

FODOUOP, Kengne et TAPE BIDI, Jean (2010) *L'armature du développement en Afrique. Industries, transports et communication* (vol. 6). Paris, Éditions Karthala, 258 p. (ISBN 978-2-8111-0370-5)

Jérôme Lombard

Volume 56, numéro 157, avril 2012

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1012227ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1012227ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

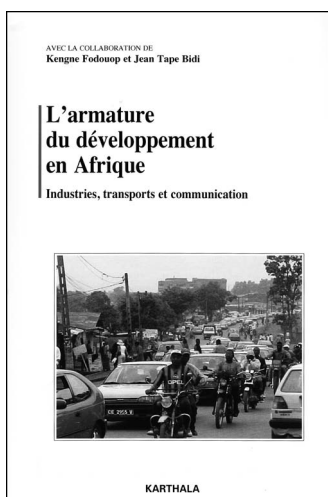
0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Lombard, J. (2012). Compte rendu de [FODOUOP, Kengne et TAPE BIDI, Jean (2010) *L'armature du développement en Afrique. Industries, transports et communication* (vol. 6). Paris, Éditions Karthala, 258 p. (ISBN 978-2-8111-0370-5)]. *Cahiers de géographie du Québec*, 56(157), 253–254. <https://doi.org/10.7202/1012227ar>



FODOUOP, Kengne et TAPE BIDI, Jean (2010) *L'armature du développement en Afrique. Industries, transports et communication* (vol. 6). Paris, Éditions Karthala, 258 p. (ISBN 978-2-8111-0370-5)

L'ouvrage de Fodouop et Tape Bidi est le sixième d'une collection intitulée *Maîtrise de l'espace et développement*. Comme les autres volumes, celui-ci réunit des géographes africains et porte sur un thème-clé pour l'avenir du continent, ici les questions d'industries, de transports et de communications.

Cette livraison, qui traite avant tout de l'Afrique de l'Ouest, est parée d'un optimisme de bon aloi. Sur tous les sujets retenus (transport inter-États, transport routier, transport urbain par deux-roues ou par voie maritime, technologies de la communication, développement industriel), le texte montre combien les équipements, les techniques de déplacement et de communication, les dessertes, les échanges, les opérateurs, les politiques publiques ont évolué dans chacun des pays étudiés. De ce point de vue, l'exercice est utile, car il renseigne sur des changements fondamentaux réalisés en Afrique, faisant de ce continent l'égal d'autres dans le monde.

Le choix de rassembler dans un même ouvrage industries, transports et communications pose cependant question dans la mesure où le lecteur ne comprend pas pourquoi seul un petit texte d'une dizaine de pages parle de l'industrie africaine et des difficultés auxquelles elle est confrontée. Veut-on dire par là que l'industrie, si elle reste l'élément de base du développement économique continental, doit aussi être pensée en fonction des dynamiques d'échanges, de circulation et de transport à l'œuvre? Mais aucun lien n'est fait entre l'équipement industriel et les marchés nationaux et internationaux indispensables pour pérenniser les industries du continent. Cette vieille antienne du développement économique africain se heurte aux logiques commerciales des grands importateurs qui, dans chaque pays et depuis des décennies, font circuler les biens d'équipement, les produits de consommation courante, jusqu'au fin fond des campagnes, s'appuyant pour cela sur les infrastructures de transport, sur les places-marchés principales et secondaires, et contribuant à accentuer le pouvoir de polarisation des villes portuaires.

