

LOMBARD, Jérôme (2015) *Le monde des transports sénégalais : ancrage local et développement international*. Bondy, Éditions de l'Institut de recherche pour le développement, 276 p.
ISBN 978-2-70991-852-7

Yannick Brun-Picard

Volume 62, numéro 176, septembre 2018

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1063116ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1063116ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Brun-Picard, Y. (2018). Compte rendu de [LOMBARD, Jérôme (2015) *Le monde des transports sénégalais : ancrage local et développement international*. Bondy, Éditions de l'Institut de recherche pour le développement, 276 p. ISBN 978-2-70991-852-7]. *Cahiers de géographie du Québec*, 62(176), 350–352.
<https://doi.org/10.7202/1063116ar>

traditionnels». L'auteur recense ainsi les obstacles auxquels cette évolution est confrontée en termes d'organisation de la ville et des services qu'elle est censée assurer, de même que les conflits qui émergent entre les différentes figures héritées et émergentes de la ville.

Un grand nombre de contributions, de «regards croisés», d'auteurs compose cet ouvrage. Ces auteurs sont issus d'une grande diversité d'horizons. Leurs contributions sont encadrées de textes introductifs (introduction et première partie) et d'un texte conclusif de Luc Gwiazdzinski, auxquels s'ajoutent une préface de Théodore Zeldin et une postface de Xavier Emmanuelli.

Les réflexions proposées portent finalement davantage sur les notions de temps propres aux différents domaines dont les auteurs sont issus et sur les relations entre temps et économie productive. La nuit en est parfois absente ou, au contraire, devient parfois centrale (infirmière de nuit, policier, médecin urgentiste). Ces réflexions contribuent pour l'essentiel à donner une image critique, si ce n'est négative, de la «ville en continu». Celle-ci serait en effet «une ville où on compte tout et tout le temps» pour le philosophe Stieger, qui conclut qu'«on ne peut laisser se mettre en place la ville en continu»; un «milieu artificiel» pour le chrono-biologiste Millet; «le lieu d'accélération par excellence, et non celui de la continuité» pour l'économiste Rabin. Ce qui ressort finalement est un enchevêtrement des temps de chacun d'entre nous et, au-delà, des temps des uns et des autres, bien loin des catégories dans lesquelles on veut les enfermer; à quoi il faut ajouter une imbrication totale du temps et de l'espace que porte la vision phénoménologique, ou tout simplement biologique. Il faut souligner la conclusion très forte de Xavier Emmanuelli, qui constate un «enfermement dans l'espace et le temps» que générerait cette ville en continu, une aliénation plutôt qu'une libération, bien loin de la revendication du «droit à la ville pour tous, partout et à toute heure».

Ainsi, dans un rapport assez paradoxal avec l'objectif de l'ouvrage, les revendications ou les attentes qui émergent de la plupart de ces contributions militent davantage pour des moments de décélération et de halte, de suspension des activités de la ville, que pour une quelconque continuité ou une disponibilité des fonctions urbaines «24 heures sur 24». Et, avec une certaine ironie, le premier auteur relève que, justement, la «manière pressée» avec laquelle le problème est abordé «empêche par ce fait même le

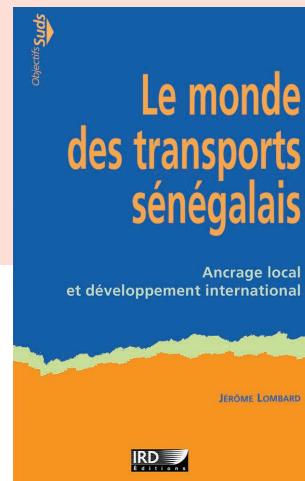
temps de la réflexion que pourtant elle appelle». L'intérêt de cet ouvrage réside finalement dans les éléments de débat ainsi réunis par Luc Gwiazdzinski et dans la question qu'ils soulèvent: faut-il adapter nos vies, et nos villes, à ces nouvelles temporalités ou bien, à l'inverse, en tirer parti pour mieux vivre individuellement et collectivement à notre rythme? La conclusion porte bien cette double exigence qu'un aménagement durable doit prendre en compte: des espaces et des temps «au choix» dont la combinaison doit rendre possible à la fois la synchronie du «nous» et la diachronie du «je».

Antoine BRÈS

Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
Paris (France)

LOMBARD, Jérôme (2015)
*Le monde des transports sénégalais:
ancrage local et développement
international*. Bondy, Éditions de
l'Institut de recherche pour le
développement, 276 p.

ISBN 978-2-70991-852-7



L'immersion au cœur du Sénégal est entreprise par le prisme des réseaux de transport dans leur diversité, leurs implications, leurs particularités, leurs contenus, sans omettre les réalités colorées de ce pays de l'Afrique de l'Ouest par l'intermédiaire de témoignages. Directeur de recherche à l'Institut de recherche du développement (IRD), Jérôme Lombard propose un ouvrage, préfacé par Benjamin Steck de l'université du Havre, issu de son habilitation à diriger des recherches (HDR) soutenue en 2011. L'auteur nous accompagne, nous guide dans une découverte de la structuration territoriale, des territorialités, des dynamiques, des interfaces, des flux et de l'induction d'objets de nature géographique, tels que le corridor en réponse aux difficultés physiques et à la complexification des réseaux de transport au Sénégal.

