



HAL
open science

De la continentalité à l'Etat enclavé : circulation et ouvertures littorales des territoires intérieurs de l'ouest africain

Jean Debie

► **To cite this version:**

Jean Debie. De la continentalité à l'Etat enclavé : circulation et ouvertures littorales des territoires intérieurs de l'ouest africain. Géographie. Université du Havre, 2001. Français. NNT: . tel-00011321

HAL Id: tel-00011321

<https://theses.hal.science/tel-00011321v1>

Submitted on 9 Jan 2006

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.

UNIVERSITE DU HAVRE

**Centre Interdisciplinaire de Recherches
en Transports et Affaires Internationales**

UMR IDEES 6063 CNRS

THESE

Pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITE DU HAVRE

Spécialité : Géographie

Présentée et soutenue publiquement au Havre par :

Jean DEBRIE

Le 10 décembre 2001

De la continentalité à l'Etat enclavé
Circulation et ouvertures littorales des territoires intérieurs de l'ouest
africain

Sous la direction de : Monsieur Benjamin STECK

Jury :

Monsieur Maurice BERNADET : Professeur des Universités (Economie), Université de Lyon II

Madame Madeleine BROCARD : Professeur des Universités (Aménagement), Université du Havre

Monsieur Alain DUBRESSON : Professeur des Universités (Géographie), Université de Paris X

Monsieur Benjamin STECK : Professeur des Universités (Géographie), Université du Havre

Monsieur Jean VARLET : Professeur des Universités (Géographie), Université de Lyon III

De la continentalité à l'Etat enclavé

Résumé :

Les Etats dits « sahéliens » sont souvent identifiés comme enclavés. Dans une forme de stéréotype de l'espace marginalisé, une position continentale est un élément supplémentaire des difficultés économiques. La continentalité, anciennement centrale en Afrique de l'ouest, devient une situation périphérique, c'est à dire une fermeture ou une distance au Monde. Le choix d'étude d'une circulation terrestre permettant l'ouverture littorale propose un regard sur cet enclavement. Dans un espace ouest africain international, les pouvoirs politiques ont produit les instruments d'une circulation établissant la relation entre les espaces continentaux devenus territoires d'Etat et les interfaces littorales. Mais cette réponse est dysfonctionnante. Un ensemble de contraintes techniques, politiques, économiques, produit un processus de discontinuités. L'enclavement est un système de distances qui éloigne les opérateurs continentaux de certaines ouvertures. Mais ces espaces enclavés ne sont pas enfermés. Les actions contemporaines des bailleurs de fonds et des opérateurs privés tendent à sélectionner et moderniser des axes validant une stratégie d'inscription d'espaces d'activités dans les réseaux mondiaux. Il se développe une recomposition des territoires intérieurs réduisant la fracture entre les positions étatiques littorale et continentale. Et cette fracture est souvent dépassée et même utilisée dans les circulations s'inscrivant dans l'espace ouest africain. L'enclavement continental n'est pas une position spatiale de fermeture figée. Il est une situation relative qui tient dans les permanences de certaines discontinuités qui ne sont pas annulées par les différents pouvoirs politiques.

From inland areas to landlocked State

Abstract :

Sahelian State are often said to be landlocked. According to some stereotypical conceptions of marginal lands, the inland position may be considered as an additional negative factor for economic development. The inland position of West Africa, which in the past used to be a central situation, has become a peripheral one: it encloses the area and excludes it from major relations at a global level. Our choice to study a inland circulation allowing coastal opening proposes a view on this land locking. The public authorities have built up, within West Africa, which is in fact an international area, instruments of a circulation that establishes relations between inland national territories and littoral interface. However, this answer does not seem to be relevant enough. Technical, political and economical constraints lead to a process of discontinuities. Being landlocked corresponds to a system of distances in which land operators are moved away from some perspectives. In reality, these landlocked areas are not enclosed. The backers' and the private operators' current strategies tend to modernize selected major lines and through the latter the territories are connected to global networks. Inland territories are then reshaped and manage to reduce the fracture between inland and maritime countries. This fracture is often overcome and it may even become an opportunity in the case of West African circulation. Inland areas being landlocked are not definitively enclosed. It is just a relative situation which results from some permanent discontinuities the different political authorities have not cancelled.

Nos recherches sont surtout des rencontres. Cette étude doit tout aux personnes côtoyées, aux discussions partagées de travail, d'amitié, de vie, lors d'un itinéraire qui dépasse ces années de thèse. Merci à tout le monde donc, et plus particulièrement

Au Professeur Benjamin Steck, qui a accepté de diriger ce travail. Sa disponibilité pour les longs temps de débats et de réflexion, a permis, par touches successives, un constant enrichissement des recherches menées.

Aux différentes personnes du Centre Interdisciplinaire de Recherches en Transports et Affaires Internationales de l'Université du Havre qui m'ont accompagné. Particulièrement au Professeur Madeleine Brocard, à Françoise Guyot, Nathalie Coirre et Nicolas Elefantis. Leurs conseils, leurs critiques aussi, leurs aides, leurs soutiens, m'ont été précieux lors de ces années universitaires communes.

Aux différents chercheurs et enseignants qui, de l'Université de Rouen à celle du Havre, m'ont progressivement transmis cet enthousiasme géographique, cet intérêt quotidien pour la lecture de l'espace. Et aux différents étudiants qui, depuis maintenant trois ans dans le cadre de travaux dirigés, m'ont aidé à construire ou déconstruire ces lectures instables.

A tous les amis, à notre « communauté » éparpillée en France, au Mali et ailleurs. Merci pour ces petits riens et lieux que nous avons créés ensemble et qui sont ce « tout » qui me permet d'avancer.

A Diama, Astou, Safi et Soumaila, ils sont ma famille africaine. Leurs amitiés, leurs joies, le bonheur de ces vies simples partagées, ont depuis longtemps annulé les distances entre nos espaces de vie pourtant trop souvent éloignés.

A Alice la grand-mère, aux « frangins » les François, à ma sœur Anne et au petit dernier Antoine.

A mes parents ... pour tout. Ce travail leur est dédié.

Table des matières

Introduction générale.....	8
1 L'enclavement en question ou la mise en situation des Etats continentaux ouest africains : vers l'appréhension d'une circulation d'ouverture	15
1.1 Enclavement et continentalité étatique : une relation ambiguë.....	16
1.1.1 Du stéréotype de l'Etat enclavé sahélien (et de son dépassement)	16
1.1.1.1 <i>Pauvre Sahel : La continentalité attribut des pauvretés ?</i>	<i>16</i>
1.1.1.2 <i>Une contrainte relative : le Sahel « rivage » ou les anciennes centralités ...</i>	<i>22</i>
1.1.1.3 <i>Les enclavements : des lectures scientifiques différentes.....</i>	<i>28</i>
1.1.2 Définir l'enclavement : vers un outil de lecture géographique des continentalités.. ..	34
1.1.2.1 <i>L'enclavement : des sens multiples (entre ouverture et fermeture).....</i>	<i>34</i>
1.1.2.2 <i>La dimension spatiale de l'enclavement (continentalité : entre position et situation)</i>	<i>38</i>
1.2 Continentalités étatiques et situations spatiales (approche générale d'un enclavement spécifique).....	41
1.2.1 Le système Monde ou l'interaction généralisée : cadre d'un enclavement continental.....	41
1.2.1.1 <i>Espaces du Monde / espace Monde : centralités nouvelles.....</i>	<i>41</i>
1.2.1.2 <i>L'invention du monde international : la naissance des continentalités étatiques</i>	<i>46</i>
1.2.1.3 <i>Vers le réseau Monde ?</i>	<i>51</i>
1.2.2 Une grille de lecture possible des situations d'enclavement : pour une géographie de la circulation.....	55
1.2.2.1 <i>La circulation : entre réseaux et territoires</i>	<i>55</i>
1.2.2.2 <i>L'espace de circulation dans une problématique de l'enclavement continental : une grille de lecture</i>	<i>62</i>
1.3 Continentalités et circulation : la production d'un espace (international) d'ouvertures littorales	68
1.3.1 Production 1 : l'intégration imposée	69
1.3.1.1 <i>La pénétration coloniale : circulation et extraversion.....</i>	<i>69</i>
1.3.1.2 <i>L'AOF et les projets inachevés : l'espace de circulation minimum et inégal... ..</i>	<i>78</i>
1.3.2 Production 2 : frontières africaines : circulation et logiques d'Etat.....	84
1.3.2.1 <i>Les Etats continentaux : axes de territorialisation et axes d'ouverture.....</i>	<i>85</i>

1.3.2.2	<i>Des espaces couloirs : l'exemple du Togo et du Bénin</i>	94
1.3.2.3	<i>Ouverture littorale et relations internationales : l'enclavement facteur d'organisation ?</i>	100
1.3.2.4	<i>Synthèse : Circulation et relations ouest africaines : espace réticulaire / espace étatique</i>	104

2 Distances continentales et discontinuités : des processus d'enclavement..... 109

2.1 Distances : vers la graduation des situations d'enclavement ?..... 110

2.1.1	Quand la continentalité devient distance.....	110
2.1.1.1	<i>Distance mondiale : « l'Afrique » enclavée</i>	111
2.1.1.2	<i>Continentalité, marginalisation et dépendance : l'impératif d'ouverture ..</i>	120
2.1.2	Distances enclavantes : circulation et discontinuités	127
2.1.2.1	<i>L'enclavement ou l'espace discontinu</i>	127
2.1.2.2	<i>Accessibilité et mesure des distances : l'écart entre « réseaux techniques » et « réseaux territoriaux »</i>	130

2.2 Les Etats continentaux ouest africains enclavés ou l'analyse des discontinuités terrestres 135

2.2.1	Le support des circulations : un cadre du possible limité	135
2.2.1.1	<i>Connexité, connectivité, et densité faibles : peut - on parler de réseau terrestre africain ?</i>	135
2.2.1.2	<i>La question technique : la problématique de l'effet et le support limité</i>	149
2.2.1.3	<i>Contraintes techniques et environnement économique</i>	159
2.2.2	L'espace de circulation (dé)coupé : fonctionnements et dysfonctionnements... 169	
2.2.2.1	<i>Fragmentation et discontinuités : la contrainte politique</i>	169
2.2.2.2	<i>La circulation comme lieu privilégié des captations : corruption et acteurs du dysfonctionnement</i>	175

2.3 Des positions continentales aux processus d'enclavement 181

2.3.1	Systèmes et chaînes de transport : l'absence de réponse à la contrainte.....	181
2.3.1.1	<i>Système de contraintes et discontinuités</i>	181
2.3.1.2	<i>Quelques précisions supplémentaires : la relation transport et désenclavement</i>	191
2.3.2	Synthèse : un enclavement continental ou les portes (fermées) et les clefs (rompues) de certaines ouvertures	196
2.3.2.1	<i>Une mise en acte des complexités de l'enclavement : « Djenné, une petite ville au passé de métropole »</i>	196
2.3.2.2	<i>Conclusion. L'enclavement continental : un processus graduel de fermeture relative</i>	208

3 Mondialisation et recompositions : vers la réévaluation des espaces enclavés	211
3.1 Circulation ouest africaine et pouvoirs mondiaux : de nouvelles enclaves privées ?.	212
3.1.1 L'aide internationale : une certaine idée du désenclavement.....	214
3.1.1.1 Aide internationale et ajustement : la fin de l'Etat ?	214
3.1.1.2 Logique générale des projets sectoriels des transports : technicité et négation des circulations	221
3.1.2 Entreprises transnationales et dynamiques concurrentielles : la circulation en phase de privatisation ?.....	231
3.1.2.1 Le triomphe de la logistique totale... Et plus encore	231
3.1.2.2 Espaces d'entreprise : le désenclavement ou l'enclavement privé	244
3.2 La faillite des cadres politiques ou les dynamiques mondiales non-maîtrisées (l'encadrement ouest africain et la question du désenclavement)	249
3.2.1 De l'Etat aux regroupements internationaux. L'intégration régionale : le niveau manquant.....	249
3.2.1.1 L'Etat ajusté ou la question de l'encadrement politique (vers un dépassement du niveau étatique).....	249
3.2.1.2 L'intégration régionale : condition d'un désenclavement ?	254
3.2.1.3 L'intégration régionale ouest africaine : un discours ?.....	264
3.2.2 Des relations régionales et mondiales pourtant multiples : « où est la réalité de l'enclavement ? »	271
3.2.2.1 Flux et échanges transfrontaliers : les différentiels étatiques producteurs de relations	271
3.2.2.2 Les limites d'un espace de relations fondé sur les dysfonctionnements.....	281
3.3 Mondialisation et modifications des accessibilités territoriales : la continentalité étatique en question	286
3.3.1 Stratégies d'acteurs : la fin des continentalités étatiques ?.....	286
3.3.1.1 Espace concurrentiel : les acteurs d'une recomposition non identifiée	286
3.3.1.2 La fracture littorale / continentale annulée ? De l'intérêt des espaces d'extraversion.	295
3.3.2 "Variations de vue" : relativité et réalité de l'enclavement continental.....	304
3.3.2.1 La concurrence portuaire : vers une inversion des situations ouest africaines	305
3.3.2.2 L'arrière-pays n'est plus captif : une réévaluation des territoires intérieurs ?.	313
Eléments de conclusion	318

Références bibliographiques 325

Table des illustrations 345

Introduction générale

« *De la steppe sahélienne à la Maison blanche, il existe une continuité inexprimée* »

Jean Gallais, Tropiques, 1994

L'enclavement n'est souvent qu'un synonyme supplémentaire des situations d'isolement spatial à dépasser. Dans un contexte d'interaction généralisée entre les différentes parties du monde, l'isolat en tant qu'espace totalement fermé n'existe plus et la catégorie spatiale enclave est peut-être datée. Et pourtant, le terme d'enclavement n'a jamais été autant utilisé. Il exprime un ensemble de sens dont le seul dénominateur commun est l'identification de fermetures qui doivent être annulées. Il est un outil de discours opérationnel permettant de valider les requêtes des acteurs politiques et économiques. A toutes les échelles possibles, il permet de réclamer et de justifier des financements, particulièrement d'infrastructures considérées justement comme désenclavantes. Il est aussi une figure de style utilisée pour traiter des marginalisations actuelles. Les représentants locaux de telle collectivité territoriale française déclarent leur ville ou leur région enclavées, tout comme les représentants politiques d'un Etat continental ouest africain. Le journaliste soucieux d'éviter les redites alterne l'utilisation des mots enclavement, isolement, périphérie... sans réflexion sémantique réelle.

La notion n'est guère fixée lorsqu'elle s'applique pour définir la place d'entités spatiales qui n'ont que peu de traits communs. La plainte de l'enclavement se révèle récurrente dans les discours politiques mais aussi médiatiques portant sur les villes de Toulouse ou du Havre, sur les quartiers urbains des villes occidentales, sur le massif central en France, sur le Mali, la Bolivie voire sur un ensemble de pays inscrits par exemple à l'intérieur d'un continent. L'enclavement, par-delà la diversité des situations décrites, semble être l'antithèse des logiques en œuvre qui commandent l'évolution des espaces, du local au global pour reprendre l'expression consacrée, de plus en plus ouverts dans des dynamiques relationnelles mondiales.

Dans cette acception générique, l'exemple de l'Afrique continentale ouest africaine présente une valeur heuristique singulière. La situation d'enclavement des Etats continentaux dits « sahéliens » devient un stéréotype durable, dans lequel une simple position continentale est identifiée comme attribut supplémentaire des difficultés économiques rencontrées par les Etats africains. La formule classique « pays pauvres et enclavés, les Etats du Sahel... » fait date, répétée dans les clichés journalistiques ou dans les rapports des organisations d'aide internationale. Telle est l'image relativement figée de ces Etats que sont le Mali, le Burkina Faso, le Niger ou encore le Tchad. Dans l'espace africain déjà partiellement ignoré des flux

mondiaux dominants, ils sont alors « cette périphérie de périphérie » (RAYNAUD A. 1981) validant une graduation des marginalisations opérée en fonction de l'éloignement aux littoraux. Les continentalités étatiques consacraient des fermetures enclavantes. Ce constat est ambigu pourtant, ne serait-ce qu'au regard des anciennes mais authentiques centralités que supportaient les positions continentales dans cet espace sahélien il y a encore quelques siècles. La distance au Monde des Etats continentaux ouest africains ne peut s'expliquer que dans cet intervalle entre une interface sahélienne ouverte et des périphéries actuelles parfois regroupées sous le terme d'enclavement. En quoi dans des situations contemporaines, des continentalités devenues étatiques sont identifiées comme enclavées ? Cette interrogation sur la relation entre un terme flou et d'éventuelles fermetures dans un espace de relations devenu mondial constitue la problématique générale du travail entrepris dans cette recherche. L'enclavement continental est alors l'objet d'étude général.

Mais cet objet à construire lorsqu'il est relié au cadre géographique ouest africain impose des remarques préliminaires. Les poncifs sont multiples dans l'appréhension des inscriptions africaines mondiales. Il est souvent difficile de s'extraire des débats en cours sur la problématique des périphéries et plus globalement sur le constat des dynamiques d'extraversion, de la dépendance, de la mise en marge, autant d'éléments contenus dans un paradigme du sous-développement qui encadre souvent les lectures africaines. A cet égard, la question posée par Philippe Hugon mérite mention : « y a-t-il une spécificité africaniste pour un économiste et une légitimité de l'économie pour un africaniste ? » (1993, p 3). Cette interrogation concerne l'ensemble des sciences humaines. Les particularités africaines interdisent-elles toute approche dépassant la problématique des difficultés économiques ? Les outils conceptuels de la géographie permettent une approche générale qui peut cadrer les interrogations relatives à des espaces certes particuliers, mais qui demeurent produits par un ensemble de comportements spatiaux opérés par toutes les sociétés humaines, des invariants en quelque sorte. C'est du moins l'orientation qui sera privilégiée dans ce travail. Une approche théorique doit précéder l'appréhension d'un éventuel enclavement africain. Il est alors nécessaire de s'extraire des débats sur l'extraversion, sur le développement.

Cette extraction est pourtant difficile. Les lectures sont nécessairement orientées par nos propres ressentis par rapport à des situations de difficultés économiques qui peuvent difficilement laisser l'observateur indifférent. Il est aisé dans le discours d'annoncer une sortie d'un cadre fixé d'analyse, il reste que la position d'observation qui sépare le sujet de l'objet que l'on nomme objectivité ne peut être qu'imparfaitement réalisée. La neutralité n'est guère

de mise dans les travaux de lecture de l'existant scientifique traitant des enclavements, des isolements, des exclusions africaines. Certaines conclusions plaisent plus que d'autres et influencent le travail, inévitablement. C'est dire l'importance d'une construction d'une grille de lecture qui cherche à fixer des outils stables, propres à toute lecture d'espace. Sans tout à fait sortir des débats en cours, l'objectif de ce travail est de proposer un regard différent sur les espaces continentaux ouest africains déjà finement étudiés par de nombreux auteurs. Et l'entrée privilégiée est alors inscrite dans la compréhension de ce processus progressif de mise en interaction des entités spatiales du Monde qui recompose tous les espaces... d'Afrique comme d'ailleurs.

Il y a une sorte de paradoxe à privilégier cette entrée pour l'étude de l'extrême périphérie du système mondial (une enclave ?). Il ne s'agit pas de survaloriser les phénomènes de mondialisation, mais si « rien ou presque rien n'est purement mondial, tout l'est, ne serait-ce qu'un tout petit peu » (DOLLFUS O. & al. 1999, p 3), ce « peu » est l'angle d'approche sélectionné, orienté par la construction de l'objet d'étude « enclavement ». Mais si cette continuité inexprimée, pour reprendre l'expression de Jean Gallais, entre les lointaines régions du Sahel et les centralités du Monde (exprimées par l'image de la Maison blanche) constitue le fil conducteur de l'étude, il n'est pas possible d'appréhender la totalité des continuités. L'approche impose la sélection d'une composante particulière. La notion de circulation, souvent reliée d'ailleurs à l'idée d'enclavement, constituera cet instrument de lecture apte à aborder la production des espaces étatiques continentaux et leurs inscriptions dans des niveaux supérieurs de relation.

Mais cet instrument, parmi d'autres, pose pourtant le problème d'une notion dont le sens doit être fixé. Dans son sens le plus général, la circulation est peut-être « l'ensemble des sphères du mouvement » (GOTTMAN J. 1952) mais une étape importante du travail sera d'identifier une circulation susceptible de répondre à cette problématique de l'enclavement continental. Il s'agit de cerner un espace de circulation spécifique, organisé autour des continentalités et permettant l'ouverture au Monde. Sans rentrer dans la construction théorique à venir, il semble important de préciser que la circulation est considérée ici comme une des activités humaines principales dans la production des espaces qu'opèrent les sociétés. Il n'y a pas d'espace possible sans le mouvement qui permet l'échange économique, les relations sociales, les déplacements nécessaires à l'action de produire, d'habiter, plus globalement de vivre. Et ces mouvements ne se réalisent pas de façon anarchique, ils obéissent à des comportements généraux qu'il s'agira de définir.

Dans ces remarques préliminaires, la réflexion de Georges Perec présentée dans son « journal d'un usager de l'espace » (Espèces d'espaces, 1974) résume l'interrogation dans laquelle doit s'inscrire la recherche : l'espace, « ça fait tout ce qu'il faut faire pour que les rails de chemins de fer se retrouvent bien avant l'infini ». Perec pose ici une importante dimension spatiale (et peut-être une définition de l'espace ?). Il faut effectivement comprendre comment et pourquoi les rails, et plus globalement les instruments permettant les déplacements dans l'espace se « retrouvent », et plus encore quelles ouvertures ils permettent. La problématique de la circulation s'inscrit dans ces causalités, ces finalités et ces modalités des mises en relation. Elle permet de comprendre les conditions des ouvertures ou des fermetures et donc d'un éventuel enclavement. La grille théorique à établir doit prendre en compte cette circulation en tant que condition des inscriptions spatiales : comment se produisent et s'ouvrent des espaces devenus territoires d'Etat ? La question initiale du travail est ainsi posée.

Mais le choix d'une orientation théorique ne dispense pas d'une approche concrète. Il est clair qu'on ne « saurait penser bien un espace sans savoir s'y déplacer, en intrus inévitablement, mais qui perturbe au minimum le système » (RAISON JP. 1991, p 36). L'objectif de ce travail de thèse réside dans une volonté de proposer un regard différent. Plus qu'une analyse précise des espaces continentaux ouest africains, il est opéré un essai de (re)lecture de ces espaces par le biais d'un travail théorique sur un enclavement dans un contexte de relations mondiales, nécessitant un concept de circulation. Dans ce choix de recherche et uniquement dans ce choix, le risque d'une probable insuffisance d'informations spécifiquement « africaines » est assumé. Et il ne l'est que parce que d'autres travaux basés sur des orientations différentes ont déjà appréhendé finement ces espaces continentaux. Dans la prise en compte de l'existant scientifique, ces travaux, permettant finalement notre propre recherche, seront présentés, utilisés, mais sans volonté de réaliser une nouvelle étude précise. Il reste que les travaux de recherche n'ont que peu d'intérêt s'ils ne restent que de pures abstractions, encore moins s'ils ne sont le fruit que de simples lectures. Il est effectivement nécessaire de se déplacer dans l'espace étudié.

La pratique concrète du « terrain » permet alors l'acquisition des informations susceptibles de « dire l'enclavement ». Différents séjours de recherche ont été effectués. Ils sont délimités par des contingences matérielles et temporelles propres à un travail de thèse. Ce caractère limitant (trois séjours pour un total de 9 mois de « déplacement » ouest africain pour ce travail de recherche) est frustrant, produisant souvent ce sentiment d'inachèvement. Mais ces déplacements ont permis une connaissance plus précise des axes d'ouverture des espaces

maliens, nigériens ou encore du Burkina Faso. La pratique personnelle des axes reliant Bamako aux villes de Dakar et Abidjan, celle des corridors du Bénin et du Togo vers la frontière du Burkina Faso, les deux stages effectués au sein des communautés portuaires de Dakar et de Lomé, le travail d'enquêtes réalisé au Mali, particulièrement à Bamako mais renforcé par des « voyages » sur l'armature nationale permettant de relier les villes secondaires¹, ont participé à la construction d'une base d'informations pourtant difficile à établir.

C'est un constat connu que ce manque de données fiables relatives à la compréhension des dynamiques ouest africaines. Il existe bien une problématique « crise de l'information » (DUBRESSON A. & al. 1994, p 453) entravant la compréhension des recompositions récentes. La relativité des statistiques utilisées par exemple (statistiques peu diffusées, qu'on ne trouve souvent que dans les instances africaines concernées par les phénomènes étudiés) est souvent remarquée dans les études, parfois en simple annotation de bas de page. Il semble pourtant que cette relativité justifie une réelle analyse critique qui sera opérée au risque d'alourdir le texte. Ce problème de la mesure impose surtout la prise en compte d'informations comparées. Plus que les statistiques, c'est bien la compréhension des discours qui offre un regard apte à saisir ce que pourrait être un enclavement continental. De l'armateur aux petits transporteurs en passant par le commerçant inscrit dans un espace étatique continental, nous sommes redevables à tous les acteurs rencontrés d'une lecture concrète, d'un regard ouest africain qui interroge et parfois contredit les perceptions théoriques. Et ces perceptions sont elles-mêmes transformées par la pratique de certaines circulations ouest africaines. Les expériences concrètes, les enquêtes, la vie au quotidien, l'utilisation personnelle des transports se révèlent explicatifs et constituent un outil de travail dans un contexte de relativité et de raréfaction des sources disponibles.

C'est vrai, il y a dans cette démarche une dérive propre à tout récit de voyage, forcément personnel et donc orienté, tronqué par nos ressentis subjectifs. Mais à partir du moment où ces regards opérés lors des quelques mois de terrain sont cadrés par l'appareil théorique initial, comparés et confrontés aux sources et travaux statistiques disponibles, à partir du moment où l'ensemble des points de vue et des expériences traduisent les mêmes réalités, cette pratique

¹ Le travail sur la production, l'inscription et certaines recompositions de ces espaces continentaux devenus nationaux, traite du Mali, du Burkina Faso et du Niger (et de leurs corridors d'ouverture). Mais pour les exemples plus précis illustrant les conditions du transport, les dysfonctionnements, les stratégies d'acteurs... le Mali constitue l'espace de référence qui sera privilégié. Les séjours d'enquêtes réalisés lors de la thèse y ont été plus importants et sont eux-mêmes renforcés par une « pratique » plus longue (5 mois) de la région de Mopti effectuée lors d'un ancien travail de maîtrise (1997).

du terrain, qui n'est pas toujours insérable dans une visée statistique, constitue un instrument supplémentaire à utiliser. De ce travail de confrontation entre appréhension théorique, traitements statistiques, écoute des acteurs et voyage personnel découle une lecture d'espaces guidée par la construction d'une catégorie spatiale de l'enclavement.

Cette lecture est organisée autour d'un itinéraire orienté vers la prise en compte des processus de production, de distance et de recomposition des espaces continentaux. La première partie du travail (partie 1 : l'enclavement en question ou la mise en situation des Etats continentaux ouest africains) s'inscrit dans une réflexion visant à construire l'objet scientifique à partir de ce point d'entrée qu'est le stéréotype de l'Etat enclavé sahélien. Face à ce stéréotype, la qualité et la diversité des travaux traitant des enclavements ouest africains et de l'enclavement en général proposent une orientation faisant de l'enclavement une situation évolutive. Cette dernière ne prend de sens que dans une dialectique de l'ouverture et de la fermeture se développant dans ce système Monde produisant l'espace relationnel actuel. Et cette dialectique peut être interrogée par l'angle d'une circulation spécifique participant à la production des espaces et à leurs ouvertures. Ce travail théorique oriente par la suite une première étape diachronique d'analyse des mises en place d'un espace organisé autour des continentalités étatiques ouest africaines et ouvert vers les interfaces littorales. Il s'agit de comprendre les réponses aux contraintes spatiales provoquées par une position continentale transformée en distance à franchir.

Il est alors possible de mesurer l'efficacité de cette réponse. Les solutions spatiales établies offrent-elles un cadre adapté à l'ouverture littorale. La deuxième étape du travail tient dans une compréhension des distances (partie 2 : distances continentales et discontinuités : des processus d'enclavement). Partant d'une distance au monde, il est important de comprendre comment une graduation des éloignements s'établit dans un ensemble de discontinuités qui transforme une simple distance continentale en support de dysfonctionnements entravant les ouvertures. L'enclavement n'est alors pas un état, mais bien un processus de fermetures se développant dans un système de distances (économique, technique, politique) à saisir.

Mais ce système n'est pourtant pas figé et ne consacre en rien d'improbables marginalités définitives. Comme tout espace du monde, l'Afrique de l'ouest est le terrain de recompositions complexes et constantes où les acteurs d'un mondialisme accéléré opèrent leurs stratégies. La dernière étape du travail (partie 3 : recompositions et mondialisation : vers la réévaluation des espaces enclavés) traite de ces dynamiques en cours. L'aide internationale supporte une vision technicienne et libérale du désenclavement permettant aux acteurs privés de construire des

formes d'enclaves accélérant et hiérarchisant certaines circulations. Des commerçants transfrontaliers inscrits dans les échanges mondiaux jouent habilement des différentiels de situation proposés par les fragmentations étatiques. La relation entre continentalité et enclavement se révèle parfois moins évidente lorsque les dynamiques de circulation semblent échapper aux cadres politiques. D'autant plus que les cadres de l'organisation collective, Etats et regroupements régionaux, n'ont pas les moyens d'impulser des logiques d'aménagement visant une desserte équilibrée des territoires. Certains espaces sont « rapprochés » dans des logiques privatistes d'inscription marchande mondiale porteuses de modernités positives, d'autres restent ignorés des recompositions en cours. Malgré les permanences de discontinuités dans lesquelles tient l'enclavement, l'objet d'étude « enclavement continental » doit être confronté à ces logiques mondiales inversant d'une certaine façon les situations spatiales ouest africaines.

PARTIE I

L'ENCLAVEMENT EN QUESTION OU LA MISE EN SITUATION DES ETATS CONTINENTAUX OUEST AFRICAINS : VERS L'APPREHENSION D'UNE CIRCULATION D'OUVERTURE

« Localiser dans l'espace les phénomènes consiste à les placer dans le système de relations que la circulation anime » Jean Gottmann, La politique des Etats et leur géographie

1.1 Enclavement et continentalité étatique : une relation ambiguë

1.1.1 Du stéréotype de l'Etat enclavé sahélien (et de son dépassement)

Dans l'image relativement figée des Etats dits "sahéliens" réside une forme de stéréotype. Il est construit sur un cliché qui représente dans l'imaginaire collectif occidental le modèle d'une Afrique en difficulté. Il est vrai qu'à partir des années 1970, les populations du Sahel (et particulièrement les pasteurs nomades) deviennent souvent la figure type la plus représentative des habitants de ce que l'on appelle alors le Tiers-Monde (GALLAIS J. 1984). Le terme même d'Etats sahéliens est pourtant ambigu, posant la question d'une relation entre une délimitation politique, un terme historique impliquant la notion de rivage (sahil : rivage en arabe) et une simple zone climatique. Et dans cette relation, l'enclavement continental devient lui-même une des composantes du stéréotype à déchiffrer.

1.1.1.1 Pauvre Sahel : La continentalité attribut des pauvretés ?

La lecture actuelle des anciennes colonies françaises sahéliennes est orientée, à tel point que « médias et ONG aidant, l'Afrique vue de France, c'est d'abord le Sahel, et le catastrophisme écologique augmente ici la sinistrose économique » (DUBRESSON A., RAISON JP., MARSHAL Y. 1994, p 6). Car ce cliché est bien, en premier lieu, médiatique. Le Sahel serait uniquement l'espace de la pauvreté, des sécheresses, des famines, autant d'épisodes dramatiques ultramédiatisés dans les dernières décennies. Le choc de ces images, difficilement soutenables, présentées dans les différents supports médiatiques, constitue pour les opinions occidentales le vecteur presque exclusif de l'appréhension des pays que l'on nomme sahéliens. Le cliché d'un Sahel sous-développé, fragilisé par des événements sur lesquels les gouvernements politiques n'auraient guère de contrôle, prend ainsi forme à partir des années 1970. Comme tout cliché, il a du sens bien sûr, exprimant un ensemble complexe et grave de problèmes, heurtant justement les différentes idéologies basées sur la foi subjective en un probable progrès universel, progrès à partager.

La découverte médiatique d'un Sahel « en difficulté » produit un mouvement d'aide internationale sans précédent. Dans l'émergence d'une conscience mondiale humanitaire, les événements sahéliens et ceux du Biafra (1967-1970) tiennent une place tout à fait centrale. Car l'humanitaire médiatisé, c'est à dire susceptible d'attirer les dons des opinions publiques des pays occidentaux, c'est celui de l'urgence. En France, le création en 1971 de l'association Médecins Sans Frontière, les actions de la Croix Rouge française, consacrent la mise en place

d'une aide véhiculant un certain nombre d'images "chocs". Cette urgence "spectacle" est largement discutée dans les débats en cours traitant de l'évolution de l'humanitaire. Mais quelles que soient les dérives souvent dénoncées, le système de dons peut difficilement échapper à cette mise en image des événements permettant d'attirer les attentions. Cette aide, indispensable, a alors pour effet de caractériser un peu plus le Sahel comme « espace à assister ».

D'autant plus que la dimension médiatique est relayée par une action politique forte. Les différents pouvoirs étatiques s'approprient ce terme nouvellement connoté, associé à la sécheresse, appropriation leur permettant d'attirer les crédits de l'aide. C'est bien la création d'un Sahel politique renforçant le cliché médiatique. Dans cette logique « le concept même de Sahel ne prend un sens réel qu'en travers des structures d'Etats contemporains » (GALLAIS J. 1989, p 183). Il est vrai que les représentants maliens, nigériens... n'avaient guère revendiqué cette notion de « sahelité » pour définir leur propre pays au lendemain des indépendances. Tout au plus, le Sahel, zone climatique dans la classification régionale divisant l'Afrique occidentale, était perçu comme une partie du territoire national, lointaine partie d'ailleurs, lieu d'un nomadisme mal accepté par les pouvoirs sédentaires. La mise en place d'une volontaire confusion entre Sahel politique et Sahel bioclimatique (BORTOLI L. 1989, p 179), permettant de valoriser un label Sahel attractif, devient effective². Les multiples difficultés rencontrées par ces espaces, deviennent d'une certaine façon un facteur d'identité nationale. Il n'est pas dans nos propos de critiquer ce cliché entretenu par l'action politique (internationale et sahéenne). Dans tous les domaines, le mythe politique n'est guère condamnable si, pour reprendre les propos de Jean Marc Offner, « sa rationalité instrumentale justifie son existence » (OFFNER JM. 1993, p 242). Si le terme de Sahel peut attirer les crédits, il y a là un instrument à utiliser. Quant aux lectures médiatiques, fortement basées sur une surenchère d'informations fortes, elles ne sont par définition que stéréotypées, à dépasser donc.

Le stéréotype est ainsi posé : entre réalité concrète et appréhension réductrice, le Sahel est un espace du sous-développement, et les espaces nationaux concernés en partie seulement par cette zone climatique deviennent des Etats sahéens. Pour dépasser ce stéréotype premier, il semble utile de saisir ce terme dans son acceptation la plus large : cliché ou lieu commun certes, le stéréotype dans un sens plus didactique est aussi une association stable d'éléments

² La création en 1973 du Comité permanent Inter états de Lutte contre la Sécheresse dans le Sahel (CILSS) regroupant actuellement des Etats aussi divers que le Mali, Le Burkina Faso, les îles du Cap Vert, la Gambie, la Guinée Bissau, la Mauritanie, le Niger, le Sénégal et le Tchad, constitue l'exemple le plus frappant de la mise en place de ce label Sahel fédérateur.

(images, idées, symboles, mots) qui forme une unité. Dans le cas de l'Etat sahélien, l'unité réside finalement dans ce paradigme général qu'est le développement (et son corollaire le sous-développement). Cette unité n'est nullement spécifique aux pays du Sahel, elle concerne l'ensemble des pays dits sous-développés, particulièrement africains d'ailleurs. Ce que Jean Marc Ella appelle le « paradigme de la faillite » constitue bien « le cadre d'analyse de l'histoire économique et sociale de l'Afrique contemporaine, avec un accent mis sur les impasses de ce qu'il est convenu d'appeler le développement » (ELLA JM. 1998, p 3). Les lectures des espaces africains sont largement orientées vers la compréhension des difficultés sociales et économiques rencontrées par les espaces étatiques. Ces difficultés sont jugées en fonction de cet étalon mesure qu'est le développement occidental. Dépassant les simples clichés, une quantité remarquable de travaux scientifiques a porté sur ce paradigme général. Il y a là effectivement une forme de stéréotype scientifique, basée sur cette volonté de cerner l'ensemble des éléments formant une unité sous-développement. La richesse de ces travaux témoigne d'un fait scientifique complexe, expliqué différemment suivant les écoles et les différents points de vue idéologiques auxquels il se rattache. Malgré la diversité des interprétations, le but est pourtant bien d'expliquer la même unité.

