Kayes, ville ouverte : migrations internationales et transports dans l'ouest du Mali

Jérôme Lombard

▶ **To cite this version:**

Jérôme Lombard. Kayes, ville ouverte : migrations internationales et transports dans l'ouest du Mali. Autrepart - Revue de sciences sociales au Sud, 2008, 47, pp.91-107. ird-00572603

HAL Id: ird-00572603
https://ird.hal.science/ird-00572603

Submitted on 1 Mar 2011

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.

KAYES, VILLE OUVERTE

Migrations internationales et transports dans l'ouest du Mali

Jérôme Lombard
IRD LPED
Jerome.lombard@ird.fr

Résumé
Au Sahel, des villes nées à l'époque coloniale connaissent un renouveau actuel par le passage de migrants internationaux. Ces circulations à longue distance dynamisent l'espace local. La ville de Kayes, dans l'ouest du Mali, est concernée par les flux interafricains de voyageurs. Elle doit son attrait à sa position dans les réseaux de transport ouest-africains. Par les circulations de personnes à différentes échelles, les frontières avec le Sénégal et la Mauritanie deviennent, non plus des barrières, mais des espaces d'intégration régionale.

Mots-clés
Migrant international, transport, ville, Kayes, Mali, Mauritanie, Sénégal.

Les circulations de personnes développées sur de longues distances ont des retombées à grande échelle sur les espaces locaux. Ainsi en est-il des migrations internationales en Afrique, étirées sur plusieurs milliers de km et qui contribuent à transformer certains lieux, aussi petits soient-ils[1]. Dans le Sahel africain, des espaces polarisés par des villes nées à l'époque coloniale connaissent un renouveau impulsé par le passage de migrants internationaux. Ces lieux pivots sont alors consolidés par leur rôle clé dans les circulations de personnes à longue distance.

Parler de l'évolution de l'organisation spatiale au Sahel africain est d'actualité. Le rôle des échanges dans la construction territoriale de cette partie du monde a été souligné par Cl. Raynaut [1997] qui rappelle combien les cités marchandes sahéliennes, au temps des empires africains, devaient beaucoup plus leur rayonnement à leur fonction d'interface entre commerce transsaharien et commerce local qu'à un quelconque rôle dans les processus de domination militaire. Plus tard, certaines régions du Sahel seront en prise avec les nouveaux échanges transversaux, dirigés vers l'océan, tandis que d'autres disparaîtront. Aujourd'hui, les lieux étant ce que sont leurs relations [Lesourd, 2003 : 30], il s'agit encore une fois de comprendre les changements locaux au Sahel au regard de l'existence de phénomènes comme les circulations de personnes, notamment les migrations internationales.

L'interaction entre circulations à longue distance et espace local trouve une de ses origines dans la dynamique des transports. Positionnés sur des infrastructures de niveau continental, auxquels sont sensibles les grands opérateurs privés, desservis par les transporteurs nationaux, situés à proximité d'une frontière, les lieux interfaces, souvent des villes, connaissent des évolutions spectaculaires. Les transformations tiennent aussi aux apports nés de la migration internationale. Par les investissements réalisés, les migrants internationaux, de retour au pays,

[1] Cet article développe les propos tenus en 2005 lors du colloque international organisé, au Caire, par le CNRS (CEDEJ), l'IRD (LPED) et l'Université d'Annaba, sur le thème *Circulations migratoires et reconfigurations territoriales entre l'Afrique noire et l'Afrique du Nord*.

deviennent des stimulateurs de la circulation locale, en tant que commerçant, transporteur ou chauffeur. Le passage de migrants internationaux occasionne de même de profonds changements dans l'espace urbain qu'ont repérés S. Bredeloup et O. Pliez [2005]. Étant bloqués en raison d'un manque d'argent ou de problèmes administratifs, les migrants se mêlent à la population locale quand ils ne travaillent pas pour elle, en attendant de poursuivre leur route.

Des recherches récentes indiquent que la ville de Kayes, dans l'ouest du Mali (figure 1)[2], est un lieu de passage pour les migrations internationales interafricaines, en particulier transsahariennes. En direction du Sénégal, de la Mauritanie ou de Bamako, Kayes présente cette particularité d'être un relais sur les routes migratoires. Ce lieu doit son attrait d'aujourd'hui à son rôle ancien de ville de contacts, de réseaux, de transports, tant dans l'espace colonial que malien. Le passage de migrants au long cours n'est que la suite d'une longue histoire d'échanges dont Kayes est un support connu, d'où la question suivante : dans quelle mesure les flux de migrants internationaux, qu'ils soient extérieurs ou originaires de la région, interfèrent-ils dans l'évolution actuelle de la ville ? Pour répondre à cette question, nous présentons successivement quatre éléments de la dynamique de cette agglomération urbaine. La ville de Kayes est inscrite dans de nombreux réseaux de communication et de transport, support de circulations intenses en Afrique de l'Ouest (section 1) et de migrations internationales (section 2). Ces migrations ont des effets croissants sur le secteur du transport qui, en retour, influe sur les circulations de personnes (section 3). Les investissements dans le transport et le dynamisme des migrants internationaux se combinent pour faire de Kayes un lieu clé des processus d'intégration régionale dans cette partie de l'Afrique de l'Ouest (section 4).

Une ville de réseaux

La ville de Kayes est située sur les réseaux d'infrastructures de transport ouest-africains, notamment sur l'axe sahélien joignant Dakar à Niamey, via Bamako et Ouagadougou [CEDEAO et CSAO, 2005]. Pour les besoins de l'économie coloniale, à la fin du 19ème siècle, un poste militaire a été érigé sur le site actuel puis une ville est née au bord du fleuve, juste en amont de la limite de navigabilité des bateaux [Keita Ndiaye, 1971]. Capitale du Soudan français pendant quelques années, elle a été atteinte, en 1923, par le chemin de fer venant de Thiès au Sénégal et se dirigeant vers le fleuve Niger. Dans la décennie 2000, après une longue attente, elle a enfin été reliée par le « goudron »[3] à Bamako et à la frontière sénégalaise, distante seulement de quatre-vingt quinze kilomètres (figure 2). En 2007, il ne restait qu'un petit tronçon à réaliser au nord-ouest de Bamako.

