

Revue *Flux*

Aux limites des grandes infrastructures de transport. Mobilités et circulations africaines au prisme de la modernité.

Appel à manifestation d'intérêt – Appel à article

Coordinateur-coordinatrice :

Jérôme LOMBARD, Directeur de recherche IRD, UMR PRODIG, jerome.lombard@ird.fr

Nora MAREÏ, Chargée de recherche CNRS, UMR PRODIG, nora.marei@cnrs.fr

1. Contexte

Ce numéro de la revue *Flux* souhaite interroger le décalage permanent qui existe entre les grandes infrastructures de transport financées ces dernières décennies sur le continent africain et les besoins et pratiques réelles de circulation exprimés et mis en œuvre par les populations, les marchands et les acteurs du transport.

Depuis le début des années 2000, après le coup d'arrêt consécutif aux ajustements structurels, le retour des grandes infrastructures de transport, que ce soit les corridors, les plates-formes aéroportuaires, les gares routières, les terminaux portuaires et logistiques, a été considéré comme partie prenante de l'évolution urbaine contemporaine des pays du Sud, notamment dans les agglomérations capitales (Lombard et Steck, 2004 ; Oliete Josa et Magrinyà, 2018). Mais, en 2018, Paul Nugent se demandait au contraire si les grands projets d'infrastructures observés dans nombre de situations africaines n'allaient pas s'achever en « éléphants blancs », tels que ceux, nombreux, que l'on a connus après les indépendances et qui n'ont pas été couronnés de succès ni appropriés par les populations.

L'image de l'Afrique moderne et branchée sur les flux mondiaux, qui s'impose dans les agendas des États et des bailleurs de fonds internationaux, se répand dans l'imaginaire des populations et des acteurs locaux, gouvernants et monde des affaires au premier chef. La figure emblématique de la « métropole des infrastructures » (Prelorenzo et Rouillard, 2009), dont le devenir est présenté comme lié aux grands projets, fascine les esprits autant, sinon plus, qu'elle aide à résoudre les problèmes de déplacements quotidiens. Dans ce contexte, les corridors internationaux de transport sont mis en avant pour réorganiser les territoires métropolitains et polariser les échanges (Debrie, 2012 ; Söderbaum et Taylor, 2008) et semblent primer sur toute autre figure spatiale, comme on peut l'observer entre Lagos et Abidjan (Choplin, 2019), faisant advenir la métropole des marchandises, à l'instar des métropoles logistiques des Nord (Dablanc et Frémont, 2015). Les infrastructures sont envisagées comme relevant avant tout de projets modernes, sans lesquels « l'Afrique émergente » ne peut advenir, selon la terminologie en vogue sur le continent (Giovalucchi et Samuel, 2019).

Alors que lesdits projets tendent à survaloriser la recherche de la fluidité pour les déplacements de personnes et de marchandises (Quet, 2022), à polariser les itinéraires pour accéder aux aménités urbaines, à rendre dépendants du numérique les usagers des transports, à privilégier les populations

hyper-mobiles plutôt que celles qui le sont moins, nous souhaitons ici appréhender les infrastructures de transport africaines au prisme des régimes de circulations évoqués par H. Blaszkiewicz (2019). La question est de savoir si la fluidité incarnée par les infrastructures profite seulement aux acteurs mondialisés ou bien si, par appropriation, adaptation, contournement (Chauvin et al., 2017), elle se diffuse vers les populations et les acteurs ordinaires du transport.

2. Contributions attendues

Trois axes de travail peuvent orienter les contributeurs :

La mise à l'agenda politique des projets d'infrastructures. Ce premier axe soulève la question de la place et du rôle des États africains, mais aussi des décideurs, des ministres, des maires entrepreneurs, ainsi que des dispositifs de pilotage et de gouvernement, dans l'évolution des politiques sous-jacentes au développement des infrastructures de transport. Que nous disent ces acteurs des « pouvoirs instituants » dont disposent les infrastructures en Afrique (Jarrige et al., 2018), qui structurent les déplacements des populations (notamment celles des personnes qui émigrent), les contraignent par des interdictions ou l'érection de nouvelles frontières (via des péages, des contrôles, des sas) et de systèmes de surveillance ? Ces projets d'infrastructures autorisent-ils le déploiement d'une diversité de pratiques ou bien au contraire les formatent-elles, dépendant de l'importation de modèles tout faits, promus par les bailleurs internationaux (Holzbauer, 2014), et dupliquant ce qui se fait ailleurs ?