Inscrit dans ce paradigme général, chaque espace étudié propose pourtant ses propres singularités. Le travail scientifique consisterait alors à repérer entre lois plus ou moins générales et spécificités locales les traits saillants explicatifs des difficultés rencontrées dans une marche considérée comme universelle vers le développement. Dans cette démarche, l'étude des Etats sahéliens, propose un certain nombre d'éléments largement repérés. Tout a été dit ou presque sur l'ensemble des difficultés rencontrées par ces Etats : de la faible insertion au système mondial des échanges, l'isolement économique, en passant par le manque d'industrialisation, l'absence de diversification des exportations, la faiblesse des infrastructures, la dépendance, la dette extérieure, le marché limité, les crises pastorales et agricoles lors des épisodes de sécheresse, ou encore, mais plus médiocrement, le déterminisme climatique, voire culturel. On pourrait bien sûr prolonger longuement cette liste donnant lieu à de multiples débats. Les causes difficilement dissociables des conséquences des problèmes rencontrés se révèlent multiples.

Mais plus que ce débat complexe, c'est un élément particulier de l'association d'images stables qui oriente la réflexion sur l'enclavement sahélien. Les Etats continentaux du Sahel sont enclavés, c'est là un constat largement partagé. Ce constat n'est pourtant pas neutre. Une des acceptions premières du terme même d'enclavement est bien l'absence de façade littorale.

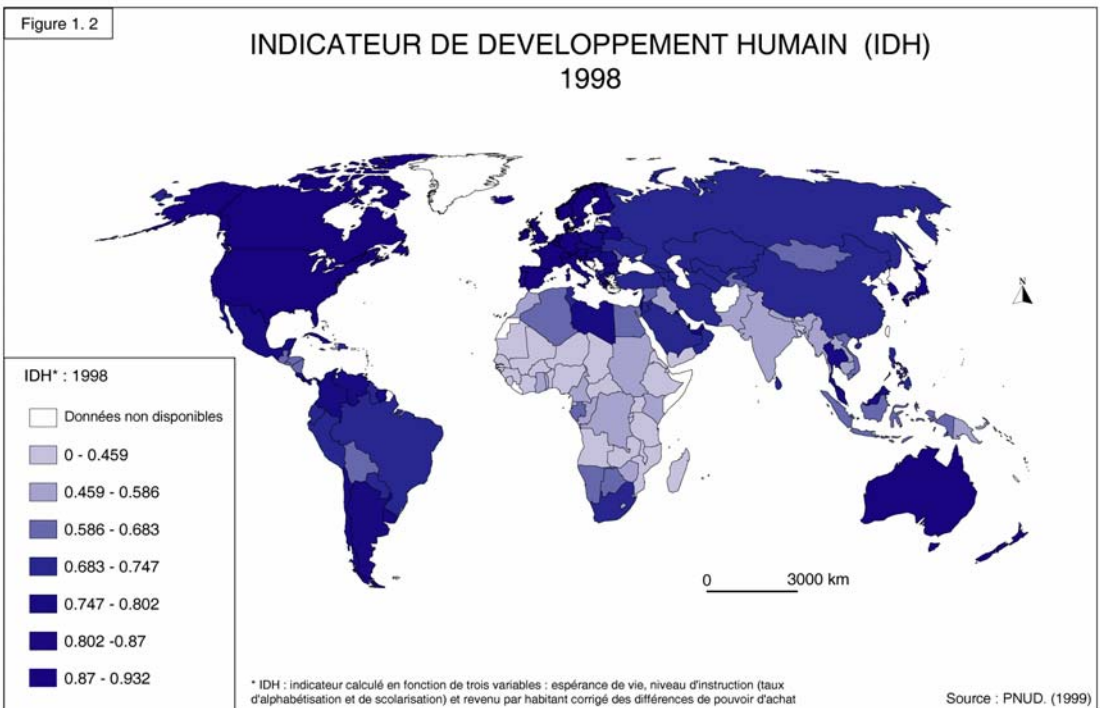
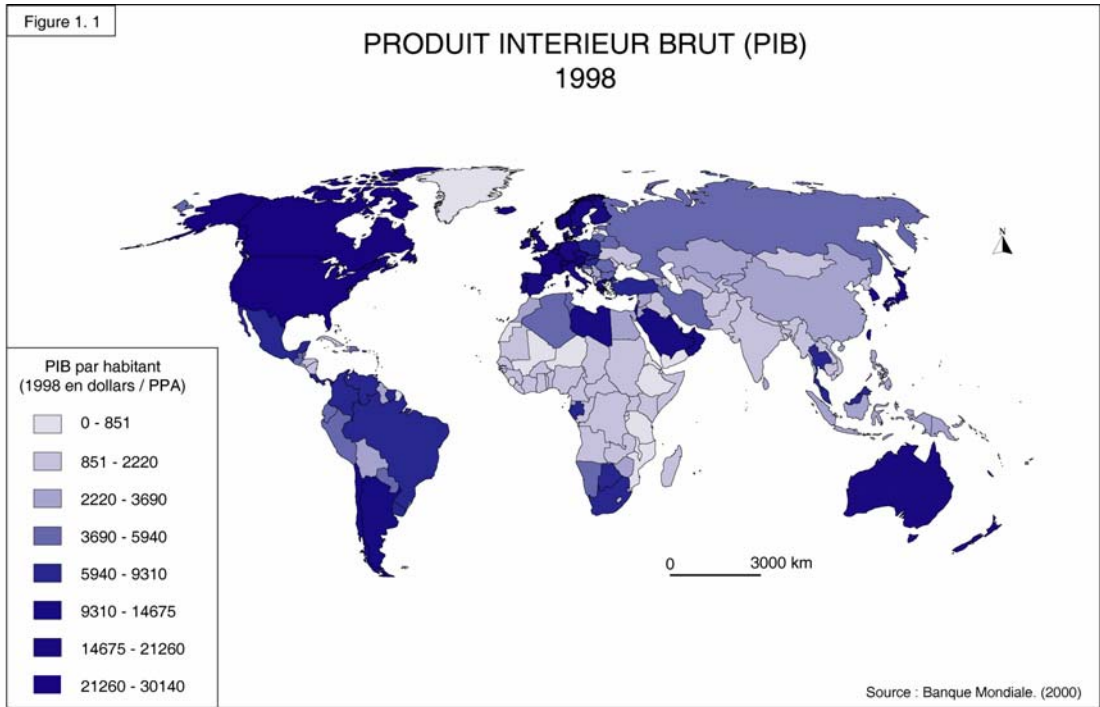
Et cette position continentale est celle du Mali, du Niger, du Burkina Faso ou encore du Tchad. Pour autant, force est de constater que l'utilisation du terme d'enclavement n'a pas le même sens lorsque l'on parle de la Suisse (pourtant continentale) ou du Mali. La spécificité des Etats sahéliens se révèle forte. Le terme d'enclavement utilisé ici ou là pour ces pays définis comme pauvres, traduit une définition orientée. L'enclavement devient synonyme d'isolement, de marginalisation. Cet « handicap de la position en latitude » (PALLIER G. 1982, p 17) est alors perçu comme contrainte négative, vecteur et facteur supplémentaire des difficultés rencontrées. Il devient alors un des éléments de l'association stable « sous-développement », inscrit totalement dans ce paradigme général de la faillite. La continentalité suffirait à expliquer un enclavement compris comme attribut des pauvretés. Ainsi, pour ces Etats continentaux, « leur éloignement de la mer les maintient toujours dans une situation d'isolement très préjudiciable à leur développement » (PALLIER G. 1982, p 1190).

Dans différentes analyses consacrées aux pays sahéliens dits enclavés (PALLIER G. 1982, WEBER RL. 1987, TAPSOBA F. 1992, DIARA AM. 1998, PARGNY F. 1998...) et quelle que soit l'orientation disciplinaire de ces différents chercheurs, la continentalité enclavante et marginalisante est toujours relevée. Il ne s'agit pas de minorer la pertinence de ces travaux et la réalité d'une contrainte continentale. Pour autant, si « la question de l'isolement et de son corollaire le désenclavement se pose avec acuité dans tout le Sahel » (STASZAK JF. 1989, p 145) la relation tacite établie entre ces différents termes (enclave, isolat, absence de façade littorale) n'est pas réellement expliquée. L'enclavement n'est là qu'un terme, comme un autre, permettant de définir les positions marginales. Il est clair que la figure géographique « enclave » ne constitue pas dans ces travaux un réel outil conceptuel de lecture des dynamiques ouest africaines. D'autres concepts ont été forgés bien sûr, opératoires, mais l'enclavement reste un simple vocable permettant d'éviter certaines répétitions. Le terme n'est pourtant pas neutre : il révèle un consensus autour d'une contrainte négative continentale qui n'a pourtant pas de portée universelle. Il y a peut-être une forme de déterminisme de position dans ces approches par ailleurs très complètes, basé sur la prise en compte d'une singularité africaine (et plus globalement d'Etats pauvres). L'absence de définition claire du terme d'enclavement pose alors problème, ne serait-ce que par rapport à la compréhension des éléments contraignants rencontrés par les Etats : la continentalité est-elle cause, simple attribut ou conséquence des difficultés économiques identifiées ? Cette question n'est guère traitée, occultant alors une possible interrogation sur la nature même de la relation entre une position géographique particulière et un ensemble de dynamiques. La véritable question

pourrait alors se formuler différemment : qu'est-ce qui fait contrainte pour des Etats continentaux sahéliens considérés comme enclavés ? Qu'est-ce que l'enclavement finalement ?

Partant du constat initial que l'absence de façade littorale n'est pas forcément synonyme de marginalisation dans d'autres espaces du monde, il semble nécessaire de cerner la relativité d'une continentalité contraignante, sortir finalement du stéréotype établi de l'Etat sahélien actuel. Encore une fois, il ne s'agit pas d'établir un avis critique sur les regards scientifiques, inscrits dans une unité « développement », regards portés sur le Sahel. Ils permettent une lecture précise de certaines dynamiques, révélant des réalités indéniables. Les différents pays continentaux ouest africains sont tous classés, quel que soit le caractère normatif des indicateurs utilisés, parmi les plus pauvres de la planète (figures 1.1 et 1.2). Expliquer les raisons de cet état de fait est important. Néanmoins, il semble que la construction d'un objet d'étude « continentalité / enclavement » basée sur la compréhension de la nature des relations entre ces deux entités pourrait permettre un regard différent, du moins une mise en perspective nouvelle sur la question sahélienne. Plus qu'une sortie totale du stéréotype, c'est dans le positionnement initial que doit résider le refus de ce paradigme de la faillite. Partir des difficultés économiques pour expliquer un enclavement qui semble révélateur de ces mêmes difficultés, il y aurait dans cette démarche une réelle tautologie, à éviter dans notre tentative de réflexion sur une relation ambiguë.

Dans l'objectivisation (construire l'objet d'étude), le positionnement premier réside donc dans la prise en compte d'une relativité des contraintes de position, qui ne prennent de sens que dans un cadre précis qu'il s'agit d'identifier. Cette prise en compte des relativités, qui revient paradoxalement à éclairer une singularité sahélienne, semble d'autant plus nécessaire que l'ensemble des travaux (dont ceux précédemment cités) traitant du Sahel précise la relativité historique d'une contrainte sahélienne aujourd'hui identifiée.



1.1.1..2Une contrainte relative : le Sahel « rivage » ou les anciennes centralités

L'émergence d'une catégorie étatique Sahel s'inscrit donc, pour une part, dans cet amalgame construit entre découpage climatique, perception médiatique (sécheresse) et appropriation politique. La frange sahélienne rentre bien dans cette classification régionale divisant l'Afrique de l'ouest en différentes zones (zone saharienne, sahélienne, soudanienne, guinéenne, classification opérée pour la première fois par Auguste Chevalier en 1900). Ce Sahel des naturalistes³, basé sur la prise en compte des moyennes pluviométriques (faisant alors abstraction des irrégularités inter-annuelles, caractéristiques majeures des espaces sahéliens) prend alors une valeur symbolique, facteur d'identité. Là encore, la définition sahélienne n'est pas neutre. Ce découpage climatique est interprété dans le cadre des projets de mise en valeur des colonies françaises, repris par la suite par les Etats indépendants. Denis Retaille a expliqué les logiques de ce découpage faisant de l'espace sahélien un espace d'activité particulier où « la zonation des botanistes est transformée en zones à vocation économique » (RETAILLE D. 1993, p 56), créant de toute pièce un espace de production, identifié comme terre d'élevage dans la logique coloniale. Nous reviendrons, ultérieurement, sur ce découpage probablement indissociable de l'idée d'enclavement. Quoi qu'il en soit, cette classification zonale utilise un terme de Sahel déjà existant, révélant une valeur initiale tout à fait différente qui tend à questionner le sens même que l'on prête actuellement à ces espaces climato-politiques.

En effet, le terme Sahel, dérivé du mot « sahil », le « rivage » en arabe, est utilisé à l'époque médiévale par les caravaniers, pour désigner cette partie de terre bordant une mer particulière qu'est le Sahara. Il est le débouché, la ligne finale des grandes routes transsahariennes. Il est cette interface, cette plaque tournante d'échanges multiples, de mise en relation d'espaces complémentaires entre l'Afrique subsaharienne et le monde arabo-méditerranéen. On est bien loin de la connotation négative accrochée de façon récurrente aux espaces sahéliens aujourd'hui, semble-t-il, marginalisés de façon presque définitive. Vu du monde arabe médiéval, le Sahel est un centre, tout en étant un rivage dont "le sens et le contenu s'éclairent selon la direction d'où on l'aborde" (GALLAIS J. 1984, p 5). Car il est aussi la limite du possible pour les paysanneries soudanaises. Il est une porte, fermant certaines activités, en ouvrant d'autres, permettant ainsi des relations commerciales entre des espaces éloignés.

³ Sans rentrer dans les débats climatologiques sur les limites précises de ces zones, notons qu'il est courant de délimiter le Sahel physique entre les isohyètes pluviométriques (moyenne annuelle, établie sur 30 ans) 100 et 150mm au Nord et 600mm au Sud (TOUPET C. 1992).

L'histoire de ce commerce est longue. Il est rendu possible par l'introduction (probablement au II^e siècle avant JC) et surtout la généralisation (III^e siècle après JC) du dromadaire en Afrique du nord, permettant la traversée du grand désert. Ces possibilités renouvelées du franchissement désertique marquent l'initialisation d'un Sahel devenant carrefour de mobilités africaines. L'établissement de contacts commerciaux et culturels devient progressivement effectif, produisant réellement à partir du IX^e siècle de notre ère un espace d'échanges complexe. Cet espace, se traduisant par l'inscription de pistes diverses faisant du Sahara un réel axe de transit, est basé sur un ensemble d'échanges de marchandises dont l'or et le sel constituent les éléments principaux. Le commerce de l'or du Soudan, premier producteur mondial durant tout le moyen âge, le troc de différentes denrées alimentaires contre les barres de sel du Sahara permettant la vie des communautés du désert, se doublent de flux divers. Des régions forestières du sud de l'Afrique occidentale sont exportées des noix de cola, de l'huile de palme, des peaux, des épices, de l'ivoire, de l'ébène. Les régions sahéliennes exportent des gommés, des cotonnades, du mil et de l'or. Le commerce d'esclaves constitue également un des flux majeurs de ces échanges.

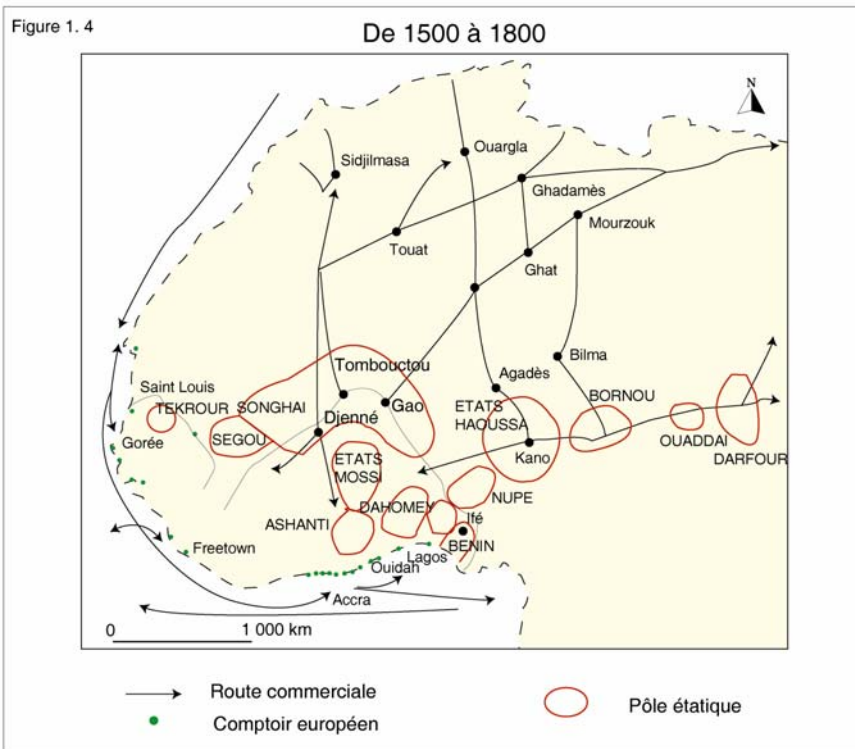
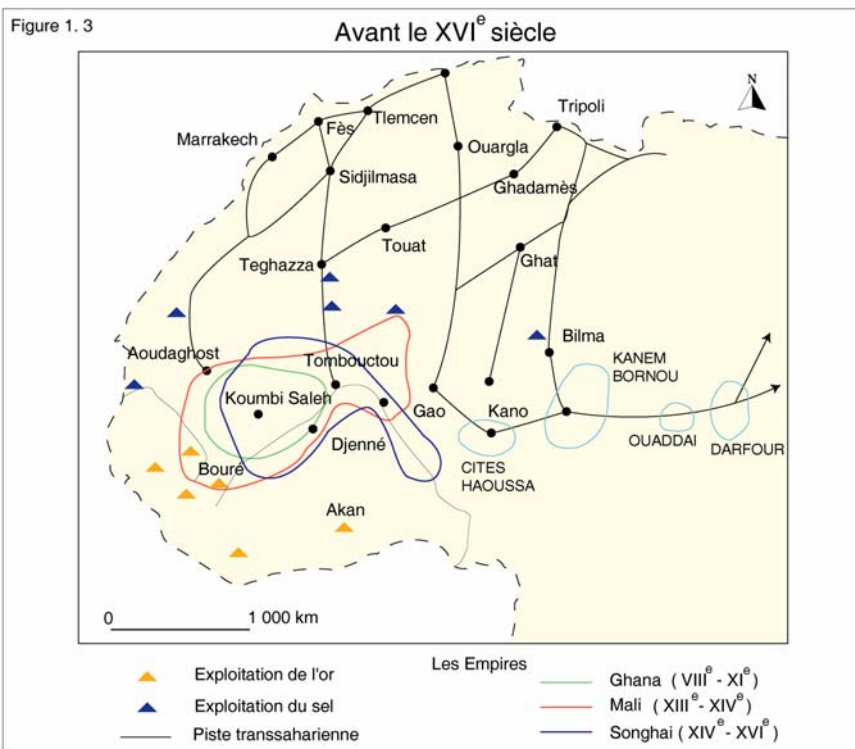
L'Afrique du nord fournit différents produits manufacturés (maroquinerie, cuivres...) mais aussi des dattes, du verre, des perles ou encore des cauris, des livres, diffusant parallèlement des valeurs culturelles nombreuses, et notamment l'Islam. La quantité des marchandises échangées est difficilement estimable. L'historien arabe Ibn Khaldoun affirme qu'au XV^e siècle « les caravanes passant par le Hoggar pouvaient compter jusqu'à 12000 dromadaires » (TOUPET C. 1992, p 57). Dans cet espace d'échanges, le Sahel est alors un rivage particulier : plus qu'une limite finale, il est surtout une interface. Elle est caractérisée par une centralité réelle, entre un nord de l'Afrique - lui-même en situation centrale d'ailleurs, lieu de mise en relation de l'Europe, de l'Afrique et de l'Asie – et le sud de l'Afrique occidentale, voire de l'Afrique tout entière.

L'image du rivage, associée à une métaphore de la mer pour définir le Sahara, est judicieuse. Le Sahel (non climatique, considéré ici comme situation dans un espace de commerce) propose bien les particularités d'une ligne d'échange entre différents milieux, d'une limite transformée en passage. Il offre bien des ports, certes intérieurs, mais néanmoins réels lieux des mises en relation. Les villes portuaires sont nombreuses : Ouadane, Aoudaghost, Oualata, Koumbi Saleh, Tombouctou, Djenné, Gao, Kano ou encore Agadès, s'apparentent à de véritables pivots du commerce transsaharien. Leur importance respective varie au gré de la place évolutive des différentes organisations politiques. Car liés et adossés à ce commerce

transsaharien, de puissants empires politiques vont caractériser l'histoire de l'Afrique occidentale tout au long d'une période allant du VIII^e au XVI^e siècle. Les cartes présentées (figures 1.3 et 1.4) révèlent cette succession d'empires, caractérisée par un progressif déplacement vers l'est, produit par les situations changeantes en Afrique du nord, par l'exploitation de salines nouvelles et par l'évolution interne de l'Afrique sahélienne.

Les contrôles des mines d'or de Galam, de Bamabouk et du Nouré assurent la puissance et la richesse du premier grand royaume ouest africain : le royaume du Ghana inscrit dans ce commerce nouveau entre les deux rives du Sahara. L'organisation des échanges répond au schéma général qu'a présenté ce commerce dans l'ensemble des empires successifs. Les caravanes venues d'Afrique du nord (partant de Sidjilmasa et passant par Aoudaghost dans le cas précis du Ghana), transitaient les produits du monde arabe et le sel des salines sahariennes. Le Ghana exportait massivement des esclaves, des peaux, et surtout l'or qui provenait des régions situées plus au sud. Les places aurifères, non accessibles aux étrangers, étaient contrôlées, surveillées, par les souverains du Ghana. Ce premier royaume s'étend du VIII^e au XIII^e siècle. Lui succède l'empire du Mali (XIII^e – XV^e siècle), la plus vaste construction politique connue en Afrique de l'ouest durant cette situation d'interface sahélienne. Le contrôle de l'or extrait en grande partie dans la région de Bourré constitue la condition de la puissance de cet empire. Les pistes caravanières se déplacent ; le sud marocain n'est plus l'unique partenaire commercial ; la Tripolitaine et l'Égypte s'inscrivent dans les échanges. Tombouctou devient le point d'arrivée majeur des caravanes, relayé par la ville de Djenné. Cette dernière permet la connexion avec Niani, capitale de l'empire et les régions du sud. L'empire du Songhai, encore plus oriental, organisé autour de la capitale Gao lui succède (XIII^e – XVI^e), devenant le nouveau centre du commerce transsaharien. Il est renversé par une expédition marocaine en 1591. Toujours plus à l'est, entre la boucle du Niger et le lac Tchad s'inscrivent d'autres constructions politiques. Les cités Etats des Haoussa et l'empire de Kanem – Bornou se développent, dès le X^e siècle, mais surtout à partir de la chute de l'empire du Songhai. Le commerce transsaharien change alors à nouveaux de centre de gravité. Les villes de Kano et de Katsina deviennent les nouveaux points terminaux du commerce.

L' EVOLUTION DES RIVAGES Pôles d'Etat et routes commerciales en Afrique de l'ouest



Source : DUBRESSON A., MARCHAL J.Y., RAISON J.P. (1994) / Les Afriques au sud du Sahara
ADE AJAYI J.F., CROWDER M. (1988) / Atlas historique de l'Afrique

Ce rapide et partiel survol historique est riche d'enseignements, participant à la compréhension des relativités d'une contrainte de position qu'il semble important d'identifier. Dans ce Sahel perçu comme situation dans un espace commercial, la continentalité est alors synonyme de centralité dans un ensemble complexe de dynamiques. Toutes les constructions politiques majeures de l'Afrique de l'ouest sont inscrites à l'intérieur du continent. L'éloignement des façades littorales, associé actuellement à l'idée d'enclavement et d'isolement, n'a guère de sens dans ces logiques d'échanges complémentaires entre différents espaces. On peut d'ailleurs parler de périphérie littorale, inversant totalement le constat actuel expliqué précédemment.

Pour autant, dans une tentative de compréhension des contraintes, il ne s'agit pas de tomber dans le piège de l'excès inverse, survalorisant la périphérie littorale à l'époque médiévale. Dans cet objet d'étude littoralité / continentalité, on doit à Jean-Pierre Chauveau un positionnement scientifique différent inscrit dans cette question novatrice : « une histoire maritime africaine est-elle possible ? » (CHAUVEAU JP. 1986 et 1989). L'auteur nous met en garde contre les dérives d'un savoir africaniste tracé dans « un itinéraire trop sûr, trop plat, trop massif – voie royale à l'occidentalisation de l'Afrique » (CHAUVEAU JP. 1989, p 188). Cet itinéraire consisterait à nier l'histoire des sociétés littorales africaines, et surtout à ne voir dans le littoral africain qu'un rivage longtemps abandonné, puis maîtrisé, valorisé par les seules puissances européennes qui en font leur point de pénétration du continent africain. Il est clair que l'historiographie africaine ne s'est pour l'instant que peu préoccupée de ces problématiques. Les multiples documents écrits par les différents auteurs arabes rendent plus facile l'appréhension de l'histoire continentale. Mais sans ignorer une histoire littorale à déchiffrer, il est pourtant indéniable « qu'aucune organisation politique d'envergure, aucune construction étatique, n'a pris appui en Afrique noire, sur l'interface continent – océan, et qu'aucun secteur important du littoral n'a été dans le passé, durablement incorporé à un espace structuré dont il ait constitué une pièce maîtresse » (PELISSIER P. 1989, p 7). Les littoraux ont par contre toujours servi de zones refuges pour les différentes populations. Paradoxalement, les centres produisent leurs marges où se réfugient les exclus.

Dans cet historique des évolutions, la question de l'inversion des centralités, de la fin d'une interface sahélienne est partiellement résolue, exceptés quelques débats secondaires sur le rythme et la forme des réorientations des flux commerciaux. La pénétration européenne en Afrique, ou plutôt la mise en connexion de l'Europe et de l'Afrique, marque le déclin progressif du commerce transsaharien et surtout la production de centres littoraux fortement

polarisateurs. De la mer à la terre, la logique coloniale s'inscrit dans cet intervalle développant un nouvel espace particulier d'échanges. A l'instar des flux transsahariens, cet espace est rendu possible par l'introduction de nouvelles formes de communication, de possibilités de mobilité. Tout comme l'introduction des dromadaires (navires du désert) permettait la traversée de cette mer qu'est le Sahara, les progrès réalisés dans le domaine de la navigation, permettant notamment de naviguer contre le vent, vont permettre aux puissances européennes d'établir des liaisons effectives entre les rivages européens et africains. C'est là le point d'entrée d'un commerce qui deviendra colonial, inversant profondément les dynamiques africaines. La maîtrise et la production des mobilités se révèlent décisives dans l'orientation des évolutions spatiales.

Ce sont d'abord les Portugais qui, à partir du XV^e siècle, explorent les côtes africaines et installent différents comptoirs, échangeant diverses marchandises européennes contre l'or, élément principal du commerce transsaharien. Les Portugais seront rapidement suivis par les autres puissances européennes, France et Angleterre en tête. C'est l'émergence connue d'une traite atlantique, où plus que l'or, c'est le commerce des esclaves destinés aux plantations des colonies européennes qui va rapidement structurer cette traite à partir du XVII^e siècle. Les Européens ne pénètrent guère à l'intérieur des terres. Les différents comptoirs maritimes constituent les lieux d'échanges des produits et des hommes littéralement drainés de l'intérieur des terres jusqu'aux interfaces littorales. Les volontés de domination terrestre ne viendront que bien plus tard. Le commerce, quant à lui, est réorienté. Les flux transitant par le Sahara perdent de leur importance, en partie privés du transit de l'or et des esclaves. Il est difficile de dater et d'expliquer ces profonds changements du commerce africain. L'inscription des puissances européennes est encore faible au XV^e siècle. Forte à partir du XVII^e siècle, elle correspond également au relatif déclin du monde arabo-méditerranéen et à des problèmes internes aux propres constructions politiques sahéliennes. Autant d'éléments qui liés entre eux, tendent à expliquer le déclin du commerce entre les deux rives du Sahara et des organisations spatiales liées à ces échanges.

Pour autant, le commerce transsaharien ne disparaît pas complètement. Il n'a d'ailleurs jamais cessé d'exister. Encore actuellement, de multiples flux, adossés aux différentiels économiques que produit le découpage politique, sillonnent ces espaces africains. Il sera important d'identifier, plus en avant dans la réflexion, le sens de ce commerce encore actif. Mais quelle que soit la permanence (variant au gré de circonstances épisodiques aboutissant à une amplification des flux : crise mondiale des années 30, guerres mondiales...) de ce commerce

qui devient progressivement marqué lui aussi par le transit des marchandises européennes, le commerce transsaharien n'est plus cette dynamique d'interrelations entre Afrique subsaharienne et Afrique du nord. Succédant à la traite des esclaves, l'appropriation et l'exploitation des espaces africains par les puissances coloniales, la mise en place d'une économie de traite des différentes matières premières africaines, impulsées à la fin du XIX^e siècle, consacrent l'orientation nord /sud, de la terre à la mer des économies africaines. Le Sahel n'est plus une interface. Il est maintenant éloigné des centres littoraux, une distance nouvelle se met en place.

Cette inscription européenne en Afrique, cet ensemble de dynamiques qu'elle produit dans des logiques coloniales spécifiques, seront précisés ultérieurement. Dans l'état actuel de la réflexion, c'est surtout l'inversion des centralités qu'il s'agit de comprendre. Toute situation spatiale est datée, c'est là la conclusion d'un aperçu du glorieux passé sahélien, et de son déclin. L'appréhension d'une histoire sahélienne (des évolutions spatiales, du sens donné au terme, de l'identification par rapport à une notion de sahélicité changeante) offre donc une première mise en perspective de la relation continentalité / enclavement. Elle invite à éviter un déterminisme de position par trop réducteur. La complexité d'une notion d'enclavement n'en est que plus forte.

1.1.1.2 Les enclavements : des lectures scientifiques différentes

La relativité d'une contrainte de position évolutive est ainsi cernée. Elle constitue une première forme de réponse au constat actuel insistant et récurrent d'une marginalisation d'espaces continentaux anciennement centraux. Mais le terme d'enclavement n'est toujours pas identifié, à moins d'admettre qu'il est voisin, voire exact synonyme du terme d'isolement. Un tel positionnement serait tout à fait possible, et légitime. Certains auteurs emploient indifféremment ces termes multiples caractéristiques de l'isolat. Il s'agit simplement de préciser les sens que l'on prête aux mots qui permettent de lire les faits scientifiques observés, de postuler ces choix de recherche. Dans ces choix, l'enclavement ne constitue que rarement un outil scientifique dans les études sahéliennes. Il pourrait l'être pourtant, participant alors à la compréhension de ces espaces déjà finement étudiés. La non-neutralité de ce terme, quand il est associé au Sahel continental (une spécificité sahélienne sans portée universelle), offrait la première piste. La diversité des définitions proposées précise l'intérêt de la construction de cet objet d'étude continentalité / enclavement. Différents travaux, notamment géographiques, ont identifié un enclavement plus complexe que ne le laisse paraître l'acception générique.

Dans les réflexions finales d'un colloque consacré à la problématique de l'Etat au Sahel (Université de Rouen, 29 – 30 septembre 1988), Jean Gallais relevait la complexité et la relativité d'une association douteuse entre enclavement et Sahel : « parler d'enclavement dans les conditions d'extrême instabilité et mobilité des populations sahéniennes (...) semble bien contestable. Par les cultures qui s'y rencontrent, les hommes qui s'y déplacent, les produits qui s'y échangent, les rivalités qui l'ensanglantent, le Sahel est un lieu ouvert, enrichi ou perturbé traditionnellement par les actions ou les attirances de l'extérieur » (GALLAIS J. 1989, p 187). La notion d'enclavement prend dans cette réflexion une signification différente. Très relative certes, elle est surtout pensée par rapport à une idée générale d'ouverture, d'interaction avec un ensemble de facteurs externes et internes. Elle ne prend de sens que dans une logique de relations multiples. Cette dimension mérite d'être relevée. Développée par d'autres auteurs, et dans des cadres spatiaux différents, elle offre peut-être un cadre général susceptible de guider la réflexion.

Ce cadre s'inscrit d'ailleurs dans la relativité historique cernée précédemment. C'est ce que résume Jacques Champaud qui, traitant du Mali, note qu'une « des données permanentes du pays est son enclavement » mais « qu'il n'en a pas toujours été ainsi puisque autrefois c'est précisément la partie sahénienne qui connaissait le développement urbain le plus notable avec les villes ports : Tombouctou, Djenné, Gao » (CHAMPAUD J. 1992, p 5). L'enclavement réside alors dans le basculement progressif des relations commerciales vers l'océan atlantique. Plus qu'une définition réelle, c'est bien un cadre général qu'offrent ces réflexions. Les lieux de l'ouverture, de l'échange, du développement urbain, de la centralité finalement sont changeants (ou basculants). La position continentale enclavante s'exprime dans cet ensemble de relations et d'inversions. Sans utiliser explicitement le terme d'enclavement, Roland Pourtier établit le même constat en soulignant que « les villes du Sahel ont été déclassées par l'histoire lorsque l'interface entre l'Europe et l'Afrique s'est définitivement établi sur le littoral du golfe de Guinée en marginalisant les voies continentales de commerce » (POURTIER R. 1999, p 28). Ce déclassement par l'histoire, développé rapidement dans la partie précédente traitant de l'évolution du rivage sahéni, est bien le point d'entrée nécessaire à la compréhension d'une contrainte de position. L'éloignement contraignant des façades littorales devient plus précis. Inscrits dans ce positionnement initial, différents auteurs ont alors cherché à expliquer et définir les multiples déterminants de l'enclavement sahéni.

La contribution de Claude Raynaud dans le même colloque Etat – Sahel (1989) propose une orientation tout à fait novatrice de la notion d'enclavement continental, posant dans un court

article les différents éléments d'une complexité à prendre en compte. Certes l'enclavement est initialement défini entre isolement économique récent et absence de façade littorale. Mais dans cette relation l'auteur indique la nécessité d'éviter toute forme de déterminisme de position : « les handicaps qui pèsent sur l'économie des pays sahélo-soudaniens enchâssés au cœur du continent sont majeurs. Mais on ne peut en rester là sous peine de voir l'évidence d'une position géographique défavorable masquer d'autres déterminants tout aussi essentiels de leur isolement économique » (RAYNAUD C. 1989, p 129). C'est d'abord la relativité qui là encore, est mise en avant (l'ancien rivage central) mais d'une façon encore plus prégnante que dans les constats habituellement énoncés. C'est bien d'une relativité tout court dont il est question, posant une réflexion sur l'existence même d'un enclavement pour les Etats sahéliens, car « où est la réalité de l'enclavement pour ces hommes et ces femmes aux yeux desquels les frontières coloniales ne sont que des lignes fantômes et pour qui les longs trajets en taxi de brousse, en train, où même à pied ne sont que la rançon normale à payer pour voyager ? » (RAYNAUD C. 1989, p 130). L'auteur met alors en avant la réalité des mobilités des populations sahéliennes, leur capacité à franchir les distances, à dépasser les positions figées. Relativité peut-être, la réalité est pourtant existante. Elle réside selon Claude Raynaud dans les différents facteurs entravant les déplacements vers cette ouverture littorale devenue impérative, qui, s'ils n'annulent pas la mobilité la rendent plus difficile. L'enclavement des Etats continentaux relèverait plutôt des dysfonctionnements dans l'organisation des échanges que d'un simple isolement géographique. Dans ces dysfonctionnements, c'est un système politique et économique qu'il s'agit de prendre en compte. L'inscription de frontières récentes, d'Etats nationaux, découpent l'espace et proposent différentes entraves augmentant l'isolement économique. La relation entre ouverture et fermeture est là encore, même implicitement, posée comme un élément fort de l'enclavement.