La lenteur enregistrée dans la construction de cet axe routier Mali Sénégal s'expliquait par la crainte côté malien de voir l'ouest du pays, puis Bamako, envahi par les transporteurs sénégalais. Le souci du gouvernement a été de multiplier les ports de transit par lesquels passent les importations du pays – en particulier Dakar, Abidjan, Téma et Lomé [Debrie et De Guio, 2004] - et de favoriser les transporteurs nationaux. Ceux-ci, depuis le quasi-achèvement de la liaison Bamako Kayes frontière sénégalaise, profitent de la hausse des trafics. Plus d'une

[2] *Kayes ville ouverte* (à tous les flux) est un clin d'œil au film de R. Rossellini, *Rome ville ouverte*, qui parle d'une ville épargnée par les ravages de la Seconde guerre mondiale et suspendue au bon vouloir des belligérants. Pour ce qui est de Kayes, quels que soient les évènements qui ont émaillé le 20ème siècle, et en dépit d'une image persistante de ville enclavée, elle est restée au centre de circulations internationales dans cette partie de l'Afrique de l'Ouest et l'objet de toutes les attentions de la part d'entrepreneurs, commerçants, transporteurs de diverses origines géographiques.

[3] Ainsi que l'on nomme toute route bitumée dans cette partie de l'Afrique.

centaine de camions, venant de l'ensemble du Mali et des pays voisins (Burkina Faso et Niger notamment), traverseraient chaque jour Kayes en direction du Sénégal[4]. Dans l'autre sens, on compte quotidiennement plus d'une cinquantaine de camions arrivant du Sénégal contre moins de dix en 1998. Dans le domaine ferroviaire, depuis que l'exploitation du chemin de fer a été privatisée et reprise en 2003 par un consortium international à capitaux canadiens et français, les flux internationaux de marchandises ont sensiblement augmenté : de l'ordre de 9 % en 2004, dus en partie à la hausse des trafics dans le sens Sénégal Mali [Ministère de l'Économie et des Finances, 2004]. Cependant, sur une période allant de 1995 à 2007 [Mission économique, 2007], ces mêmes flux ont diminué de 24 %, indiquant par là la difficulté pour le corridor à profiter des problèmes de la Côte d'Ivoire durant la décennie 2000. Pour les passagers, la chute du trafic ferroviaire international est encore plus sensible, en raison de la vétusté du matériel et de la voie qui occasionne accidents et déraillements : en 2000, entre le Sénégal et le Mali, le train ne transportait plus que 30 800 voyageurs contre 41 900 en 1998. Sur la période couvrant 1995-2007, la baisse est même de 42 %, l'offre se limitant aujourd'hui, avec le désengagement de l'opérateur privé, à un train dans chaque sens par semaine[5]. Dans le transport aérien par contre, tous les espoirs sont permis pour la ville de Kayes : un nouvel aéroport où peuvent se poser des Boeing 737 et des Airbus a été construit en 2001 et devait même être agrandi en 2007 [Secrétariat général du gouvernement, 2006].

La libéralisation de l'économie malienne explique cette orientation stratégique des politiques d'infrastructures routières. Dans le cadre des ajustements structurels, puis sectoriels appliqués aux transports[6], les nouvelles infrastructures de communications renforcent le positionnement du Mali, de la partie Ouest du pays et de la ville de Kayes dans les circulations internationales. Elles favorisent l'arrivée de grands groupes mondiaux, attirés par les potentialités de la région et les libéralités accordés par le gouvernement central. Ceux-ci ont investi les secteurs d'activités les plus lucratifs : travaux publics (construction de routes et du barrage de Manantali), transport (ouverture d'un parc logistique par BOLLORÉ à Kayes), télécommunication (pose d'antennes et de lignes téléphoniques), énergie (mise en place des turbines au barrage et réalisation de la ligne électrique à haute tension alimentant Bamako, Nouakchott et Dakar), mines d'or de Sadiola, Yatéla, Sitakily, Loulo qui valent au Mali d'être le troisième producteur africain (exploitation par IAMGOLD et ANGLOGOLD notamment)[7].

L'internationalisation de l'économie locale profite aussi au secteur malien du transport en pleine croissance. Avec l'amélioration des communications dans la région, les opérateurs de transport de Bamako et du sud du Mali, habitués à la concurrence ivoirienne, ont su capter des trafics destinés à Kayes et proposer une offre dans cette partie du pays [Hanff, 2007]. Des produits auparavant hors de prix (banane plantain, igname) arrivent désormais à Kayes avec régularité. Avec le soutien des majors pétroliers, plusieurs entrepreneurs locaux et de la capitale ont investi dans des remorques citernes d'hydrocarbures modernes, dans le but de se placer sur le marché d'importations au départ du port de Dakar. D'autres hommes d'affaires avisés se sont équipés en autocars pour multiplier l'offre sur la ligne Bamako Kayes (de deux à trois cars par jour pour certaines compagnies). Des Kayésiens achètent des véhicules 4x4

[4] « Kayes amorce son décollage : le soleil se lève à l'ouest », *L'Essor*, 20 septembre 2006.

[5] Le transport routier de voyageurs est le principal bénéficiaire de l'amélioration des conditions de circulation dans la région et entre Bamako et Kayes. Entre la capitale malienne et Dakar, le trafic routier de voyageurs reste modeste mais en progression constante : 17 000 voyageurs en 2005 contre 7 000 en 2002. *Cf. L'Essor*, *op. cit.*

[6] *Cf.* les bilans successifs des projets sectoriels de transports dans les pays d'Afrique, effectués lors des séminaires de l'association SITRASS (www.sitrass.org).

