

Recherche en réseau - recherche partagée : l'expérience du réseau SITRASS¹ dans le secteur des transports en Afrique sub-saharienne

Amakoé P. Adoléhouné

Cet article rédigé pour «Villes en développement», ne traitera que de la partie urbaine des activités du réseau SITRASS. Rappelons cependant que SITRASS ne saurait être réduit au seul secteur des transports urbains. Ce réseau a pour ambition de couvrir l'ensemble du secteur des transports, et sa genèse est d'ailleurs liée aux transports de marchandises hors milieu urbain.

Genèse et développement du réseau SITRASS : l'opportunité du programme SSATP² de la Banque mondiale

Né de la conjonction de bonnes volontés et de compétences d'Afrique francophone et de France, le réseau SITRASS a bénéficié, au milieu des années '80, de l'élément catalyseur qu'a constitué le lancement du pro-

gramme SSATP de la Banque mondiale et de la Commission Economique pour l'Afrique (CEA), avec l'appui financier de bailleurs bilatéraux (Coopération française en l'occurrence). Une première étude avait été confiée en 1987 au Laboratoire d'Economie des Transports (LET) et à l'Institut National sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) sur les coûts du

camionnage. Le constat fait à l'époque par ces deux institutions était simple : en raison de la complexité du système des transports - qui s'inscrit lui-même dans un système plus vaste qui est celui de la société toute entière -, on ne peut l'appréhender globalement que si l'on a déjà une connaissance intime de cette société. Que ce soit au niveau de la recherche ou de l'expertise, l'on ne peut déboucher sur des produits de qualité sans l'apport de chercheurs et d'experts locaux, ceux-là mêmes qui «*ont, en quelque sorte, fait l'apprentissage des multiples dimensions de leur société depuis leur enfance*». Il y a donc là une nécessité de voir se développer en Afrique sub-saharienne des capacités locales de recherche et d'expertise en économie des transports. La justification scientifique à cette nécessité constitue le fondement même du réseau SITRASS

Le LET et l'INRETS ont ainsi saisi l'opportunité d'associer des chercheurs africains dans les différents pays (Côte d'Ivoire, Cameroun et Mali) à la réalisation de cette première étude. Cette collaboration fut singulièrement fructueuse et à l'issue des travaux, il a été décidé, lors du séminaire de présentation et de discussion des résultats, de pérenniser l'opération en mettant en place un réseau de recherche. SITRASS venait ainsi de naître avec créa-

tion d'une équipe dans chacun des trois pays africains. Depuis, le réseau a grandi. Dans la mouvance de SITRASS, des équipes locales africaines se sont constituées ici et là, des collaborations ont été initiées au gré des occasions avec différentes institutions africaines, les dernières étant l'EAMAU (Ecole africaines des métiers de l'architecture et de l'urbanisme à Lomé) et l'observatoire statistique AFRISTAT (Bamako). SITRASS c'est aujourd'hui onze équipes africaines : ACRETAT (Congo), AIDET (Côte d'Ivoire), ANRET (Niger), APCAT (Bénin), ARETRANS (Mali), ASECTRA (RCA), ASERT (Sénégal), ATDTR (Tchad), CEDRES (Burkina Faso), GIRET (Cameroun) et GRETAT (Togo) ; mais c'est aussi un ensemble de 1 500 personnes qui reçoivent régulièrement les informations sur nos activités ; c'est un noyau dur de plus de 450 participants plus actifs, c'est enfin une succession de recherches et de séminaires sur des thématiques qui nous permettent à présent d'avoir une meilleure intelligence globale des systèmes de transports africains, et par conséquent des outils plus puissants pour essayer d'en maîtriser les coûts. Même si la genèse du réseau SITRASS est liée aux transports de marchandises, les problèmes urbains n'en constituent pas moins une des préoccupations majeures pour ses mem-

bres. Le réseau SITRASS a ainsi été présent, depuis le début des années '90, dans les différents travaux de réflexion qui ont été lancés sur le secteur des transports urbains notamment pour mieux en comprendre le fonctionnement et éclairer les décisions des multiples acteurs.

Transports urbains : amplification du phénomène d'urbanisation, croissance des besoins de transport et crise de l'offre.

Nous ne présenterons pas ici l'ensemble des travaux menés par le réseau SITRASS sur l'urbain. Nous citerons simplement quelques uns des éléments de réponse que SITRASS a apportés aux problèmes de la crise des transports urbains dans les villes africaines, ou encore les questionnements soulevés. Un des faits marquants des villes africaines, au cours des années '90, est la disparition progressive des grandes entreprises structurées de transport collectif, les petites structures artisanales ayant ainsi peu à peu occupé l'espace laissé vacant.