Dans un article traitant des différents stéréotypes entravant la lecture des espaces africains, Denis Retaille (1993) relève la même relation entre une rupture historique coloniale et un découpage vecteur d'une fermeture enclavante. Cette fermeture entrave alors fortement les traditionnelles mobilités sahéliennes, ainsi « d'espace de circulation et d'échanges, le Sahel devient un espace enclavé (on dessine des frontières zonales qui coupent les routes essentielles) » (RETAILLE D. 1993 (b), p 56). Plus que le découpage proprement dit, c'est le problème de la délimitation en surface que met en avant l'auteur. Cette géographie fabriquée, traduction des perceptions spatiales européennes (tout espace doit être délimité) produit des découpages à la fois politiques délimitant des frontières d'Etat, mais également

économiques, délimitant des zones de production (zone pastorale, zone agricole) à l'intérieur des Etats, reprises par la suite par les Etats indépendants. Denis Retaille note que ce découpage va même jusqu'à la délimitation de zones de production par voie législative (RETAILLE D. op. cit.). Le Sahel est alors un espace coupé, fermé, en totale inadéquation avec les structures réticulaires anciennes, avec cet espace de circulation et de mobilité qu'était le Sahel. Il devient alors enclavé. Dans un autre texte et pour caractériser ce décalage entre des dynamiques spatiales héritées et les structures actuelles fonctionnelles, Denis Retaille propose le terme « d'anachorisme » (par analogie avec le terme anachronisme⁴) : l'enclavement est défini alors comme « le jeu combiné des frontières, des distances, et de l'anachorisme » (RETAILLE D. 1993, p 40).

Explicitement, dans ces différentes contributions, la dimension politique est bien avancée comme un des déterminants majeurs de l'enclavement continental. Dans un ouvrage de synthèse visant à proposer un certain nombre de réflexions portant sur les facteurs à identifier pour enrayer la contrainte continentale, François Doumengue emploie également le terme d'enclavement pour caractériser cette position géographique, mais il le définit comme « fondamentalement phénomène politique » (DOUMENGUE F. 1986, p 61), lié aux relations et découpages nouveaux entre Etats ouest africains. Il est à noter que le titre même de l'ouvrage, intitulé *Enclavement et développement : viabilité des Etats enclavés en développement*, s'inscrit tout entier dans le paradigme identifié précédemment. Mais cette prise en compte d'un stéréotype « en développement » est dans cette étude abordée dans toute sa complexité. L'enclavement n'est pas résumé à une simple position. Il est politique et ne peut se réduire à la simple question de l'ouverture littorale. L'auteur (se faisant l'écho d'un travail collectif) identifie une hiérarchie de trois espaces d'enclavement posant des problèmes différents : un « enclavement de l'espace plein par les espaces vides » qui nécessitera la mise en place de différentes radiales et pénétrantes permettant d'assurer le passage jusqu'à la frontière ; un « enclavement des espaces subordonnés par rapport au pôle dominant où siège la capitale » imposant l'organisation d'un réseau national reliant les différents centres urbains et « un enclavement des communautés rurales isolées » qui nécessitera un maillage complet d'un service de transport visant à irriguer l'ensemble des espaces nationaux (DOUMENGUE F. 1986, p 51). Quelle que soit la diversité des situations, ce sont bien les problèmes d'absence de mise en relation, d'un accès non possible vers des centres divers qui sont ici

⁴ « Nous pouvons (...) définir l'anachorisme comme étant à l'espace ce que l'anachronisme est au temps. Les lieux, les axes, les territoires délimités, hérités de fonctionnements dépassés de l'espace géographique, peuvent se trouver décalés par rapport aux structures aujourd'hui fonctionnelles » (RETAILLE D. 1993, p 40).

posés. Toujours dans cette logique particulière, les auteurs de la récente Géographie Universelle consacrée à l'Afrique subsaharienne, explicitent et définissent un découpage régional sahélien à travers une opposition forte entre « un Sahel ouvert sur l'extérieur » et « un Sahel de l'intérieur, enclavé » (DUBRESSON A., MARCHAL JY., RAISON JP. 1994, p 100). Le problème de l'ouverture vers un extérieur devenu central est toujours relevé, éclairant une vulnérabilité nouvelle constituée par l'éloignement politique des façades littorales. La position en latitude devient une contrainte.

Ce rapide éclairage, non exhaustif, de quelques travaux existants sur l'appréhension d'un enclavement sahélien est riche d'informations. Les sens donnés au même terme sont pluriels, riches donc. La diversité des perceptions d'un enclavement ou au contraire d'un non-enclavement a de quoi surprendre : être au centre, ne plus l'être, être séparé, partagé, découpé, ne plus être ouvert, devenir un isolat, une continentalité politique, être pauvre... Par-delà cette diversité, « la polysémie de l'enclavement (...) n'est pas seulement une affaire de langage ; elle prend tout son sens dans la réalité géographique dont elle traduit la diversité. L'enclavement revêt de multiples formes : elles sont en faites les avatars d'une fermeture qui est leur attribut commun » (STECK B. 2000, p 27). Cette dialectique de l'ouverture et de la fermeture, relevée par Benjamin Steck dans un travail de réévaluation théorique de la notion d'enclavement, apparaît bien comme l'élément fédérateur des approches diverses repérées.

Il semble qu'un terme regroupant un ensemble aussi divers de problématiques relatives aux dynamiques ouest africaines, puisse constituer un outil de lecture pertinent des espaces sahéliens. Les différentes pistes proposées par les auteurs précédemment cités doivent être suivies, dans un même souci de dépasser une simplicité apparente, d'éviter ce constat réducteur d'une association entre position géographique étatique et isolement définitif. Dans ce travail de construction, la relativité historique est une étape importante, elle constitue finalement la caractéristique première de l'enclavement. Mais elle ne constitue pas pour autant une réponse. Elle est ce cadre général qu'il était important de repérer. Il y a pourtant un danger possible dans ce relativisme, basé sur une orientation qui reviendrait à opérer une simple description historique, survalorisant un sens de l'histoire explicatif de tout, faisant de l'espace un simple support. Ces dérives sont connues. Dans une volonté d'identification nouvelle de l'association continentalité / enclavement (objet d'étude), il est impératif de sortir de cet historicisme, déjà parfaitement mené par de vrais spécialistes. L'appréhension nécessaire d'une relativité n'empêche pas d'en sortir, elle est même le point de départ indispensable à d'autres approches. L'intuition par rapport à l'existant présenté sur la notion d'enclavement,

des clichés à une réalité complexe, devient alors plus claire : pour suivre les pistes scientifiques, il faut sortir du paradigme de la faillite, de l'acception générique du terme, de cette restriction géographique d'un constat d'une spécificité africaine. Dit autrement, la compréhension des processus singuliers nécessite des concepts généraux. Il s'agit bien de s'extraire du cadre sahélien (pour y revenir ensuite), et donc, dans un premier temps de « désafricaniser l'analyse » pour faire de l'enclavement un outil de lecture nouveau. Le terme d'enclavement, polysémique, a-t-il un sens général qui pourrait permettre de relire et d'éclairer la question spécifique des continentalités sahéliennes ?

1.1.2 Définir l'enclavement : vers un outil de lecture géographique des continentalités

1.1.1.3 L'enclavement : des sens multiples (entre ouverture et fermeture)⁵

Un retour au sens étymologique du terme permet une première approche. Le mot enclave trouve son origine dans le terme latin *clavis*, qui exprime l'idée initiale de clef, de verrou, de fermeture (il semble avoir la même origine que le terme grec *kleis*). Conforme à cette étymologie, la langue française propose un ensemble de sens révélant une utilisation diverse, mais orientée vers cette notion de fermeture. Dans son acception la plus large, l'enclave est alors « un territoire enfermé par un autre » et l'action d'enclaver consiste à « contenir, entourer (une autre terre) comme enclave, par extension enclore, enfermer » (Dictionnaire ROBERT, édition 1996). A partir de cette origine commune, des sens plus précis (et plus anciens) se déclinent. L'enclave est, par exemple, « la situation d'un fonds qui entouré de tous cotés par des fonds appartenant à d'autres propriétaires n'a sur la voie publique aucune issue ou qu'une issue insuffisante pour son exploitation », l'idée de « contenir une portion d'espace en la bordant de tous cotés » (Grand Larousse, vol 2, édition 1976) est bien une caractéristique de l'enfermement définissant l'enclavement. Il en devient parfois d'ailleurs l'exact synonyme quand on dit par exemple que « les glaces enclavent un navire quand elles l'enferment » (LITTRE E. Tome 3, édition 1967). Partant de cette acception, l'enclave dans un sens secondaire peut devenir « la situation d'un Etat privé de tout accès à la mer » (Grand Larousse, op cit.). C'est bien l'absence d'accessibilité vers une ouverture possible, en l'occurrence la mer, qui justifie ce sens. La métaphore de la clef est alors féconde : être enclavé, c'est ne pas pouvoir débloquer une situation, ne pas avoir l'outil nécessaire pour le faire. Là encore, le constat d'une simple position continentale se fait réducteur. La prise en compte d'une étymologie riche oriente plus vers la compréhension des fermetures : quelle clef, et pour ouvrir (ou ne pas ouvrir) quoi ? Dans cette image du besoin de rompre les fermetures isolantes réside peut-être la question tout entière de l'enclavement.

La lecture des dictionnaires de la langue française propose une variété de définitions qu'il semble inutile d'identifier plus précisément. Si la polysémie du terme est réelle, elle reste inscrite dans le champ général de la fermeture. Les différents types d'usage dans la langue française sont tous conformes à l'étymologie. Ainsi « dans le vocabulaire technique de disciplines aussi variées que la gynécologie, la géologie, l'héraldique, le transport maritime,

⁵ Pour un tour d'horizon des sens étymologique, linguistique, disciplinaire, du terme d'enclavement, consulter le travail réalisé par Benjamin Steck dans son Habilitation à Diriger des Recherches intitulée « Contribution à une géographie du développement » (STECK B. 2000). Nous en reprenons ici quelques grandes lignes et y ajoutons un positionnement commun présenté dans un article intitulé « L'enclavement : réévaluation théorique et application à l'espace ouest africain » (DEBRIE J., STECK B. 2001).

l'enclavement est employé pour signifier toute forme d'emprisonnement, d'incrustation, de blocage » (STECK B. 2000, p 17). La métaphore de la clef (clavis) n'est d'ailleurs pas spécifique aux français. Elle est partagée dans l'ensemble des langues européennes, latines et germaniques (pour exemple, on qualifie en anglais de « land-locked countries » les Etats enclavés). Par-delà la pluralité des sens, la notion d'enclave, sans vraiment constituer un concept central, est bien utilisée dans de nombreuses disciplines.

Le discours spécifique géographique l'utilise fréquemment, identifiée souvent comme corollaire de la notion d'isolement. Dans cette logique, Jacques Lévy définit l'enclavement comme un des quatre « grands repères extrêmes entre lesquels se situent les distances possibles » (LEVY J. 1994, p 48). Il est dans cette acception une situation spatiale type où la distance (entre les sociétés) est infinie, caractéristique de l'isolat parfait. Plus proche encore de l'idée de fermeture, les auteurs des *Mots de la géographie* précisent un ensemble de définitions, proche du vocabulaire courant. L'enclave dans son sens premier est ce « territoire ou fraction de territoire entièrement situé à l'intérieur d'un autre » (BRUNET R., FERRAS R., THERY H. 1993). L'extension donnée au terme est, elle, plus novatrice. Le mot peut alors qualifier « la situation d'une unité qui opère de façon autonome par rapport à son environnement » ou encore « la situation de territoires mal desservis par les grandes voies de communication ». Si l'isolement est implicitement présent dans ces définitions, il s'introduit pourtant une dimension nouvelle, qui s'inscrit dans la valeur même que l'on donne au terme d'enclavement. D'un côté une acception négative du terme, basée sur le constat d'une fermeture imposée par l'absence de moyens de circulation ; de l'autre, un sens plus neutre, relevant une autonomie opérée, qui peut alors être choisie. On l'oublie souvent, la fermeture peut être un choix.

Pour autant, force est de constater que la notion d'enclavement est très largement connotée, négativement. Dans son utilisation la plus courante, même en géographie, elle caractérise un isolat forcé, une situation contraignante qu'il faudrait dépasser. Les enclaves sont précisément des « culs-de-sac, ou impasses, c'est à dire les voies fermées à une extrémité » (BAVOUX J. 1998, p 58). Ces impasses, il s'agit de les ouvrir. Finalement, le constat de fermeture devient identique à celui d'un besoin d'ouverture. Dit autrement, l'enclavement devient un besoin de désenclavement.

Cette perception négative de l'enclavement justifie cette définition récente, éloignée de l'étymologie première, faisant de l'absence de moyens de circulation une définition nouvelle. La proposition d'un autre dictionnaire de la géographie confirme ce sens particulier : le

désenclavement devient « l'action par laquelle est rompu l'isolement matériel, économique, moral, de zones vouées, par l'évolution des techniques ou par les circonstances de leur histoire, à la stagnation, voire à la sécession » (GEORGES P., VERGER F. édition 1996). L'association avec le besoin de moyens techniques devient plus précise. Elle en devient progressivement la définition la plus commune. La clef de l'ouverture espérée s'inscrit dans une dimension technicienne valorisant (survalorisant ?) une infrastructure de transport, considérée comme moyen principal pour rompre l'isolement. L'action de désenclaver consisterait simplement à « rompre l'isolement d'une région, d'une ville par l'amélioration des communications maritimes, aériennes, routières, téléphoniques » (Dictionnaire ROBERT. édition 1996). Ce sens récent est d'autant plus dominant, qu'il est approprié, développé, utilisé, par les acteurs politiques. La notion devient un outil opérationnel, terme instrumental permettant de valider les revendications et les demandes de subvention, orientant les modèles d'aménagement projetés.

Le discours est classique, l'enclavement de telle ou telle entité spatiale est annoncé par des acteurs cherchant à appuyer les demandes de financement. De la ville portuaire européenne à l'Etat continental en passant par des régions administratives, tout devient finalement enclavé. Exceptée une rationalité qui ne trouve de justification que dans des visées politiques, il semble difficile de trouver une identité commune à ces entités spatiales déclarant pourtant les mêmes contraintes d'ouverture. Il reste étonnant de constater que certains représentants des collectivités territoriales françaises tiennent strictement le même discours que les acteurs nationaux africains dans l'explication de leurs projets territoriaux. La notion d'enclavement en perd en lisibilité.

Malgré cette diversité, l'ensemble des définitions s'inscrit cependant dans cette dialectique de l'ouverture et de la fermeture. Etre enclavé, c'est être fermé dans une logique d'espace que l'on voudrait ouvert. Et la mesure de ces ouvertures espérées s'opère en comparaison avec les autres espaces. Les acteurs locaux d'une ville française, desservie par une autoroute, peuvent alors se déclarer en situation d'enclavement car n'étant pas connectés, contrairement à la ville voisine, par le réseau TGV. Finalement, « il n'y a d'enclavement et de désenclavement que par rapport à un ailleurs mieux desservi » (VARLET J. 1997, p 327). Il est clair que ces différentes définitions générales, tout comme les travaux scientifiques, identifiés précédemment, consacrés au Sahel et à l'utilisation du terme d'enclave, offrent des pistes bien différentes que la simple prise en compte d'une continentalité étatique uniquement perçue comme attribut d'un quelconque sous-développement. C'est alors inscrite dans un gradient de

l'ouverture à la fermeture, que doit s'établir la réflexion sur l'enclavement sahélien. Partant du constat déjà posé que le Sahel n'a pas toujours été fermé et qu'il pourrait l'être dans des dynamiques contemporaines, mettre à jour l'enclavement impose la compréhension des processus de fermeture, producteurs d'enclaves dans le déploiement spatial des sociétés humaines.

Il y a pourtant dans cette démarche que nous allons utiliser, une forte réduction de sens à expliquer. Dimension souvent oubliée, la fermeture est également la condition de l'achèvement des organisations spatiales, des identités, d'une certaine maîtrise des espaces. Le terme d'enclavement d'ailleurs, utilisé en architecture exprime cette idée de fermeture qui, loin de l'idée d'emprisonnement, est surtout la condition de la perfection d'une construction. A tous les niveaux spatiaux pratiqués par les hommes, le besoin d'isolement, de fermeture est souvent recherché. Il est la condition d'une intimité, d'un moyen de se retrouver, nécessaire endroit où se poser, se fermer dans un monde très largement ouvert perçu parfois comme agressif. Tous les travaux scientifiques, mais aussi les œuvres littéraires, consacrés à l'importance du « chez soi », à la prise en compte des espaces de l'individu et ce, à toutes les échelles, du foyer au monde, (quelques exemples parmi d'autres, les travaux d'Abraham Moles et Gaston Bachelard bien sûr, mais on pense aussi aux ouvrages de Georges Perec) le démontrent. La fermeture choisie et recherchée correspond à un besoin profond des hommes dans leurs différents espaces de vie.

Mais il est évident que les réflexions sur l'intérêt des fermetures spatiales semblent actuellement moins prégnantes, tant il est vrai que l'ouverture généralisée, s'exprimant dans ce paradigme actuel qu'est la mondialisation, semble faire office de loi. Il faut être ouvert, totalement ouvert, à tel point que pour certains la figure de l'homme moderne, celui qui domine, serait ce nouveau nomade maîtrisant les ouvertures. La fermeture est alors chargée d'une connotation bien négative. C'est dans ce sens que l'absence d'ouverture devient une définition floue, mais forte, de l'enclavement. Il s'agit de comprendre ce qui ferme le Sahel, ce qui l'enclave, mais sans tomber pourtant dans les excès d'une prise en compte d'une ouverture « à tout prix ». Il faut repérer surtout les facteurs de blocages, d'une fermeture qui serait non-contrôlée, entravant les réels projets identifiés des volontés d'ouverture des sociétés sahéliennes. La recherche s'oriente vers la tentative d'une compréhension d'un enclavement subi et perçu comme contrainte négative, dans une relation ouverture / fermeture s'exprimant dans une dimension spatiale nouvelle. Dans toute sa complexité, l'objet d'étude « enclave continentale » devient cette figure géographique particulière qu'est l'espace fermé.

1.1.1.4 La dimension spatiale de l'enclavement (continentalité : entre position et situation)

Pour dépasser la diversité des définitions et cerner la production d'un espace qui en se fermant devient enclavé, l'identification d'un lien permettant de regrouper les sens de l'enclavement s'impose. Il semble qu'une certaine dimension spatiale pourrait guider l'établissement d'une ligne de recherche fédératrice susceptible d'orienter la réflexion. C'est vrai, le concept d'enclavement n'est pas vraiment central dans la discipline géographique. Il n'a que rarement constitué un champ de recherche spécifique, et est plus associé à d'autres termes plus utilisés. En revanche, le champ de la fermeture et de l'ouverture, probablement indissociable de l'idée d'enclavement, a bien à voir avec la géographie. Georges Perec l'avait révélé, l'espace n'est « ni continu, ni infini, ni homogène, ni isotrope » (PEREC G. 1974). Cette prise en compte d'un espace discontinu est un des axiomes principaux reconnus de la géographie. C'est d'ailleurs une des spécificités de cette discipline lui permettant de se distinguer par exemple d'une science économique posant souvent le postulat d'isotropie (identité des propriétés dans toutes les directions) spatiale dans ces tentatives modélisatrices. De nombreux géographes ont orienté leurs recherches vers la compréhension de ce que l'on appelle discontinuités spatiales - cherchant à comprendre les barrières, les frontières, les ruptures, les lieux de fermeture donc, mais aussi les lieux de passage, les synapses, les lieux de connexion, de l'ouverture - constitutifs de l'espace (BRUNET R., FRANCOIS JC., GRASLAND C. 1997 ; GAY JC. 1995 ; HUBERT JP. 1993). Plus en avant dans la recherche, ces constituants des processus de continuités et discontinuités devront être abordés dans une explication des espaces sahéliens enclavés car probablement d'une certaine façon fermés.

Mais dans la recherche d'un lien fédérateur initial, c'est une autre dimension de l'espace abordée par la géographie qui peut regrouper les différentes définitions. Que l'on parle d'Etats isolés, continentaux, de territoires fermés ou enfermés, d'une autonomie ou d'une non-intégration d'une entité à un système plus général, d'une circulation vers un extérieur limitée... on reste toujours enclavé par rapport à ... par rapport à d'autres Etats, d'autres centres, d'autres entités spatiales, d'autres horizons projetés. C'est une évidence, l'enclavement ne prend de sens qu'inscrit dans un espace d'interrelations. La relativité historique d'un enclavement sahélien en constitue un puissant exemple. Dans un cadre spatial différent, la continentalité était une centralité réelle, faisant du Sahel une interface. L'évolution de la situation de l'Afrique dans le monde inverse cette logique et produit, on le verra, une centralité littorale. Sans définir précisément le terme, on pressent que la naissance

d'une enclave trouve son origine dans ce renversement des dynamiques spatiales. Dit plus précisément, l'enclavement est bien une question de « place » dans l'espace. Et ces places sont évolutives. Il est clair que « les changements ne sont intelligibles que s'ils sont replacés dans leurs relations spatiales et dans leur histoire » (BRUNET R., DOLLFUS O. 1990, p 275).

Dans la compréhension de ce passage à l'enclavement, le discours géographique peut apporter une lecture précise. La prise en compte des relations des différentes entités qui composent l'espace est un champ de recherche majeur de la géographie. L'orientation moderne de la discipline privilégie une approche de l'espace en terme de système. Le constat initialement posé dans les années 1960 par Peter Haggett, qui ne voyait pas pourquoi « le concept de système ne pourrait pas être étendu à la géographie humaine » (HAGGETT P. traduction française, 1973, p 27) a été largement partagé. Sans adhérer forcément et totalement à une théorie formelle systémique, la plupart des chercheurs incorporent dans leurs schémas d'analyse une pensée et une compréhension des systèmes spatiaux. Pour certains, c'est même le point de départ de la définition de l'objet géographique qu'est l'espace considéré comme un ensemble indissociable de systèmes d'objets et de systèmes d'actions (SANTOS M. 1997, p 12). Il est à noter que cette construction intellectuelle faisant de l'espace un ensemble de systèmes, dont il s'agit de cerner les interactions et rétroactions, s'établit à partir du moment où une réflexion approfondie sur l'objet d'une discipline se met en place.

Dans les années 1960 et 1970, en France, un intense débat épistémologique s'opère, cherchant à inscrire la géographie dans une lignée résolument scientifique, nécessitant alors un discours théorique sur l'objet de cette science. L'espace géographique devient cet objet sur lequel travailler. A partir de ce tournant disciplinaire, pour beaucoup, le travail du géographe ne réside plus dans « l'analyse de la répartition des données distribuables spatialement (elles le sont toutes), mais bien dans l'étude de l'inscription à la surface de la terre, par les sociétés, de systèmes spatiaux actifs et régulés » (BAUELLE G., PINCHEMEL P. in AURIAC et al, 1986, p 9). Pour autant, comme toute démarche scientifique, cette approche ne peut être dissociée du cadre socio-historique dans lequel elle s'effectue. Si l'on pressent que dans les relations multiples entre les entités spatiales réside un facteur explicatif fort des dynamiques de l'espace des sociétés, c'est d'abord parce que ces relations apparaissent plus clairement, à tous les niveaux, et même au niveau mondial qui devient le système supérieur englobant tous les autres. Le terme, aujourd'hui popularisé, surmédiatisé, de mondialisation rentre alors dans les langages scientifiques.

L'intérêt de cette prise en compte des systèmes spatiaux est réel dans la compréhension d'une évolution sahélienne enclavante. Paradoxalement, si le Sahel continental est aujourd'hui isolé, c'est par rapport à un système de relations, dont il est une partie. Traiter l'association ambiguë entre continentalité étatique et enclavement sous le crible d'une démarche géographique basée sur la compréhension des places dans un système spatial, semble susceptible d'éviter un relatif déterminisme de position. Comprendre le passage à l'enclave, c'est postuler que « la position relative des différentes formations sociales dans les niveaux géographiques qui les dépassent et les situent semble un facteur de leurs évolutions internes » (GRATALOUP C. 1996, p 20). Les notions géographiques de position et de situation constituent un outil de relecture des espaces enclavés.

Les deux termes nécessitent une précision de vocabulaire. Ils révèlent des sens divers. Ils sont parfois même l'objet de recherche conceptuelle tout entière, au centre d'une réflexion géographique. Il n'y a guère de consensus autour de ces concepts exprimant parfois les différences de capitaux spatiaux⁶, la place relative des acteurs dans l'espace, l'inscription dans des systèmes complexes... Dans la recherche présente, le but est de saisir les relativités des places, la position des espaces par rapport à d'autres espaces, position relative que l'on nommera situation. Non pas pour s'inscrire dans une quelconque démarche, ni pour figer définitivement un mot qui pour rester un outil conceptuel doit conserver toute sa complexité, mais pour préciser un vocabulaire nécessaire à la recherche. Il est posé alors que le terme de position, utilisé dans un discours général sur un système de relations, peut être accepté comme simple coordonnée (la position continentale), qui une fois qu'elle est inscrite dans les champs d'un environnement relationnel devient situation. Et que dans ce passage position / situation réside la problématique d'un enclavement sahélien qui ne peut être résumé à sa continentalité.

A travers la combinaison des conclusions et du positionnement par rapport à l'existant scientifique sur la notion d'enclavement, l'intuition se fait plus précise : la compréhension d'une possible enclave étatique continentale sahélienne ne peut pas être dissociée d'un champ d'interactions. Le passage d'une continentalité attractive à une continentalité devenue synonyme d'enfermement ne devient intelligible qu'à la lumière de l'émergence progressive d'un système de relations qui connecte l'Afrique à d'autres ensembles.

⁶ Jacques Lévy par exemple, parle de capital de position pour exprimer les atouts spatiaux liés à l'inclusion dans un espace sans distance (le lieu habitat ou travail, le lieu ville, le lieu État) et de capital de situation pour définir les atouts liés à la maîtrise des distances, par toute sorte de mobilité (LEVY J. 1994, p 95).

1.2 Continentalités étatiques et situations spatiales (approche générale d'un enclavement spécifique)

1.2.1 Le système Monde ou l'interaction généralisée : cadre d'un enclavement continental

1.2.1.1 Espaces du Monde / espace Monde : centralités nouvelles

L'appréhension des éventuelles fermetures spatiales des Etats continentaux ouest africains impose la mise en place de bornes initiales permettant de cadrer l'ensemble des relations et des éléments contenus dans l'association à déchiffrer « Etat / continental / enclavé ». Et cette association ne semble se justifier que dans les processus actuels d'un espace relationnel, exprimé souvent par le terme de mondialisation. La production d'un tel cadre d'étude nécessite un rapide éclaircissement préliminaire. L'idée même de mondialisation est actuelle, plus d'ailleurs par son utilisation abusive (à lire les médias, tout est mondialisation) que par les processus qu'elle implique. Un certain nombre de clichés entrave l'utilisation scientifique réelle de cette notion. Dans son acception la plus réductrice, la mondialisation est cette fin des territoires, des distances, du politique. Elle est la victoire de l'économie auquel elle est très souvent réduite, la primauté sans partage d'une sphère financière, et même la fin de la géographie. Elle est ce village planétaire où tout serait proche, instantané, lieu d'une rapidité qui rendrait caducs les espaces traditionnels que les sociétés se sont produits pour vivre. Les différentes lectures scientifiques ont depuis longtemps démontré la non-validité de ces sens génériques. La géographie y a participé, à travers l'étude de cet espace particulier, ce « méta - espace » qu'est devenu le Monde, à travers des représentations conceptuelles nouvelles. Ces concepts d'espace et système Monde admirablement identifiés et étudiés par Olivier Dollfus, constituent un point d'entrée privilégié dans une lecture géographique des espaces sahéliens.

L'espace Monde est cet « environnement de tous les espaces géographiques », il est « le produit des interactions qui s'établissent à la surface de la terre entre les différentes parties de l'humanité » (DOLLFUS O. 1994, p 5). Il est alors le produit d'un système (Monde) qui se caractérise par une relation généralisée entre toutes les entités spatiales qui composent l'environnement mondial. Il n'existe qu'à partir du moment où l'isolat n'existe plus dans sa forme la plus pure, où l'évolution des espaces ne peut pas être tout à fait indépendante d'un

système général qui participe à cette évolution. La mondialisation est une dynamique de liens. Elle ne peut pas être résumée à une simple dimension économique, et concerne l'ensemble des champs sociaux. Des réseaux économiques et financiers certes, mais aussi politiques, culturels, religieux, des réseaux d'information, de communication, de sociabilité... structurent ce système de relation. L'Afrique sahélienne, aussi marginalisée soit-elle, est inscrite, comme tout espace du Monde, dans cette dynamique. Son évolution (enclavante ?) ne peut en être dissociée.

Plus qu'un état, c'est le processus de mondialisation qu'il s'agit d'identifier. L'existence de réseaux mondiaux n'est pas nouvelle. Pour exemple, un siècle avant notre ère, les grandes routes de la soie entre l'Europe et l'Asie avaient bien une dimension mondiale : « la mondialisation serait - elle aussi vieille... que le Monde ? » (KEOHANE R., NYE JS. 2000, p 59). On peut d'ailleurs retenir la distinction faite par ces deux auteurs américains qui préfèrent parler de mondialisme pour exprimer un phénomène ayant des racines anciennes et de mondialisation comme le processus d'expansion de ce mondialisme, dans toute sa dimension historique. C'est bien l'expansion totale, récente, qui constitue la réelle nouveauté d'une interaction généralisée qui succède à un monde constitué de sous-ensembles, qui, sans être totalement séparés, évoluaient dans une relative indépendance. Les systèmes de relation ne concernaient que des portions limitées de l'écoumène, et surtout une forte minorité de ses populations.

Il semble difficile de dater le point de départ du processus d'interaction mondiale. Deux dates néanmoins dans l'histoire européenne peuvent servir de repère : en 1492 et 1498, les (re)découvertes respectivement de la route des Amériques et de la route des Indes marquent l'introduction d'une aventure européenne mondialisante. A partir de ce moment où l'ouverture vers l'ouest et l'est permet un réel « désenclavement des continents » (VICTOR JC. 2000), l'Europe dominante se lance dans un processus de conquêtes de territoires, de colonisations, d'échanges et d'exploitation qui produit des dynamiques relationnelles.

Sans rentrer dans une description historique précise, il est utile d'indiquer quelques événements fondateurs successifs de l'espace Monde. La colonisation européenne de l'Amérique, mouvement mondial de population, amorcée vers la fin du XVII^e siècle constitue une étape majeure. Elle s'inscrit plus globalement dans la production d'un espace triangulaire, terrain des mises en relation, inégalitaire dans sa forme, des continents européen, américain et africain. Les puissances portugaise, espagnole, néerlandaise, française et anglaise, tissent un réseau d'échange basé sur des ponctions humaines en Afrique. La traite des noirs, permet

alors l'exploitation des plantations d'Amérique (sucre, coton et tabac principalement), dont les productions sont rapatriées en Europe (figure 1.5). Suite à ces périodes esclavagistes, le système général perdure, les esclaves laissant place à un ensemble de matières premières, dans un commerce de traite, plaçant l'Afrique dans une situation de simple réserve de biens non transformés. Ce schéma triangulaire est renforcé par la colonisation politique des espaces africains, à la fin du XIX^e siècle. D'une manière générale, la colonisation pratiquée par les puissances européennes est bien un des événements centraux de la mise en interaction de tous les continents, l'Asie n'échappant pas à la règle coloniale. Tout cela est connu, il est pourtant nécessaire de rappeler que c'est là la douloureuse participation du continent africain, aujourd'hui marginalisé dans les échanges mondiaux, à la production d'un espace Monde.

Si le XX^e siècle est d'abord marqué par un recul de ces échanges mondiaux, lié aux grandes guerres et aux crises économiques, il est pourtant le siècle de l'expansion totale du mondialisme et donc de la mondialisation. Les guerres d'ailleurs sont maintenant mondiales, révélatrices de cette généralisation des interactions. Les progrès technologiques, notamment dans le domaine des transports, l'importance conceptuelle pour les acteurs politiques des théories libérales présentées par Adam Smith et David Ricardo, faisant de l'échange entre les nations la base du fonctionnement de l'espace mondial, la révolution industrielle multipliant les besoins en matières premières, sont autant d'éléments constitutifs du développement du commerce international. A partir de 1945, faisant suite à une période de recul, les échanges s'accroissent. Ils s'étendent à l'ensemble des régions du globe, inscrits dans des organisations nouvelles dont le GATT et aujourd'hui l'OMC. La libéralisation des échanges devient ce dogme d'application généralisée, exclusif même depuis l'effondrement du bloc soviétique et des économies planifiées. Le monde devient un système interactif, économique certes, mais débordant sur l'ensemble des champs sociaux, système témoin d'une mondialisation aboutie impulsée par l'Europe.

L'intérêt de l'approche géographique dans la compréhension de cet espace Monde est réel. Elle offre un regard différent, participant avec d'autres disciplines, à la compréhension d'une mondialisation prise dans toute sa complexité. La dimension spatiale des sociétés, en tant qu'objet scientifique, oriente l'étude vers la pleine mesure des productions et des relations de cet espace nouveau. L'espace et le système Monde sont une méthode d'observation bien sûr, une représentation conceptuelle, « représentation du Monde pour essayer de le comprendre, et

Figure 1.5

COMMERCE TRIANGULAIRE

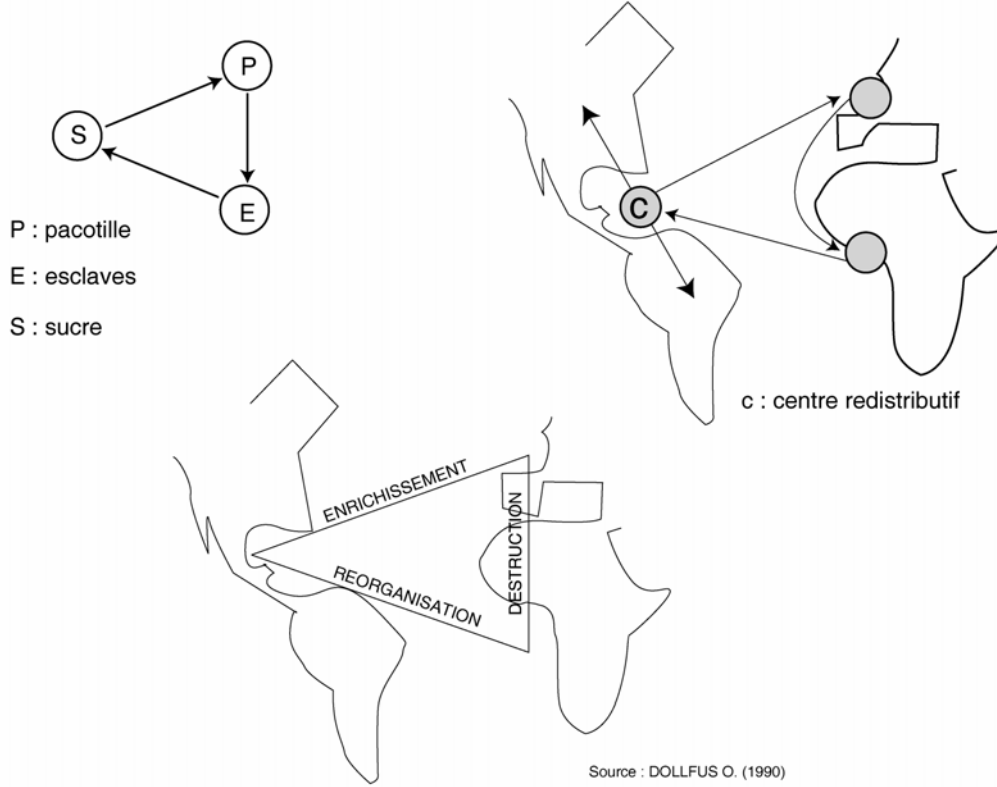


Figure 1.6

"Système monde" continental et "système monde" océanique

C. GRATALOUP, 1993

Modèles généraux

Inversion

Un système monde continental
Antériorité de la centralité continentale

Un système monde océanique
Développement de la centralité littorale



Source : GRATALOUP C. (1993)

non du Monde lui - même dans l'infinie complexité de ses réalités » (DOLLFUS O. 1990, p 280). La précision est importante. Le discours d'une discipline ne peut pas aborder l'ensemble des éléments se rapportant à l'objet étudié. Il n'est du réel que des représentations, identifiées à partir d'instruments de lecture spécifique. La géographie est peut-être « science de l'espace », mais d'un espace construit, d'une certaine façon une abstraction, propre aux regards du chercheur. Les auteurs du *Monde, espaces et systèmes*, avaient dénoncé cet « effet d'illusion » où « l'outil est pris pour l'objet, les systèmes Mondes pour le monde lui-même », alors qu'il s'agit d'une « méthode qui consiste à privilégier les relations pour ensuite définir les éléments » (DURAND MF., LEVY J., RETAILLE D. 1993, p 259). C'est bien en tant qu'outil, permettant de lire les relations spatiales, que l'Espace Monde peut offrir un regard sur l'Afrique sahélienne.

Dans l'appréhension de ce système interactif, un élément de relation particulier déjà partiellement identifié dans l'approche des anciennes centralités sahéliennes doit être précisé pour éclairer et cadrer les « places » africaines. Si la mondialisation est indissociable initialement des volontés d'expansion européenne, elle est surtout rendue possible par une maîtrise nouvelle du support maritime. L'océan est bien le vecteur initial (renforcé par la suite par l'élargissement des possibilités du transport aérien ou encore des télécommunications) de cette dynamique de liens. Le désenclavement des continents se produit par l'intermédiaire de ce nouvel axe de transit. On rejoint ici la dialectique évolutive de l'ouverture et de la fermeture. La compréhension de l'espace que se sont fixés les géographes impose de cerner les instruments des mises en relation, les possibilités de franchir l'espace, de gérer les distances dans un système général.