[7] Les problèmes générés par cette exploitation sont cependant de plus en plus énormes : pollutions, risques sanitaires, dégradations de l'environnement et des infrastructures de transport, etc. *Cf.* Labarthe [2007] et le dossier proposé par les éditions AGONE.

pour desservir les zones isolées et difficilement accessibles, dans une région faiblement habitée (seulement 1,5 millions habitants) et où les routes, jusqu'à la fin des années 1990, n'étaient que des pistes. Une compagnie aérienne privée a pris le relais de la société nationale AIR MALI et continue de desservir, à partir de Bamako, les villes de Kayes (87 000 habitants), Nioro du Sahel (60 000 habitants), Yélimané et Kéniéba.

En dépit de discontinuités fortes dans les réseaux d'infrastructures (absence de routes au nord de Kayes, vers Kéniéba au sud et le long du fleuve Sénégal ; suppressions de trains et disparition des arrêts sur la ligne de chemin de fer), la réalisation de routes goudronnées entre le Sénégal et Bamako a contribué au rayonnement de la capitale administrative Kayes sur son espace régional. Elle a aussi renforcé sa fonction de pôle intermédiaire dans les échanges internationaux de biens et dans les circulations de personnes entre pays d'Afrique de l'Ouest.

Une ville de migrations

La ville de Kayes appartient à une région de fortes migrations internationales. Elle est aussi depuis longtemps le lieu de passages importants de la part de personnes n'y résidant pas.

Le phénomène migratoire dominant en région de Kayes est porté par la population soninké. Le « pays soninké », du nom de l'ethnie principale habitant la partie Nord de la région, est étiré de Bakel (au Sénégal) jusqu'à Nioro. Les Soninké étaient de grands commerçants, allant des confins de la Guinée jusqu'au Sahara [Adams, 1977]. Avec les perturbations causées par la réorientation des flux vers les côtes atlantiques et par la crise économique internationale des années 1930, durement ressentie au Soudan, les Soninké ont commencé à émigrer. Les uns comme matelots dans les compagnies françaises de navigation, qui desservaient les escales du fleuve Sénégal ; les autres comme « navétanes » vers les champs d'arachides du Sénégal ; les derniers, après la Seconde guerre mondiale, comme voyageurs au long cours vers la Côte d'Ivoire et l'Afrique centrale [Gary-Tounkara, 2004], et à partir des années 1950 vers la France. C'est avec le train qui dessert Kayes que nombre d'entre eux sont partis à Bamako puis à Abidjan, pour finalement emprunter les liaisons maritimes vers l'Afrique centrale. D'autres ont choisi le Sénégal avec pour destination l'Europe, via le port ou l'aéroport de Dakar. Sur les 46 000 Maliens officiellement recensés en 1999 en France [Daum, 2007], l'essentiel provient de la région de Kayes. F. Manchuelle [2004] rappelle aussi combien la colonie de Soninké est importante en Afrique centrale.

La position de Kayes dans les réseaux de transport ouest-africains s'est traduite par l'arrivée de populations extérieures au Mali. Dès le début du 20ème siècle, la ligne ferroviaire a favorisé l'installation de familles wolof arrivant du Sénégal[8]. Le train lui-même a été le support de migrations commerçantes importantes développées par des femmes de Bamako, qui ont fait de ce moyen de transport un espace d'échanges en même temps qu'elles ont alimenté les marchés traversés en produits maliens et sénégalais [Lambert, 1993]. L'existence de ces mouvements s'inscrit dans des circulations à longue distance de personnes originaires d'Afrique de l'Ouest et du Centre dont les itinéraires les amènent à passer d'un pays à l'autre, en fonction des opportunités de transport, des possibilités d'emplois (commerce notamment), des contraintes administratives. Parmi elles, certaines sont en quête de la meilleure route pour rejoindre soit un pays d'Afrique de l'Ouest, soit le Maghreb plus au nord, soit encore plus loin l'Europe. Passer par Kayes devient un des itinéraires stratégiques. Dans cette ville de plus en

[8] A l'inverse, nombre de ressortissants du Soudan sont partis s'embaucher comme cheminots ou faire du commerce dans les escales sénégalaises du chemin de fer.

plus accessible par divers moyens de transport (chemin de fer, route, avion[9]), les migrants de Côte d'Ivoire, du Bénin, du Nigeria, du Cameroun peuvent non seulement se ressourcer, gagner de l'argent nécessaire à la poursuite de leur voyage, mais aussi réorganiser l'itinéraire en fonction des possibilités de transport. Leur but : approcher par la route ou le train la frontière sénégalaise ou mauritanienne, en vue de se rendre à Dakar ou à Nouakchott, ou en sens inverse prendre la direction de Bamako puis du Burkina et du Niger (tableau 1). Dans ces pays, soit ils trouvent un emploi, soit ils tentent de prendre un avion pour le Maghreb ou l'Europe. Les plus téméraires vont jusqu'à Nouadhibou en Mauritanie ou Agadez au Niger et tentent de passer aux Canaries par la voie maritime [Choplin et Lombard, 2007] ou de traverser le Sahara [Brachet, 2007].

Tableau 1 : Parcours à étapes d'un migrant béninois en 2004 passant par Kayes

Ville étape	Mode de transport	Moyen de transport	Durée de l'étape	Durée du stop	Travail au stop
Cotonou					
Mali	Route				
Gao	Route				
Casablanca	Route			A « duré »	Ouvrier
Nouakchott	Route				
Nouadhibou	Route				
Casablanca	Route			1 semaine	
Laâyoune	Route				
Las Palmas	Mer	Pirogue ?			
Rabat	Air	Avion	Quelques heures		
Nouakchott	Route				
Dakar	Mer	Pirogue			
Kayes	**Fer**	**Train**			
Bamako	Fer	Train		N'a pas « duré »	
Niamey	Route			1 jour	
Sebha	Air	Avion	Quelques heures	1 mois	
Tripoli	?			7 mois	
Agadez	Air	Avion	Quelques heures		
Cotonou	Route	Bus		1 mois	Commerçant

Source : Bredeloup [2005].