La matérialité des usages. Ce deuxième axe s'attache à montrer dans sa matérialité le déplacement proprement dit qui s'opère sur ces infrastructures de transport (Bennett et Joyce, 2013). Appréhendées en tant que processus social et technologique complexe (Graham et McFarlane, 2014 ; Beck et al., 2017), les infrastructures de transport deviennent des objets par lesquels saisir les changements dans les rapports à l'espace et aux pouvoirs des populations, notamment dans les moyens de transport contemporains (transports en site propre type BRT ou tramway, autoroutes à péage : Diop, 2020 ; Hussen, 2016). De fait, ceux-ci favorisent-ils les déplacements, dynamisent-ils les filières marchandes ou les zones d'activités, désenclavant et connectant de nouveaux espaces ? Dans la suite des travaux de V. Boutueil et G. Lesteven (2021), la multiplication des possibles permise par les technologies de la communication accélère-t-elle la modernisation tant souhaitée par les États africains ?

Les différentes modalités de l'exclusion ou du contournement. Le troisième axe cherche à rendre compte des inégalités d'accès, des effets tunnels, des conflits d'usage, mais aussi de la façon dont les populations et les acteurs contournent les infrastructures de transport, selon un régime de circulation dit de hors-piste, et transgressent les dispositifs de surveillance. Les populations et les opérateurs de transport détournent de leurs fonctions premières (vitesse, fluidité, modernité) ces grandes infrastructures, au bénéfice des déplacements et des approvisionnements quotidiens comme du commerce local. Plus spécifiquement, de quelle manière les filières marchandes discrètes (au sens d'A. Choplin et O. Pliez, 2016) s'adaptent-elles à la modernisation des infrastructures de transport, dépassant la dualité supposée des dispositifs pour en inventer de nouveaux, fruits de l'hybridation des pratiques de transport et de logistique (selon le sens qu'en donnent N. Marei et M. Savy, 2021) ?

Transversalement, les questions d'échelles pertinentes, pour appréhender les circulations et mobilités, les enjeux des politiques publiques et les concordances/divergences entre territoires des populations et territoires des projets, seront débattues.

L'appel acceptera les propositions relevant de la géographie, de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, de l'histoire, de la socio-anthropologie, de l'économie spatiale.

3. Modalité de réponse à l'appel

➤ *Un résumé pour le 29 août 2022*

Dans un premier temps, les autrices et auteurs enverront une proposition de communication de 4000 caractères maximum, accompagnée du nom du ou des autrices et auteurs et son/leur affiliation institutionnelle. Elles sont à adresser avant le 29 août 2022 à Nora Mareï nora.marei@cnrs.fr et Jérôme Lombard jerome.lombard@ird.fr. Les autrices et auteurs recevront un retour sur leur résumé pour le 26 septembre 2022.

➤ *Article complet pour le 1^{er} février 2023*

Dans un second temps, sur la base des résumés pré-validés par la revue *Flux*, les autrices et auteurs auront jusqu'au 1^{er} février 2023 pour envoyer la version complète de leur article. Celui-ci correspondra aux standards de la revue *Flux*, à savoir un texte de 30 000 à 40 000 caractères, un résumé de 1000 à 1500 caractères en français et en anglais, ainsi qu'une notice biographique du ou des autrices et auteurs de 600 caractères environ.

Nous vous invitons à consulter les recommandations aux auteurs accessibles via le lien : <http://revue-flux.cairn.info/recommandations-aux-auteurs/>

Sortie du numéro thématique prévue en début d'année 2024.

Bibliographie indicative

BECK K., KLAEGER G., STASIK M., 2017 (ed.), *The Making of the African Road*, Leiden/Boston, Brill.