L'océan a longtemps constitué une barrière difficilement franchissable, entravant alors des dynamiques spécifiquement maritimes. Christian Grataloup, dans différents travaux, a démontré l'impact de cette contradiction entre barrière spatiale et axe de transit et surtout son rôle fondamental dans l'organisation des espaces du monde. En tant que barrière, l'océan ne pouvait pas générer des constructions spatiales entre les différents continents. Longtemps, l'ensemble des grandes constructions politiques reposait sur des bases spécifiquement continentales (les différents empires Chinois, Mongol par exemple mais aussi l'Afrique sahélienne) centrées autour de pôles capitaux situés au carrefour des voies terrestres. Les villes du Moyen Orient très tôt développées, lieux de multiples invasions successives, constituent le meilleur exemple de cette centralité produite par une place stratégique dans les réseaux continentaux. Les franges littorales ne se situaient guère en position de centralité.

L'Europe était ce lointain cap de l'Asie. La maîtrise progressive européenne des mers produit une « nouvelle disposition spatiale qui favorise les échanges et la diffusion » (GRATALOUP C. 1996, p 196), un axe. C'est à partir de cette disposition que les espaces du monde encore peu connectés, se transforment en espace Monde.

Il se réalise alors une totale inversion des centralités. Non seulement les franges littorales européennes deviennent l'interface dominante du système mondial de relation, mais l'ensemble des points de connexion de ce système sur les divers continents est adossé au rivage maritime (figure 1.6). La polarisation européenne transforme profondément les dynamiques antérieures. Dans le cas africain, le Sahel considéré comme situation dans un espace d'échanges, perd alors un attribut spatial qui le situait comme interface. Dans la prise en compte de cet Espace Monde, produit initial de l'outil océan, la contrainte continentale d'un Sahel anciennement central, se trouve éclairée. Le cadre d'un enclavement spécifique est ainsi, pour moitié, cerné. Il reste à saisir les logiques d'une étatisation des espaces africains dans ce contexte de mondialisation, pour identifier l'ensemble des dimensions de l'association récente « Etat continental enclavé ».

1.2.1.2 L'invention du monde international : la naissance des centralités étatiques

Dans cette production d'un espace Monde, un facteur décisif impulsé par l'Europe occidentale participe, de façon dominante, à une forme d'homogénéisation de l'espace mondial : la mise en place d'une organisation politique spécifique mais progressivement universalisée, l'Etat National Territorial. Cela paraît aujourd'hui évident, il existe bien un monde d'Etats, juridiquement reconnu et base de la vie politique internationale. Chacun de ces Etats est ancré sur un bornage territorial, délimitation de son pouvoir d'action légitime. L'Etat est une norme rarement remise en cause dans son rôle de module de base des relations politiques mondiales. Pourtant, de nombreux auteurs ont expliqué que cet Etat territorial est avant tout construit par un ensemble d'inventions historiquement datées. Cette histoire est récente, elle est avant tout européenne, et donc par la suite mondialisée. Il semble important de saisir rapidement les logiques de cette étatisation. Elle aboutit à un découpage du monde. L'Afrique est alors constituée, comme tout espace, d'Etats nouveaux et notamment continentaux.

L'Etat territorial, en tant que « technologie politique » (BADIE B. & al, 1983) est bien un construit, permettant une nouvelle forme de gestion et de domination sur un espace donné. Né en Europe occidentale, suite à la crise des sociétés féodales, il repose sur une base transformant un espace délimité qui devient territoire, en support et acteur de l'identité

étatique, faisant coïncider l'Etat et la nation. L'histoire de sa production est complexe. Elle est d'ailleurs l'objet de débats multiples entre chercheurs de disciplines diverses, qui tentent de saisir les éléments constitutifs de sa naissance (importance du degré de féodalisation des sociétés, types de relations entre sphères politique et religieuse, développement du capitalisme et de la bourgeoisie ⁷). Il n'existe pas un modèle unique de l'Etat. Chaque pays propose ses propres singularités, des éléments fondateurs et fédérateurs de natures diverses, tantôt basés sur l'idée jacobine de la nation délimitée, tantôt sur une culture partagée, une langue, des croyances communes. Quoi qu'il en soit, ces territoires politiques obéissent tous à une idéologie révélant une des fondations de la modernité européenne, basée sur l'absolu projet de clôturer et délimiter l'espace en ensembles homogènes.

Cette idéologie clôturante traverse les champs politiques mais également scientifiques, révélant une nouvelle forme d'administration et de gestion spatiales, et plus globalement une façon de penser et donc de s'appropriier l'espace, dans une démarche « cartésienne » qui marque encore les différentes lectures scientifiques. Gilles Sauter d'ailleurs, parlera « d'idéologie géographique » pour exprimer « cette tendance irrépressible à décrire la surface terrestre en terme d'ensembles homogènes séparés par des limites » (SAUTER G. 1985). Plus généralement, l'idéologie du classement est bien le point de départ de l'émergence des sciences occidentales appréhendant un réel "mis en case". Du point de vue des puissances européennes, de leurs acteurs du pouvoir et du savoir, il s'agit de découper l'ensemble d'un monde connu dans sa totalité.

Ce découpage nécessite alors l'idée et la construction même de limites concrètes, produisant un binôme spatial de surfaces et de frontières linéaires. C'est la condition de l'existence d'un territoire national, où la frontière symbolise et produit le marquage d'une société, qui à l'intérieur de l'espace délimité doit devenir nation. Les Etats introduisent une discontinuité paradoxale en inscrivant une coupure linéaire qui n'est autre que le cadre d'une solution de continuité, d'une homogénéisation de l'espace national. Cette discontinuité, son rôle de marquage et de repère se joue, Michel Foucher l'a démontré, sur les trois registres du réel, du symbolique et de l'imaginaire : « la fonction de réalité, c'est la limite spatiale de l'exercice d'une souveraineté (...) Le symbolique renvoie à l'appartenance à une communauté politique inscrite dans un territoire qui est le sien ; il a trait à l'identité. L'imaginaire connote le rapport

⁷ Sur ces thèmes, on peut consulter, entre autres, les différents écrits de Bertrand Badie ou encore de Jean François Bayard, mais aussi, dans une lecture plus géographique, les travaux « *autour du modèle Etat* » proposés par les auteurs du Monde, espaces et systèmes (DURAND MF., LEVY J., RETAILLE D.). Se reporter à la bibliographie.

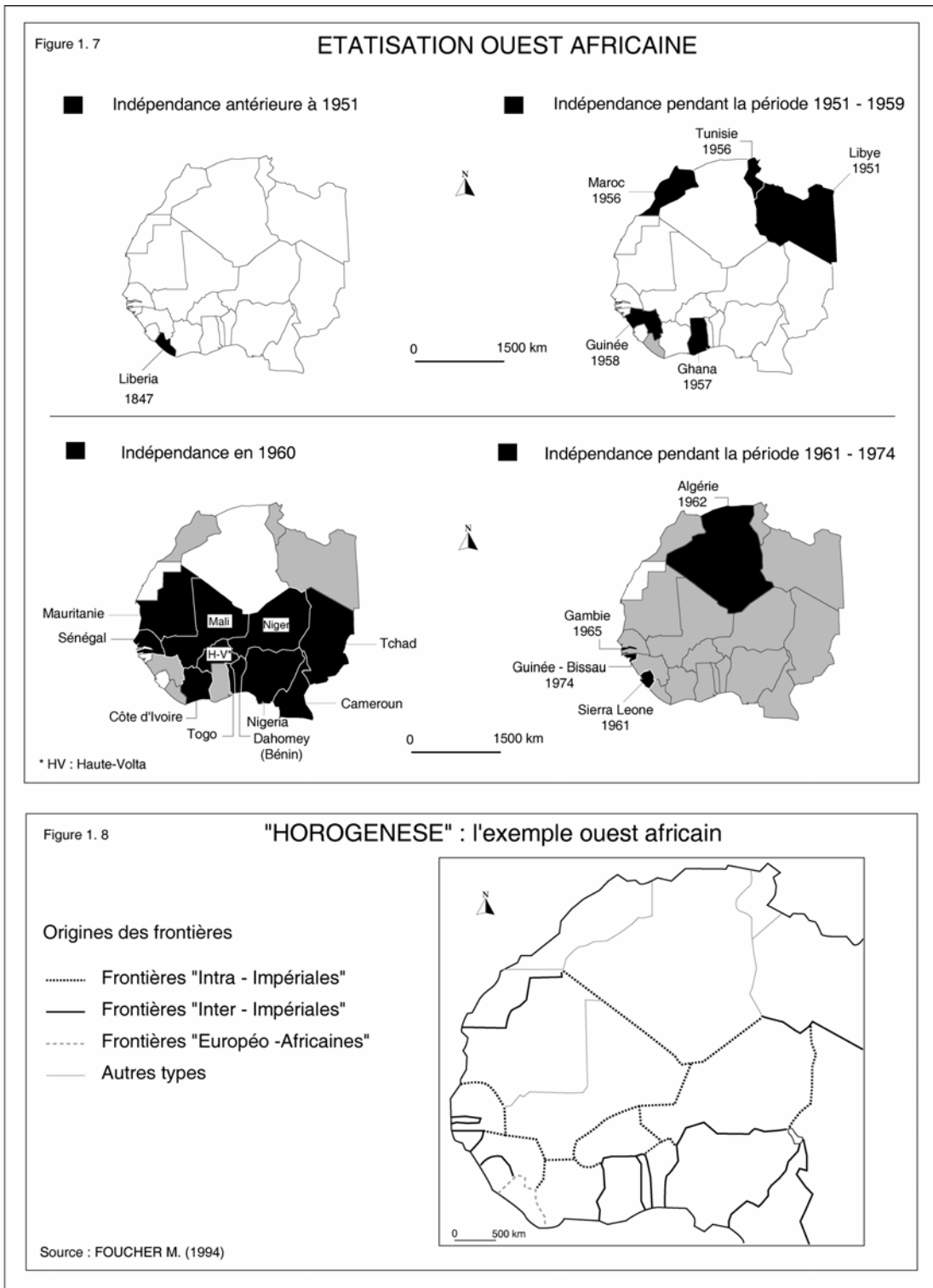
à l'autre, voisin, ami ou ennemi, de la relation à soi-même, à sa propre histoire et à ses mythes fondateurs ou destructeurs » (FOUCHER M. 1994, p 38). Inscrite dans ces trois registres, la frontière devient enveloppante d'un espace politiquement territorialisé. Le territoire devient attribut de légitimité politique.

Cette profonde transformation est née en Europe, récemment et surtout difficilement. Elle est la cause de multiples conflits, que l'on peut nommer à juste titre territoriaux ou frontaliers. Elle est d'abord amorcée, à des degrés divers, dans quelques pays de l'ouest européen, l'Espagne, le Portugal, la France et la Grande Bretagne, à partir du XV^e siècle, mais réalisée totalement sur une longue période difficilement achevée au XX^e siècle. Le reste de l'Europe n'opère cette mutation que bien plus tardivement, lors de la deuxième moitié du XIX^e siècle et plus concrètement au lendemain d'une première guerre mondiale qui consacre définitivement cette organisation politique particulière. En effet, le traité de Versailles marque la disparition des empires. Il constitue surtout la consécration du principe de nationalité territorialisée que l'on cherche, malgré toutes les contradictions qui mèneront à une seconde guerre, à appliquer. Malgré les remaniements opérés au lendemain de 1945, le principe territorial ne sera plus remis en cause, consacré même, et progressivement étendu à l'ensemble du monde.

En effet, ce modèle politique, « triomphe de la raison close » pour reprendre la formule de Roland Pourtier (1990), est exporté dans une logique de domination, particulièrement par le biais de la colonisation. Le cas africain est exemplaire de ces processus généraux. Les espaces dominés sont, pour la plupart, délimités dans une logique inter-impériale, séparant les différents empires, et dans une logique intra-impériale découpant par souci de gestion administrative ce que l'on appellera justement les territoires des colonies. Le géographe Michel Foucher propose le terme d'horogénèse pour définir ces processus de création des lignes frontières, s'inspirant de la racine grecque « horoi » désignant les limites politiques du territoire des cités (1994). L'auteur démontre la difficulté de regrouper dans des typologies stables (intra ou inter-impériales, afro-africaines...) le tracé des frontières. Ce dernier résulte des confrontations entre empires, des décisions des administrations coloniales mais aussi des conventions adoptées lors des rencontres entre les représentants coloniaux et les acteurs politiques africains. Comprendre la « nationalité des traceurs » impose un travail géographique et historique précis (FOUCHER M. 1994) qui révèle un schéma plus complexe que le schéma simplifié présenté (figure 1.8). Il reste que la décolonisation consacra ce modèle politique territorial, repris par des acteurs politiques africains devenus nationaux. Le

tracé très largement hérité, sera validé, sans transformation majeure. Dans un discours ambiant pourtant très « panafricaniste », la charte constitutive de l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA, 1963), inscrite entièrement dans un refus de toute forme de colonialisme, de dépendance, et d'atteinte à la souveraineté (article 2), pose comme principe l'intangibilité des frontières. La naissance tardive d'Etats territoriaux, en grande partie legs de l'épisode colonial pour cette forme particulière de construction politique, devient effective, rapidement achevée à partir des années 1950 (figures 1.7). Le cas africain, qui sera développé plus profondément ultérieurement, à travers l'exemple de l'Afrique de l'ouest, est frappant. Mais la diffusion de ce modèle Etat est mondiale. Il serait d'ailleurs réducteur de limiter cette trajectoire politique à la seule colonisation, malgré son rôle essentiel. D'autres parties du monde connaissent des évolutions plus endogènes, à des rythmes différents, dont les scientifiques continuent de chercher les causes. Elles connaissent pourtant toutes une évolution vers cette délimitation politique étatique. Sans correspondre totalement au modèle européen, l'évolution est rapide, aboutissant en moins de trois siècles à l'émergence d'un monde entièrement cloisonné. L'étatisation du monde est aujourd'hui aboutie.

Elle l'est d'autant plus que ce tableau politique est institutionnalisé et validé comme principe de reconnaissance dans le droit international. Pour s'inscrire dans le concert des puissances, il faut se conformer à ce modèle d'un Etat territorial devenu individu juridique à part entière. La condition du droit d'entrée dans les organisations mondiales (que l'on doit finalement bien appeler internationales), ONU en tête, est subordonnée au respect de ce modèle étatique. La validation institutionnelle devient, au lendemain des décolonisations, un puissant moteur du processus terminal de mise en Etats de l'espace Monde délimité. La généralisation et l'accélération des entités étatiques reconnues sont l'un des traits majeurs de la deuxième moitié du XX^e siècle. Plus globalement encore, il n'est que peu d'espaces échappant à cette idéologie clôturante. Même les surfaces maritimes sont maintenant séparées en zones, dont certaines appartiennent aux Etats côtiers, soit pour l'intégrité territoriale (les eaux territoriales), soit pour l'exploitation directe (les zones économiques exclusives). La zone spécifiquement internationale, libre de toute appropriation nationale, est bien encadrée, délimitée donc, obéissant à une idéologie des limites concrétisées. Il est important d'insister sur ses origines historique et géographique. Ce découpage du monde, ce projet, « reflète la vision d'une idéologie occidentale mise en forme par le pouvoir moderne ». Elle n'exprime



pourtant nullement « l'universalité des formes de territorialité ou des représentations de l'espace » (BONNEMAISON J. 1989, p 500). D'autres structurations des cadres d'organisation collective ont toujours existé.

La frontière linéaire, enveloppante, est une catégorie spatiale nouvelle. Si l'ensemble des sociétés éprouve le besoin de s'encadrer, le modèle fermé n'a jamais concerné la totalité des constructions spatiales. De multiples organisations reposaient sur des bases non surfaciques. Là encore, l'exemple ouest africain est saisissant. Une éventuelle limite rigide (qui n'existait pas) des différents empires sahéliens n'aurait guère de sens dans ce système complexe d'échange sur lequel ils s'appuyaient. C'est bien la maîtrise des réseaux qui offrait la maîtrise de l'espace. L'espace ouest africain pré-colonial, exemple non-unique d'ailleurs, était marqué par une territorialisation différente, beaucoup plus basée sur les réseaux que sur la constitution d'enclos spatiaux. Les cadres politiques modernes se surimposent, sans les supprimer, à ces réseaux, produisant des relations différentes. L'espace ouest africain devient quadrillé et enfermé dans des Etats territoriaux, certains littoraux, d'autres continentaux, tous inscrits dans une logique globale de centralité littorale impulsée par une Europe mondialisante. Le cadre d'un enclavement (d'un Etat africain continental) pressenti comme situation est ainsi cerné, lié à la fois à l'interaction généralisée et à l'étatisation du Monde.

1.2.1.3 Vers le réseau Monde ?

Pour autant, si l'internationalisation est une étape majeure de la production de l'Espace Monde, la dimension étatique semble relayée à une place moins exclusive dans l'évolution spatiale contemporaine. Ce module politique apparaît partiellement dépassé et traversé par des flux multiples, qu'il n'a peut-être plus les moyens de contrôler. Le discours générique sur la mondialisation est d'ailleurs très orienté vers la prise en compte de ces éléments transnationaux, dont la sphère économique est identifiée comme dominante. Pour certains, cette fin des territoires proclamée est provoquée par la multiplication des flux, profondément organisés en réseau, s'opposant aux organisations surfaciques classiques. C'est bien la mode du « tout réseau », probablement un peu stéréotypée, qui caractérise la lecture du monde actuel.

Correspondant à l'accélération du mondialisme, la « *réseaulogie* » (qui est peut-être aussi d'une certaine façon une « réseautose »⁸) devient la science générale adossée au paradigme

⁸ Constatant les aberrations et le flou conceptuel autour de l'appréhension des réseaux, François Plassard indique la nécessité de dissocier et d'identifier une *réseaulogie*, considérée comme science, et une actuelle *réseautose*, qui ne serait qu'une maladie dont le corps social finira bien par guérir (PLASSARD F. 1992, p 533).

de la mondialisation. Les exagérations dans l'utilisation d'un terme polysémique sont certaines. Il ne s'agit pourtant pas de nier la prégnance et l'importance de la structuration réticulaire dans l'organisation de l'Espace Monde. Les réseaux (du latin *retis* : filet) considérés dans leur sens le plus large comme tout ensemble de lignes interconnectées (DOLLFUS O. 1990) sont l'instrument des mises en relation des lieux, des systèmes spatiaux dans lesquels ils permettent la circulation. Comme tout espace géographique, le Monde est un système, caractérisé par une relation entre les entités de l'écoumène. C'est une des caractéristiques premières de la mondialisation. Contrairement à certains clichés véhiculés ici ou là, il n'existe pas réellement d'espace mondial homogène, où tout serait identique, rapproché, où les distances seraient annulées. Le village planétaire est plus une figure de style qu'une réalité concrète. Le Monde reste caractérisé par des hétérogénéités fortes, dans un principe général d'anisotropie dans lequel l'étatisation du monde constitue une discontinuité majeure. Par contre, il existe bien des réseaux mondiaux, concernant l'ensemble des champs sociaux, de l'économique au culturel, qui quadrillent l'ensemble de la planète. La dimension réticulaire de l'Espace Monde est tout à fait fondamentale.

L'importance des réseaux dans l'organisation de l'espace n'est pourtant pas nouvelle. Si le terme est récemment employé pour définir finalement tout ce qui concerne les dynamiques mondiales, dans une double dimension abstraite et concrète (réseaux financiers, économiques, réseaux de villes, d'échanges, mais aussi réseaux de circulation aérien, maritime, terrestre...), l'instrument qu'il constitue n'est guère contemporain. Il est simplement une des pratiques spatiales que les sociétés ont toujours utilisées pour produire leur espace de vie, un « invariant » des systèmes d'actions et de comportements dans l'espace (RAFFESTIN C. 1980), produit par la nécessité de relier les points des surfaces utilisées. Les réseaux sont la réponse des sociétés à l'impératif de mouvement, de mobilité, imposé par les distances entre les lieux de vie, de production, d'échange. Invariants donc, les réseaux sont pourtant marqués par des transformations profondes. Si le principe spatial n'a pas changé, l'échelle et la capacité des réseaux contemporains justifient l'importance qui leur est donnée actuellement. Les réseaux modernes de circulation, de communication et de télécommunication, plus globalement ces instruments des mises en relation permettent une réduction des distances, rendent moins chers, plus sûrs, et plus rapides, l'échange des marchandises, de l'information, la mobilité des hommes. Cette réduction des distances est poussée à son paroxysme dans le réseau le plus moderne qu'est cette toile Internet où les distances semblent abolies, du moins pour ceux qui ont la chance d'y être connectés. Il se développe alors de nouvelles

marginalisations dans lesquelles l'appartenance à un espace discontinu devient peut-être moins déterminante, remplacée par les nécessités d'inscriptions réticulaires.

Dans l'espace africain par exemple, les nouvelles technologies permettent à différents acteurs de s'inscrire dans cette toile mondiale, relativisant alors les constats classiques d'un isolement définitif. Il reste que les acteurs ainsi inscrits demeurent, on le verra, très minoritaires dans une population globale peu connectée. Mais ces réseaux élargissent constamment leur champ d'action, produisent concrètement cette nouvelle « planète relationnelle » (BRESSANT A., DISTLER C, 1995). Dans ce sens, dans cette contraction des différentes distances dans un espace élargi, il existe bien un « réseau Monde », véritable médiateur de la mondialisation.

Ces réseaux mondiaux ouvrent l'espace, dépassant effectivement les différents découpages. De là à annoncer la fin des espaces délimités, la fin des territoires notamment d'Etats, il y a un pas difficilement franchissable. Les sociétés tendent à utiliser ces invariants que sont les réseaux certes, mais aussi ce que l'on nomme les maillages, la limite (rigide ou non) d'un espace utilisé, qui est parfois territoire. Pour reprendre la phrase connue de Roger Brunet (1990, p 91), « maillage et treillage sont les deux tuteurs de l'espace ». Ils répondent aux besoins sociétaux de domination et de circulation permettant de relier les points de l'espace dominé. La dialectique entre réseaux et territoires est constitutive de l'espace géographique. Il est vain d'opposer ces catégories spatiales, tant l'une ne va pas sans l'autre. Un espace territorialisé à travers des stratégies d'acteurs d'utilisation, d'appropriation, d'identification et de délimitation, ne peut exister sans les moyens cinétiques permettant de le parcourir. Et les réseaux n'ont de sens que si l'espace parcouru propose des différences, des hétérogénéités, des possibilités diverses, qui justifient la mobilité (si tout était pareil et partout, pourquoi se déplacer ?). Dans l'espace Monde, le découpage en Etat se couple alors avec des réseaux mondiaux.

La distinction faite par de nombreux auteurs entre les champs de l'international et du transnational (DOLLFUS O. 1999, 1997, 1994) est ici éclairante. Des relations normées, officielles, organisées politiquement, d'Etat à Etat (les relations internationales), s'affrontent mais aussi coopèrent avec des relations dépassant les frontières des territoires classiques, relations impulsées par des acteurs aux stratégies mondiales (firmes économiques, organisations religieuses, groupes multimédias, mouvements mondiaux de contestations, mais aussi organisations criminelles du type Mafia...), jouant sur les différentiels produits par le pavage des Etats. Les dynamiques de la mondialisation, dans leur dimension spatiale,

s'inscrivent à l'articulation entre réseaux et territoire, avec une relative prédominance des structurations réticulaires.

Il y aurait beaucoup à dire sur ce processus d'interaction généralisée, plus que le rapide survol initial opéré ici dans une volonté d'identification du cadre d'un enclavement spécifique. L'avancement de la réflexion sur la place de l'Afrique occidentale et continentale, permettra, par touches successives, de renforcer un discours orienté vers la compréhension d'un espace inscrit dans des niveaux supérieurs de relation. Même partiel, ce survol peut paraître éloigné du sujet. Et c'est peut-être là le risque de toute abstraction nécessaire à la construction des instruments de lecture. Les quelques éléments cernés permettront néanmoins de guider l'itinéraire dans les étapes successives et doivent être alors considérés comme corpus général (qui sera augmenté progressivement) de la recherche entreprise. L'association « Etats continentaux africains enclavés » n'est justifiée que dans ce processus spatial contemporain, inversant les centralités anciennement continentales par le biais des océans devenus axes de transit, découpant le Monde en Etats, et le quadrillant de réseaux mondiaux dans lesquels l'Afrique n'est pas centrale. Dans ce cadre, la problématique des fermetures spatiales peut être abordée. D'ailleurs, la prise en compte de l'existant scientifique, successivement sur le terme même d'enclavement et sur l'espace Monde, invite à pousser plus loin un parallélisme évident. Les définitions des deux termes présentent une similitude opposée remarquable. Dans les sens repérés de l'enclavement, tout comme ceux de l'espace Monde, les mêmes notions reviennent, mais inversées : fermeture territoriale ou ouverture généralisée, non - connexion ou relations multiples par rapport à d'autres entités, absence de réseau ou structures réticulaires complexes ... L'enclavement apparaît alors comme le négatif de l'espace Monde. L'espace fermé est bien l'antithèse d'une mondialisation profondément basée sur l'impératif d'ouverture généralisée.

L'enclavement continental doit alors être relu à la lumière d'un probable processus de fermeture contemporain. Il s'agit de construire une grille de lecture susceptible d'offrir une approche révélatrice de ce processus de mise en situation, par les réseaux, d'entités territoriales. La prise en compte d'une notion de circulation, très souvent associée aux définitions de l'enclavement, pourrait constituer un outil de lecture adéquat.

1.2.2 Une grille de lecture possible des situations d'enclavement : pour une géographie de la circulation

1.2.2.1 La circulation : entre réseaux et territoires

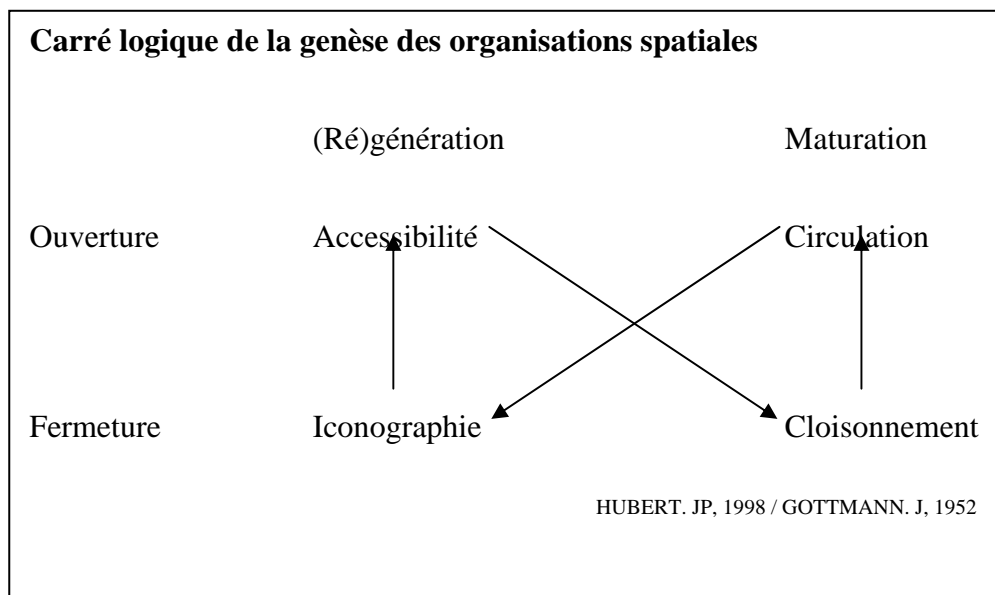
La relecture des situations d'enclavement, à travers une approche géographique de la circulation, constitue un choix qu'il s'agit de justifier. Dans l'articulation entre réseaux et mises en connexion de surfaces territorialisées réside probablement le cadre d'une production d'espaces fermés. Les conclusions sur l'existant permettent ce point d'entrée. Il impose pourtant un travail de restriction, tant il est vrai que, finalement, dire réseau et territoire, est d'une certaine façon une autre manière de dire « espace géographique ». Il ne s'agit pas d'appréhender toutes les dimensions de ces deux structures spatiales dans une sorte de géographie totale, mais d'offrir une approche parmi d'autres, visant à éclairer l'association ambiguë entre continentalité étatique et enclavement. Si l'approche par la circulation apparaît utile dans ce projet, c'est qu'elle permet de centrer le discours spécifiquement sur l'articulation, sur la relation dialectique entre structures réticulaire et territoriale. La circulation, identifiée déjà anciennement comme « système des mouvements » (GOTTMAN J. 1952), est un des facteurs fondamentaux de l'organisation mais aussi de la différenciation des espaces. Elle est le fruit d'un projet universellement partagé d'une volonté de lutte et d'affranchissement des distances. Elle assure, à travers ses outils spécifiques, cette mobilité indispensable dans les espaces humanisés, à l'échange, à l'interaction, la gestion, mais aussi à la cohésion, à l'identité. Permettant le déplacement, elle participe à la production des espaces géographiques, aux possibilités d'inscription spatiale. Elle se définit bien entre réseaux et territoire. Même si sa structuration première est avant tout réticulaire, ces réseaux doivent être considérés comme « l'expression spatiale du fonctionnement des sociétés sur la terre » (CHESNAIS M. 1991, p 10). On peut parler d'espace de circulation sans lequel les autres dimensions spatiales n'existeraient pas.

C'est dans ce sens que cet outil géographique peut ouvrir la recherche. Dans toute sa complexité, la circulation ne peut pas être réduite à sa simple dimension technique, à son rôle de cadre de la mobilité, à la seule prise en compte d'infrastructures ou des flux visibles ou invisibles qui circulent sur ses supports. Elle doit être considérée comme acteur fondamental de l'espace et de ses productions. Sans la déshumaniser bien sûr, l'action de circuler est un construit, révélant la capacité des différents acteurs à réaliser leurs différents projets. Dans cette dimension, la circulation offre un regard possible sur l'enclavement. Elle peut permettre d'appréhender la création d'entités politiques nouvelles, et les processus d'ouverture réalisés

ou non, de mise en situation de ces territoires délimités. Le concept de circulation constitue alors un outil à préciser dans toute sa dimension spatiale. Il nécessite une première approche permettant d'orienter la relecture d'une continentalité ouest africaine complexe. Il s'agit de poser les logiques principales des dynamiques circulatoires, considérées en tant qu'outil universellement utilisé dans les projets des sociétés, pour pouvoir par la suite établir les éléments adaptés à une interrogation menée sur un enclavement spécifique.

Circulation et cloisonnement : les réseaux instruments des pouvoirs

Dans les organisations spatiales, quelles qu'elles soient, la dialectique entre sphère du mouvement et cloisonnement est constitutive de leurs productions. On doit à Jean Gottmann, une conceptualisation de cette dialectique, orientée vers la compréhension de « la politique des Etats et de leur géographie » (GOTTMANN J. 1952). Dans ces écrits, déjà anciens mais encore fortement explicatifs des logiques de production du monde étatique, c'est un système organisé autour des concepts clés d'accessibilité, de circulation, d'iconographie et de cloisonnement, qu'introduit l'auteur. L'accessibilité, en tant qu'ensemble de relations spatiales virtuelles finalement presque infinies, nécessite d'être « politisée », restreinte par l'ensemble des symboles et des valeurs d'une communauté politique (iconographie). Cette iconographie oriente et contrôle une circulation qui permet la relation à l'intérieur de l'espace cloisonné approprié par les communautés. Le cloisonnement du monde est ainsi indissociable de l'idée de mouvement concrétisée par la circulation contrôlée. S'appuyant sur ces travaux, Jean Paul Hubert synthétise et présente (figure 1.9) une forme de « carré logique de la genèse des organisations spatiales » (HUBERT JP. 1998). Ce couple du mouvement et de l'iconographie permet donc aux Etats de produire leurs propres territoires, dans une double logique de l'ouverture et de la fermeture. En ce sens, la circulation est bien un instrument du pouvoir, restreint dans ces travaux à sa seule dimension étatique.



Ne produit pas la mobilité qui veut, c'est une évidence. Cette mobilité nécessite un pouvoir d'intention certes, mais aussi d'action et de réalisation. Elle impose la maîtrise des différentes forces productives, des moyens et des capitaux permettant de réaliser un projet de mise en relation coûteux. La notion de pouvoir est ambiguë, complexe surtout, mais en la considérant dans sa dimension spatiale comme « capacité de transformation de l'environnement physique et social » (RAFFESTIN C. in OFFNER JM., PUMAIN D. 1996, p 8), elle explicite la relation entre circulation et Etat. En tant qu'actuel module de base reconnu et partagé mondialement de la sphère politique, l'Etat est un acteur supérieur du façonnement et de la transformation des espaces. Et par la circulation, il homogénéise sa propre base territoriale. La mise en réseau des territoires a toujours été un puissant outil de l'aménagement des espaces identifiés comme nationaux. Et l'Etat est un des rares acteurs pouvant assumer le coût du support technique de la circulation. Par sa capacité légitimée de prélèvement, il peut financer la construction des routes, des voies ferrées, des ports, des réseaux de communication et de télécommunication. Il oriente alors le dessin général des supports de la mobilité, inscrivant concrètement sa vision des territoires à aménager. Le réseau de circulation est un instrument du pouvoir, « il fait et défait les prisons de l'espace devenu territoire » (RAFFESTIN C. 1980, p 185), révélant les stratégies d'une force spatiale spécifique.

La circulation, organisée en réseau, a une dimension fondamentalement territoriale. Cette dimension obéit également à une logique économique faisant de la circulation le médiateur de l'échange. Sur les fils du réseau, circulent des biens, des marchandises, des hommes, dans des stratégies qui n'ont parfois rien de nationales. Le réseau assume ce double rôle de territorialisation et de support de la distribution des différentes productions à l'intérieur des Etats mais aussi dans cet espace économique devenu mondial. De façon croissante, il semble que dans cette sphère de l'échange, les acteurs économiques tendent à échapper aux contrôles des Etats sur leurs territoires. Mais les acteurs économiques ne peuvent pas se passer totalement des espaces produits par les Etats. Ils jouent d'ailleurs des opportunités proposées par leurs aménagements, par les possibilités de mobilité offertes. Il est vrai qu'à travers leurs stratégies, les acteurs économiques produisent leurs propres espaces, qui peuvent être appelés territoires d'ailleurs, si l'on accepte que ce qui transforme l'espace en territoire, c'est bien le projet identifié, l'intentionnalité d'un acteur qui réalise et concrétise ses stratégies spatiales (RAFFESTIN C. 1980). Les acteurs économiques sont bien un pouvoir, marqué par une capacité de plus en plus forte à transformer l'espace, à le reproduire à travers des possibilités

de mobilité renouvelées. Il existe maintenant des réseaux de circulation relativement privés, non financés par le pouvoir politique. Plus en avant, cette nouvelle territorialité fera l'objet d'une étude approfondie, tant il est vrai que son impact sur les recompositions spatiales actuelles semble déterminant. Cette territorialité économique ne peut pourtant pas être dissociée des territoires qu'elle traverse. Mais elle participe à leurs productions. Les réseaux de circulation sont des constructions territoriales, révélatrices des différents pouvoirs producteurs spatiaux produisant l'espace de leur champ d'action.

Les réseaux techniques : un construit social

Dimension territoriale certes, la circulation a pourtant une incontestable base réticulaire. L'élément majeur de la mise en place d'un fonctionnement d'un espace de circulation est constitué de ces réseaux, très souvent définis comme réseaux de transport, résumant l'ensemble des activités concrètes permettant le déplacement dans l'étendue spatiale. Cette remarque, peu originale, réclame pourtant un certain questionnement. Si les réseaux sont bien le support de la circulation, la nature de ces réseaux pose un problème d'identification. Les débats en cours, dans une géographie des transports mouvante, témoignent de la complexité d'un secteur des transports difficilement réductible à sa seule dimension matérielle. Il est vrai que les processus de mobilité imposent la nécessité de produire et d'activer des éléments pour circuler. Ces éléments, pris dans leurs interrelations et interdépendances forment des réseaux, inscrits plus ou moins matériellement et visiblement sur les espaces qu'ils traversent. C'est dans ce sens, que l'expression de réseaux techniques, commune, mais notamment développée par Jean Marc Offner dans l'étude collective *réseaux et territoires* trouve toute sa justification : « réseau car agencement de lignes et de points (plus qu'une circulation des flux), doté de certaines fonctionnalités au regard des services qu'il fournit (plus qu'une infrastructure qui ne constitue qu'un support) ; réseau technique, car réseau physiquement présent par ses équipements doté d'un tracé, d'une emprise au sol par l'insertion de son dispositif concret dans l'espace » (OFFNER JM., PUMAIN D. 1996, p).