A Kayes, la concentration des routes migratoires africaines se remarque à la diversité des personnes croisées, aux langues utilisées (l'anglais se mêle maintenant au français), aux habitudes vestimentaires (allure décontractée, parfois rasta pour les plus jeunes), aux activités pratiquées (colporteurs par exemple, changeurs de monnaie, etc.). L'activité d'extraction de l'or, développée dans les mines d'or situées à 80 km au sud de Kayes, attire aussi nombre d'hommes et de femmes à la recherche d'un travail et de revenus. La commune de Sadiola serait ainsi passée de 400 à 4 000 habitants. La croissance démographique de cette ville minière s'accompagne du développement de la prostitution. Celle-ci, alimentée par l'arrivée de migrantes en provenance de toute l'Afrique de l'Ouest [Bertini, 2004], pousse au paroxysme le paradoxe des migrations internationales dans la région de Kayes : forme avérée d'exploitation humaine, la prostitution peut aussi constituer une étape transitoire dans un parcours migratoire long et indécis, en quête d'une vie meilleure [Nieuwemhuys et Pécoud, 2008].

[9] Le nouvel aéroport de Kayes espère accueillir de plus en plus des longs courriers provenant d'Europe, empruntés par des émigrés et affrétés par des agences de voyage spécialisées dans ce type de clientèle. A terme, il pourrait même recevoir des vols en provenance d'Afrique centrale.

La migration internationale à Kayes n'est pas l'expression d'une juxtaposition d'espaces migratoires autonomes (vers l'Europe ou vers l'Afrique centrale), mais celle d'une intrication de plus en plus grande des parcours personnels de toutes natures, connectés les uns aux autres. Les Maliens rentrés de Côte d'Ivoire ou ceux expulsés de France ou d'Afrique centrale sont à nouveau sur le départ, parfois pour l'Europe, parfois pour l'Amérique, l'Asie ou le Maghreb, à l'instar des Burkinabés de Côte d'Ivoire, rentrés un temps dans leur pays d'origine avant de « filer » vers le Libye [Bredeloup et Zongo, 2005]. Ainsi Abdou, interrogé en 2001, présent à Kayes depuis quelques semaines, Malien originaire de la région, expulsé du Congo et à l'affût d'une opportunité pour repartir : en attendant, il fait du change dans la rue, Euro ou dollar contre CFA. Abdou n'est pas retourné travailler au village « où [dit-il] il n'y a rien à faire ». Il préfère vivre à Kayes, là où il peut gagner de l'argent assez rapidement, nécessaire pour envisager un nouveau départ. À ceux qui comme Abdou sont entre deux pays, ressemblent les migrants maliens devenus commerçants qui opèrent par va-et-vient incessants entre l'Afrique, l'Europe, l'Asie. Leur trajectoire spatiale est souvent proche de celle des migrants africains de passage qui se rendent, parfois successivement, en Mauritanie, au Sénégal puis au Burkina et qui ne font que traverser la ville de Kayes. Une dernière catégorie complète le paysage local : certains Maliens de France font partie de ceux qui, à la fin des années 1990, sont rentrés avec une aide du gouvernement français : Moussa, fils d'un menuisier des environs de Kayes, a pu conforter son savoir-faire en France et investir au retour dans des machines de découpe du bois. En 2002, lors de notre rencontre, il résidait à Kayes plutôt qu'au village, avait développé une clientèle fidèle et possédait un bel atelier. Moussa, à la différence d'Abdou, n'envisageait pas de tenter une nouvelle aventure en migration.

Kayes apparaît comme une ville relais sur les routes migratoires et commerçantes, un stop utile pour les migrants en déshérence, un point d'appui pour les Maliens à cheval entre deux pays. En définitive, ce que Kayes était et continue à être, une ville de passage pour des personnes de la région emmenant avec elles un peu de la vie locale, elle le renouvelle aujourd'hui avec d'autres migrants d'Afrique, venant de plus loin et allant plus loin.

Migrants : transporter ou être transportés

La fonction méconnue qu'occupent les transports dans les itinéraires migratoires souligne l'interaction permanente entre déplacements de migrants et moyens du déplacement [de Tapia, 1996]. Réseaux de transports et parcours africains des migrants sont donc interdépendants et demandent qu'on regarde de plus près le marché de transport que constitue la migration internationale.

La place des migrants dans le développement des transports n'est pas assez considérée par les pouvoirs publics des pays d'émigration, soucieux de préserver l'apparente identité d'un secteur dont les entrepreneurs sont définis comme des professionnels formés dans le pays. Pourtant, ces derniers sont souvent d'anciens migrants ou commerçants ayant connu plusieurs pays dans leur vie et étant capables de percevoir rapidement, avec plus ou moins de réussite, les enjeux du transport dans leur pays d'origine. Au cours ou au retour de leur périple migratoire, les migrants tentent de se réinsérer économiquement et socialement, en investissant dans des activités productives et si possible rémunératrices. S. Bredeloup [2007] montre comment des 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. Ils profitent des nouvelles politiques mises en place par les pouvoirs centraux et locaux pour se lancer dans diverses activités, parmi lesquelles l'offre de transport occupe une

place de choix[10]. Au Sénégal, les données concernant les investissements des émigrés montrent l'importance relative prise par le secteur des transports routiers. Selon des informations tirées d'une enquête sur la migration internationale au Sénégal, plus de 7 % des émigrés (sur 511 personnes enquêtées) ont développé une activité de transport à leur retour[11]. Le transport représente pour eux une activité assez facile à démarrer : d'une part, l'investissement est relativement modeste (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[12]) ; d'autre part, l'apprenti transporteur peut rapidement débuter son nouveau métier, sans grands efforts et tracasseries administratives.

