud. L'état actuel des chemins de fer, ainsi que les projets post-coloniaux et contemporains, renvoient largement à l'état des pays ainsi qu'à leur insertion dans l'économie mondialisée. R. Pourtier montre ainsi bien comment le chemin de fer fut un outil de développement économique mais également de prestige politique et d'intégration nationale au Gabon. À l'impérialisme européen succède un nationalisme gabonais : affirmer l'unité nationale et ne pas dépendre d'autres pays pour l'exportation des minerais. À la décomposition de la RDC correspond la dégradation de son chemin de fer. De manière générale, le développement des routes a confiné les chemins de fer à leur fonction initiale, l'exportation de minerais, mais cette fois dans le cadre de l'économie mondialisée plutôt que coloniale. Mais le résultat est-il finalement si différent ? Les chemins de fer africains n'ont plus d'intérêt que compte tenu des besoins en matières premières dans les pays du centre ou de la semi-périphérie, dont la Chine en pleine industrialisation.

- 4 Le troisième article, de Dobruszkes et Mwanza, s'intéresse à la desserte aérienne de l'Afrique, tant à l'échelle régionale que mondiale. Ici aussi, les crises africaines conditionnent largement la situation et les perspectives. L'Afrique apparaît, sans guère de surprise, en marge du système aérien mondial, tant au niveau du volume de l'offre que du poids des compagnies. Témoin d'une faible intégration régionale, l'offre intercontinentale l'emporte sur l'offre intra-continentale, au contraire des continents dits développés. Pauvreté, conflits intra- et inter-étatiques, affaiblissement des États, contraintes imposées par les institutions internationales et gestion souvent aléatoire des compagnies vont à l'encontre d'une offre aérienne plus développée. Dans ce contexte, doit-on s'étonner de l'échec de la compagnie multinationale Air Afrique, créée dès 1961 et déclarée en faillite en 2002 ? Les auteurs posent alors la question du poids que font peser sur l'offre aérienne les « rigidités » réglementaires. Si celles-ci sont une évidence concernant bien des pays, leur impact en est cependant relativisé, notamment au travers de l'analyse de l'effet des accords de ciel ouvert signés entre les États-Unis et de nombreux pays (tant du centre que de la périphérie). Les auteurs concluent sur le fait que ce n'est pas tant la desserte aérienne de l'Afrique qui pose question que celle de l'État de l'Afrique tant en interne que sur la scène mondiale dans le cadre des rapports nord-sud déséquilibrés.
- 5 Enfin, l'article de Boubacar et Waaub nous plonge dans les études d'impacts sur l'environnement (ÉIE) de projets routiers en milieu de savane africaine. L'exemple du Niger permet d'analyser l'efficacité des ÉIE quant à la protection des ressources forestières. Les auteurs ont confectionné une enquête dont le contenu a été guidé par un processus participatif. Celle-ci a ensuite été administrée à un certain nombre de cadres. Il en ressort que ceux-ci tendent à ne pas être satisfaits de la prise en compte de la protection des ressources forestières par les ÉIE. Les cadres moyens, plus proches du terrain concerné, sont globalement plus insatisfaits que les cadres supérieurs. Ces résultats soulèvent la question de la profondeur suffisante des ÉIE et, en aval, de la considération de leurs éventuelles recommandations pour atténuer les impacts. Un problème que l'on peut d'ailleurs également soulever dans les pays dits développés.

- 6 Au total, les contributions réunies ici, même si elles ne couvrent pas tous les espaces et tous les modes de transport, donnent, nous semble-t-il, un bon aperçu de l'état des transports sur un continent largement déstructuré, en crise et dont l'économie fonctionne toujours largement en fonction de moteurs extra-africains. L'héritage est évident, en particulier s'agissant de l'extraversion des économies et des infrastructures de transport fonctionnant selon la logique supra-africaine. Les contraintes apparaissent comme découlant tant de décisions prises ailleurs (capitales et intérêts étrangers, institutions internationales) ou des conditions plus locales, bien que les unes et les autres ne peuvent être réellement dissociées. Enfin, les perspectives ne sont guère réjouissantes mais, en la matière, on retiendra que les crises des transports ne sont jamais que le reflet des autres crises, plus globales et dont les causes sont intra- et supra-nationales. Le lecteur intéressé par la question des transports en Afrique pourra compléter ses lectures grâce à un certain nombre de références citées dans les articles ainsi que par divers articles parus dans de précédents numéros de *Belgeo*.
- 7 Nous voudrions conclure en ajoutant que tout le monde aura constaté que quasiment tous les articles sont issus d'unités de recherche situées dans les pays dits développés. L'appel à communications avait pourtant été largement diffusé en Afrique francophone et nous avons effectivement reçu un nombre important d'articles de ces pays. Cependant, ceux-ci n'ont pas passé le cap de l'évaluation. Ceci traduit vraisemblablement deux faits sur la recherche en Afrique noire francophone. Premièrement, au niveau des professeurs, la recherche y est souvent accessoire par rapport aux fonctions d'enseignement. Deuxièmement, et peut-être surtout, le sous-investissement dans l'enseignement, lui-même lié à la crise plus générale vécue par les États africains, se traduit souvent par des bibliothèques dépassées par l'évolution des connaissances mais aussi des méthodes. Souvent, l'alimentation en livres est fonction de la générosité d'institutions ou d'individus extra-africains. L'abonnement aux revues, sous forme papier ou électronique, est rare et insuffisant. Dans de nombreux cas, il n'y a pas d'accès permanent et fiable à Internet. Enfin, les séjours scientifiques dans des universités mieux équipées sont rares, par définition trop courts et ne constituent de toute façon pas une solution structurelle au problème de l'état des universités africaines. Dans ces conditions, la production d'articles scientifiques est pour le moins délicate et ne répond pas aux standards habituels.

AUTEURS

FRÉDÉRIC DOBRUSZKES

Université Libre de Bruxelles, fdobrusz@ulb.ac.be

HUGO MWANZA WA MWANZA

Université Pédagogique Nationale, Kinshasa