Les instruments du mouvement sont effectivement composés de lignes concrètes qui peuvent être des routes, des voies ferrées, mais aussi des lignes maritimes, aériennes, plus immatérielles mais néanmoins réelles, et de nœuds de mise en relation dont les ports, les aéroports, ou encore les plates-formes logistiques terrestres représentent la structure la plus classique. L'échange ne peut s'opérer sans cette traduction physique d'instruments de transport. D'ailleurs, même les réseaux de communication les plus modernes, ceux du transfert technologique de l'information et de la communication (TIC), aujourd'hui décisifs

dans la maîtrise de l'échange, ne peuvent s'affranchir totalement d'un dispositif matériel. Certes, dans cette structuration nouvelle, la dimension linéaire du réseau est parfois annulée, remplacée par une organisation aérospatiale invisible. Il reste que l'inscription terrestre de relais, de téléports, de nœuds de connexion est toujours décisive. La dimension technique de ces réseaux de transport se matérialise dans un dispositif qui organise l'espace.

Mais la technicité de cette circulation ne se développe pas dans un espace réduit à un simple rôle de support. Les réseaux de transport, malgré leurs progrès actuels, tant du point de vue de la rapidité que de la capacité accrue du transfert des biens et de l'information, n'homogénéisent pas l'espace. Ils n'annulent pas les distances. Ils épousent et traduisent des « différenciations », révélatrices des hétérogénéités spatiales qu'ils contribuent à renforcer (BAKIS H. 1990). Ils sont inscrits dans un système territorial. C'est là le danger de l'appréhension de ces réseaux dans une dimension exclusivement technique, réseaux qui ne peuvent être decontextualisés d'un environnement global. C'est une réalité, « le réseau n'impose pas sa loi » (DUPUY G. 1987, p 175). Il est l'outil privilégié des sociétés pour produire leur espace de vie, et à cet égard, ne peut pas être dissocié des projets sociaux. Il y a bien une double lecture possible à opérer de ces réseaux techniques. Il est certes éclairant d'appréhender ces supports dans leurs dimensions statiques, c'est à dire dans les traductions concrètes de leurs constructions. Cette décomposition de l'ensemble des éléments formant ces réseaux est importante. Elle permet de mesurer les possibilités de mobilités, et donc d'une certaine manière, la réponse des sociétés au défi du mouvement. La dotation des espaces en infrastructures, la densité des voies de chemin de fer ou des routes, la capacité et la vitesse des véhicules et des différents instruments techniques, la rapidité des rotations entre les modes de transport, la qualité des interfaces d'échange, la multiplicité des possibilités de transfert des marchandises, des hommes et de l'information, plus globalement la compétitivité en temps, en coût, en sécurité des chaînes de transport reliant deux lieux identifiés dans une logique d'échange... sont autant d'éléments à prendre en compte dans la mesure des réseaux de transport. Cette lecture ne doit pourtant pas dériver sur une simple démarche techniciste.

Car ce support d'actions est d'abord un construit des différentes formations sociales qui lui donnent naissance. Il correspond à un ensemble de projets réalisés et révèle alors l'ensemble des valeurs propres aux groupes qui créent leurs territoires (PLASSARD F. 1992). On ne peut extraire les réseaux d'une histoire dans laquelle différents acteurs ou groupes d'acteurs opèrent des stratégies. Isoler la variable transport dans une dimension uniquement technique revient à masquer les conditions de sa production et de son évolution. Les infrastructures,

lentement évolutives dans leurs formes, ne sont pourtant pas figées. Le dessin général des réseaux constaté à une période fixée correspond à des projets, des choix, opérés par les pouvoirs spatiaux en fonction de leurs possibilités de production spatiale. La question de l'inscription et de l'orientation des réseaux techniques n'est éclairée que dans l'identification du pourquoi et des finalités des mises en relation entre les lieux qui composent l'espace géographique. Cela a été dit, ce pouvoir est souvent l'Etat qui, à travers ces réseaux techniques, façonne et rend légitime sa base territoriale.

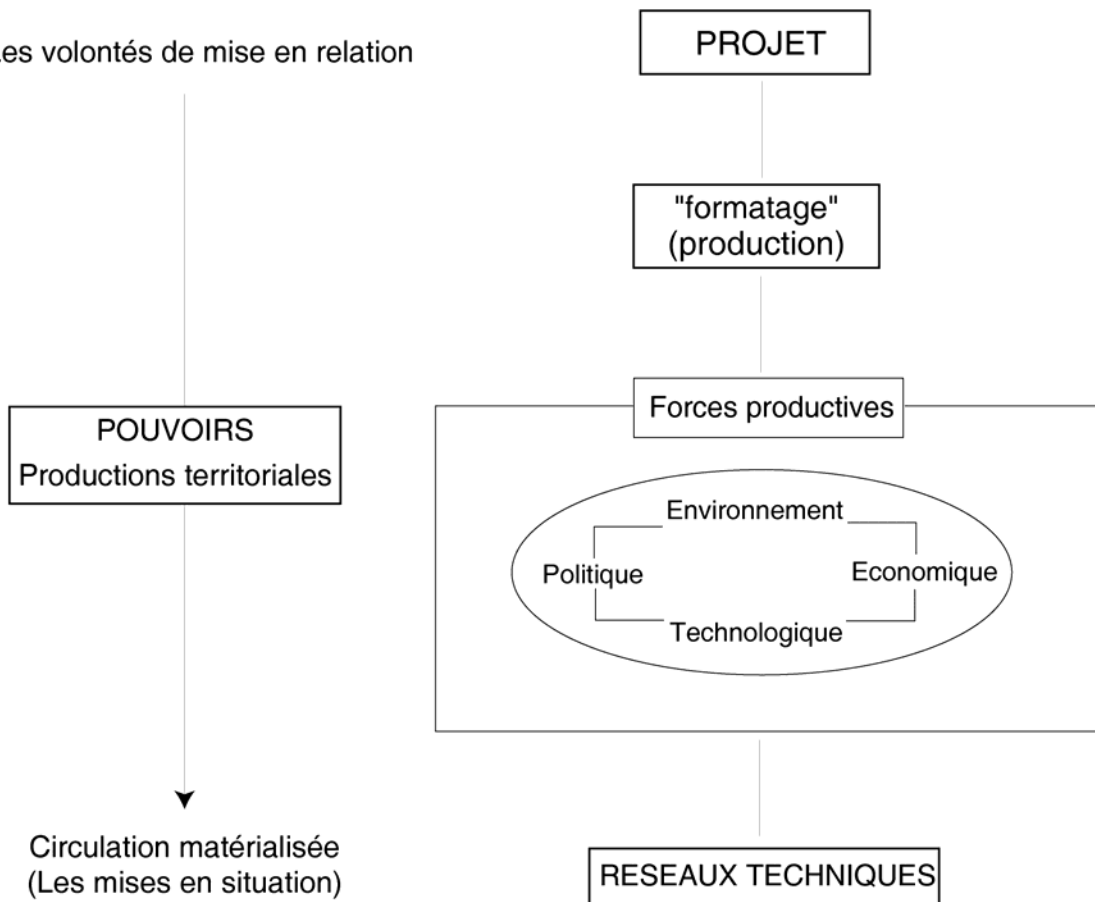
Il y aurait pourtant une réduction forte à ne prendre en compte que cette dimension politique. Le pouvoir, en tant que capacité de transformation de l'environnement, est constitué d'acteurs multiples, révélant des stratégies diverses. Il y a non seulement succession des pouvoirs, mais également imbrication dans un environnement global politique et économique. La prise en compte d'une géographie de la circulation ne peut être finalement que géographie politique, ou plus précisément des pouvoirs (RAFFESTIN C. 1980).

Dans la lecture des continentalités enclavantes des Etats ouest africains, à travers cet angle d'approche des mises en relation, l'identification des pouvoirs producteurs d'un espace de circulation spécifique est alors tout à fait décisive. Il ne s'agit pourtant pas de privilégier une simple approche synchronique, une série de photographies successives des réseaux. Sur un espace inévitablement hérité. Ce sont les actions humaines qui produisent et animent les objets techniques. Les réseaux de transport ne sont pas inertes, ils sont certes une infrastructure, mais qui est utilisée. Presque tous les auteurs traitant des transports ont indiqué la nécessité d'un raisonnement systémique, prenant en compte l'ensemble des relations entre infrastructures proposées, possibilités technologiques, acteurs producteurs des réseaux, législateurs, utilisateurs, clients porteurs d'une demande de mobilité, opérateurs capables de répondre à cette demande... dans un système de transport actif. Les réseaux techniques permettent le passage entre mobilité potentielle et circulation organisée. Ils sont bien ces « formatages de la mobilité » (AMAR G. in DUPUY G. 1988, p 258). Si la circulation est bien organisée en réseau et matérialisée techniquement, elle est avant tout un produit social animé. Les dynamiques à l'œuvre dans cet espace de circulation sont composées de structures spatiales existantes, et de productions spatiales quotidiennes. C'est cette double dimension, dépendante des pouvoirs spatiaux maîtrisant les environnements politiques, économiques et technologiques (figure 1.10) qu'il s'agit de cerner dans la compréhension d'un espace de circulation ouest africain. Et cet environnement de pouvoir est, dans des dynamiques contemporaines, mondialisé.

Figure 1.10

La circulation : un instrument des pouvoirs

Les volontés de mise en relation



Jean Debrie. IDEES / CIRTAI. (2001)

1.2.2.2 L'espace de circulation dans une problématique de l'enclavement continental : une grille de lecture

Partant d'une forme de stéréotype de l'Etat enclavé sahélien, la relation entre les continentalités étatiques et l'enclavement apparaissait ambiguë. Par-delà la polysémie du terme, c'est bien inscrit dans une dialectique de l'ouverture et de la fermeture que l'enclavement trouvait un sens commun. Ce travail sur l'existant des définitions d'un enclavement général et plus spécifiquement sahélien poussait à approfondir le cadre de ces fermetures relatives. Ces dernières ne prennent de sens que dans une inversion des situations spatiales, provoquée et entretenue par les processus d'interaction généralisée. Dit autrement, la continentalité et sa relation à l'enclavement ne peuvent s'expliquer que dans une lecture permettant la compréhension du passage d'une position neutre en elle-même aux situations. Pour comprendre ces situations, la circulation semble fournir un outil adéquat. Elle révèle l'action des pouvoirs permettant la mobilité et donc la production des territoires, notamment étatiques. Elle exprime la finalité et la causalité des mises en relation et donc des situations. En tant qu'instrument de lutte contre la distance, elle est l'outil principal des projets d'ouverture. Dans une tentative de compréhension des espaces enclavés, considérés initialement comme « espaces fermés », il peut alors être posé comme hypothèse forte que cette circulation ne répond peut-être pas aux impératifs de mobilité, que ces construits sociaux réticulaires ne permettent pas d'opérer l'ouverture projetée. Le sens d'une circulation réalisée est pourtant de débloquer les fermetures. Pour revenir à la métaphore étymologique (clavis), elle est la clef permettant d'ouvrir les enclaves. Dans la mesure effective des effets de cette circulation réside une mesure de l'enclavement qu'il faut maintenant recadrer puis synthétiser dans une volonté de construction d'un outil scientifique personnel adapté.

L'orientation de ce travail se cadre donc dans un regard spatial sur la circulation. Ce regard est alors distinct d'autres approches, économique, sociologique ou encore logistique, même si celles-ci enrichissent et influencent fortement un travail géographique. Il existe des études remarquables sur l'économie des transports, sur le fonctionnement des chaînes, sur les prix, la compétitivité, les capacités des filières de transit, sur l'organisation des corridors de desserte, notamment des pays que l'on nomme enclavés. Pour exemple, l'ensemble des travaux réalisés, souvent par des économistes, dans le cadre du réseau SITRASS (Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Subsaharienne) constitue un

puissant outil de compréhension des problématiques de circulation en Afrique de l'ouest. La dimension spatiale s'inscrit néanmoins dans d'autres champs d'étude. Plus que l'analyse des systèmes de transport, de leur compétitivité, c'est d'abord vers la compréhension de la production d'un espace particulier que s'oriente la recherche. Il s'agit d'identifier les logiques des différents projets de mobilité réalisés et orientés vers l'ouverture littorale, comprendre finalement les outils que se donnent les hommes pour franchir leurs espaces d'échanges pour pouvoir mesurer par la suite leurs capacités à répondre ou à ne pas répondre aux défis des ouvertures, qu'elles soient voulues ou même imposées.

Cette approche géographique s'inscrit dans une démarche générale que l'on peut appeler à la suite de Roger Brunet un raisonnement en situation : « l'important est de raisonner en situation : par rapport à un lieu situé et en fonction d'un ensemble de connaissances sur les lois et les modes de production de l'espace » (BRUNET R. 1997, p 196). Il était important dans un premier temps de sortir du cadre strictement sahélien qui, comme tout espace, est marqué par des processus généraux. Cette sortie, non exclusive, tant il est vrai que les connaissances préliminaires sur l'espace continental ouest africain orientent nécessairement la construction théorique, repose sur l'établissement d'une armature introductive, un cadre nécessaire pour éviter le piège d'une simple description qui ne peut pas être neutre. Sur le même objet scientifique, les orientations peuvent être multiples, les résultats obtenus sont aussi fonction des priorités de départ. Ces quelques remarques, somme toute triviales, sont pourtant essentielles. Si l'indispensable étape théorique est déjà une abstraction, fonction d'un prisme sélectif propre à chacun ; si nos orientations ne sont pas neutres et influencent au départ le résultat même des recherches, il faut poser la démarche empruntée, ses concepts utilisés, ses propres choix. Sans ce travail premier, sorte de construction de l'objet d'étude, « l'émotion domine et le débat s'enferme dans la tautologie : chacun trouve la réponse de la façon dont il a posé la question et dans sa propre conception » (BADIE B., SMOOTH MC. p 148, 1992). Cette construction rend compte des orientations personnelles qui donnent du sens au travail d'ensemble. Elle est basée ici sur une volonté de cerner la complexité d'une circulation explicative des mises en situation, dans un problématique globale de l'enfermement spatial. Elle offre une lecture possible de l'enclavement continental, une grille de lecture par définition orientée qu'il semble important de formaliser synthétiquement.

Orientations : une grille de lecture de l'enclavement continental

Orientation 1 :

L'enclavement est une situation, une question de place dans un système d'interrelations spatiales

1.a) La figure géographique de l'enclavement est identifiée comme « espace relatif fermé » dans un espace global relationnel.

1.b) La relation entre position étatique continentale et enclavement ne peut s'établir que dans un contexte récent d'interactions généralisées, dans un espace Monde constitué d'Etats nationaux territoriaux et de réseaux de relations multiples

1.c) Dans ce nouveau cadre mondial, la position continentale nécessite des conditions d'ouverture vers les nouvelles centralités littorales, points de connexion des réseaux mondiaux.

Orientation 2 :

La circulation considérée comme la transcription et la réalisation des volontés de relations spatiales constitue l'outil fondamental des mises en situation, l'instrument des ouvertures projetées.

2.a) La circulation, définie à l'articulation entre réseaux et territoires, participe à la production des entités étatiques et à leurs inscriptions dans les réseaux de relations mondiaux.

2.b) L'espace de circulation, souvent matérialisé par des réseaux techniques, est la traduction de l'action des différents pouvoirs producteurs spatiaux, la conséquence des projets réalisés de mobilité.

2.c) Ces réseaux sont des construits sociaux qui ne peuvent être extraits d'un environnement global, humain, politique et économique.

Orientation 3 (1+2)

L'objet d'étude réside dans l'appréhension d'un espace de circulation spécifique, espace de pouvoirs produit et organisé autour des continentalités, condition des mobilités orientées vers l'ouverture littorale dans un contexte d'interaction généralisée.

Restrictions

Inscrit dans un champ géographique théorique, cet objet d'étude construit peut maintenant orienter la lecture de cet enclavement présumé des Etats continentaux. Il doit être confronté à ce « terrain » africain, pour être progressivement enrichi et répondre à une tentative de compréhension de l'enclavement. C'est une lecture, parmi d'autres. Il faut assumer et cerner les propres limites de ses volontés de compréhension. Dans une dialectique de l'ouverture et de la fermeture, l'espace de circulation d'ouverture littorale constitue donc le prisme par lequel l'enclavement, un peu stéréotypé dans son application aux espaces africains, sera abordé dans cette recherche. De l'absence d'une réponse circulatoire opérationnelle peut découler des processus de fermeture. Alors bien sûr, le franchissement d'espace, condition de l'ouverture, est dans l'absolu quasiment toujours possible, ne serait-ce qu'à pied pour peu qu'on soit sportif. Il s'agit d'identifier précisément les projets d'acteurs sélectionnés, et donc la circulation qu'ils réclament, d'établir les dernières restrictions indispensables à la lecture scientifique.

La recherche s'inscrit dans la compréhension des dynamiques d'interaction mondiale dans une logique marchande. La circulation dont il est question dans cette étude réclame une certaine rapidité, une capacité de transport nécessaire à l'échange de biens et de marchandises. Une forme de « personnage conceptuel » guidant le questionnement pourrait être un acteur économique, continental, qui pour des raisons diverses doit importer ou exporter des marchandises, et utiliser à cet égard un ensemble d'éléments lui permettant de réaliser son projet. La transaction projetée nécessite des réseaux de transport, permettant l'ouverture littorale pour des acteurs continentaux. La circulation permettant l'insertion au Monde ne se résume certes pas à cette dimension marchande, d'autres éléments d'une sphère de mouvement pourraient être pris en compte. Cette dimension participe à l'inscription des espaces ouest africains dans ce niveau mondial supérieur, avec d'autres processus, sociaux, culturels par exemple. Il est vrai que face à un discours ambiant focalisant sur les marginalisations économiques, de nombreuses voix s'élèvent pour mettre en avant l'importance de l'Afrique dans les échanges culturels, dans sa participation à la construction d'un espace Monde à travers le mouvement longtemps imposé de ses populations ou encore le transfert de ses connaissances, dans sa contribution à l'émergence d'une humanité mondialisée, riche d'influences multiples. La nécessité de ce discours militant, replaçant l'Afrique dans une image moins négative, est fondamentale. Mais dans la volonté de cerner une logique de fermeture, l'espace des transactions matérielles décisif dans l'organisation

mondiale constitue un point d'entrée explicatif, et surtout pratique, permettant la mesure des relations d'une entité spatiale. C'est bien dans une sphère d'échanges concrets, que le passage d'un centralisme sahélien à une mondialisation probablement enclavante semble apparaître le plus clairement.

Dans cet espace de circulation particulier, le transport terrestre des différentes marchandises et des hommes sera privilégié. De façon non exclusive bien sûr, il est tout à fait illusoire de séparer les constituants des réseaux de transport qui sont avant tout des systèmes. L'échange terrestre nécessite des réseaux matérialisés, mais aussi des systèmes d'informations, de communications, des réseaux sociaux, une organisation complexe qu'il faudra prendre en compte. De plus, les recherches actuelles dans le champ de la circulation sont de façon croissante orientées vers l'analyse de réseaux dits modernes, sur ces capacités renouvelées de mobilité par le biais des technologies récentes. Le discours sur l'échange terrestre est-il condamné ? Quelle que soit la prégnance d'une modernité circulatoire, il nous semble que non. Les réseaux terrestres, identifiés comme construits sociaux, sont toujours décisifs, dans la dynamique des espaces. La téléportation n'existe pas, les hommes et leurs marchandises ont toujours besoin du support construit de leur mobilité. Et les réseaux terrestres, certes relayés par des dispositifs aériens, supplantés parfois par des transferts électroniques, continuent pourtant d'assurer une majeure partie des échanges dans l'espace continental. Ils sont toujours un des outils principaux produit et reproduit par les sociétés, une réponse à l'impératif de mobilité. Dans ce sens, ils constituent un élément d'étude susceptible de participer à la compréhension des projets, des pouvoirs spatiaux, des dynamiques et donc des mises en situation des composantes d'un système mondialisé.

Mais cet espace théorique est juste posé, néanmoins sans autre but que d'interroger et parfois contredire les éléments stables ainsi fixés. Le choix d'un espace terrestre d'ouvertures littorales ne dispense pas et impose même une réflexion critique sur les carences des orientations prises. Il est clair que la circulation ne se résume pas à la production et à la consommation de réseaux techniques et aux possibilités qu'ils permettent. Ce sont bien les sens de la modernité, de la technique, du dépassement social des outils limitants, des réalités circulatoires, qui doivent renforcer progressivement, par ajustements successifs, l'éventuel modèle d'un enclavement continental. D'autant plus que la circulation obéit à d'autres logiques que celles strictement politiques ou économiques. Il y a bien des déplacements de l'ordre de la gratuité sociale. Ils révèlent des capacités de franchissement d'espaces portées par des acteurs motivés par des volontés sociales d'amitié, de parenté, voire de curiosité. Et dans l'espace

ouest africain, ces distances particulières, ces volontés de "boire le monde" selon l'expression Haoussa (RAYNAUD C. 1989) produisent un espace de relations plus complexe que l'espace économique. Certes, ces logiques de gratuité ne seront pas traitées dans l'étude présente qui cherche à comprendre avant tout une forme d'enclavement dans un construit politico-économique de relations. Mais ce dernier ne peut pas masquer totalement des dynamiques qui échappent au cadre technique. Sans être privilégiées dans l'étude, certaines variations devront être effectuées pour comprendre d'autres circulations se déployant dans l'espace continental. Elles peuvent participer à la compréhension et surtout aux nécessaires ouvertures de recherche dans un travail traitant de l'enclavement continental qui ne peut être que relatif. Il s'agit bien d'une mise en situation... parmi d'autres possibles.

Ainsi cernée et restreinte la grille théorique proposée peut permettre une lecture des espaces continentaux ouest africains et la mesure de leur éventuelle fermeture. A commencer par la production même de cet espace spécifique de circulation.

1.3 Continentalités et circulation : la production d'un espace (international) d'ouvertures littorales

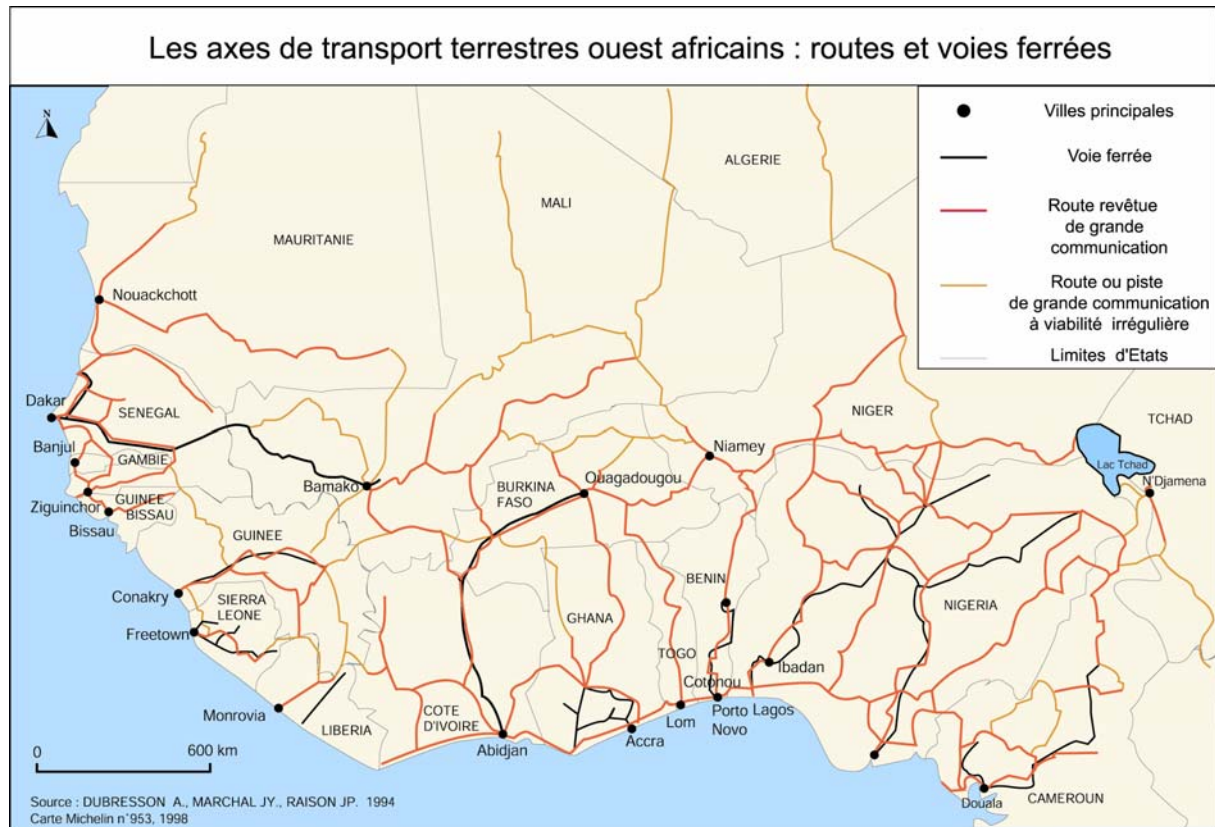


Figure 1.11

Comprendre les possibilités de mobilités marchandes ou le cas contraire les probables processus de fermeture que propose l'espace de l'ouverture littorale nécessite une double lecture. Dans un ensemble de dynamiques actuelles semble résider un enclavement récent à identifier. Pourtant, il est évident que la consommation quotidienne des réseaux et que les stratégies productrices des dynamiques spatiales sont pour une part une adaptation aux structures existantes. La compréhension des genèses des espaces étudiés est indispensable (PLASSARD-BUGUET. 1987), étape préliminaire de toute approche d'espaces géographiques définis comme construits humains. La consommation des systèmes spatiaux se joue sur des héritages, legs de projets révélant des visées de pouvoirs diverses. Loin d'un débat disciplinaire opposant deux approches perçues comme distinctes, il est plus certain que « diachronie et synchronie sont les deux faces d'un même phénomène » (SANTOS M. 1997, p 186), deux façons indissociables de percevoir la dimension spatiale humaine. Dans cette

première approche diachronique, il ne s'agit pas de mener une analyse historique complète, une décomposition précise des éléments progressivement construits aboutissant à l'architecture des espaces contemporains africains. Certes, l'espace d'étude ne peut pas être extrait d'une histoire africaine générale. Il est néanmoins possible de privilégier des éléments spécifiques. Ces derniers sont constitués dans cette recherche par la production et l'organisation d'un espace de circulation de continentalités qui deviendront étatiques.

1.3.1 Production 1 : l'intégration imposée

1.3.1.1 La pénétration coloniale : circulation et extraversion

La mesure d'un héritage colonial est une entrée classique dans les études africaines, largement identifiée, d'une façon parfois exclusive et abusive lorsque les discours enlèvent toute histoire pré et post - coloniales à une Afrique considérée comme simple jouet de puissances étrangères, dénuée de productions endogènes et encore aujourd'hui support d'une forme de post - colonialisme. Ces discours ont du sens bien sûr, lorsque dans une logique relativement militante, ils servent à dénoncer certaines dominations encore actuelles. Ils sont réducteurs quand ils masquent une large partie des niveaux spatiaux liés entre eux, du local au mondial, explicatifs des espaces contemporains. Dans cet ensemble de niveaux à prendre en compte, l'héritage colonial est un des éléments, parmi d'autres, à cerner pour une compréhension des structures actuelles actives.

Appropriation coloniale et continuité spatiale : les axes pénétrants

La progressive pénétration européenne sur l'ensemble du continent africain constitue le point initial d'une réorientation des dynamiques spatiales dominantes. Cette inversion des centralités, abordée dans le cadre de l'évolution sahélienne, doit maintenant être précisée, dans une problématique d'une circulation considérée comme instrument des pouvoirs et donc outil des dominations coloniales. Il est difficile de cerner les réelles raisons d'une exploitation et d'une appropriation tardives mais extrêmement rapides des différents espaces africains. Des premiers comptoirs coloniaux au XV^e siècle au partage territorial total effectué en quelques décennies entre la fin du XIX^e et le début du XX^e siècle, différentes logiques se jouant sur les champs économiques, politiques et idéologiques expliquent de façon confuse les volontés de domination. Si initialement, les possibilités de profits sur les côtes africaines constituent la motivation première des puissances étrangères, possibilités qui s'épanouiront dans un commerce triangulaire puis de traite, l'appropriation politique ne s'explique que difficilement.

L'approfondissement et l'extension d'un système de traite nécessitent une protection accrue des intérêts commerciaux. Les commerçants européens réclament alors un contrôle politique leur permettant une sécurité dans leurs activités se réalisant à l'échelle de l'Afrique tout entière. Il est clair aussi que d'autres raisons, plus politiques, basées sur une idéologie civilisatrice d'une Europe cherchant à universaliser sa propre conception du progrès et du monde, et sur des logiques plus pragmatiques de concurrence entre puissances, impulsent cette appropriation. Il y a bien un réel effet d'entraînement entre la France, l'Angleterre, l'Allemagne, et plus secondairement la Belgique, l'Espagne et le Portugal, qui ne peuvent se laisser distancer dans une course à la domination, qui aboutit à ce découpage qui n'était pas vraisemblablement un projet clairement identifié. Les débats politiques et scientifiques à la fin du XIX^e siècle, houleux souvent, dans les instances de ces Etats coloniaux, témoignent des hésitations, des points de vue divergents, dans cette volonté relative d'une appropriation politique coûteuse, d'une gestion territoriale nécessitant un effort militaire complexe.

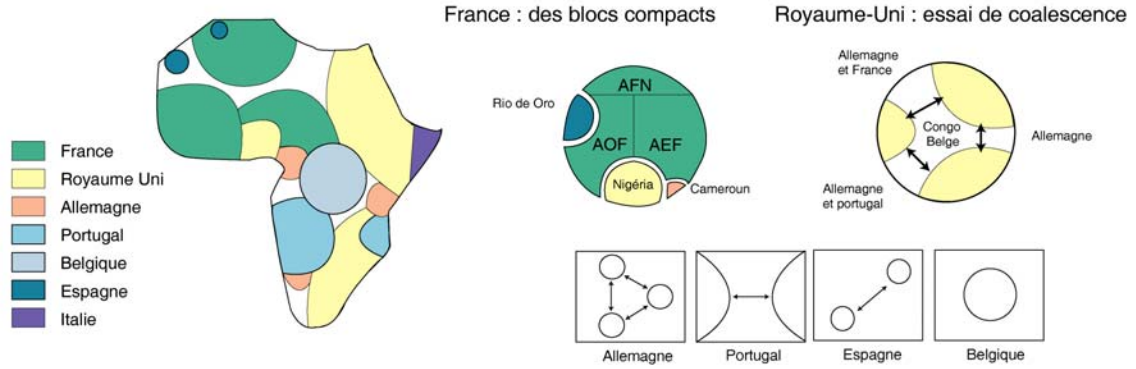
Dans ces logiques concurrentielles, le partage de l'Afrique devient effectif, matérialisant les différentes zones d'influence, par le biais de marchandages complexes, d'où découle une organisation révélatrice de différentes perceptions. Le bloc compact que réalise la France, cherchant à homogénéiser ses différentes possessions entre Nord, Ouest et Est africain (l'ambition de la puissance coloniale française était bien de relier Dakar à Djibouti) est de nature différente que la logique de continuité projetée par l'Angleterre entre Nord et Sud de l'Afrique renforcée par l'appropriation d'un vaste ensemble au cœur du bloc français, centré notamment autour du terrain stratégique qu'est le débouché final du fleuve Niger. Entre ces deux forces dominantes s'intercalent les possessions des autres puissances, portugaise et belge surtout. Le découpage, simplifié dans une modélisation visant à éclairer les logiques principales (figure 1.12, DOLLFUS O. 1991), est dans le détail plus complexe, témoignage d'une mise en place conflictuelle des empires coloniaux. La carte de l'Afrique occidentale à la veille des décolonisations (figure 1.13) révèle un dessin d'imbrications diverses. Le bloc français est certes largement dominant, non homogène pourtant, séparé par les possessions britanniques du Nigeria, de la Côte d'or ou encore d'une Gambie encadrée qui constitue l'exemple caricatural des concurrences, et des quelques rares territoires espagnols et portugais. Ainsi partagée, l'Afrique devient ce terrain d'un double processus de domination et d'exploitation. Ce dernier impose comme tout espace approprié les conditions de l'irrigation spatiale, de la mobilité s'exprimant dans la production orientée de construits coloniaux.

La circulation est alors l'instrument central de la continuité des empires coloniaux. Malgré la diversité des formes qu'elle peut prendre, elle obéit à une logique générale d'extraversion produite par l'exploitation des territoires en fonction des besoins des métropoles. Elle assure un drainage des produits vers les interfaces littorales. Le schéma est connu, partout identique : l'exploitation des ressources minières et agricoles, le contrôle politique des espaces intérieurs, imposent la construction d'infrastructures pénétrantes, reliées perpendiculairement aux côtes littorales dans un schéma en peigne simpliste. Cette infrastructure spécifique est dans un premier temps fortement centrée autour d'un binôme structurant port / voie ferré. La quasi-totalité des capitaux est avant 1914 investie dans l'équipement ferroviaire et l'aménagement portuaire (COQUERY-VIDROVITCH C., MONIOT H. 1993). Le dessin général de ces voies ferrées pénétrant l'Afrique révèle une inégalité forte dans les investissements consacrés à l'établissement des infrastructures. La majeure partie du continent se caractérise par une simplicité des réseaux ferroviaires. Il est difficile d'ailleurs de parler de réseaux, pour définir ces voies ferrées isolées non connectées entre elles, simples exutoires permettant le transfert des marchandises. Seule la partie sud de l'Afrique connaît une réelle densité d'infrastructures, formant dans leurs connexions un début de réseau homogène, vecteur de relations plus nombreuses (figure 1.14). La comparaison des constructions opérées par les différentes puissances coloniales laisse apparaître une différence majeure, où les britanniques investissent de façon plus massive que la puissance française qui peine à trouver les financements nécessaires à la construction des voies ferrées reliant les ports sélectionnés d'Abidjan, de Dakar, Conakry et Cotonou, vers les espaces intérieurs. La France, sur un territoire pourtant incomparablement plus vaste, n'investit guère plus que la puissance allemande.

Mais plus qu'une réelle différence de comportements politiques face à l'investissement, c'est une différence de rentabilité qui semble justifier ces inégalités de production. Il est clair qu'il existait une « Afrique rentable, essentiellement minière, tôt exploitée, où les investissements furent indifférents aux frontières dans une logique internationale de profit » et le reste d'une Afrique tropicale « où les efforts furent chichement mesurés et plus strictement conduits dans le cadre des empires coloniaux » (DUBRESSON A. & al, 1994, p 32). Le peu d'intérêt marqué par les entrepreneurs français, plus concernés et motivés par d'autres contrées coloniales déjà exploitées en Afrique du Nord ou en Asie, constitue un deuxième facteur

Figure 1.12

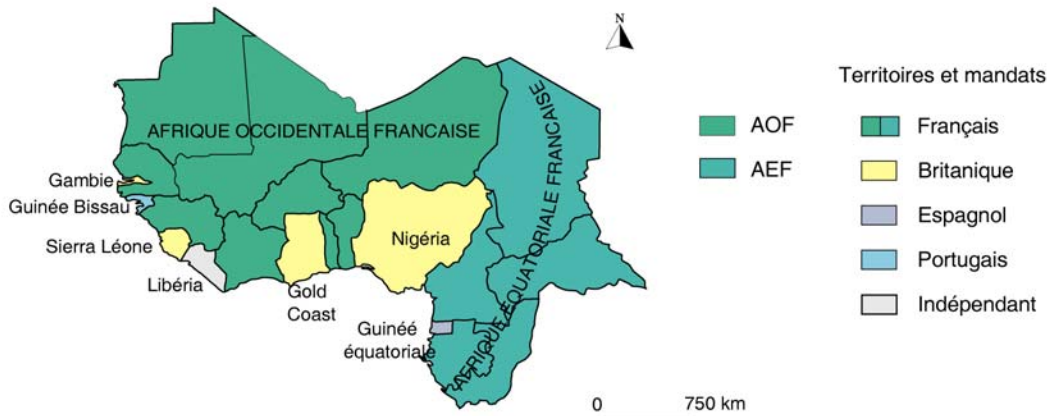
Le partage de l'Afrique à la fin du XIX^e siècle



Source : DOLLFUS O. (1991)

Figure 1.13

Afrique Occidentale : situation à la veille des décolonisations



Source : POURTIER R. (1995)

explicatif de la faiblesse des investissements français. Dans l'établissement des infrastructures premières nécessaires à l'exploitation, l'Afrique occidentale, excepté le Nigeria légèrement mieux doté, est marquée par l'absence de réelle construction technique, révélant un projet colonial spécifique.

Ce projet est basé sur le principe fondateur de l'exploitation coloniale, produisant particulièrement dans les stratégies françaises ce fonctionnement extrême d'une économie de traite : les colonies ne doivent rien coûter et doivent, sans de réels investissements conséquents, permettre le profit immédiat. Les logiques d'un long terme à préparer, d'un aménagement progressif propice à l'exploitation améliorée des colonies ne seront jamais clairement projetées, malgré différents projets périodiquement proposés, voire annoncés (et quelques uns réalisés dans les dernières décennies de la colonisation), dans les instances coloniales. La construction d'une économie de traite permet justement de valider ce principe premier de l'exploitation sans coût démesuré. L'infrastructure de base une fois posée, le simple drainage des produits vers les ports est assuré. Il n'y a guère de mise en valeur, permettant par exemple de quadriller d'un réseau complet l'ensemble des territoires intérieurs. Le transport des marchandises premières vers les centres de regroupement sur les lignes pénétrantes n'est pas le souci des puissances coloniales, qui laissent ces trajets difficiles, non équipés, très souvent à la seule charge des acteurs africains. La continuité entre l'Afrique et l'Europe est finalement assurée dans un schéma global linéaire, ligne au singulier.