Dans la région de Kayes, selon une étude menée par l'Organisation internationale pour les migrations (OIM) auprès d'émigrés maliens revenus de France avec un apport financier, le transport apparaît en seconde position dans les projets d'investissement (tableau 2)[13]. Dans une société et une économie fonctionnant sur la mobilité des personnes et des biens, et avec l'importance de l'urbanisation dans la région, le développement d'une activité de transport est opportun. Cela se matérialise par la réfection d'un véhicule acheté lorsque l'individu était en migration, et qu'un parent resté au village conduit, ou par l'achat d'une automobile, au retour sur place. La plupart du temps, les néo-transporteurs deviennent taximen et proposent aux voyageurs l'aller-retour entre Kayes et leur ville ou village d'origine. Rares sont ceux qui possèdent un véhicule 4x4 plus à même de satisfaire la clientèle sur les mauvaises pistes de la région. Quelques uns achètent un camion benne et offrent leurs services aux entrepreneurs de la place.

Tableau 2 : Les projets économiques des migrants de retour à Kayes entre 1996 et 2000

Projet économique	Effectif	Pourcentage
Équipement agricole	13	19,4
Transport	9	13,4
Élevage (embouche)	9	13,4
Maraîchage	9	13,4
Épicerie (boutique de commerce)	8	11,9
Moulin à céréales	8	11,9
Magasin de commerce	7	10,4
Artisanat	2	3,0
Restauration	1	1,5
Cabine téléphonique	1	1,5
Total	**67**	**100,0**

Source : OIM [2003].

[10] Sur d'autres continents, la logique est la même : ainsi en Chine populaire, entre les deux guerres mondiales, des migrants partis aux Philippines investissaient dans le transport de leur région d'origine, le Fujian. *Cf.* Guerassimoff [2004].

[11] Enquête réalisée par l'IRD en 1999. Parmi les secteurs dans lesquels les investissements des émigrés se sont développés, le transport vient cependant après l'artisanat et le commerce, et même la construction immobilière. Sur le rôle des émigrés dans l'évolution du secteur du transport au Sénégal, *cf.* Lombard, Bruez *et al.* [2006].

[12] Soit entre 1 524 et 3 048 Euros.

[13] Délivré dans le cadre du Programme de développement local migration (PDLM), mis en place entre 1996 et 2000 par le Service de coopération et d'action culturelle de l'ambassade de France au Mali et géré par l'ancien Office français des migrations internationales (OMI). Ce programme avait pour objectif d'assurer la réinsertion de migrants revenus de France, en les aidant à financer des microprojets économiques, et de participer à l'émergence de secteurs porteurs pour le développement local. Entre 1996 et 2000, l'OMI a assuré le financement de 404 microprojets, à hauteur en moyenne de 3 664 Euros par projet, soit 2,4 millions de francs CFA. L'essentiel de ces projets était concentré à Bamako et dans la région de Kayes.

Cependant, l'investissement dans le transport n'est pas la panacée. Le transport de personnes entre la ville de Kayes et le milieu rural se fait dans des conditions difficiles. Dans certaines directions, notamment le long du fleuve Sénégal, il n'existe pas de réseau routier goudronné et les trajets se font, depuis de longues années, sur des pistes de plusieurs dizaines de kilomètres, souvent impraticables durant la saison des pluies. En général, après un an d'exercice, les pannes se multiplient, occasionnant des frais de réparation que les sommes d'argent économisées ne permettent pas de couvrir. La rude concurrence sur les axes les plus fréquentés (vers le Sénégal, vers Nioro et Yélimané) ainsi que la multiplication des embarquements clandestins hors des gares routières contribuent aussi à affaiblir ceux qui ne connaissent pas le secteur. Certains transporteurs essaient de s'en sortir, en jonglant avec les moyens du bord. D'autres, constatant l'échec, deviennent chauffeurs salariés pour des collègues ou se lancent dans le commerce, en ouvrant un magasin de céréales à Kayes, un dépôt de boisson, une boutique.

Une hiérarchie entre migrants investisseurs se met en place dans laquelle les anciens émigrés installés dans leur village, parfois désargentés, ne sont pas les mieux lotis. Ceux qui reviennent de France par exemple, aidés par un financement public ou une ONG, sont plus hésitants à délaisser l'agriculture que ceux de retour d'Afrique centrale qui ne bénéficient d'aucun soutien, qui ont connu les « galères » de pays en guerre, les expulsions, et qui choisissent de prolonger à Bamako l'activité qu'ils avaient en migration, le commerce, plutôt que de reprendre l'agriculture dans les villages de la région de Kayes, beaucoup plus aléatoire [OIM, *op. cit.*]. À l'avenir, on peut supposer que les investisseurs qui proposeront, sur les nouvelles routes bitumées de la région de Kayes, des autocars modernes, climatisés (ce qui commence à exister), seront des hommes d'affaires qui auront migré et qui, surtout, ne seront pas déconnectés du marché local, du milieu des transports, des réseaux sociopolitiques. La libéralisation et la dérégulation du transport à l'œuvre au Mali pourraient laisser croire que tout est possible pour celui qui revient au pays. Ce n'est pas le cas. Au contraire, dans le transport, s'exacerbent les clivages entre anciens émigrés qu'une ligne de partage distingue : ceux qui, avant de partir, étaient déjà commerçants ou transporteurs le sont à nouveau au retour ; de surcroît, ils développent diverses activités connexes au transport qui accentuent encore un peu plus le décalage avec les migrants en échec. Ces derniers débutent dans le transport et souvent achoppent sur un problème de gestion ou un mauvais calcul.