Les cartes progressives, la cartographie liée aux évolutions du bassin arachidier et aux conquêtes territoriales par l'extension des réseaux, les schémas des flux et des tendances, les tableaux, les graphiques, les récits de témoins et les photographies jalonnent l'argumentaire proposé,

sans omettre la richesse de la bibliographie qui permet au lecteur de saisir la multiplicité des sources. La diversité des supports apporte des éclairages, des mises en perspective et des modifications de lecture des faits au regard du terrain. Ces éléments sont propices à une distanciation nécessaire pour percevoir les multiples niveaux des interdépendances et les emboîtements territoriaux induits par l'expansion des réseaux de transport au Sénégal, que ce soit par les décisions étatiques ou par l'action locale d'intensification des échanges commerciaux.

L'introduction brosse un rapide historique de l'histoire récente du Sénégal jusqu'à l'arrivée au pouvoir de Macky Sall, élu président, et des orientations prises au cours de la dernière décennie. Dans le même temps, des indications méthodologiques nous positionnent pour comprendre les systèmes de circulation, des niveaux étatiques ou individuels d'intervention, la diversification des flux, les imbrications, les adaptations, les mécanismes de concentration, ainsi que les mobilités au cœur des territoires, les dimensions, les elongations et les ramifications. Les réseaux de transport sont alors plus compréhensibles tout en prenant en considération des dimensions territoriales du local ayant des implications continentales et des temporalités des plus variables. La venue au monde des transports sénégalais constitue la première partie de l'ouvrage. Le volontarisme de l'État et le pragmatisme des acteurs décisionnels mettent en relief les phases initiales de l'expansion du réseau de transport. La planification nationaliste, les ajustements, la corrélation avec les intérêts étrangers, ainsi que la mobilité accrue des Sénégalais exposent une évolution avec ses antagonismes. Le décroisement par la maîtrise spatiale, la densification des infrastructures notamment routières au détriment du rail, permettent au Sénégal d'améliorer ses liens avec ses voisins. Un corridor se constitue tout en promouvant d'autres connexions pour intégrer un parc automobile en augmentation permanente.

La seconde partie insiste sur les acteurs du transport et l'espace transnational. Les interdépendances entre les transporteurs et la puissance publique sont complétées par la mobilité internationale des Sénégalais, tout en relevant l'importance des migrations dans les orientations structurantes des réseaux. La troisième partie aborde la métropolisation au Sénégal ou la domination de Dakar et, dans une moindre mesure, celle de Touba est exposée. La place des transports ruraux, la diversité et la densité des transports de marchandises avec les infrastructures convergentes et polarisées dessinent les emboîtements

initiaux pour percevoir l'intégration dans la mondialisation à la mode sénégalaise. Les échanges transfrontaliers et les actions de connexion du local au mondial sont employés pour insister sur les lieux, les hiérarchies et les axes pour relier les zones rurales aux structures urbaines. La complexité des territoires du Sénégal en relation avec l'économie, le commerce, les flux des populations, les disparités sociétales qui participent à la production des réseaux des différents transports, devient plus explicite.

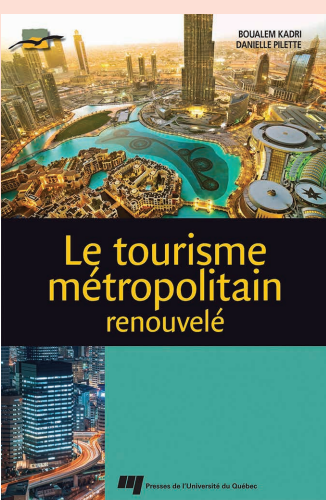
L'ouvrage de Jérôme Lombard limite les points de critique ou les incomplétudes pouvant être produites à titre personnel. Les imbrications entre l'économie, l'aménagement du territoire, les politiques, les implantations et, sous certains traits, l'évolution historique du Sénégal auraient mérité que soit intégrée la notion de transdisciplinarité afin de gagner en profondeur d'analyse et en potentialité d'utilisation. Par ailleurs, le concept de géographicit   aurait trouvé sans aucune difficulté une place dans les démonstrations effectuées, car les territoires, les territorialités, les dynamiques qui induisent les territorialisations par l'implantation de réseaux routiers ou de points de convergence et d'échange annoncent sans détour la pertinence de son emploi. Ainsi, la nature d'un rapport au territoire de vie nous semble plus imaginée et accessible. Nous notons la volonté de prendre en considération les progrès et les évolutions dans les tableaux proposés depuis la soutenance de l'habilitation, en utilisant des données plus récentes tout en étant éloignées de la date de parution de l'ouvrage. Ce décalage est inhérent à ce type de travaux, mais des chiffres plus proches de la publication auraient probablement permis de mettre en avant la confirmation de certaines dynamiques, voire de relever des émergences liées aux   v  nements en cours.