Les budgets coloniaux octroyés par les Etats européens, certes majoritairement consacrés à l'équipement technique, ne sont guère conséquents, parfois presque absents, notamment dans les colonies françaises, où à partir de 1901 l'autonomie financière des colonies est votée, supprimant la quasi-totalité des subventions métropolitaines. Mais cette perception de ce que doivent être les colonies n'a rien de spécifiquement français, l'ensemble des puissances cherche à minimiser les coûts d'exploitation, perception justificative de ce système de compagnies, de sociétés, qui dans les premières décennies coloniales marque les structures commerciales, laissant en partie au secteur privé le soin d'une gestion territoriale dans une logique de rentabilité rapide qui ne tend pas vraiment vers une construction d'infrastructures coûteuses.

Dans ce schéma global, le binôme ligne ferroviaire et port est donc dans un premier temps l'infrastructure permettant ce système spécifique de la traite. L'espace ouest africain est exemplaire de ces logiques d'exploitation. L'analyse du trafic véhiculé sur les lignes de l'Afrique Occidentale Française est particulièrement éclairante de cette exploitation insérant

l'Afrique dans une nouvelle division mondiale du travail où elle devient pourvoyeuse de matières premières qui doivent être exportées vers les métropoles. Sur la voie ferrée Dakar / Niger, l'essentiel des marchandises transportées est constitué d'arachide (en moyenne 150 000 tonnes par an dans les années 1930), et plus secondairement par de matières diverses telles que le riz, le bois de chauffage, la gomme, le karité ou encore le bétail. La ligne Conakry / Niger traite essentiellement les bananes, l'huile de palme, et un peu de riz, du café, du miel. La ligne Abidjan / Niger transite les productions de café, de cacao, et le bois d'œuvre, ainsi qu'un certain nombre de céréales (Encyclopédie coloniale, Afrique Occidentale Française, 1949). Les colonies britanniques ouest africaines supportent le même schéma, caractérisé par le transit dans un premier temps ferroviaire des plantations de cacao, de coton, des produits miniers de la Gold Coast et du Nigeria.

Ces différents composants de l'exploitation sont transportés vers les ports. Ils sont entreposés dans des comptoirs, lieux de concentration des marchandises exportées et importées. Ces dernières sont constituées de produits européens alimentaires, de différents matériaux de construction, de ciment, de machines ou encore de marchandises diverses permettant une forme de troc dans le système de traite. Les ports sélectionnés, anciens villages de pêcheurs, ne sont que faiblement équipés, produits de légers investissements permettant de construire les jetées, les appontements, les quais nécessaires au transbordement des marchandises. Ce schéma est général à l'ensemble de l'Afrique colonisée. Ce premier résultat de la colonisation en Afrique, occidentale particulièrement, nécessitant une circulation d'extraversion, est donc formé de ces lignes simplistes. Ce binôme de transport, élément fondamental et premier de la colonisation est progressivement renforcé par l'introduction des transports routiers au XX^e siècle.

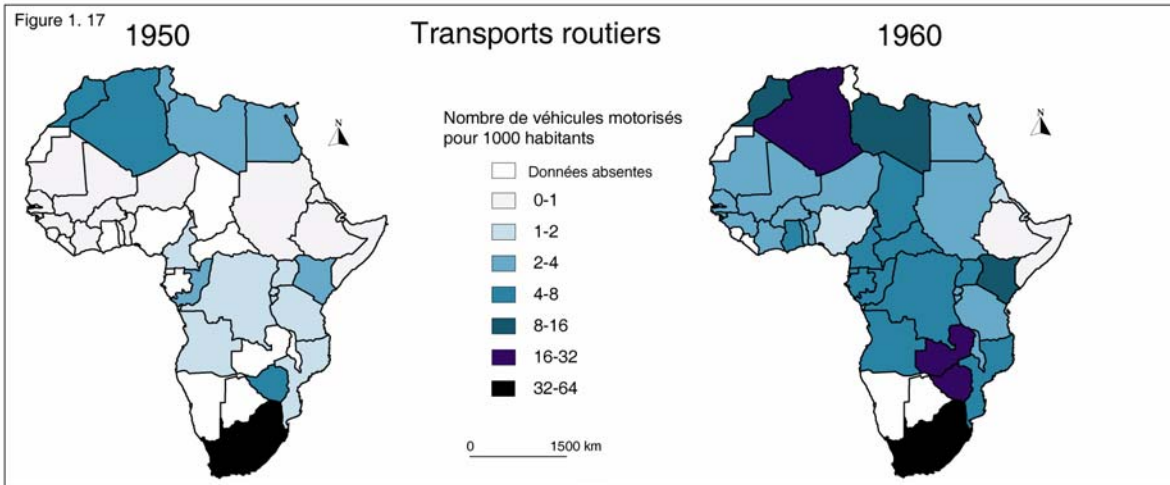
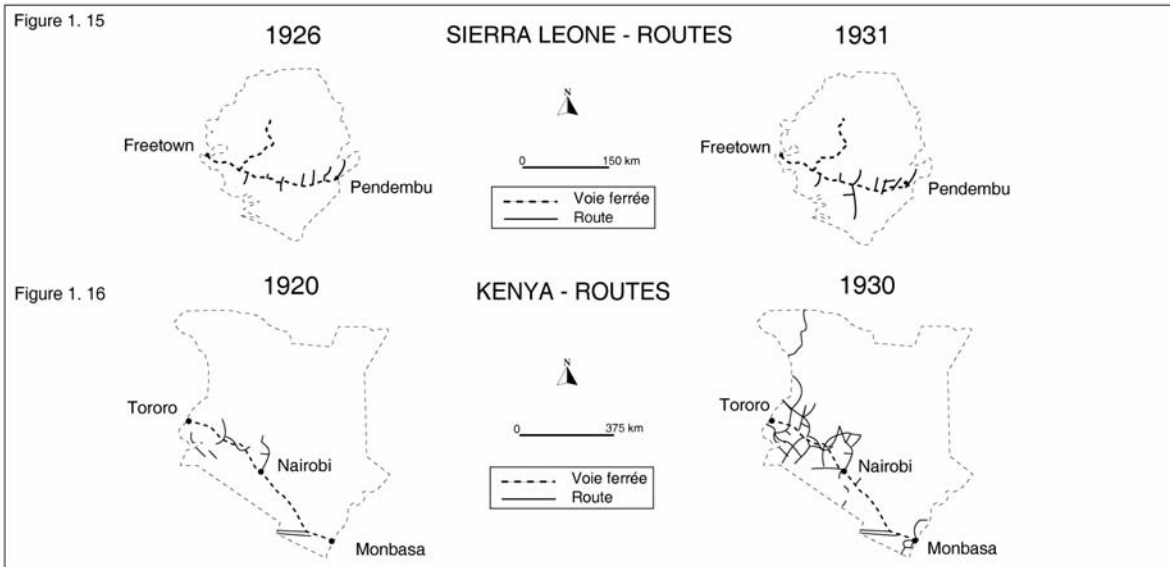
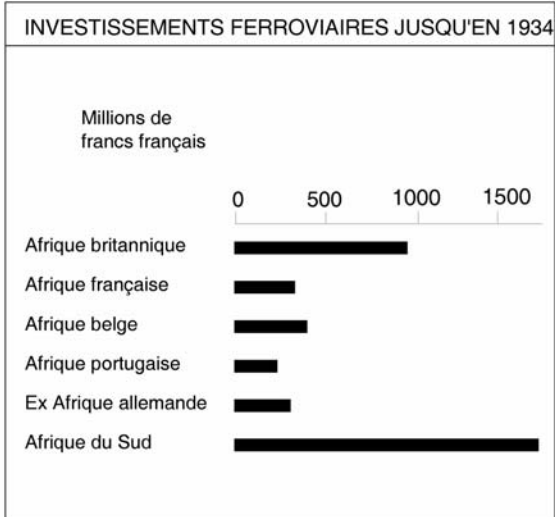
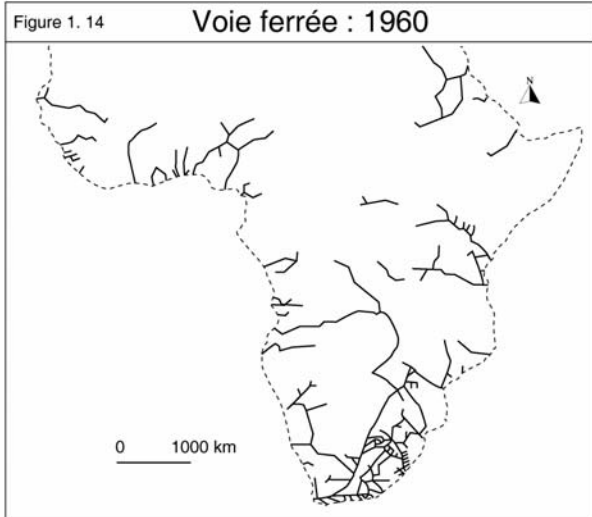
L'élargissement des espaces de transaction : le transport routier

Si initialement, la voie ferrée constitue le vecteur de la pénétration, associée souvent aux possibilités qu'offrent les différents fleuves, c'est la croissance extrêmement forte d'un réseau de pistes et de routes permettant le déplacement des véhicules à moteur qui marque l'expansion des possibilités de transport en Afrique lors de l'épisode colonial. Dans un premier temps, ces réseaux sont pensés comme complément des voies ferrées existantes, et modelés bien sûr en fonction de l'économie de traite dominante, même si certaines volontés plus politiques, notamment d'homogénéisation des empires, orientent différentes constructions. Les cartes présentées de l'évolution rapide des routes en Sierra Leone et au Kenya, exemples parmi d'autres, témoignent de cette relation entre ces deux modes

permettant l'irrigation et le drainage de l'espace (figures 1.15 & 1.16). Les différents tronçons routiers se développent autour des voies ferrées. Cette orientation concerne l'ensemble des colonies africaines, toutes nationalités confondues. Les premières routes réalisées au Soudan (actuel Mali), en Haute Volta (actuel Burkina Faso) ou au Niger desservent les zones des cultures, notamment de coton, et sont reliées aux différentes gares de collectes ferroviaires assurant l'interconnexion et donc le transfert vers les ports d'Abidjan ou de Dakar. La logique est strictement la même dans les colonies britanniques du Nigeria ou encore de la Gold Coast (actuel Ghana). Elle est simplement commune à tous les projets coloniaux, qui matérialisent leurs réseaux techniques en fonction de ces stratégies identifiées de mise en exploitation.

Dépassant la logique initiale de complémentarité, la prédominance du transport routier devient rapidement effective dans les dernières décennies coloniales. Ce mode de transport se révèle plus flexible, plus adapté aux conditions des marchés locaux. Contrairement aux voies ferrées présentant un trajet imposé, concentrant les axes économiques sur quelques rares lignes coûteuses dans leurs constructions, les routes tendent à démultiplier les possibilités d'échanges, d'une façon plus rentable. Un véritable réseau de pistes et très secondairement de voies revêtues se construit rapidement. L'importation de véhicules commerciaux divers connaît une expansion rapide dans l'ensemble de l'Afrique (figure 1.17), particulièrement dans la dernière décennie des dominations coloniales. Des flux multiples traversent alors l'Afrique permettant un élargissement des espaces de transaction, l'introduction de régions encore ignorées dans le système de traite. Dans les villages les plus éloignés des axes coloniaux, le camion remplace les moyens de transport traditionnels (ânes, chameaux) et impulse de nouveaux flux commerciaux. Pour exemple, l'historien John Illife note qu'entre 1925 et 1935, l'utilisation du camion fit baisser de moitié les frais de transport des arachides sénégalaises jusqu'au port de Dakar et permit de les réduire encore de près de 80 % au cours des trois décennies qui suivirent (ILLIFE J. 1997, p 302).

L'Afrique est alors striée de pistes utilisées parfois au détriment des axes ferroviaires, à tel point que la situation financière des différentes régions de chemin de fer devient largement déficitaire. La mise en place par les pouvoirs coloniaux de permis d'exploitation restrictifs visant à freiner l'utilisation du transport routier est alors envisagée, parfois appliquée (ADE AJAYI JF., CROWDER M.1988). Ces mesures ne furent de toute façon guère efficaces,



Source : Atlas historique de l'Afrique. ADE AJAYI JF., CROWDER M. (1988)

rapidement abandonnées, trop opposées aux logiques récentes des espaces coloniaux. Le chemin de fer concentrera son rayon d'activité sur les transports à grande distance, laissant aux véhicules motorisés la charge de l'élargissement des espaces possibles de traite, mais aussi d'échanges entre régions africaines. La flexibilité, les possibilités nouvelles et la rentabilité du transport routier justifient cette expansion rapide, permettant à la fois aux entreprises et aux pouvoirs coloniaux d'élargir leurs champs d'actions, mais également à une bourgeoisie africaine naissante de s'introduire dans le secteur fructueux du transport de marchandises. Ces acteurs africains possédant des camions inscrivent alors de nouveaux réseaux commerciaux sur les pistes africaines. L'orientation globale reste dominée par une logique d'exploitation et le dessin général des réseaux est encore fortement tracé vers les interfaces littorales, les possibilités sont néanmoins diversifiées. Progressivement, le parc automobile et le réseau de routes se complètent, témoignage d'une victoire de la route sur le rail qui perdure encore aujourd'hui.

L'importance du développement du mode de transport routier est certaine, elle reste marquée cependant par cette logique de l'investissement minimum qui semble caractériser les projets coloniaux. Ce n'est pas la mise en place d'un réseau de transport basé sur les modernités possibles de cette époque qui caractérise l'élargissement des possibilités de circulation. Pendant longtemps, le faible intérêt pour un quadrillage des territoires coloniaux ne permettra que l'établissement de simples pistes, aux tracés guère étudiés, sans d'ailleurs l'intervention d'un personnel réellement qualifié pour ce genre d'ouvrage. Il s'agit souvent, utilisant une main d'œuvre exploitée et sans machine, de réaliser un simple élargissement des anciennes routes de portage. La très grande majorité des pistes ainsi construites n'est praticable qu'une partie de l'année, coupée en saison des pluies, d'autant plus que les ouvrages en dur permettant le passage des cours d'eau ne sont que rarement réalisés. Les ponts de franchissement ne sont souvent que quelques planches de bois souvent emportées lors des saisons de crue. Les routes connaissant un revêtement, soit bitumé, soit simplement empierré, ne concernent qu'une partie infime du réseau global des voies routières. Pour exemple, en 1950 dans l'Afrique Occidentale Française, seul un tiers du réseau est praticable tout au long des saisons, et seulement 40 % permettent le passage de véhicules de poids supérieur à 6 tonnes, les ouvrages provisoires permettant le franchissement des ruptures de continuité ne tolérant que des charges légères (SURET – CANAL J. 1972). Dans l'ensemble des espaces coloniaux, c'est bien un réseau de pistes « primaire » (figure 1.21) qui constitue le support du transport routier. Malgré des projets de modernisation présents un peu partout au lendemain

de la seconde guerre mondiale, les routes revêtues au moment des indépendances ne concerneront que quelques axes (figure 1.22), considérés comme stratégiques dans la logique spécifique coloniale. Les colonies britanniques de la Gold Coast et du Nigeria présentent il est vrai une densité plus forte de voies revêtues, loin pour autant de quadriller l'ensemble des territoires. Pourtant, quelle que soit la médiocrité de ce réseau qui deviendra un héritage problématique pour les futurs Etats nationaux, l'utilisation massive du mode de transport routier permet de supporter une augmentation en volume des marchandises traitées. Il permet d'élargir les espaces de la traite, d'accroître les profits, renforçant la pénétration européenne et l'intégration imposée dans un système d'échanges.

1.3.1.2 L'AOF et les projets inachevés : l'espace de circulation minimum et inégal

Inscrite dans ces logiques générales d'une circulation instrument des pouvoirs coloniaux, la production orientée d'infrastructures constitue une première marque de la mise en place de réseaux techniques africains, premier support dont hériteront les futurs Etats indépendants. Ce support limité permet différentes mobilités. Il propose surtout un certain nombre d'impossibilités, d'inégalités dans la desserte des espaces. Autant éléments qu'il s'agit de préciser dans le cadre de l'Afrique Occidentale Française (AOF), cadre spécifique dans lequel les Etats continentaux contemporains du Mali, du Burkina Faso ou encore du Niger trouveront une organisation et un héritage communs.

Un réseau pensé mais jamais réalisé : les rationalités économiques

L'AOF est une fédération coloniale obéissant aux tentatives d'homogénéisation politique des espaces appropriés. Au début du XX^e siècle, la concurrence entre les différentes puissances, le développement relativement anarchique des colonies, les conflits entre les gouverneurs, les militaires, les demandes faites par les maisons de commerce d'unification des régimes économiques, imposent la mise en place de structures politiques, qui aboutiront à la séparation du bloc français en ces deux ensembles que sont l'Afrique équatoriale et occidentale française (AEF et AOF). Malgré des remaniements constants, la charte de 1904 délimite huit colonies à l'intérieur de l'AOF qui deviendront par la suite les Etats nationaux. Ces colonies sont constituées de la Côte d'Ivoire, du Dahomey, de la Guinée, de la Haute Volta, de la Mauritanie, du Niger, du Sénégal et du Soudan. C'est à l'intérieur de ce nouvel espace délimité que les politiques d'aménagement et les projets d'infrastructure sont alors pensés et réalisés.

Dans cet espace colonial, la circulation obéit aux logiques générales identifiées précédemment. Certes les réseaux apparaissent moins simplistes que la structure en peigne initiale. Un réseau routier qu'il serait plus juste de nommer pistier multiplie les possibilités de transport. D'autant plus que, faisant suite au principe d'autonomie financière des colonies, guère profitable à la production d'infrastructures, les dernières années de la colonisation française sont marquées par un mouvement d'investissement métropolitain sans précédent. A partir de 1946, le Fonds d'Investissement Economique et Social (FIDES) est instauré. Il est centré autour d'une planification visant à orienter les politiques de développement. Les trois plans successifs (1948 – 1952 / 1952 – 1957 / 1957 – indépendance) orientent une majorité des investissements vers les équipements lourds, particulièrement vers le secteur routier. Plus qu'une création de nouvelles voies, c'est la modernisation des pistes existantes qui caractérise les politiques de transport, ainsi qu'une modernisation des ports. Pour exemple, la répartition des budgets d'infrastructure du premier plan de l'AOF octroie 41 % au secteur routier, 33 % au secteur portuaire, et à peine plus de 20 % au secteur ferroviaire (VALETTE J. 1994). Si les investissements sont réels, ces politiques d'aménagement révèlent les difficultés que rencontre la puissance coloniale dans la mise en place d'un projet clairement identifié.

L'AOF à elle seule couvre un territoire neuf fois supérieur au territoire français, rendant impossible le quadrillage total des espaces appropriés, imposant alors des choix dans les volontés de circulation. Là encore, les choix sont fortement orientés par l'organisation du système de traite. Les rénovations routières concernent d'abord les dessertes des zones de production et leurs connexions littorales. Les remarques notées en 1949 par E Guernier, responsable de l'encyclopédie coloniale consacrée à l'Afrique Occidentale Française, méritent citation, révélant la perception des problèmes de circulation coloniaux : « routes empierrées ou bitumées : 850 km ; routes pouvant supporter des véhicules de 10 tonnes : 15 500 km ; et qu'on les rapproche du développement total du réseau : 76 000 km ; on mesure immédiatement l'effort qu'il reste à accomplir si l'on veut donner à l'AOF les moyens de développer sa production et de l'évacuer » (GUERNIER E. 1949, p 208). Un effort particulier est effectivement mené pour améliorer par exemple l'exploitation des cultures de l'arachide au Sénégal, notamment par le biais d'un revêtement des routes et d'une modernisation du port de Dakar. Le bitumage effectué de la route de Conakry à Kankan obéit strictement à cette visée commerciale permettant de rendre plus facile le transport des bananes et des produits liés à l'industrie palmière. Les routes rénovées en Côte d'Ivoire permettent l'évacuation du cacao, du café et des produits de l'industrie du bois. La plupart des investissements

s'inscrivent dans cette projection qui vise finalement à compléter les axes d'extraversion ferroviaire, à améliorer un certain type de transport et donc à accroître les performances du système de traite.

C'est bien dans une optique réductrice d'exploitation que les politiques d'aménagement s'élaborent. Le rôle fondamental de la circulation, identifié précédemment, dans les volontés de territorialisation des espaces délimités, demeure très secondaire pour la puissance coloniale qui ne pense l'espace qu'en terme de dimension marchande, qu'il s'agit tout au plus de sécuriser. Dans l'enveloppe spatiale que constitue l'AOF, des régions entières ne sont pas desservies, étrangères au système économique colonial, isolées des logiques dominantes. Les projets basés sur une dimension plus politique, visant à relier l'ensemble des régions et à tenter une forme d'homogénéisation des territoires des colonies, notamment dans une optique d'équité spatiale à l'échelle de l'ensemble de l'AOF, n'étaient pourtant pas absents. L'élargissement du réseau fut pensé, mais jamais réalisé. Les Etats indépendants n'hériteront que d'un support construit dans une stricte rationalité économique.

Dans ces projets soucieux d'une meilleure intégration des territoires, un plan spécifique mérite d'être précisé tant il est révélateur de la simplicité encore actuellement problématique du schéma des infrastructures. Ce plan basé sur un élargissement des dessertes ferroviaires est pensé dès 1905 par Ernest Roume alors gouverneur général de l'AOF. Il prévoyait une organisation des colonies occidentales françaises autour des 5 ports de Saint Louis, Dakar, Conakry, Grand Bassam (qui sera déplacé à Abidjan) et Cotonou. Un axe central ferroviaire aurait relié Dakar à Niamey, véritable dorsale permettant à travers différentes transversales de mettre en relation les 5 ports et les différentes capitales politiques des colonies. Les figures présentées (1.18 & 1.19) illustrent ce projet de connexion et surtout l'absence de concrétisation de ce plan de mise en relation. Les ports seront développés, mais les voies ferrées, péniblement achevées en 1914 pour la ligne Conakry / Kankan, en 1924 pour la ligne Dakar / Bamako, en 1934 pour la voie ferrée desservant la Haute Volta à partir du port d'Abidjan, et en 1936 pour la liaison entre le port de Cotonou et Parakou, n'iront pas plus loin, simples pénétrantes permettant la desserte de l'arrière-pays des ports sélectionnés. Pour être achevé, ce plan souvent repris dans les instances politiques coloniales et même des Etats indépendants, nécessiterait encore la construction des tronçons reliant Kankan à Bamako, Bamako à Bobo

Les projets de connexions ferroviaires de l'AOF Le plan Roume

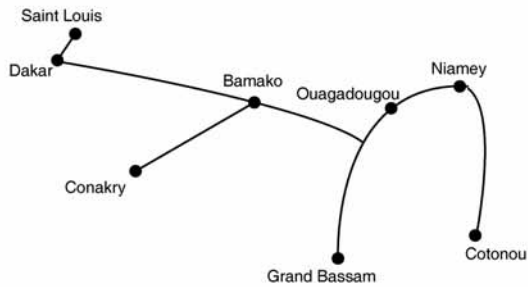


Figure 1.18

Source : DE BENOIST JR. (1995)

Connexions ferroviaires : structure actuelle

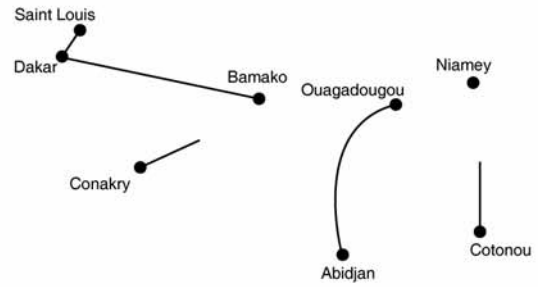


Figure 1.19

Les projets de liaisons routières de l'AOF

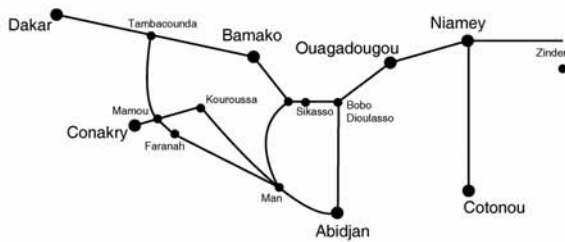


Figure 1.20

Source : DE BENOIST JR. (1995)

Le réseau routier primaire en 1960

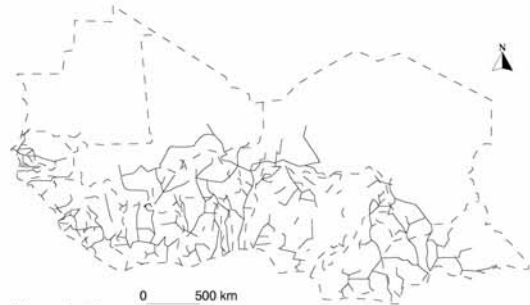
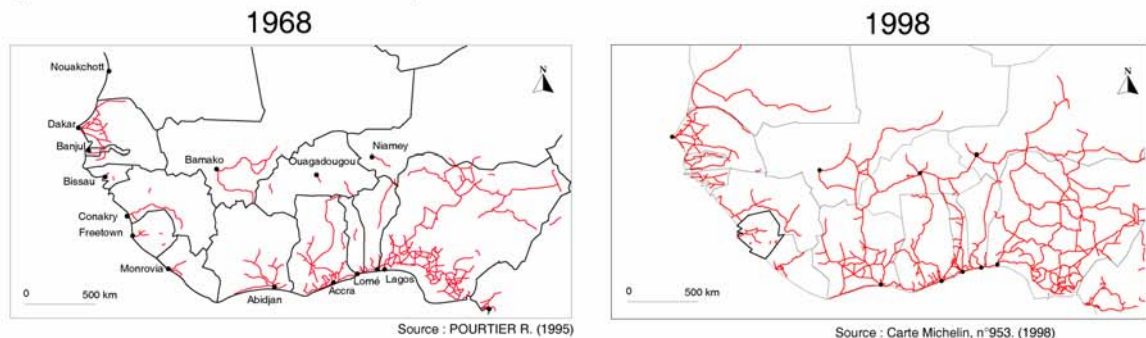


Figure 1.21

source : OCDE / Club du Sahel

Figure 1.22

Afrique occidentale : routes revêtues



Source : POURTIER R. (1995)

Source : Carte Michelin, n°953. (1998)

(r) Jean Debrie. CIRTAI. (2000)

Les différentes figures proposées (et celles qui suivront) dans cette approche diachronique imposent certaines précisions. Ce travail implique nécessairement la prise en compte de sources différentes comparées (textes, cartes officielles, travaux scientifiques...), permettant une vision d'ensemble enrichie. Les différents matériaux utilisés ne peuvent néanmoins avoir une valeur absolue de comparaison, les divergences dans l'utilisation des données restent possibles. C'est particulièrement vrai pour l'appréhension des cartes. Outre des différences notoires entre la carte " Michelin " d'Afrique de l'ouest et les cartes " IGN " par pays, le problème principal réside dans l'identification des composantes d'un réseau de transport. Les typologies de pistes, de routes primaires, de routes revêtues ou partiellement revêtues souffrent de l'absence de véritables définitions consensuelles. De plus, l'évolution rapide du réseau (construction de routes, dégradation d'autres) n'est guère proportionnelle à la fréquence limitée des missions aériennes et cartographiques en Afrique. De ce fait et comme toute figure, les cartes et schémas, réalisés à partir de sources diverses, contiennent une part de choix personnel et d'incertitude géographique dont nous assumons l'entière responsabilité. Pour autant, ces probables incertitudes inhérentes à tout traitement n'invalident pas l'identification du réseau de transport étudié. Les différentes sources traitées ne présentent que de légères différences d'appréciation de la structure globale et de l'état des voies de transport d'un réseau simpliste initialement colonial ; complété et renforcé dans des logiques nationales à partir des années 1960.

Dioulasso, Ouagadougou à Niamey, et Niamey à Parakou. Le projet d'une forme d'irrigation ferroviaire est loin d'être réalisé.

Inégalités de desserte : les territoires continentaux éloignés

Pourtant, sans forcément imaginer l'ensemble des relations prévues par le plan Roume, l'idée générale d'un axe reliant Dakar à Niamey est présente tout au long des décennies coloniales. Encore en 1955, Gaston Cussin, Haut Commissaire de l'AOF, regrette l'absence d'une telle dorsale : « cinq territoires sur huit regardent vers la mer, tournant en quelque sorte le dos aux trois autres (...) une liaison ferroviaire qui traverserait de part en part le groupe des territoires donnerait à ceux-ci une conscience de leur solidarité » (in DE-BENOIST JR. 1995, p 1183). Il y a dans cette remarque une information forte. Plus que le manque d'infrastructures, c'est bien une opposition entre espaces intérieurs et espaces ouverts vers les littoraux que proposent les pénétrantes non reliées entre elles. La métaphore du regard est éclairante. Il est certain que l'ensemble des espaces façonnés dans le cadre de l'AOF regarde vers la mer, ou dit encore plus simplement vers l'Europe. Il est encore plus évident que l'éloignement des façades littorales rend ce regard plus lointain, particulièrement pour les espaces éloignés des axes coloniaux qui sont finalement peu nombreux. D'autant moins que les multiples projets de liaisons routières revêtues (figure 1.20) pourtant basés sur le même schéma visant à relier l'ensemble des capitales et notamment continentales à travers 6 axes intercoloniaux projetés (Dakar / Zinder, Conakry / Abidjan, Abidjan / Bobo Dioulasso, Cotonou / Niamey, Man / Bougouni, Dakar / Abidjan) ne se concrétiseront guère plus que les projets d'extension ferroviaire. De ce fait, certaines régions continentales ne peuvent que difficilement se connecter aux interfaces littorales.

Cet éloignement du système de traite ne peut pas être forcément identifié comme problématique. L'absence de participation au jeu imposé colonial peut être perçue comme une forme d'indépendance, une façon d'échapper à la mainmise étrangère. Question de point de vue peut-être, il reste que l'impossibilité ou plutôt la difficulté de s'inscrire dans un système d'échanges, de vente de ses productions, rend difficile la situation des acteurs continentaux inscrits dans une sphère économique de toute façon orientée et dominée par les échanges coloniaux. Les anciens flux commerciaux, notamment transsahariens, sont réduits, parfois annulés sur certains produits, ne permettant plus les échanges multiples maintenant basculés vers les littoraux. La logique d'exploitation coloniale, s'appuyant sur son espace de circulation produit, inscrit une inégalité dans l'accès au système économique.

Si la faiblesse du réseau d'infrastructures doit être identifiée, c'est surtout cette forte inégalité dans les espaces valorisés et équipés qu'il s'agit de relever dans une tentative de compréhension d'une circulation ouest africaine continentale. L'impératif économique a dicté le dessin général des réseaux de transport, occultant des logiques plus intégratives, plus soucieuses d'une éventuelle construction politique. Une distinction forte entre espaces proches des littoraux et espaces continentaux est alors instaurée. L'exploitation agricole est majoritairement réalisée dans les colonies littorales, marquée par des possibilités physiques notamment pluviométriques plus propices aux différentes cultures d'exportation, et par une proximité des ports coloniaux rendant moins coûteux les frais de transit. Dans la logique coloniale, la graduation vers l'intérieur continental est aussi une graduation dans une échelle des difficultés d'exploitation. Il est évident que les territoires continentaux du Soudan, de la Haute-Volta ou du Niger posent problème pour le pouvoir. Les représentants politiques français ne savent pas vraiment quoi faire de ces larges possessions continentales, appropriées dans une visée stratégique de bloc compact, stratégie guère compatible avec une rationalité économique d'extraversion. En 1956 par exemple, le secteur côtier englobant l'ouest du Sénégal et de la Guinée, le sud de la Côte d'Ivoire et du Dahomey, peuplé de 5 millions d'hommes répartis sur 500 000 km², proposait 91 % en valeur des produits d'exportation. Le reste des espaces continentaux regroupant pourtant 12 millions d'hommes sur un espace de 4 000 000 de km² comptait donc pour moins de 10 % dans ces exportations de produits principalement agricoles (SURET-CANAL J. 1972).

Les espaces continentaux, peu exploités finalement, sont alors sous-équipés, très peu concernés par les investissements renforçant ce phénomène de distance aux ports. Les régions éloignées des axes pénétrants, qui sont accessibles seulement par le biais de pistes médiocres, sont marginalisées dans le système dominant. Les trois territoires de l'intérieur, perçus très souvent comme simple réservoir de main d'œuvre ne connaissent par une réelle mise en valeur. Il est à cet égard édifiant de constater que sur le premier plan du FIDES visant pourtant à enrayer un sous - équipement chronique, seulement 30 % des budgets sont alloués aux territoires continentaux. Dans l'espace de circulation colonial, c'est donc cette double dimension marquée par la faiblesse du réseau global et par les inégalités qu'il propose qu'il s'agit de relever. C'est de cette dimension qu'héritent les Etats nouvellement indépendants, et notamment ces inégalités d'équipement qui deviennent « nationalisées » par la production politique des frontières. Certaines régions continentales, sous-équipées dans une logique de

marginalisation, deviennent des territoires d'Etat et donc un nouveau cadre d'une action politique.

1.3.2 Production 2 : frontières africaines : circulation et logiques d'Etat

Dans les différentes approches scientifiques ou politiques des espaces africains, le discours sur l'absurdité des frontières et des découpages en résultant, legs de l'héritage colonial, apparaît de façon insistante. Les débats sont multiples, importants mais par trop exclusifs dans l'appréhension de ces limites territoriales, masquant d'autres orientations possibles. De nombreux auteurs (FOUCHER M. 1991 ; POURTIER R. 1985 ; RAFFESTIN C. 1980...) pensent qu'il est absurde de dénoncer systématiquement le caractère arbitraire des frontières africaines, tant il est vrai que l'arbitraire caractérise l'ensemble des frontières du monde. Elles révèlent surtout des projets, des choix opérés, choisis ou imposés certes, mais orientant profondément les dynamiques spatiales à l'intérieur des surfaces délimitées devenues territoires d'Etat dans un monde totalement internationalisé. Il est clair qu'une forme de « déterminisme géo-historique semble présider à toute analyse de la carte de l'Afrique » (FOUCHER M. 1991, p 165). C'est bien cette véritable « doxa » identifiée par Michel Foucher, basée sur le constat figé de l'absurde, de l'artificiel et de l'arbitraire des découpages africains, qui domine l'approche frontalière : « ne convient - il pas de revisiter la doxa à l'épreuve des réalités géohistoriques et géopolitiques ? » (FOUCHER M. op. cit.) C'est vrai, le découpage de l'Afrique est largement l'héritage des délimitations coloniales, à la fois entre les puissances mais aussi à l'intérieur des blocs établis. Dans le cadre du bloc français, ce sont les territoires des colonies (et non les fédérations de l'AOF et de l'AEF), devenus personnalités juridiques dans les dernières années de la colonisation, qui deviendront le support des indépendances, l'emportant alors sur les projets plus panafricanistes pourtant très souvent portés par les leaders politiques africains. Le principe de l'intangibilité des frontières proclamé par l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA, 1963) institutionnalise ce découpage.

On peut bien discuter et débattre sur le sens ou le non-sens de cette carte politique, il reste que c'est bien à l'intérieur de ces frontières que vont se constituer les supports de l'action politique. D'autant plus que n'étant pas le fruit de volontés internes aux populations africaines, n'étant pas identifiés comme cadres constitués de l'organisation collective, ces espaces délimités deviennent l'outil de la légitimité même de l'appareil et de la notion d'Etat. Autrement dit, les Etats indépendants « ne finissent pas à la frontière mais y trouvent leur commencement » (POURTIER R. 1985, p 82). Plus qu'un simple découpage, ces frontières

produisent surtout des espaces finalement nouveaux, pas encore nationaux mais déjà d'une certaine façon territoriaux. Les politiques d'aménagement de la force étatique émergente doivent alors assurer les relations dans une optique de nationalisation à l'intérieur du territoire délimité. Dans une enveloppe frontalière héritée, des espaces continentaux deviennent le cadre orientant les productions.