Pour les transporteurs de Kayes, le migrant de passage devient un marché comme un autre. Avec les moyens de transport modernes qu'autorise l'amélioration des infrastructures, les circulations entre Mauritanie, Sénégal et Mali croissent. À grande échelle, à travers la frontière symbolisée par le fleuve Sénégal, les échanges entre ces pays sont déjà importants : ils sont générés par les familles éclatées dont les membres communiquent déjà largement entre eux [Diakho, 2007]. Il leur suffit de téléphoner avec les cellulaires et parfois de traverser le fleuve en pirogue. À plus petite échelle, se mettent en place des circulations étirées sur de plus grandes distances, qui impliquent la mobilisation de multiples moyens de transport proposés par des transporteurs. Les véhicules 4x4, les camions, les taxis, qui quittent Kayes ou les villages maliens pour les villes et villages proches de la frontière mauritanienne (Melga, Yélimané, Nioro) ou sénégalaise (Diboli, Fegui, etc.), emmènent des migrants candidats au passage de la frontière. Les déplacements vers le Sénégal à partir de Kayes utilisent des modes diversifiés : le transport routier (camions et surtout autocars) remplace de plus en plus la voie ferrée et l'express international. A l'autre bout dans la capitale sénégalaise, au cœur du quartier commerçant, se trouve un des terminus : il est situé devant un grand magasin d'exportation de produits divers sur le Mali, et les départs et arrivées sont

gérés par un commerçant malien installé à Dakar depuis plus d'une dizaine d'années. Les bus sont réguliers et peuvent être loués en dehors des trajets, à la demande.

Le migrant transporteur se positionne comme une des personnes ressources dans l'évolution des systèmes de transport d'Afrique de l'Ouest, mais les difficultés inhérentes à ce type d'activités et les résistances à ces nouveaux acteurs (comme on peut le voir au Burkina : *cf.* Bredeloup et Kouraogo, 2007) atténuent son rôle dans les transformations. Le migrant reste cependant un passeur d'expériences et de compétences nouvellement acquises qu'il peut faire fructifier sur les routes migratoires, en migration comme dans son pays d'origine. Par sa mobilité, il donne à voir ce pourrait être le monde africain dans les décennies qui viennent, un monde de circulations acceptées et encouragées.

Frontière et intégration régionale : au prisme du migrant international

L'augmentation des circulations internationales dans la région de Kayes souligne combien les migrants de retour, en voie d'installation ou de passage contribuent à rapprocher les pays les uns des autres, les communautés nationales, parfois des régions contiguës séparées par une frontière internationale. Par l'intermédiaire de villes pivots telles que Kayes, l'espace régional tend à s'intégrer plus complètement. Par les échanges, par les transports, la frontière, tout en conservant sa fonction de barrière, devient un des éléments d'un espace d'échanges transnationaux en constitution. Ces dynamiques d'intégration par le bas déjà anciennes sont de plus en plus considérées par les bailleurs internationaux. Ainsi, le long de l'oued Karakoro séparant Mali et Mauritanie, les régions de Kayes et de Sélibaby et tous les acteurs locaux tentent de mettre en place, avec le soutien du Club du Sahel, ce qu'ils appellent un « pays frontière », à même de faciliter, non seulement la fluidité des échanges, la construction de réseaux transfrontaliers, mais aussi le rapprochement entre collectivités locales, la coopération de proximité [GRDR, 2007].

Cette évolution spatiale a déjà été soulignée à maintes reprises ailleurs sur le continent [Igue, 1995]. Le scénario de l'intégration par l'entremise de villes frontalières concerne d'autres espaces du Sahel et du Sahara. Par exemple, Nouadhibou en Mauritanie dont la population dépasse légèrement celle de Kayes (100 000 habitants). Ville terminus ou de passage pour nombre d'Africains de l'Ouest et du Centre venus chercher un emploi ou une opportunité pour passer au Maroc ou aux îles Canaries, elle pourrait redevenir, par les circulations internationales et les réseaux de transport, une ville pivot dans le processus d'intégration régionale transfrontalière. Entre Kayes et les pays voisins (Mauritanie, Sénégal), les perspectives paraissent plus prometteuses. L'absence de routes bitumées entre les trois pays a longtemps freiné le développement des échanges. La faiblesse de l'offre de transport routier ne favorisait pas non plus la mobilité. Côté mauritanien, la rupture de charge exigée à chaque frontière du pays par les autorités entravait le développement d'un service de transport continu[14], surtout depuis le retrait en 2000 de la Mauritanie de la Communauté économique des Etats d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). Aujourd'hui, la situation évolue. Un retour dans la Communauté économique ouest-africaine est souhaité par les nouveaux dirigeants de Mauritanie, arrivés au pouvoir à l'issue d'élections démocratiques organisées en mars 2007. Cela pourrait se traduire à moyen terme par la mise en place de transports de bout en bout, de ville à ville, et donc la possibilité pour les voyageurs, notamment les candidats à la migration,

[14] Un tel dispositif varie cependant en fonction des accords passés entre pays : par exemple les camions et les taxis sénégalais doivent transférer leurs marchandises et leurs passagers sur des véhicules mauritaniens. Mais les camions marocains ne sont pas tenus de le faire.

de rallier plus facilement, depuis Kayes (via le Sénégal) ou Nioro du Sahel, Nouakchott puis Nouadhibou. L'évolution des réseaux d'infrastructures entre Mali et Mauritanie a cependant des effets divers sur le positionnement de Kayes dans l'espace régional : si le démarrage côté mauritanien du bitumage de la piste reliant Kaedi à Sélibaby augure une diminution des temps de parcours entre cette dernière ville et Kayes, l'achèvement de la route bitumée entre Nioro au Mali et Néma en Mauritanie détournera rapidement de la capitale régionale des voyageurs et des marchandises allant à ou venant de Bamako[15]. Par contre, entre le Mali et le Sénégal, Kayes reste positionnée de façon favorable dans les échanges. La continuité du service de transport n'est pas interrompue à la frontière. Les trains de marchandises entre les deux pays offrent l'opportunité aux amateurs de voyager « à l'œil », en « accord » avec les convoyeurs. Quant aux transports routiers, l'achèvement récent du bitumage de la piste entre Kayes et la frontière sénégalaise facilite la circulation de véhicules et *a priori* le passage de voyageurs, notamment des migrants internationaux.