L'étudiant en géographie ou en sciences humaines, ou bien toute personne curieuse de l'évolution des territoires de l'Afrique de l'Ouest et plus spécifiquement du monde des transports au Sénégal, trouvera dans ces pages des éléments à même de satisfaire ses attentes au cœur de la mondialisation contemporaine. Les imbrications, les interdépendances, les dynamiques structurantes, les orientations privilégiées par les intervenants, la position dominante de Dakar et, dans une moindre mesure celle de Touba jusqu'à Tambacounda, donnent à l'auteur la matière pour produire des analyses de niveau multiscalaire, biscalair et uniscalaire. Lombard met en exergue l'importance des trafics transfrontaliers ainsi que l'effervescence urbaine et rurale dans l'expansion des réseaux de transport au Sénégal,

sans omettre les fortes disparités de développement où la vétusté et l'isolement des infrastructures s'avèrent criants. L'auteur invite les lecteurs à tendre en direction d'axes d'approche pour lesquels les orientations d'investissement, les projets d'aménagement et les volontés politiques prendraient en considération les parties oubliées du Sénégal pour que toutes les populations bénéficient de réseaux de transport efficaces.

Yannick BRUN-PICARD

École maternelle et primaire La Peyroua
Le Muy (France)



KADRI, Boualem et PILETTE, Danielle
(2016) *Le tourisme métropolitain renouvelé*. Québec, Presses de l'Université du Québec, 174 p.

ISBN 978-2-76054-645-5

Ce livre est court – 174 pages –, vif, illustré de tableaux statistiques et de quelques encadrés décrivant des exemples. Sans doute vient-il à point nommé pour éclairer les politiques de la plupart des grandes villes mondiales, de plus en plus engagées dans une démarche d'attractivité globale, dont

le tourisme est devenu une des composantes habituelles. Ces mégaloïles concentrent les aménités urbaines (cadre de vie, culture, éducation), rivalisent d'initiatives pour le développement durable et recherchent la distinction de leur territoire, par des labels et l'inscription à des listes (celle du patrimoine mondial de l'organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture [UNESCO] restant la plus prisée), par des désignations (Capitale européenne de la culture, ville olympique, etc.).

L'ouvrage est écrit par Boualem Kadri¹ et Danielle Pilette² pour discuter deux objets d'étude: le tourisme, comme fait social et sociétal et le développement urbain, notamment dans son évolution la plus récente, qui est la métropolisation. Le propos ambitionne une mise en

perspective tant épistémologique qu'historique, d'où sans doute le titre qui peut se comprendre en double lecture. Les auteurs posent deux hypothèses: «aujourd'hui, les transformations touchent autant les villes des sociétés industrielles que celles des économies émergentes. Et les villes se caractérisent par des transformations qui leur sont propres», parmi lesquelles un nouveau tourisme urbain (p. 2). Les dynamiques métropolitaines envisagées porteraient donc sur toutes les grandes villes du monde qui agiraient en relative autonomie par rapport à leur territoire national.

L'ouvrage comprend cinq chapitres. L'ouverture expose le contexte et la problématique: comment ont été envisagés les phénomènes de villes et de métropoles dans l'histoire, mais aussi comment ont évolué les recherches sur le tourisme, puis quelles sont les transformations dans les relations entre ces deux sujets. Le texte revient ensuite sur la relation entre pratiques, effets économiques et spatiaux et analyses scientifiques, avant d'examiner plus précisément l'essor des métropoles mondialisées et des hypermétropoles. Il est temps alors de revenir au tourisme et à sa place nouvelle, non plus comme une activité saisonnière et complémentaire, mais comme le moteur d'une stratégie globale d'attractivité mise en œuvre tant par les échelles locales que nationales. L'ouvrage conclut sur la diversité des attentes et des pratiques et envisage les évolutions futures du tourisme métropolitain, soulignant peut-être en filigrane ses propres limites. Puisque le tourisme réclame une part d'aventure et d'innovation, le succès du tourisme métropolitain n'appelle-t-il pas les conditions de son propre dépassement?

Le lecteur retrouve certaines des hypothèses en vogue: les travaux de Richard Florida (2002) sur la classe créative et la ville créative, mais aussi le lien entre produit intérieur brut (PIB) et taille des villes, la désindustrialisation, l'essor des loisirs. Les auteurs de référence se succèdent: Lipovetsky, Lyotard, Asher, Veltz, Viard, etc. Du côté des études touristiques, l'hypothèse retenue est celle d'une pratique à la fois diffusée dans le monde et ancienne, entendant rompre avec une vision réputée «européenne» de l'invention du tourisme. L'ouvrage recense ainsi la pluralité des échanges, des accueils de population dans les villes, qui sont autant de prémices des formes contemporaines de tourisme. Cet élargissement conceptuel défend une lecture de la mondialisation qui associerait un tourisme postmoderne et une hypermodernité métropolitaine. Ce faisant, les auteurs relient les concepts

1 Professeur au Département d'études urbaines et touristiques de l'École des sciences de la gestion de l'Université du Québec à Montréal (ESG-UQAM)

2 Professeure associée au Département de stratégie, responsabilité sociale et environnementale de l'ESG-UQAM