1.3.2.1 Les Etats continentaux : axes de territorialisation et axes d'ouverture

Le Mali, le Niger ou encore le Burkina Faso s'inscrivent donc initialement dans l'ancien espace colonial en position continentale, héritant d'outils de transport relativement limités. Le Mali ne dispose que de 240 km de voies revêtues au lendemain des indépendances, moins de 50 km pour le Niger et le Burkina Faso, et les voies ferrées n'atteignent que péniblement les capitales de Bamako et Ouagadougou (reliée seulement en 1954). Exceptées les parties sud, identifiées comme « utiles » par le pouvoir colonial, la quasi - totalité de ces territoires n'est guère desservie si ce n'est par un réseau de pistes peu aménagé. La circulation, en tant qu'outil de territorialisation des espaces appropriés, pose dans sa forme héritée une entrave majeure aux volontés d'unification des pouvoirs d'Etat. Cette entrave, à dépasser, oriente alors les politiques d'aménagement dans cet espace continental où les différentes régions doivent être reliées. A bien des égards, les réseaux de circulation à construire doivent « faire l'Etat » (DOUMENGUE F. 1986, p 43) dans un double registre symbolique et économique. Ce schéma d'unification repose sur quelques logiques simples toutes réalisées par les Etats.

Les circulations nationalisantes

La logique première semble résider dans l'isolement des régions de l'extrême est et nord-est des territoires qui apparaissent particulièrement vides d'infrastructures. Cette situation trouve une explication dans les stratégies de pénétration coloniale, opérées par la France dans une avancée d'ouest en est, de Dakar au Lac Tchad. Cette stratégie militaire (liée aux visées commerciales d'exploitation, à partir des comptoirs côtiers) encadre finalement le terrain d'action du futur système de traite. A partir de cet axe établi, s'organisent les territoires continentaux des colonies, fortement ouverts sur les régions nord notamment désertiques pour le Mali et le Niger, mais surtout centrés sur des capitales inscrites sur l'axe Dakar / Lac Tchad, dans les parties sud ouest (régions utiles des colonies). Ces capitales, « sud-occidentales » sont clairement produites dans un schéma imaginé de relations avec les capitales littorales. Elles apparaissent orientées « plein sud » peu concernées par les régions

de leur intérieur continental « nord-oriental » difficilement exploitables et donc non concernées par les investissements. Face à cet isolement des régions orientales, tous les pouvoirs d'Etats concernés par cette organisation structurée à partir de l'axe pénétrant militaire vont alors financer la construction d'un axe d'unité nationale, des capitales vers l'est des territoires. Les bitumages de l'axe Bamako / Gao au Mali, de la route de l'Unité parcourant le Niger de Niamey au lac Tchad obéissent à la même logique relationnelle (figures 1.23 & 1.24). Cette dernière ne concerne pas uniquement les Etats maliens et nigériens. La route de Dieri au Sénégal reliant Dakar à Matam, la route de l'espoir parcourant la Mauritanie de Nouakchott à Néma, présentent le même tracé national ouest /est. Dans cette organisation, la capitale, centre du pouvoir émergent, est évidemment le point nodal des réseaux progressivement construits.

La dimension symbolique de ces axes de relation est dominante. Contrairement aux aménagements coloniaux, c'est bien une nouvelle lecture politique des territoires qui guide la construction de ces routes vers des régions isolées. Roland Pourtier l'avait démontré dans le cas du Gabon et de son projet énorme, particulièrement en coût, d'aménagement ferroviaire. En tant que symbole de l'unité, « le transgabonais véhicule l'idée nationale, concrétise l'espace-Gabon » (POURTIER R. 1989, p 234). Cette remarque est extensible à l'ensemble des Etats indépendants. Le cas du Burkina Faso, troisième Etat continental étudié, est exemplaire de ce levier national que constitue l'infrastructure. La véritable « bataille du rail » qui ne cessera d'opposer les gouvernements successifs de l'Etat burkinabé aux bailleurs de fonds pour l'extension du chemin de fer vers l'extrême nord du Burkina en témoigne. Certes, une logique économique explique en partie les volontés d'extension de ce chemin de fer. Il s'agit de relier les mines de manganèse près de Tambao. Mais plus symboliquement, cette voie est perçue comme facteur d'identité nationale devant, dans le discours politique, relier non pas l'ensemble de l'espace, mais l'ensemble des burkinabés. Le colonel et président Sankara, à partir de 1984, fera de ce projet un cheval de bataille fédérateur réel, lui permettant de mélanger dans ses discours l'appel à l'unité, la construction de l'Etat nouvellement rebaptisé Burkina Faso, le renforcement des relations avec les autres Etats et la lutte contre la pauvreté. Le Burkina n'aura jamais les moyens de pression du Gabon, encore moins ceux de production. L'extension est pour l'instant limitée, stoppée quelques kilomètres après Kaya, loin de Tambao (figure 1.25). Ce projet est néanmoins toujours relevé par le pouvoir politique actuel, obéissant à une logique nationale. La construction des infrastructures de circulation est clairement associée à la construction de ces espaces Mali, Niger et Burkina Faso.

Charge symbolique, les logiques économiques ne sont jamais absentes. La mise en relation des régions orientales d'ailleurs s'inscrit bien sûr dans une volonté d'établissement d'un espace économique réellement national, la dimension politique est pourtant dominante. En revanche, un certain nombre de constructions de routes est planifié, centré autour des zones considérées comme centrales dans l'exploitation économique. Dans l'Etat malien, dès le premier plan quinquennal en 1961, la création d'un « triangle de vie » selon la formule du ministre des travaux publics est annoncée et progressivement réalisée. Ce triangle est organisé autour de la partie sud du pays, lieu de l'exploitation agricole, particulièrement du coton qui constitue toujours l'exportation dominante du Mali. Ce programme d'infrastructures, réalisé entre 1961 et la fin des années 70 est indissociable de cette « opération coton », rebaptisée par la suite « opération Mali Sud ». Elle tend à faire de ces régions cotonnières et céréalières le support d'une agriculture compétitive dans le double domaine de l'exportation et de l'autosuffisance alimentaire. A partir du tronçon Bamako / Ségou déjà bitumé lors de l'épisode colonial mais étendu aux villes de Niono et Markala, l'extension se réalise vers Mopti (prolongée vers Gao dans la stratégie de desserte orientale). A partir de San et desservant différents pôles urbains secondaires (Koutiala, Tominian), la connexion est réalisée vers le troisième pôle du triangle, Sikasso, reliant en passant par la ville de Bougouni, la capitale Bamako achevant ainsi la figure géométrique permettant de quadriller le sud malien connecté à la pénétrante orientale. En moins de deux décennies, plus de 1500 kilomètres de routes bitumées nationales et différents ponts sont ainsi construits dans une logique triangulaire partant de Bamako et permettant de relier l'ensemble des villes administratives. Le réseau de routes bitumées et en terre enregistre une croissance moyenne de 5 % par an entre 1960 et 1996 (Banque Mondiale, 1998).

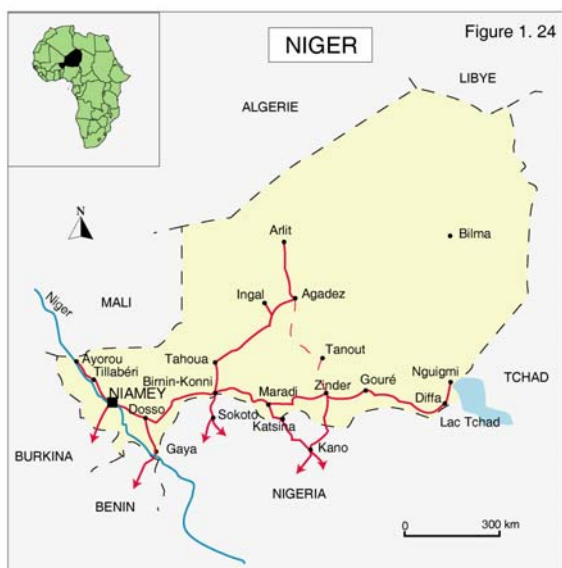
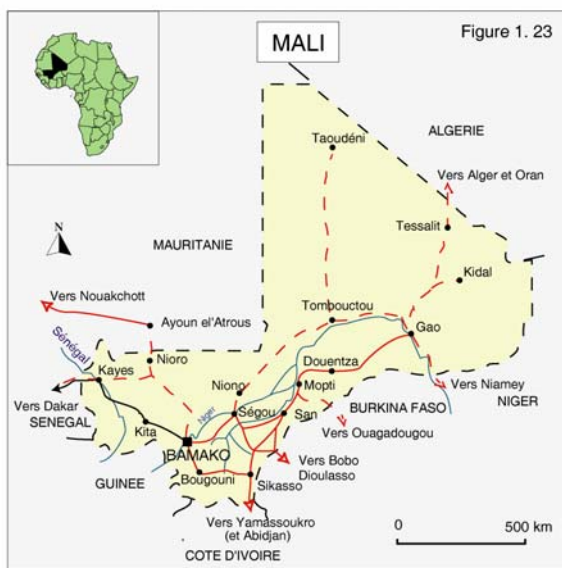
Dans ces logiques politico-économiques, mais réellement nationales, seule la partie ouest des territoires (d'ailleurs aujourd'hui considérée comme enclavée par ses acteurs politiques locaux) est absente des projets d'investissement. Il est vrai que dans l'ensemble du territoire à aménager, les choix ont été dictés par des priorités reliant absence d'infrastructure préexistante, volonté de relations nationales et logiques économiques. La voie ferrée reliant Dakar à Bamako rendait probablement moins urgent les investissements dans la partie occidentale. Il est à cet égard intéressant de noter la primauté routière dans les choix d'infrastructures. Ce schéma est général, exceptés quelques cas notables (Gabon, Mauritanie par exemple), à l'ensemble de l'Afrique occidentale où la route représente l'instrument de l'aménagement. Prolongeant les plans coloniaux, différentes études ont pourtant été menées

pour l'extension du réseau ferroviaire, notamment par l'URSS et la Chine dans les années 1960, partenaires du Mali alors socialiste. Les projets de connexion de Bamako à Kouroussa permettant de mettre en liaison les réseaux guinéen, malien et sénégalais n'ont pourtant jamais aboutis.

Dans ces stratégies politiques associées aux volontés d'exploitation économique dans un cadre nouvellement national, les espaces étatiques du Niger et du Burkina présentent les mêmes projections, adaptées à leurs propres opportunités locales. Le cas du Niger est exemplaire. A partir de l'axe principal d'unité est / ouest (la route nationale 1 reliant les pôles urbains) s'organisent différentes voies globalement perpendiculaires à l'axe Niamey / Lac Tchad. La construction la plus remarquable dans le dessin territorial réalisé par la circulation est évidemment la route pénétrant l'intérieur du Niger vers son extrême nord en passant par Agadez et débouchant sur Arlit (figure 1.24). Cette route est celle de l'uranium, rendue possible par l'explosion au début des années 1970 de l'exploitation et de l'exportation de ce produit alors recherché et coûteux sur les marchés mondiaux. La multiplication par dix des revenus liés à l'uranium entre 1971 et 1982 offre une capacité d'investissement aux gouvernements successifs nigériens leur permettant de financer un vaste projet d'infrastructures routières dont cette voie reliant le nord. Entre 1979 et 1986, plus de 1200 kilomètres de routes vont être établis dans une logique interne de relation nationale (route de l'unité et route de l'uranium) renforcée par une logique de rattachement externe permettant la connexion avec les Etats voisins et particulièrement les embranchements partant des villes principales de l'axe d'unité vers le Nigeria. Le réseau est ainsi construit dans un plan global qui n'a pu être mené à terme, ralenti par la crise des années 1980 dont la chute des cours de l'uranium réduit la manne financière disponible et rend problématique le remboursement des emprunts contractés dans les années 1970. Le doublement de l'axe nord à partir d'Agadès vers Zinder ne sera que partiellement bitumé.

Outre le projet d'extension d'une voie ferrée, symbole d'une unité d'un Etat à construire, le Burkina Faso produit également le support d'une circulation nationalisante. A l'instar du Niger, il est profondément centré autour d'un axe majeur à partir duquel différents embranchements s'organisent. Cet axe, bitumé dans la première décennie de l'indépendance, est l'armature générale permettant de relier les deux pôles du territoire, industriels et politiques, de Ouagadougou et Bobo Dioulasso, doublant alors la voie ferrée coloniale. Dans la logique de mise en relation de l'ensemble des régions, l'architecture pensée et planifiée

Les Etats continentaux ouest africains (routes et voies ferrées : structure actuelle)



Légende

	Limites d'Etat		Capitale
	Routes principales bitumées		Villes principales
	Routes principales non bitumées		Fleuves
	Voie ferrée		
	Voie ferrée en projet		

Source : IGN / 1993 / 1994 / Marchés Tropicaux. (1999)
(r) Jean Debrie. IDEES / CIRTAI. (2001)

apparaît inaboutie. L'échec du projet ferroviaire, non remplacé par l'établissement d'un axe routier bitumé, entrave les possibilités de circulation entre la capitale et donc les axes principaux, et la partie nord du Burkina Faso. La lecture de la carte des infrastructures de transport (figure 1.25) laisse surtout apparaître une visée nationale centrée autour d'une inscription internationale.

L'ouverture internationale

A partir de l'axe central de l'espace burkinabé est financé le bitumage de routes assurant l'ouverture sur le Ghana, le Togo ou le Niger, à partir de la capitale Ouagadougou ; et sur la Côte d'Ivoire et le Mali à partir de Bobo Dioulasso. S'adaptant à l'espace national réduit et encadré au centre de multiples Etats tous finalement proches de la capitale, l'action politique tend à valoriser une position de carrefour. Cette mise en relation potentielle avec les Etats environnants est une stratégie d'ailleurs toujours valorisée actuellement. Cette optique d'inscription dans un espace ouest africain devenu internationalisé, apparaît dominante dans l'organisation des transports du Burkina Faso. Elle ne lui est pourtant pas spécifique. De façon moins élargie sans doute, le Niger et le Mali opèrent pourtant les mêmes constructions nécessaires à l'ouverture, doublant la logique nationale d'une orientation indispensable dans une sphère de relations inter - étatiques.

Dans cette circulation spécifique, ce sont les voies de l'ouverture vers les interfaces littorales qui sont premièrement privilégiées. Déjà inscrits par le pouvoir colonial, ces axes sont renforcés et modernisés. L'exportation du coton malien ou burkinabé, de l'uranium nigérien, les importations de produits alimentaires, pétroliers ou encore de matériaux de construction nécessaires à la production des infrastructures, à la construction matérielle de ces Etats peu équipés, imposent les conditions de transport vers les ports. Dans cet espace de transit devenu international, les gouvernements des Etats continentaux reproduisent et enrichissent les tracés vers les frontières des Etats côtiers.

Les acteurs politiques de l'espace malien, desservi historiquement par le port de Dakar, cherchent à doubler les possibilités d'ouverture, suite à l'échec d'une tentative d'unification avec le Sénégal, qui entraîne une fermeture provisoire de l'axe Dakar / Bamako, unique voie de desserte malienne en 1960. A partir du triangle établi entre Bamako, Ségou et Sikasso, les pouvoirs politiques étendent les routes goudronnées vers les frontières de la Côte d'Ivoire et du Burkina Faso. Les représentants nigériens renforcent les relations externes et financent le goudronnement des routes vers les frontières du Bénin, du Nigeria et du Burkina Faso dans

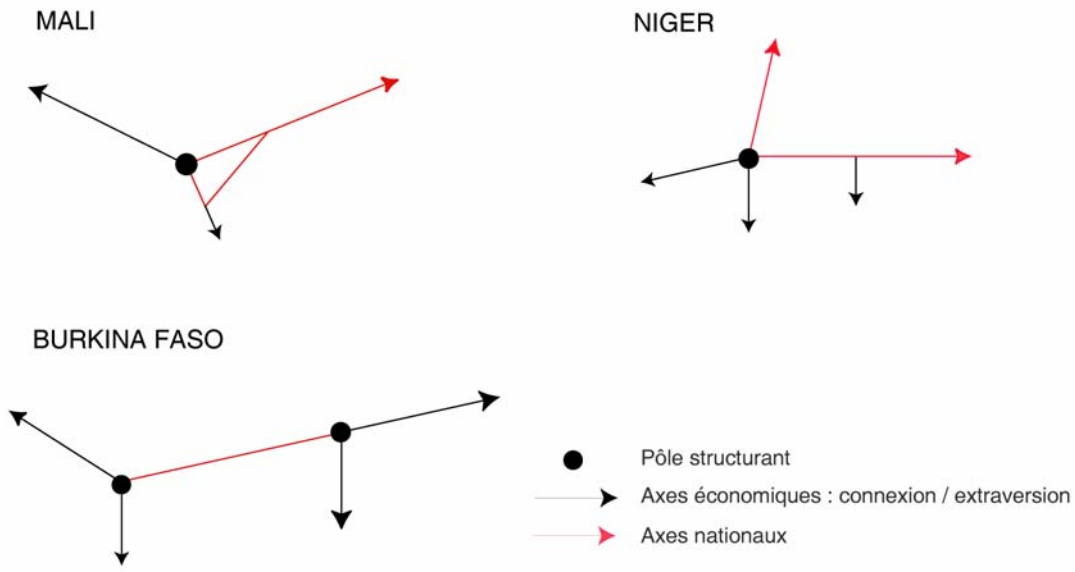
une optique d'ouverture vers les ports de Cotonou, de Lagos et de Lomé. A partir d'une base nationale, l'orientation internationale reste inscrite dans une dominante d'intégration au marché mondial, révélant une dynamique d'extraversion encore effective. Les relations entre Etats se limitent d'abord à cette fonction de transit permettant l'accès aux transports maritimes, condition d'une ouverture spécifique. Le support d'éventuelles relations régionales, notamment entre Etats continentaux, apparaît très secondaire dans les stratégies circulatoires opérées par les Etats indépendants.

Ce support n'est pourtant pas totalement absent. Il existe un incontestable essai de rapprochement entre Etats dans un projet d'homogénéisation de l'espace régional ouest africain. A l'indépendance, aucune voie n'obéissait à une logique réellement intégratrice. Cela a été dit, les volontés coloniales visant à relier les différentes entités de l'Afrique Occidentale Française sont restées à l'état de projet. Seul le support économique composé de simples pénétrantes a vraiment été réalisé, et encore dans une stratégie d'investissement minimum. Aucun réseau routier ou ferroviaire continental et régional n'a été mis en place. A travers l'établissement de possibilités nouvelles d'ouverture, la relation entre Etats continentaux et côtiers produit déjà un certain nombre de relations régionales nouvelles. Le schéma réalisé autour de Bamako, Ouagadougou et Niamey vers la Côte d'Ivoire et le Togo permet une connexion entre les trois capitales continentales (figure 1.27). Différents financements ont été prévus pour relier efficacement les villes secondaires de ces trois Etats. Il est édifiant de constater que l'organisation des trois architectures nationales réalisées pourrait permettre une mise en relation de l'axe de desserte oriental malien avec les axes unitaires du Burkina et du Niger par le biais d'un bitumage à effectuer entre Mopti et Ouagadougou et Gao et Niamey, réalisant ainsi un réseau peu dense mais supportant une véritable relation continentale.

L'intérêt croissant des Etats ouest africains pour une intégration politique effective dans un cadre soit uniquement francophone s'exprimant dans l'actuelle Union Economique et Monétaire de l'Afrique de l'Ouest (UEMOA), soit réellement régional incorporant les Etats anglophones et lusophones dans la Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), légitime et justifie ces investissements prévus. D'autant plus que ce discours d'intégration est validé par l'ONU et l'OUA qui proclament la décennie 1987-1988 « décennie pour les transports et les communications en Afrique » dans laquelle la production d'une infrastructure réellement intra - africaine doit être produite. Cette production se révélera finalement limitée et ne financera que difficilement quelques bouts de réseaux. Ces décennies

Figure 1. 26

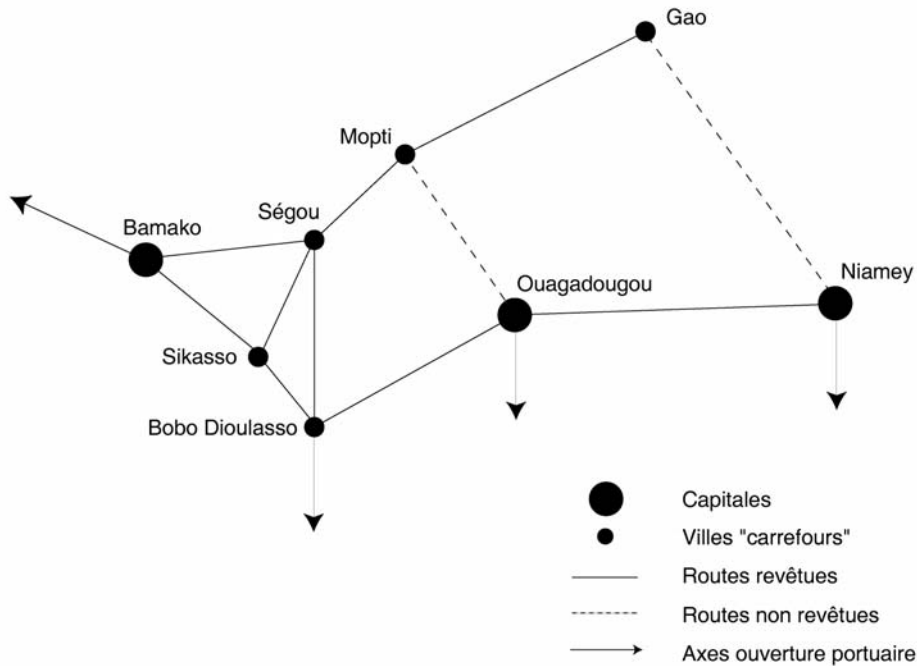
ETATS CONTINENTAUX / ORIENTATIONS



Jean Debrie / IDEES / CIRTAI. (2001)

Figure 1. 27

ETATS CONTINENTAUX / RELATIONS



1980 et 1990 sont surtout marquées par une crise économique sans précédent, produite par l'effondrement des cours de matières premières (particulièrement l'uranium) et par un endettement devenu problématique pour les Etats africains. L'heure n'est guère à la construction de routes nouvelles. Constat d'autant plus réel, que le problème de retardement de l'entretien des réseaux construits apparaît. Dans un contexte peu propice à l'investissement, les routes datant globalement d'une quinzaine d'années se détériorent et imposent une rénovation coûteuse. Les Etats endettés, obligés de respecter des plans d'ajustement imposés par les bailleurs de fonds, réorientent les investissements dans l'entretien routier. Les projets d'intégration s'en trouvent fortement réduits. L'évolution économique de ces dernières années, plus positive, tend néanmoins à revaloriser ces visées d'aménagements régionaux encore peu effectifs. Cette troisième logique de l'espace des Etats ouest africains est peut-être en voie de réalisation.

Un espace de circulation centré sur les continentalités étatiques se produit donc par le jeu d'une succession de pouvoirs aux stratégies différentes. D'une simple logique d'exploitation coloniale, les gouvernements successifs des Etats continentaux indépendants héritent d'espaces délimités devenus territoires. Legs de dynamiques externes, ces espaces deviennent le cadre d'action d'un pouvoir qui, pour être légitime, doit assurer la production d'un modèle politique devenu universel faisant du territoire le cadre de l'identité nationale. Dans cette volonté de nationalisation, les réseaux de circulation constituent l'outil fondamental de ces constructions territoriales. Ils assurent la production des mises en relation entre l'ensemble des régions constituant l'espace délimité. Héritant d'un espace peu doté en support de transport, les espaces nationaux malien, nigérien ou burkinabé se produisent alors dans une architecture de circulation. Elle est principalement routière dans une triple logique, nationale et unitaire, internationale et facteur d'ouverture vers les marchés mondiaux, et très secondairement régionale dans une logique de relations entre Etats africains. Ainsi constitués, ces Etats aménagés sont profondément inscrits dans une orientation générale d'ouverture littorale. Les réseaux nationaux sont ouverts et reliés à des axes de transit, initialement coloniaux mais modernisés et privilégiés dans les schémas d'aménagement, axes dirigés vers les interfaces littorales. Cet espace est internationalisé, nécessitant la traversée d'espaces échappant aux pouvoirs continentaux. Il s'instaure une interdépendance internationale nouvelle. La prise en compte de l'organisation de la circulation de ces Etats côtiers, plus précisément des possibilités d'ouverture pour les Etats continentaux, est alors nécessaire dans la compréhension recherchée d'un espace centré sur les continentalités étatiques.

1.3.2.2 Des espaces couloirs : l'exemple du Togo et du Bénin

Une des composantes des réseaux de circulation des espaces étatiques continentaux s'inscrit donc en territoires étrangers. Les Etats côtiers assurent une fonction de transit, adossée à des corridors permettant la relation maritime. Tout au long de l'étude, ces différents corridors, ivoirien, sénégalais, togolais, béninois, ghanéen, pour les principaux seront abordés dans une volonté de mesure des possibilités d'ouverture littorale. Dans l'étape présente de la réflexion, visant à cerner la production d'un espace de circulation spécifique, deux exemples singuliers peuvent constituer une forme d'exemple « type » permettant d'illustrer les logiques de production et d'expliquer des fonctions générales de corridors. Dans les réseaux des Etats côtiers, ce sont les axes pénétrants assurant une fonction de couloir international qui doivent être cernés. L'exemple du Togo et du Bénin prend dans cette logique une valeur particulière. Un simple regard sur les cartes ouest africaines révèle la morphologie de ces Etats dont le dessin hérité s'organise en véritables « espaces couloir africain » (ANTHEAUME B., ARREGHINI L. 1995). C'est une évidence, la forme des Etats oriente le tracé des infrastructures. Le cadre digité du Togo et du Bénin, matérialisation politique extrême de la logique d'exploitation coloniale dans un contexte concurrentiel, n'offre que peu de possibilités dans l'organisation des axes nationaux. Cette organisation est ouverte alors dans un schéma d'ouverture sur un arrière-pays continental. Elle correspond au squelette général d'un réseau de circulation à vocation internationale dont il importe de cerner les productions des éléments constitutifs des corridors.

A l'instar de l'ensemble des Etats côtiers, l'orientation initiale des espaces togolais et béninois découle de cette volonté extérieure impériale. Terrain d'affrontement entre l'Allemagne, la France et la Grande Bretagne, ces deux Etats obéissent au schéma simplifié de mise en exploitation. La construction des ports, têtes de pont de la pénétration, est effective dès 1890 à Cotonou (puissance française) et dès 1904 à Lomé (puissance allemande). Ces deux relais portuaires sont complétés par la construction de lignes ferroviaires s'étendant progressivement suivant un axe sud / nord. La ligne Cotonou / Parakou, prolongeant la ligne Cotonou / Ouidha opérationnelle dès 1903, est achevée en 1936. Elle consacre la ville de Cotonou et constitue l'axe principal de l'exploitation. La mise en place d'infrastructures ferroviaires semble plus complète au Togo, obéissant pourtant à la même logique. Deux lignes sont construites sous domination allemande : un axe Lomé / Aného (capitale du Togo allemand) et un axe Lomé / Kpalime permettant de drainer les productions du Cacao. L'axe pénétrant principal est produit sous domination française. Suite à la défaite de l'Allemagne

lors de la première guerre mondiale, le Togo est mis sous tutelle française et britannique. La mise en place par le pouvoir français d'une ligne ferroviaire Lomé / Blitta est achevée en 1933, constituant la ligne de drainage des produits notamment cotonniers. L'architecture pénétrante est ainsi construite.

Héritage tout aussi concret, le quadrillage frontalier, impulsé par une concurrence accrue entre puissances, révèle des situations caricaturales dans la production des territoires des colonies. La séparation du Togo allemand en deux ensembles, l'un britannique rattaché à la Gold Coast et l'autre français, suivi de la séparation politique d'un regroupement entre le Dahomey et le Togo français, produisent ces espaces digités à la superficie limitée, organisés perpendiculairement aux côtes, suivant de très près les infrastructures d'évacuation. Ce découpage n'est pas uniquement le fruit des affrontements directs entre puissances coloniales. Il est vrai que la course à l'appropriation menée par la grande Bretagne et la France dans cette partie africaine est révélatrice de cette politique des points d'appui sur la côte du Golfe de Guinée, politique qui consiste pour la France à prendre place à côté de chaque possession anglaise, même sur des territoires très réduits. L'intérêt français pour un point d'entrée à Cotonou est très largement influencé par l'installation permanente des Anglais à Lagos en 1860. Mais si cette concurrence est fortement explicative du dessin des frontières actuelles, d'une séparation entre zone francophone et zone anglophone, les divergences au sein d'une même puissance expliquent différentes coupures territoriales.

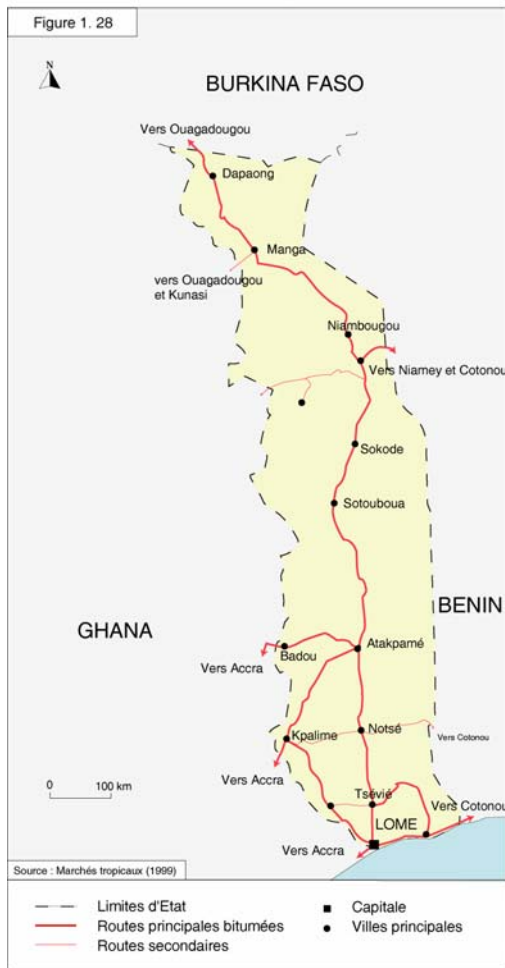
L'échec d'une union politique entre ces deux « micro-territoires » que sont le Togo et le Bénin est révélateur. Plus révélateur encore, le projet avorté d'un port commun pour le Togo et le Bénin est significatif des jeux de pouvoirs présents au sein des empires coloniaux. La volonté française de mettre en place ce port moderne correspond à une tentative forte pour soustraire le Togo de l'influence du Ghana anglophone. Il s'agissait de réaliser une union économique et douanière entre le Togo, le Dahomey et le Niger (union dénommée TODANI). Mais de 1951 à 1960, les tentatives de projet sont annihilées par les divergences d'intérêt entre les différentes compagnies commerciales, les chambres de commerce, et les élus politiques locaux des deux territoires. Les représentants commerciaux et politiques du Togo refusent une évacuation de l'exploitation du phosphate passant par un port dahoméen. Les compagnies commerciales de Cotonou s'opposent farouchement à un projet de port prévu à Grand Popo (BIO-SAWÉ I. 1995). Cet échec d'un projet commun se traduit par la construction de deux ports en eau profonde, aux caractéristiques similaires, éloignés d'une centaine de kilomètres (construction amorcée en 1959 à Cotonou sous tutelle française et en

1964 à Lomé grâce à une coopération entre le Togo, nouvellement indépendant et... la République Fédérale d'Allemagne).

Concurrence entre visée impériale, divergence et affrontements de niveaux de pouvoirs divers au sein de ces empires, l'épisode colonial produit une multiplication des territoires. Sur une frange côtière de quelques centaines de kilomètres, quatre territoires sont ainsi découpés. Ils sont équipés dans une logique concurrentielle politique, en adéquation très relative avec les possibilités économiques effectives dans cette partie ouest africaine internationalisée au moment des indépendances. Il est clair que les ports béninois et togolais font double emploi, desservant des arrières pays, qui deviennent nationaux, limités, inscrits dans une concurrence pour la desserte des pays continentaux également desservis par le port d'Abidjan ou de Dakar, et plus récemment par les ports ghanéens. Ce sont pourtant ces territoires réduits qui deviennent des espaces étatiques. Dans ces frontières léguées, quel projet territorial pouvait être visé par les pouvoirs politiques du Bénin ou du Togo ? Les choix sont limités dans ce cadre dont la forme ne permet pas réellement d'autres possibilités que l'organisation autour du binôme port et axes intérieurs perpendiculaires aux côtes.

Il serait abusif de nier tout changement depuis les indépendances. Si l'orientation générale n'a pas été remise en cause, la modernisation des infrastructures révèle des choix dans l'aménagement des espaces nationaux. Pôles centraux des réseaux, identifiés comme « poumon » des économies togolaise et béninoise, les deux ports sont l'objet de modernisations constantes. Succédant aux simples appointements coloniaux, la création d'un véritable appareil portuaire est effective dès la fin des années 1960. Dans un espace de production limité, les différents plans d'aménagement s'orientent vers la création d'un espace de transit, permettant certes le drainage des importations et exportations nationales mais aussi la production d'un corridor fortement ouvert vers les États continentaux. Les ports modernisés deviennent dans la stratégie d'aménagement une porte identifiée comme sahélienne, traduisant les volontés de captation des marchandises continentales et surtout la tentative d'inscription de ces deux États dans une situation espérée de carrefour africain. Il est significatif de relever, dans le total des marchandises traitées dans les ports de Cotonou et Lomé, l'importance du transit international, très largement supérieur en pourcentage à celui observable dans les autres ports ouest africains desservant des territoires nationaux plus élargis. Dans un trafic national réduit, l'importance de la fonction de corridor est alors

TOGO

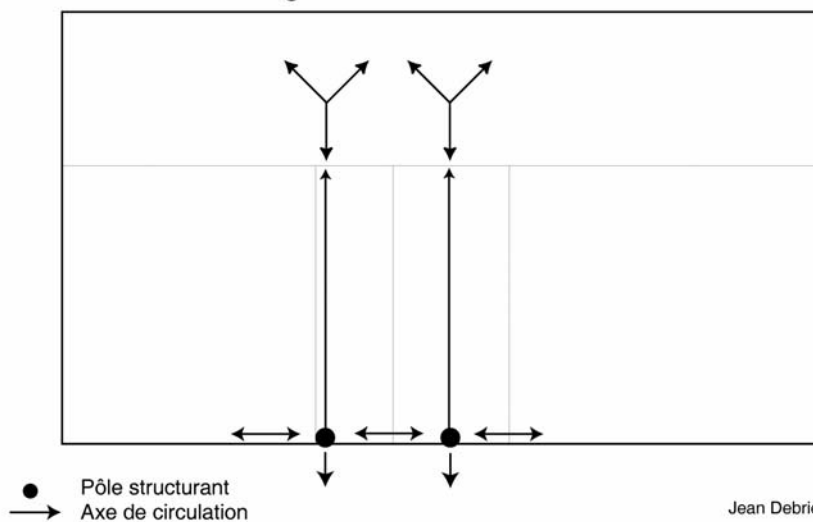


BENIN



Figure 1. 30

Togo et Bénin : orientations



Jean Debrie. IDEES / CIRTAI. (2001)

décisive⁹. Centrée sur une interface portuaire, cette fonction de corridor est renforcée par l'aménagement des voies terrestres. Si historiquement l'axe pénétrant du Togo est la voie de chemin de fer, la priorité dans les politiques étatiques est identique à celle donnée dans la plupart des Etats indépendants, basée sur une préférence portée aux constructions routières. De 1970 à 1990, le réseau routier revêtu passe de 568 à 1650 kilomètres. Les investissements principaux concernent la route nationale 1, d'orientation nord / sud, permettant la traversée de l'ensemble du territoire étiré et réalisant l'accès aux réseaux nationaux des Etats continentaux. L'ensemble des routes transversales est relié à cet axe majeur épousant les formes spatiales de l'espace national (figure 1.28). Cet axe se connecte au réseau burkinabé à la frontière (Cinkasse) permettant une relation avec le Burkina Faso, et par extension le Niger, et plus secondairement le Mali.

Les projets réalisés dans l'espace béninois indépendant traduisent la même logique. La modernisation portuaire et le renforcement de l'axe pénétrant où se connectent les transversales secondaires sont pareillement opérés. Dans cette fonction de transit privilégiée, l'organisation est cependant encore pour une part basée sur l'axe ferroviaire. La desserte de l'arrière-pays continental est assurée par une complémentarité, maîtrisée par l'Organisation Commune Bénin – Niger des chemins de fer et des transports (OCBN), entre la voie ferrée reliant Cotonou à Parakou et le transport routier permet le transit vers le Niger. Plus secondairement, des voies routières, peu bitumées, permettent la relation avec le Burkina Faso (figure 1.29). Mais les récentes difficultés rencontrées par l'OCBN (gestion économique déficitaire, manque de matériels, vétusté des infrastructures) tendent à faire du transport routier le mode privilégié du transit actuel centré autour du port de Cotonou. Le renforcement des voies routières est l'objectif identifié des plans d'aménagement, limité cependant dans le cadre des plans d'ajustement structurel.