Ceux-ci, en traversant les frontières, contribuent-ils à dynamiser les relations entre régions voisines et *in fine* entre les trois pays ? La fermeture des frontières européennes et le déplacement vers le sud de la Méditerranée, puis vers le sud du Sahara, des points d'entrée dans l'espace Schengen, avec la complicité des Etats maghrébins et africains, accentue le processus de concentration des migrants en certains lieux d'Afrique de l'Ouest bien repérables sur les axes de communications internationaux, tels que les villes comme Kayes. La frontière devient une barrière plus étanche qu'auparavant et par conséquent un espace de fraudes massives. À la frontière sénégalo-malienne, à Kidira (côté sénégalais) et à Diboli (côté malien), les contrôles de la police et des douanes sont très lourds[16] et occasionnent l'interpellation croissante de migrants de diverses origines [Robin, 2006]. De nombreux Nigérians, étant passés par Kayes et en partance pour Dakar, sont ainsi arrêtés à la frontière sénégalaise pour faux et usage de faux papiers.

Le positionnement géographique de la ville de Kayes dans l'ouest du pays, et à proximité de frontières internationales poreuses, sert les intérêts de l'État malien, soucieux de contrôler son territoire et ce qui se passe dans cette gigantesque région, peu dense (douze habitants/km$^{2)}$, éloignée du pouvoir central, sujette à de nombreuses contestations, à l'infiltration ou au repli de bandits de grand chemin (notamment à la fin des années 1990[17]) et, aujourd'hui, espace de transit de la migration internationale africaine. Ce scénario favorise la constitution d'un espace transnational polarisé par les centres, les capitales, les pôles portuaires ou aéroportuaires, « […] *basé sur la mise en place d'axes individualisés, mais intégrés aux réseaux mondiaux* […] » [Debrie, Eliot *et al.*, 2003 : 12], surveillés et contrôlés car indispensables aux intérêts économiques. L'évolution actuelle renforce la capacité des Etats africains à se mettre d'accord entre eux pour améliorer le contrôle des passages de voyageurs,

[15] Ainsi, dans les rues de Nouakchott ou de Nouadhibou, on croise des camions maliens ayant chargé en Côte d'Ivoire ou à Bamako et étant passés par Nioro (et non par Kayes et le Sénégal) pour rejoindre la Mauritanie. Les touristes européens venant du Sahara occidental ont eux aussi compris l'intérêt de la liaison routière par Néma et Nioro : en voiture, ils filent directement vers le Mali après avoir traversé toute la Mauritanie d'ouest en est.

[16] En 2001, pas moins de six à sept points de contrôle, répartis de chaque côté du pont enjambant la rivière Falémé (qui fait office de frontière), se succédaient sur quelques centaines de mètres.

[17] Comme du reste le secteur de Bakel, une préfecture d'un département faiblement habité, située sur la rive sénégalaise du fleuve Sénégal et à quelques cent km de Kayes. Cette caractéristique de zone de repli a encore été confirmée après le récent assassinat, le 24 décembre 2007, de quatre Français en Mauritanie par des hommes qui, selon certaines sources, se seraient réfugiés un temps à Bakel. *Cf.* CRIDEM, le site Internet interactif d'informations sur la Mauritanie (www.cridem.org).

donc des migrants internationaux[18]. La potentielle intégration spatiale par les transports correspond aussi à une intégration régionale des forces de police et de sécurité dont les migrants risquent de faire le frais.

En conclusion : Migrations internationales et villes, un vrai enjeu pour une fausse ouverture par les transports

Au même titre que d'autres villes du Sahel africain, celle de Kayes au Mali est située sur les axes internationaux de circulations de biens et de personnes, en particulier de migrants africains qui se déplacent d'un pays à l'autre ou qui souhaitent se rapprocher du Sahara (pour le traverser et travailler au Maghreb ou en Europe). Cette position lui confère un rôle important dans la régulation des mouvements de personnes dans cette partie de l'Afrique de l'Ouest, à un moment où l'amélioration des communications, et notamment des transports, favorise les échanges commerciaux internationaux, les déplacements à longue distance, les allers-retours de commerçants ou de migrants entre pays voisins. Ville ouverte à tous les flux, Kayes est au confluent de plusieurs processus contradictoires dont le Mali est un des « laboratoires » actuels en Afrique de l'Ouest : intégration régionale entre pays voisins (Mali, Mauritanie et Sénégal), fluidification des circulations de marchandises aux frontières, amélioration des conditions de déplacement pour les migrants internationaux (mais de plus en plus contrôlés), préservation de la part des États de leur intégrité territoriale supposée mise à mal par les circulations.

En Afrique de l'ouest, l'amélioration des infrastructures de communications et des réseaux de transport, si elle offre des opportunités de circulation nouvelles aux migrants, permet aux pouvoirs centraux étatiques de mieux contrôler leurs marges. La capacité des migrants à passer les frontières paraît bien faible si on la compare au filet sécuritaire qui se met en place sur les réseaux d'infrastructures. Si les villes frontalières, pivots dans les circulations de personnes, constituent des lieux de mélanges de parcours et d'expériences migratoires, elles sont aussi des lieux pièges qui attirent les migrants internationaux et les rendent plus repérables par qui veut les contrôler.

A l'heure où différents travaux posent la question de l'avenir des migrations internationales dans les États d'Afrique soumis à pression[19], ces réflexions sur le lien entre systèmes de transport et migrations soulignent, ô combien, l'interdépendance de phénomènes sur lesquels nous travaillons sur le continent et le nécessaire recoupement à opérer entre les thématiques, les études, les analyses.

Références

ADAMS A. [1977], *Le long voyage des gens du fleuve*, Paris, Maspéro.
BERTINI B. [2004], *La lutte contre le VIH/Sida au Mali. L'arrivée des antirétroviraux (ARV) à Kayes : entre espoirs et doutes*, Montreuil, GRDR, 8 p.
BRACHET J. [2007], *Un désert cosmopolite. Migrations de transit dans la région d'Agadez (Sahara nigérien)*, Université de Paris 1 - Panthéon Sorbonne, Thèse de géographie, 459 p.
BREDELOUP S. (sous la direction de) [2005], *Les migrants africains : des acteurs invisibles du développement urbain durable ?* Paris, Rapport pour le Programme de recherche interdisciplinaire du CNRS « Développement urbain durable », 145 p.