BLASZKIEWICZ H., 2019, *Économie politique des circulations de marchandises transfrontalières en Afrique australe. Les régimes de circulations dans les Copperbelts*, Lyon, Université de Lyon III, thèse de doctorat.

BENNETT T., JOYCE P., 2013, *Material powers. Cultural studies, history and the material turn*, Londres, Routledge.

BOUTUEIL V., LESTEVEN G., 2021, « Le numérique, entre optimisation et contrôle des circulations urbaines. L'exemple de Kigali au Rwanda », Colloque de l'APAD, *Les circulations dans le Sud global : ethnographies des échanges mondialisés*, Lomé, 29 novembre-3 décembre.

CHAUVIN E., MAREÏ N., LOMBARD J., 2017, « Les circulations mondialisées en Afrique : promotion, adaptation et contournement », *Géocarrefour*, 91 (3), <10.4000/geocarrefour.10313>.

CHOPLIN A., 2019, « Cementing Africa. Cement flows and city-making along the West African corridor (Accra, Lomé, Cotonou, Lagos) », *Urban Studies*, 57(9), p. 1977-1993.

CHOPLIN A., PLIEZ O., 2016, « Des mondialisations plus discrètes. Vers une nouvelle géographie des échanges mondiaux », *La vie des idées*, <http://www.laviedesidees.fr/Des-mondialisations-plus-discretes.html>.

DABLANC L., FREMONT A. (coord.), 2015, *La métropole logistique, le transport de marchandises et le territoire des grandes villes*, Paris, Armand Colin.

DEBRIE J., 2012, « The West African port system: global insertion and regional particularities », *EchoGéo* [En ligne], 20, URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/13070>.

DIOP K., 2020, *Nouvelle autoroute à péage Dakar-Diamniadio et mobilités périphériques : opportunités et disparités*, Saint-Louis du Sénégal, Université Gaston Berger, thèse de doctorat.

- GIOVALUCCHI F, SAMUEL B., 2019, « Entre illusions et espoirs, une Afrique émergente ? », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 3, août, p. 24-28.
- GRAHAM S., MCFARLANE C., 2014, *Infrastructural Lives: Urban Infrastructure in Context*, Londres, Routledge.
- HOLZBAUER C., 2014, « La Banque mondiale mise sur les corridors », *African Business*, p. 42-45.
- HUSSEN B.W., 2016, *Sustaining sustainable mobility: the integration of multimodal public transportation in Addis Ababa*, Lyon, Université de Lyon II, thèse de doctorat.
- JARRIGE F., LE COURANT S., PALOQUE-BERGES C. (éd.), 2018, « Infrastructures, techniques et politiques », *Traces*, 35, <https://journals.openedition.org/traces/8107>.
- LOMBARD J., STECK B. (coord.), 2004, « Transports aux Suds. Pouvoirs, lieux et liens », *Autrepart*, 32/4, <https://www.cairn.info/revue-autrepart-2004-4.htm>.
- MAREĬ N., SAVY M., 2021, « Global South countries: The dark side of city logistics. Dualisation vs Bipolarisation », *Transport Policy*, 100, janvier, p. 150-160.
- NUGENT P., 2018, “Africa’s re-enchantment with big infrastructure: White elephants dancing in virtuous circles?”, dans Schubert J., Engel U., Macamo E. (dir.), *Extractive industries and changing state dynamics in Africa*, Londres, Routledge, p. 22-40.
- OLIETE JOSA S., MAGRINYA F., 2018, « Patchwork in an interconnected world: the challenges of transport networks in Sub-Saharan Africa », *Transport Reviews*, <https://doi.org/10.1080/01441647.2017.1414899>
- PRELORENZO C., ROUILLARD D. (éd.), 2009, *La métropole des infrastructures*, Paris, Picard.
- QUET M., 2022, *Flux. Comment la pensée logistique gouverne le monde*, Paris, La Découverte.
- SÖDERBAUM F., TAYLOR I., 2008, “Competing Region-building in the Maputo Development Corridor”, in F. Söderbaum, I. Taylor, *Afro-regions: the dynamics of cross-border micro-regionalism in Africa*, Uppsala, Nordiska Afrikainstitutet.