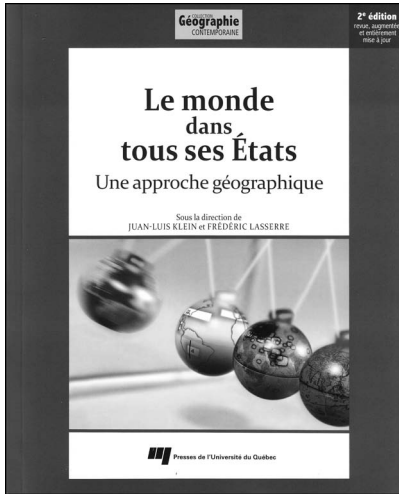
Si la richesse de chaque article est incontestable, même si parfois elle est desservie par la mauvaise reproduction des cartes, il reste une interrogation majeure sur le réel apport de l'ouvrage : pourquoi autant d'études nationales, sinon locales alors même que le géographe béninois Igue, dès le début, évoque les questions d'intégration régionale, de perte de rigidité des frontières nationales (p. 31), consécutives notamment au développement sans précédent des transports routiers internationaux? Les textes sur les transports entre Mali et Côte d'Ivoire et sur le port «sec» de Bouaké (nécessaire à la desserte du nord de la Côte d'Ivoire et du sud du Mali et du Burkina Faso) laissent comprendre que les circulations en Afrique de l'Ouest ne peuvent ainsi plus être envisagées à l'aune des découpages nationaux. Mais les autres contributions, en particulier celle sur les technologies de la communication, valorisent peu cette dimension transnationale. Celle-ci se traduit par la

consolidation des processus de différenciation spatiale, eux-mêmes accentués par le développement des transports: peu mentionnés, ces processus se traduisent pourtant par l'apparition d'espaces lacunaires et striés (p. 17) et de zones périphériques oubliées (p. 33), défavorables à l'intégration territoriale nationale et continentale.

En définitive, l'ouvrage, certes indispensable mais incomplet, laisse le lecteur sur sa faim.

Jérôme Lombard

Institut de recherche pour le développement



KLEIN, Juan-Luis et LASSERRE, Frédéric (dir.) (2011) *Le monde dans tous ses États. Une approche géographique*, (2<sup>e</sup> édition). Québec, Presses de l'Université du Québec, 635 p. (ISBN 978-2-7605-3206)

Si son titre pêche par manque d'originalité, cet ouvrage n'en demeure pas moins passionnant. Bien sûr, comme on le devine, autant de pages sur un sujet aussi vaste et varié ne se lisent pas comme un roman. Les 38 collaborateurs, tous dûment choisis en fonction de leur expérience et spécialité, offrent ici une deuxième édition qui se veut, suivant l'usage: augmentée et

entièrement remise à jour (revisitée). On comprendra qu'on se trouve en présence d'un peu l'équivalent d'un *État du monde*, non daté, que l'on consulte suivant ses priorités et intérêts ou encore sous l'incitation de l'actualité.

Les deux responsables, qui ont dû faire preuve d'une main de maître pour mener à bien un projet aussi imposant, sont des familiers des *Cahiers*. Juan-Luis Klein, professeur de géographie à l'UQAM, dirige le Centre de recherche sur les innovations sociales alors que Frédéric Lasserre, en plus d'être professeur de géographie à l'Université Laval, est, entre autres, chercheur à l'Institut Hydro-Québec en environnement, développement et société. Devant faire des choix parmi un ensemble de contributions aussi intéressantes les unes que les autres, à tout seigneur tout honneur, je réserve ici la priorité aux responsables, en commençant par leur présentation de l'ouvrage. Pour porter un regard géographique sur ce qu'ils considèrent un nouvel espace-monde, Klein et Lasserre annoncent le recours à trois outils méthodologiques: le territoire, l'échelle (locale, régionale, nationale, supranationale) et la carte. À leurs yeux, ces outils permettent de déceler comment le monde contemporain traverse une restructuration dans la répartition du pouvoir entre les différentes instances qui composent la société moderne.

L'ouvrage comprend deux parties inégales en nombre de pages. La première, avec ses 154 pages, s'intitule *Les enjeux et les défis de la construction de l'espace-monde*. C'est Lasserre qui ouvre le bal avec une perspective historique se rapportant à la contrainte physique du développement humain. En montrant que le milieu n'explique pas tout, l'auteur signale l'importance de prendre en compte la valeur accordée par les sociétés au milieu qu'elles habitent tout en portant attention à leurs capacités d'adaptation à ce même milieu. Mise à part une intéressante capsule sur le cyberspace, on ne retrouvera Lasserre qu'au chapitre IX de la volumineuse deuxième partie, *Les continents de l'espace-monde*. Écrit en collaboration avec Jules Lamarre, cofondateur