[18] Alors que l'abaissement des contraintes aux frontières des pays de la CEDEAO, qui prévoit la possibilité, pour tout ressortissant d'un pays de l'espace en question, de circuler librement avec la seule carte d'identité, est inscrit dans les textes régissant le fonctionnement de la Communauté.
[19] *Cf.* notamment Sindjoun [2002].

BREDELOUP S. [2007], *La diams'pora du fleuve Sénégal. Sociologie des migrations africaines*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 300 p.
BREDELOUP S., PLIEZ O. [2005], « Migrations entre les deux rives du Sahara », *Autrepart*, n°36, p. 3-20.
BREDELOUP S., ZONGO M. [2005], « Quand les frères burkinabé de la petite Jamahiriyya s'arrêtent à Tripoli », *Autrepart*, n°36, p. 123-147.
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.
CEDEAO, CSAO [2005], *Atlas régional des transports et des télécommunications dans la CEDEAO*, Abuja – Issy-les-Moulineaux, 39 p.
CHOPLIN A., LOMBARD J. [2007], « Destination Nouadhibou pour les migrants africains », *Mappemonde*, n°88 (www.mappemonde.fr).
DAUM CH. [2007], « Migration, retour, non-retour et changement social dans le pays d'origine », in V. Petit (éd.), *Migrations internationales de retour et pays d'origine*, Paris, CEPED, p. 157-168.
DEBRIE J, ELIOT E., STECK B. [2003], « Mondialisation des réseaux de circulation en Afrique de l'ouest », *Mappemonde*, vol. 71, n°3, p. 7-12.
DEBRIE J., DE GUIO S., [2004], « Interfaces portuaires et compositions spatiales : instabilités africaines », *Autrepart*, n°32, p. 21-36.
DIAKHO A. [2007], *Les migrants sénégalais de France : du salariat à l'entreprenariat »*, Université de Paris VIII, Thèse d'anthropologie, 345 p.
HANFF N. [2007], *La région de Kayes au Mali : entre enclavement et ouverture*, Université de Lille 1, Mémoire de Master 1 de géographie, 123 p.
GARY-TOUNKARA D. [2004], « Circulation migratoire et abolition des frontières. Quand le Mali (ex-Soudan) regarde vers le mer, les migrants conquièrent l'outre-mer (1933-1974) », in E. Guerassimoff (dir.), *Migrations internationales, mobilités et développement*, Paris, L'Harmattan, p. 67-97.
GRDR [2007], *Etude thématique : diagnostic des économies locales du bassin du Karakoro*, Montreuil, Programme d'aménagement concerté du bassin du Karakoro, 60 p.
GUERASSIMOFF E. [2004], « Premiers investissements des émigrés dans les transports routiers au Fujian (Chine), 1919-1938 », in E. GUERASSIMOFF (dir.), *Migrations internationales, mobilités et développement*, Paris, L'Harmattan, p. 223-257.
IGUE J, *Le territoire et l'État en Afrique*, Paris, Karthala, 1995, 277 p.
KEITA NDIAYE R. [1971], *Kayes et sa région - Étude de géographie urbaine au Mali*, Strasbourg, Université Louis Pasteur, Thèse de géographie, 630 p.
LABARTHE G. [2007], *L'or africain. Pillages, trafics et commerce international*, Marseille, Editions Agone, 222 p.
LAMBERT A. [1993], « Les réseaux marchands féminins du chemin de fer Dakar Niger », in Ch. BLANC-PAMARD (éd.), *Politiques agricoles et initiatives locales. Adversaires ou partenaires*, Paris, ORSTOM, p. 91-105.
LESOURD M. [2003], « Territoires et sociétés d'Afrique : enjeux et défis pour le développement », in M. Lesourd (éd.), *L'Afrique*, Nantes, Éditions du temps, p. 9-62.
LOMBARD J., BRUEZ F., DIAKHO A. [2006], « Les transports sénégalais à l'aune du système-monde », *in* J. LOMBARD, E. MESCLIER, S. VELUT (éds.), *La mondialisation côté Sud*, Paris, IRD-ENS, p. 182-202.
MANCHUELLE F. [2004], *Les diasporas des travailleurs soninké (1848-1960). Migrants volontaires*, Paris, Karthala, 350 p.
MINISTERE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES [2004], *Situation économique et sociale du Sénégal – Edition 2004*, Dakar, D.P.S., 194 p.

MISSION ECONOMIQUE [2007], *Les infrastructures de transport au Mali*, Bamako, Ambassade de France au Mali, Fiche de synthèse, 5 p.
NIEUWEMHUYS C., PECOUD A., [2008], « Campagnes d'information et traite des êtres humains à l'est de l'Europe », *Espace Populations Sociétés*, n°2, à paraître.
OIM [2003], *Diagnostic des projets de réinsertion économique des migrants de retour. Étude de cas au Mali (Bamako, Kayes)*, Dakar, Rapport pour la coopération suisse, 88 p.
RAYNAUT C. [1997], *Sahels*, Paris, Karthala, 430 p.
ROBIN N. [2006], « L'émigration internationale à Dakar : au cœur des nouveaux trafics mondiaux », *in* J. LOMBARD, E. MESCLIER, S. VELUT (éds.), *La mondialisation côté Sud*, Paris, IRD- ENS, p. 143-162.
SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT [2006], *Communiqué du conseil des ministres du vendredi 26 mai 2006*, Bamako, Primature, 7 p.
SINDJOUN L. [2002], *Les relations internationales africaines : entre États en crise et flux internationaux*, Dakar, CODESRIA, 95 p.
TAPIA S. de [1996], « Échanges, transports et communications : circulations et champs migratoires turcs », *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 12 (2), p. 45-71.