Aussi, au niveau de SITRASS, a-t-on d'abord cherché à tirer les enseignements des politiques de transports en cours pendant les années '80 (cf étude sur les transports collectifs à Abidjan, Bamako, Brazzaville, Conakry, Dakar et Pointe Noire), regarder plus en profondeur les cas de villes aux situations particulières,

voit si l'utilisation des deux-roues non motorisés peut constituer un élément de réponse à la crise des transports urbains (cf. étude à Ouagadougou/Koudougou, Bamako/Sikasso, Dakar/Kaolack/Ziguinchor), ou encore comment venir en aide au secteur artisanal des micro-entreprises de transports urbains pour le rendre plus efficace, plus efficient et dans une perspective de durabilité (cf. étude à Abidjan, Bamako, Harare et Nairobi). L'analyse des dysfonctionnements du secteur notamment en ce qui concerne les problèmes de sécurité routière a aussi été un point focal des activités du réseau (cf. étude sur la mise en place d'une politique commune de sécurité routière des huit pays membres de l'Union économique et monétaire ouest-africaine ou encore celle portant sur la protection des usagers vulnérables de la circulation à Ouagadougou et à Harare).

La formation des hommes (et des femmes) et leur information pour une meilleure efficacité du système des transports en Afrique.

Particulièrement mal préparé aux changements, le secteur des transports a douloureusement vécu les manifestations dues aux effets de la crise économique. Tant au niveau du secteur public que privé, et à tous les échelons, le diagnostic d'un déficit de formation apparaît

parmi les nombreuses défaillances de l'organisation et du fonctionnement du système des transports.

Au niveau de l'encadrement supérieur, ce déficit de formation a des conséquences redoutables sur l'ensemble du secteur d'autant que les cadres supérieurs sont censés définir et faire appliquer les grandes orientations en matière de transport (public ou privé). Une action de formation par le haut, à l'adresse des cadres supérieurs, s'avère par conséquent nécessaire.

La pierre apportée par SITRASS à cet édifice repose essentiellement sur l'organisation d'une formation continue, sous la responsabilité du Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon. Cette formation mise en place en 1991 vise en particulier les cadres supérieurs et décideurs intervenant dans le secteur des transports en Afrique sub-saharienne : fonctionnaires des ministères des transports, des travaux publics et des collectivités locales, responsables et gestionnaires d'entreprises de transport, enseignants-chercheurs des universités ou grandes écoles, etc... Le bilan de cette action est largement positif : après une dizaine de sessions, plus de 150 cadres supérieurs africains de 20 pays ont déjà pris part à cette formation. L'information et sa circulation constituent par ailleurs un aspect important des activités de SITRASS. Même si la dissémi-

nation de l'information est implicite dans les études et recherches en réseau, quelques moyens spécifiques ont été mis en place : séminaires certes mais aussi bulletin interne d'information, publication des actes des séminaires, de résultats de recherches, et d'un annuaire des membres périodiquement mis à jour.

Au total, SITRASS apparaît aujourd'hui comme une réalité et une référence dans le secteur des transports en Afrique subsaharienne. Le réseau a réussi en peu de temps à mobiliser et à faire travailler ensemble les différents acteurs du secteur : chercheurs, agents de l'administration et professionnels des transports. Nous avons la faiblesse d'affirmer ici que le partenariat ou la coopération Nord-Sud a bien fonctionné au niveau de SITRASS. Du point de vue de la progression des connaissances scientifiques, la recherche en réseau a particulièrement bénéficié de la variété des contextes et terrains d'observation. On a su développer, dans une démarche adaptée et interactive, les analyses et enseignements tirés des pays en développement et utiles dans certains cas pour analyser les situations des pays développés (cf l'exemple du débat à la Banque mondiale sur la déréglementation et la privatisation des transports collectifs). Cela constitue une réponse à ceux qui continuent de soutenir que



SITRASS - Amaké P. Adoléhouné

Ouagadougou, quartier Est - les multiples facettes de la mobilité urbaine

le partenariat Nord-Sud serait dépassé et dangereux : dépassé parce que ne correspondant pas aux impératifs de la dure compétition internationale actuelle (il serait dangereux de ce point de vue de maintenir l'illusion d'une coopération réelle) ; dangereux car conduisant au mieux à une perte de temps pour le Nord dans sa compétition fondamentale interne, et au pire au problème de drainage des cerveaux pour le Sud. En tant que tête de pont, l'INRETS et le LET ont su veiller à la préservation d'un partenariat réel et efficace qui reste toutefois à consolider, notamment au ni-

veau des équipes locales où l'on doit veiller à une meilleure qualité des recherches menées. ■

1 SITRASS - Solidarité internationale sur les transports et la recherche en Afrique Sub-saharienne
2 SSATP - Sub-Saharan Africa Transport Policy Program

→ Contact : Amaké P. Adoléhouné, SITRASS, [mél. amakoe.adolehoume@inrets.fr](mailto:amakoe.adolehoume@inrets.fr), tél. 01 47 40 72 68, fax. 01 45 47 56 06