Il serait abusif de relever uniquement une fonction de corridor certes décisive mais non-exclusive dans les dynamiques de ces deux espaces. D'autres logiques supportent les projets des pouvoirs étatiques. Pour autant, elles sont également fortement liées à cette volonté d'inscrire ces espaces nationaux dans une situation de carrefour, au centre d'une circulation ouest africaine internationale. Ces dynamiques, basées sur les relations intenses entre Etats côtiers, justifient les investissements opérés pour la modernisation de cette « trans-côtière »

⁹ Dans les marchandises traitées, les totaux annuels maximaux observés à Lomé et Cotonou avoisinent difficilement les 2 millions de tonnes contre respectivement 15 millions à Abidjan et 6 à Dakar. La part du transit international dans les ports d'Abidjan et Dakar est en moyenne de 5 %. Très fluctuante à Lomé et Cotonou, elle atteint certaines années 40 % du trafic total et descend rarement en dessous de 20 %.

entièrement bitumée sur un axe parcourant les côtes du Nigeria à la Cote d'Ivoire. Cette route, deuxième axe privilégié dans les politiques du Bénin et du Togo, est un lieu intense de trafic opéré par des commerçants divers jouant sur les différentiels de prix, de lois, de marché, entre ces pays anglophones et francophones. Dans ce jeu frontalier, le Togo et le Bénin, enchâssés entre Ghana et Nigeria, occupent une place tout à fait centrale. Le port de Cotonou joue souvent le rôle d'un véritable port nigérian, permettant à des commerçants peu confiants dans la sécurité du port de Lagos d'acheminer leurs marchandises. Les commerçants ghanéens mais aussi ivoiriens viennent profiter des conditions offertes par le port de Lomé et son statut de zone franche sur certaines marchandises (véhicules d'occasion notamment). Les commerçants togolais réalisent de nombreuses affaires à Accra, port principal du Ghana. Plus globalement, chaque différentiel de situation provoque des relations intenses, qu'il soit économique (fluctuation d'une monnaie, demande forte de certains produits, taxes moins importantes ...) ou politique (troubles dans un pays). Ces différentiels se traduisent donc par des relations fortement liées au transit. Il ne s'agit pas de produire, mais de faire circuler des marchandises. Le Togo et le Bénin, espaces couloirs mais aux relations inter-côtières importantes, sont à de multiples égards des espaces de circulation (figure 1.30).

Héritant de cadres spatiaux singulièrement orientés en couloir pénétrant, ces deux Etats inscrivent donc, en modernisant des axes réellement nationaux, une solution de continuité vers les Etats de l'intérieur ouest africain. La logique, en adéquation avec la forme des espaces étatiques, est simple : la mise en relation de l'ensemble des régions inscrit aussi la production d'un axe de transit permettant de capter les marchandises continentales, sources supplémentaires de revenus dans un marché intérieur limité. Dans cette connexion entre stratégie d'Etats côtiers et d'Etats continentaux se produit, par raccrochage des réseaux nationaux, l'espace international de l'ouverture littorale. Ce raccrochage concerne d'autres Etats. Si le Togo et le Bénin sont l'archétype des logiques de corridor, l'espace de transit pour le Mali, le Burkina Faso et le Niger se déploie sur d'autres lignes internationales, mais dans ce même processus identifié dans l'exemple togolais et béninois, de connexion et raccordement des réseaux nationaux. Le découpage étatique de l'Afrique produit une interdépendance nouvelle dans ce champ de la circulation, d'ouverture sur le monde.

1.3.2.3 Ouverture littorale et relations internationales : l'enclavement facteur d'organisation ?

En tant que support construit d'une circulation devenue internationale, cet espace de l'ouverture littorale s'inscrit dans des encadrements politiques différents, imposant une organisation, du moins certains accords, permettant une gestion de l'interdépendance étatique. Un cadre juridique, plus théorique que réellement appliqué, est fixé dans des accords mondiaux. Traduction significative d'un monde internationalisé et mondialisé dans une sphère d'échanges s'appuyant initialement sur un transport maritime dominant, la notion de « droit à la mer » devient dès 1965 un élément d'une forme de juridiction des échanges en phase de construction dans les instances internationales. La convention de New-York, relative au commerce de transit des Etats sans littoral, pose comme « principe indispensable de l'expression du commerce et du développement économique » cet accès maritime pour les Etats continentaux. Ce droit est renouvelé et renforcé dans le cadre de la convention de Montégo Bay (1982), convention internationale signée par 130 Etats redéfinissant l'ensemble du droit maritime et de l'usage de la mer. Plus qu'un véritable appel à la coopération et à la solidarité entre Etats, c'est bien dans une logique économique faisant de l'espace mondial un terrain où rien ne doit freiner les échanges que la convention trouve sa pleine justification. Mais cette convention, établie sous l'égide de l'ONU, révéla surtout l'ensemble des conflits relatifs aux conditions de certaines circulations internationales. Les problématiques (toutes traitées lors de la conférence de Montégo Bay) des eaux territoriales, des zones économiques exclusives, des détroits, de l'accès maritime... plus globalement de la libre circulation, demeurent l'objet de débats révélant les oppositions entre visée politique (le contrôle territorial) et visée économique (le libre échange). Il n'y a guère de droit à la mer accepté par tous les Etats. Les conventions internationales ne tiennent pas lieu d'accords stables régissant les conditions du transit. Ces dernières s'établissent plus spécifiquement dans des relations régionales ou bilatérales.

A l'échelle ouest africaine et probablement plus proches d'une idée de solidarité, les conventions de Lomé ou encore les accords produits dans le cadre de la CEDEAO consacrent ce droit à la mer, identifié dans les textes politiques comme « droit au désenclavement » et posent les recommandations nécessaires aux conditions des connexions maritimes. La convention Lomé IV, par exemple, préconise l'élargissement de la coopération entre Etats continentaux et Etats littoraux dans le domaine du transit, par le biais notamment d'une harmonisation des législations nationales et par la mise en place de systèmes de stockage,

d'entrepôts autonomes dans les interfaces portuaires. Les facilités d'évacuation et de circulation, la centralisation du fret continental, la sécurité et le contrôle de l'entreposage, la réduction des coûts de stockage, sont alors identifiés comme les éléments nécessaires à l'ouverture internationale des acteurs économiques continentaux. Les chartes constitutives des regroupements politiques régionaux (UEMOA, CEDEAO), qui seront traités ultérieurement dans l'étude, présentent les mêmes règles visant à établir une organisation de transit plus fluide, des conditions d'accès portuaires compétitives. Sans empiéter sur les éléments à venir, il est important d'énoncer l'absence d'application réelle de ces textes politiques, internationaux ou régionaux, dans l'organisation du transit ouest africain.

Mais plus que ce corpus juridique général, c'est dans le cadre d'accords bilatéraux que s'exprime l'organisation de cette circulation spécifique. Les pouvoirs politiques des Etats côtiers et continentaux organisent les éléments de leurs relations dans une logique d'ouverture. A cet égard, la gestion initiale du transport ferroviaire, aujourd'hui en phase finale de privatisation, traduisait ces coopérations concrètes. La gestion commune des voies ferrées à vocation internationale est effective dès les années 1960 dans le cadre de la régie Abidjan - Niger (RAN) reliant les capitales de la Côte d'Ivoire et de la Haute Volta ou dans le cadre de l'Organisation Commune Bénin-Niger (OCBN) reliant Cotonou à Parakou. L'OCBN, organisation publique mais doublement nationale, gère l'ensemble des transits. Elle maîtrise l'ensemble des étapes du processus de desserte continentale. Plus tardivement et de façon moins aboutie, les deux régies de chemin de fer du Mali et du Sénégal établissent un Organisme Commun de Gestion du Trafic International (OCGTI), au rôle limité cependant, fortement sous tutelle des deux compagnies nationales. Éléments de coopération, ces voies ferrées sont inscrites dans une logique contemporaine de privatisation, déjà effectuée pour la voie Abidjan / Ouagadougou, traduisant l'évolution des transports africains dans le cadre des plans d'ajustement structurel. Elles révèlent pourtant ces processus de coopération établis sur l'ensemble des réseaux internationaux, des villes continentales aux ports littoraux. L'organisation du transit produit des relations étatiques particulières.

L'exemple de l'Etat continental malien est explicatif de ces coopérations organisées sur un réseau international. Dans le cadre d'une convention liant dès 1963 le Mali au Sénégal, faisant suite à l'échec de la confédération, un ensemble d'accords tend à faciliter le transport des marchandises maliennes, particulièrement dans le domaine des opérations portuaires. Le port de Dakar accorde une priorité d'accostage pour les navires effectuant des opérations commerciales pour le compte de la République du Mali. Et cette priorité est renforcée par une

connexion établie des surfaces de stockage à la voie ferrée internationale. Cette connexion est réalisée par la mise en place de trains spécifiques simultanément stationnés sur trois rames raccordées à des terminaux réservés au trafic malien. Ces entrepôts maliens au Sénégal (EMASE) disposent d'installations de stockage, de terres-pleins (38 000 m²), de hangars (2500 m²), de bureaux (350 m²) et d'une gare de triage réservée au stockage des productions cotonnières. Des avantages tarifaires complètent ce dispositif, accordant un abattement de 50 % sur les redevances d'embarquement et de débarquement des marchandises, une exonération de la taxe sur la valeur ajoutée, ainsi qu'un délai de gratuité de 20 jours pour l'enlèvement des marchandises.

Il y a bien une réelle coopération, d'ailleurs non spécifique au seul Sénégal. Les opérateurs maliens, malgré une utilisation largement restreinte sur les corridors ivoiriens et sénégalais disposent d'entrepôts dans différents ports ouest africains. Suite au traumatisme créé par l'échec de la confédération qui aboutira à une fermeture problématique de l'axe Dakar / Bamako, alors unique corridor de desserte, le gouvernement malien entame un processus de diversification des voies potentielles d'accès maritime. L'installation portuaire de ces services extérieurs que sont les entrepôts maliens (dépendants de la direction nationale des transports), chargés du contrôle et de la gestion du trafic national à l'étranger, s'établit en Côte d'Ivoire (EMACI), au Togo (EMATO), en Mauritanie (EMAMA) et en Guinée (EMAGUI). Outre les facilités d'entreposage, les infrastructures proposées, les mêmes avantages tarifaires sont accordés dans l'ensemble des ports concernés. La présence d'une zone authentiquement malienne dans ces différents ports ouest africains réduit alors partiellement une dépendance à l'extérieur non contrôlable. Elle permet une forme de maîtrise nationale devenue effective dans l'autonomie accordée aux entrepôts maliens.

L'exemple togolais est encore plus significatif de ces logiques relationnelles s'exprimant dans une interdépendance nouvelle entre Etats côtiers et Etats continentaux. Cherchant à s'inscrire en situation de carrefour circulatoire, privilégiant l'axe de desserte continental, les acteurs togolais, et tout particulièrement la communauté portuaire, déploient un système de transit complet. Les avantages accordés au sein du port de Lomé sont relativement identiques à ceux développés dans les ports de Dakar ou d'Abidjan, renforcés par la présence des représentants du Burkina Faso, du Niger et du Mali au sein même du conseil d'administration, acteurs à part entière de la communauté portuaire. Les stratégies effectuées dépassent largement la simple dimension d'interface maritime. La mise en place d'une opération intitulée précisément « Solidarité sur la mer » en 1993 encadre les dessertes sur l'ensemble du territoire togolais.

Cette opération tend à offrir un service nouveau aux chargeurs continentaux. Il est basé sur un ensemble de prestations visant à rendre le corridor togolais plus fluide : surveillance accrue des marchandises, simplifications administratives, établissement d'un système de convoyage sous escorte douanière et policière sur l'ensemble du trajet, présence permanente d'un coordinateur. Cette opération ne concernant que les marchandises importées, très largement majoritaires, est opérationnelle dès l'arrivée des navires. Les marchandises sont débarquées, prises en charge et déplacées sous surveillance vers le terminal du Sahel situé au nord de Lomé à l'entrée de la nationale 1. Trois convoys hebdomadaires, encadrés par les représentants des différentes forces de l'ordre, assurent le trajet vers Cinkasse, frontière du Burkina Faso, et donc lieu de l'ouverture vers les trois Etats continentaux. L'établissement d'une taxe unique pour l'ensemble de ces prestations vise une réduction des attentes administratives et du coût global du trajet. Sans régler tout à fait les problèmes rencontrés dans le trajet international (et sans faire l'unanimité auprès des chargeurs) cette opération est néanmoins un exemple clair des organisations produites par l'internationalisation de l'ouverture maritime. Le ministère des transports du Bénin cherche d'ailleurs à mettre en place une organisation similaire. Les représentants politiques ivoiriens élaborent un projet visant à fluidifier de la même façon les corridors vers le Burkina Faso et le Mali. Au Ghana, les acteurs de la communauté du port de Téma proposent un ensemble de prestations tarifaires particulièrement avantageuses pour les chargeurs nigériens et burkinabés. Sur l'ensemble des corridors utilisés, les acteurs économiques des Etats continentaux s'inscrivent dans des relations visant à favoriser leur circulation internationale.

Cette organisation relationnelle n'obéit guère à une stricte logique de coopération désintéressée. Il s'agit pour les espaces côtiers de capter des transits sources de profits, notamment pour les ports inscrits dans une concurrence nouvelle, cherchant à élargir leurs marchés potentiels, à s'inscrire en situation d'interface ouest africaine¹⁰. Il reste que ces stratégies permettent sur les réseaux de circulation une organisation spécifique centrée sur l'ouverture littorale. Dans ce nouvel espace international, la continentalité produit une orientation particulière. Autrement dit, l'enclavement dans une définition première d'absence de façade littorale et son corollaire le désenclavement, produisent et organisent un espace de circulation d'ouverture.

¹⁰ Cette récente concurrence portuaire et son impact sur la réorganisation des accessibilités territoriales dans les Etats continentaux seront abordés dans la troisième partie de cette étude consacrée aux recompositions spatiales impulsées par des jeux d'acteurs politiques et économiques se développant dans des visées mondiales.

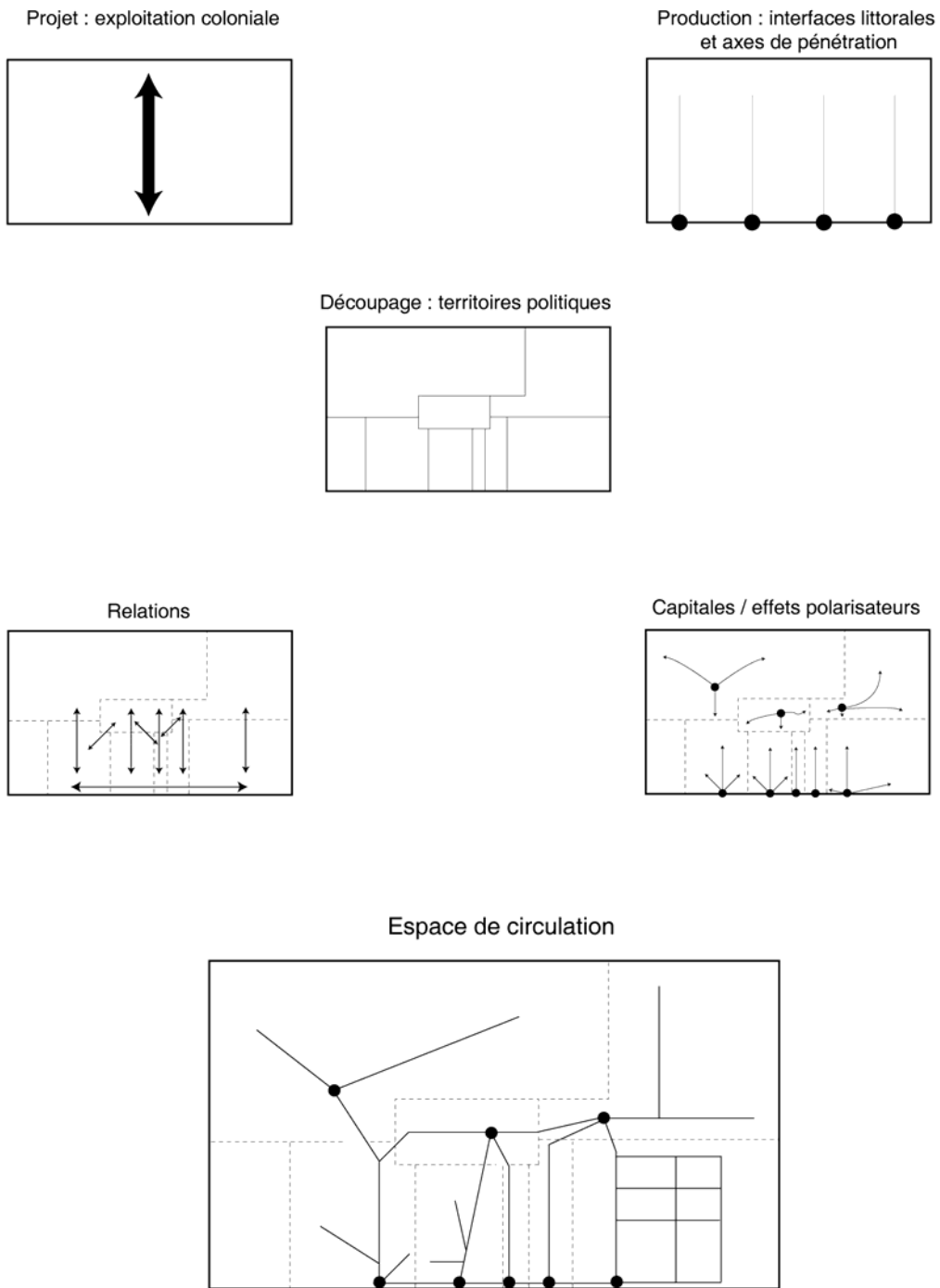
1.3.2.4 Synthèse : Circulation et relations ouest africaines : espace réticulaire / espace étatique

Dans la compréhension d'un enclavement continental, la prise en compte d'une circulation orientée constitue l'angle d'approche proposé dans cette étude. Les logiques de production cernées offrent une première forme de réponse au constat d'une continentalité complexe à déchiffrer. De l'interface sahélienne au système Monde, c'est dans cet intervalle que la relation ambiguë entre enclavement et Etats continentaux ouest africains trouve son explication initiale. Un nouveau système d'interaction inversant les centralités transforme l'éloignement des façades littorales en contrainte de situation. Pour autant, cette notion de contrainte gagne à être approchée dans un sens scientifique, dépassant la simple acceptation générique négative du terme. Considérée comme ensemble de forces déformantes s'appliquant sur un corps, elle impose et produit des transformations. Dans l'explication des espaces géographiques, ce sens trouve une application féconde. Face à des contraintes spatiales spécifiques, les sociétés développent des réponses. Dans l'espace ouest africain, la continentalité contraignante est alors également orientante. Elle impose des réponses qui s'expriment dans un outil de mobilité spécifique, aboutissant à la formation d'un espace de circulation permettant l'ouverture littorale. Ce support obéit à des logiques générales posées précédemment dans l'outil mis en place pour aborder les particularités ouest africaines. Pour éviter une simple description de l'espace étudié, il était important de proposer un cadre théorique orientant une géographie de la circulation visant à relire l'enclavement. Il est maintenant nécessaire de synthétiser un modèle de production d'un espace spécifique de circulation ouest africain, support des mises en situation des continentalités étatiques (figure 1.31).

Différentes logiques spatiales sous-tendent la construction progressive des structures permettant les mobilités projetées. La circulation se matérialise sous l'impulsion des pouvoirs porteurs des capacités de production. Dans l'espace africain, les pouvoirs coloniaux inscrivent et concrétisent une logique spatiale basée sur une volonté de continuité entre leurs propres territoires nationaux et des portions africaines délimitées et identifiées comme espaces d'exploitation. Les constructions d'interfaces littorales et d'axes pénétrants, lignes de force dominantes du réseau colonial, permettent la réalisation de ce projet particulier. Nouvelle forme de pouvoir, les représentants politiques des Etats indépendants doivent projeter leurs

Figure 1.31

Un espace technique de circulation : production



Jean Debrie. IDEES / CIRTAI. (2001)

stratégies dans les cadres hérités, simples découpages devenus territoires politiques. La mise en réseau des espaces nationaux, traduction des volontés politiques d'homogénéisation, produit, dans une orientation centrée autour des capitales polarisatrices, des axes d'intégration. Dans un espace relationnel devenu étatique, les architectures nationales se raccordent entre elles, utilisant et renforçant les axes de pénétration produits par les pouvoirs coloniaux, et établissant des axes côtiers et continentaux de relations inter - capitales. L'espace de circulation international se forme ainsi, comme tout espace circulatoire, dans une articulation entre réseaux et territoires impulsée par les pouvoirs dominants. Si la circulation ouest africaine n'est plus de nature coloniale, il reste qu'elle s'adapte et s'organise inévitablement autour des espaces hérités. Dans cet héritage, plus que les simples axes pénétrants, c'est le découpage proposant une configuration d'Etats côtiers et d'Etats continentaux qui oriente d'une certaine façon une circulation vers un schéma général d'ouverture littorale. Ce schéma est encore dominant actuellement.

Bien sûr, ce modèle proposé est une représentation simplifiée. Elle est orientée par nos propres hypothèses faisant de l'espace d'ouverture littorale le support probable de l'enclavement. Il est évident que la « victoire » de la route, présentée précédemment, multiplie les possibilités de mobilité, que la diversification des itinéraires rend plus complexe le tracé général des infrastructures et que de nombreuses circulations, qui seront évoquées plus en avant dans l'étude, se "passent" fort bien des supports techniques routiers et ferroviaires.

L'espace ouest africain reste pour autant fortement polarisé par les capitales portuaires, nœuds majeurs du réseau international et finalement points terminaux des réseaux des Etats continentaux. Il y a bien une circulation (mais non exclusive) participant à l'intégration des différents espaces africains aux marchés mondiaux. Dans ce sens, le constat d'une fonction d'extraversion des transports africains (IGUE J. 1995) est certain. La relative faiblesse des connexions entre les lignes composant le réseau est à cet égard édifiante. Sans se réduire à une stricte dimension en peigne souvent dénoncée, il est vrai que le réseau global n'est guère complexe. Les différents modèles connus d'évolution générale des réseaux de circulation ne se retrouvent guère. La comparaison avec le modèle de TAAFFE EJ., MORRILL R. et GOULD PR (1963) est intéressante. Ce modèle, représentant l'évolution réticulaire des pays dits en développement (le Ghana et le Nigeria constituent deux des différents pays expérimentaux dans ce modèle théorique), construit sur une évolution en six étapes (figure 1.33), révèle le caractère simpliste, inachevé, d'un réseau global ouest africain qui ne propose

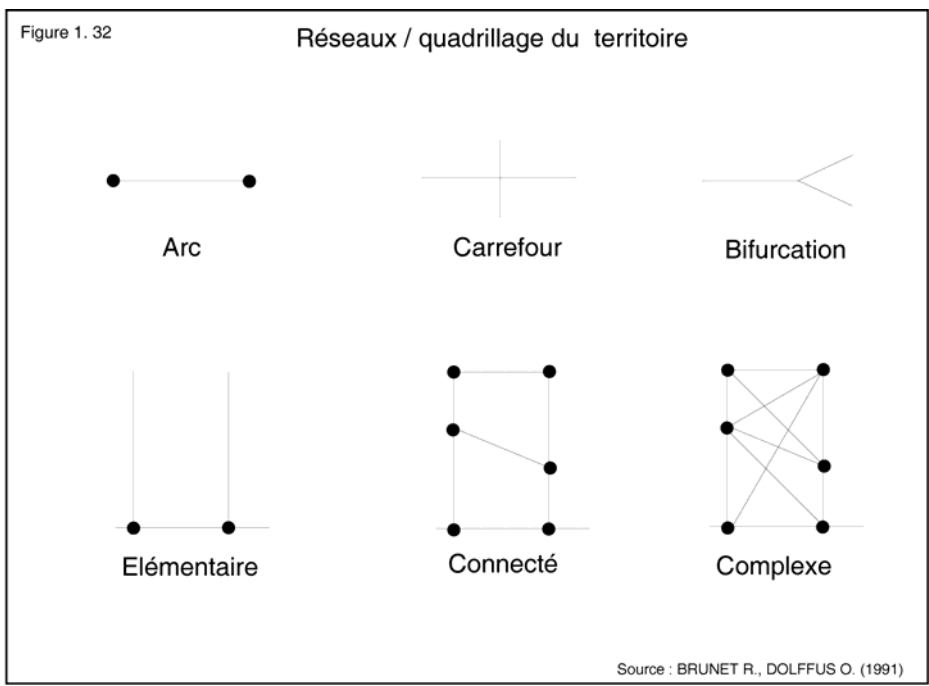
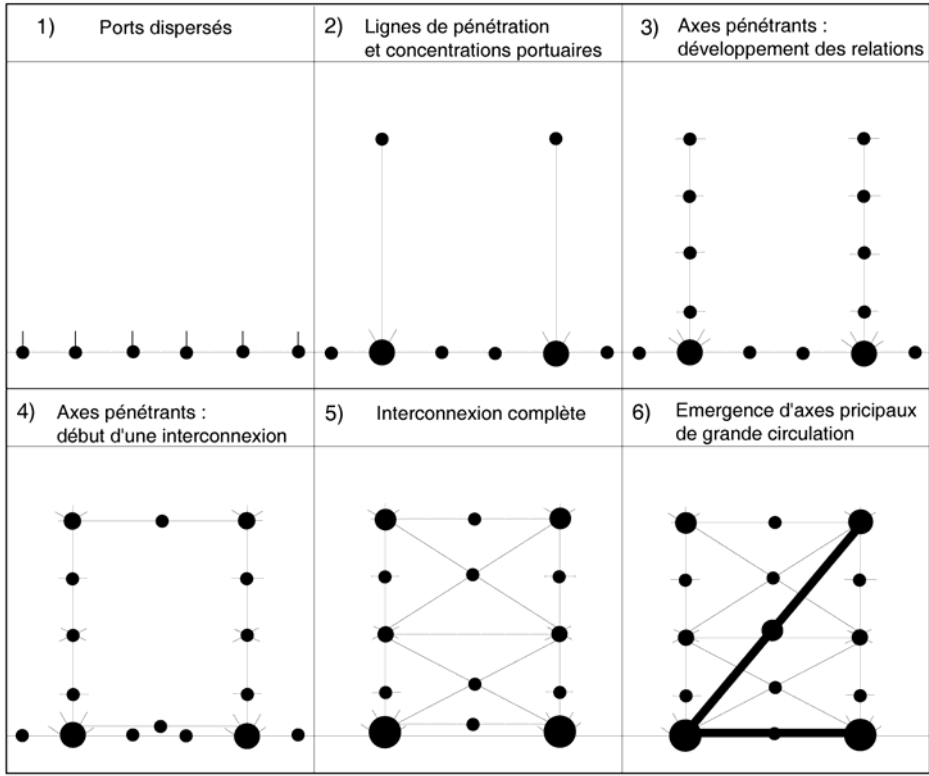


Figure 1. 33 Réseaux / évolutions : le modèle de TAAFFE EJ., MORRILL R., GOULD PR.



que des connexions limitées entre axes pénétrants. Exceptés les deux Etats anglophones, les espaces étatiques ouest africains ne sont que faiblement concernés par la cinquième étape du modèle (interconnexion complète). L'émergence d'axes principaux de grande circulation (étape 6) est plus réelle, souvent constituée des corridors de transit permettant l'ouverture littorale.

Ce modèle d'une circulation internationale ouest africaine révèle l'articulation totale entre réseaux et territoires dans laquelle se produit toute mobilité matérialisée. L'espace produit participe à la production des espaces nationaux et à leurs inscriptions dans les réseaux de relations dans un environnement mondial orientant. Dans la réflexion sur l'objet continentalité / enclavement, la première réponse réside dans cette situation étatique particulière qui devient facteur d'organisation et de relation. Ces premières conclusions apparaissent paradoxales, du moins éloignées de la figure recherchée de l'enclavement identifiée comme « espace fermé ». C'est pourtant bien dans cette dialectique de l'ouverture et de la fermeture que la réflexion doit avancer. Le support construit de la connexion aux interfaces littorales est une réponse. Et de la réponse aux contraintes dépend la viabilité de l'espace produit. Le support permet-il l'ouverture ? Dans les possibilités ou impossibilités effectives que propose cet espace circulatoire se déploient les stratégies de lutte contre une contrainte spécifique. La mesure d'une continentalité, distance à franchir, peut maintenant s'opérer dans ce cadre spatial identifié.

**2 DISTANCES CONTINENTALES ET DISCONTINUITES : DES
PROCESSUS D'ENCLAVEMENT**

« *Vivre, c'est passer d'un espace à un autre, en essayant le plus possible de ne pas se
cogner* » *Georges Perec, Espèces d'espaces*

2.1 Distances : vers la graduation des situations d'enclavement ?

2.1.1 Quand la continentalité devient distance

de la fermeture à la distance

Une mise au jour possible des situations d'enclavement réside dans la compréhension des processus de fermeture. Pour autant, les espaces ne sont jamais totalement fermés, tous largement ouverts vers différents horizons, dépassant les cadres territoriaux délimités. Exceptés quelques lieux résiduels, la caractéristique majeure d'un système Monde contemporain est de supprimer toute forme d'isolat. Si les fermetures n'existent plus, si l'enclavement en tant que position continentale est devenu un simple facteur d'organisation, n'est-ce pas là la fin définitive des enclaves ? Peut-on encore parler d'enclavement pour définir des Etats très largement ouverts, inscrits dans un espace international ? En tant que situation type d'isolat parfait (LEVY J. 1994), il est clair que l'enclave n'est qu'un repère extrême, probablement explicatif d'espaces passés. Il est tout aussi sûr que dans un espace Monde, fait de centralités mais également de périphéries, certains espaces, sans être totalement fermés, sont plus ou moins éloignés du système général. Le premier itinéraire de recherche tendait à démontrer qu'à travers la construction de réseaux, des réponses aux défis des ouvertures s'inscrivaient dans l'espace ouest africain. Réponses peut-être ; il reste que le constat des marginalités ouest africaines est récurrent dans les lectures africaines, que des indicateurs valident ces situations de périphéries. Non fermés, les espaces africains se caractériseraient par une forme de distance au monde. Et dans cette distance, le progressif éloignement des littoraux serait aussi une avancée fragmentée vers les situations marginales. Les réponses aux contraintes et distances d'ouverture ne seraient alors pas opérationnelles. Plus que sur la fermeture absolue, annulée par les construits spatiaux africains, la réflexion sur la relation entre enclavement et continentalité peut maintenant s'orienter vers une mesure de cette distance continentale. A commencer par cet éloignement global ouest africain qui doit être précisé en tant que distance mondiale. Cette dernière semble constituer l'environnement général des situations enclavantes.

2.1.1.1 Distance mondiale : « l'Afrique » enclavée

Le point de départ de la recherche résidait dans une volonté de sortir d'un paradigme de la faillite. Cette sortie était nécessaire pour cerner la relativité de toute situation (d'enclavement). Cette approche initiale effectuée, il est important d'opérer un premier retour sur une prise en compte des marginalisations économiques et de leurs probables relations avec un constat d'enclavement. A travers l'appréhension de ces mises en marge, c'est bien vers la compréhension d'une contrainte continentale récente qu'il faut tendre.

Précisions : l'illusion statistique et cartographique

Les indicateurs ne manquent pas pour démontrer, de façon plus ou moins pertinente, plus ou moins orientée, une situation définie dans l'absence d'un développement. Mais la mesure est difficile. De nombreux auteurs ont déjà démontré la partialité de ces indicateurs visant à construire un niveau de développement normé, expliqué en fonction de critères occidentaux, souvent limités à une simple utilisation de données économiques, d'indicateurs matériels. Le lien social, les dynamiques non mesurables, non formelles, les fonctionnements de redistribution africain, pourtant décisifs, la non-monetarisation d'une partie importante des économies africaines, ne sont bien sûr pas pris en compte dans ces indicateurs fournis par les grands organismes mondiaux. François Partant, de façon provocante certes, a néanmoins franchi un pas important en dénonçant ce développement, « phénomène spécifiquement occidental », « historiquement faussé », car « devenu un processus de croissance technico-économique propre à quelques nations conquérantes » (PARTANT F. 1982). Il est vrai que les critères acceptés pour définir un sous-développement n'ont de sens que rapportés à un développement occidental spécifique, érigé en norme et en modèle d'étapes de croissance à suivre. Tout cela est connu, il semblait pourtant nécessaire de le rappeler.

Des statistiques orientées et insuffisantes donc, d'autant plus que ces statistiques proposées par les rapports mondiaux de la Banque Mondiale, de la CNUCED... sont appliquées à des découpages douteux. Ces derniers mélangent, par souci de simplification et de comparaison, des continents, des pays, des régions. L'Afrique est alors une entité à part entière dans les classements, mais au même titre que le Japon, l'Union Européenne, l'Europe centrale ou l'Amérique du nord. Ces catégories spatiales sont pourtant bien différentes. Les découpages sont alors des grilles de lecture stables, permettant de valider simplement des constats connus : l'Afrique en marge, l'Europe occidentale et l'Amérique du nord hautement développées, le Japon nouvelle puissance, une certaine Asie récent centre mondial... Ces découpages ne sont guère scientifiques, support défini par ce que l'on veut montrer. Et que

dire de ces classements employant encore des terminologies usées, opposant des pays en développement, ou en voie de l'être, des pays moins avancés, des pays industrialisés, à économie de marché, des pays du Tiers Monde, sans vraiment définir le sens donné à ces termes flous ?

La seule base commune finalement concerne les classements par Etats, classements qui ont pourtant le désavantage de proposer des moyennes interdisant l'appréhension des inégalités. On sait pourtant que le principe du rapport PIB / habitant par exemple, souvent utilisé, est d'autant moins vérifié que le pays est pauvre, caractérisé par une absence de « *classes moyennes* ». Que penser d'un PIB moyen dans certains Etats où la manne pétrolière enrichit une classe d'élites dominantes, sans réels effets d'entraînement sur le reste des populations ? La fiabilité des chiffres proposés est de plus inégale. Ces produits intérieurs ou nationaux, ne sont à peu près bien calculés que dans les pays où le service statistique est performant. Ce n'est guère le cas pour une majorité de pays, dans l'impossibilité de financer des recensements et des études très coûteuses. Les priorités de financement sont logiquement ailleurs. Les chiffres en deviennent fantaisistes.

Plus qu'un effort de simplification, ces découpages révèlent aussi la non-objectivité de certaines statistiques. Il s'agit souvent pour les grands organismes mondiaux de justifier les orientations politiques imposées, et notamment les plans d'ajustement structurel. Les instruments de mesure, les catégories spatiales de référence sont souvent « dépourvus de toute pertinence scientifique » (BRIE [de] C. 2000, p 52). Les cartes, les tableaux, les modèles présentés dans les rapports officiels, véritables instruments de communication, ne sont là que pour valider les recommandations faites par les experts réussissant par exemple à démontrer les progrès réalisés sur la voie d'un "développement humain" depuis les politiques d'ajustement. L'administration de la preuve n'en est pourtant que difficilement faite. Certains rapports statistiques d'autres organismes démontrent parfois l'inverse. Entre les représentants de la Banque Mondiale ou du F.M.I. annonçant des « résultats en Afrique très encourageants » ou encore une « Afrique en marche » (F.M.I., 1997) et le rapport mondial sur le développement humain proposé par les Nations Unies, révélant un creusement des inégalités en Afrique « où l'acuité de la pauvreté est plus prononcée que partout ailleurs » (PNUD, 1997), les statistiques deviennent parfois peu crédibles. Dans un article intitulé « Quand la Banque Mondiale nie l'évidence », l'économiste Christian de Brie dénonçait les pratiques consistant à remplacer les anciens items par de nouveaux, à choisir les périodes de référence les plus favorables aux démonstrations conformes aux discours officiels de la

Banque Mondiale. Ainsi, en privilégiant les comparaisons entre les années 1970 et 1994 en Afrique, il est possible de présenter l'image d'une hausse continue (de l'espérance de vie, des indicateurs économiques) ou d'une baisse régulière (mortalité) faisant abstraction des années 1980 (date de mise en place des plans d'ajustement) marquées par une dégradation des conditions de vie et des critères économiques ((BRIE [de] C. 2000). Il est vrai qu'en jouant sur les discrétisations, en faussant quelques représentations, en comparant des chiffres non comparables, on peut tout démontrer. Ce que font d'ailleurs également les opposants aux organismes créanciers en proposant des résultats inverses, visant à témoigner des échecs actuels des politiques de développement.

Aucun moyen de mesure n'est parfait. Il est important cependant de mesurer les limites de chaque outil, de ne pas oublier que « la mauvaise qualité et l'instabilité des données constituent une politique » (HIBOU B. 1996, p 33). Les statistiques ne manquent pas, les faits et les données que l'on puisse croire, sont quant à eux réellement absents (MOSLEY P. 1992). Les différents traitements notamment cartographiques qui suivent, basés sur l'utilisation des statistiques disponibles, sont souvent proposés pour expliquer la marginalisation africaine ainsi que le non-développement. Ils témoignent de ces logiques de périphérie dans une sphère mondiale marchande. Le choix s'est porté sur quelques indicateurs révélateurs certes, cependant orientés, normés et limités.

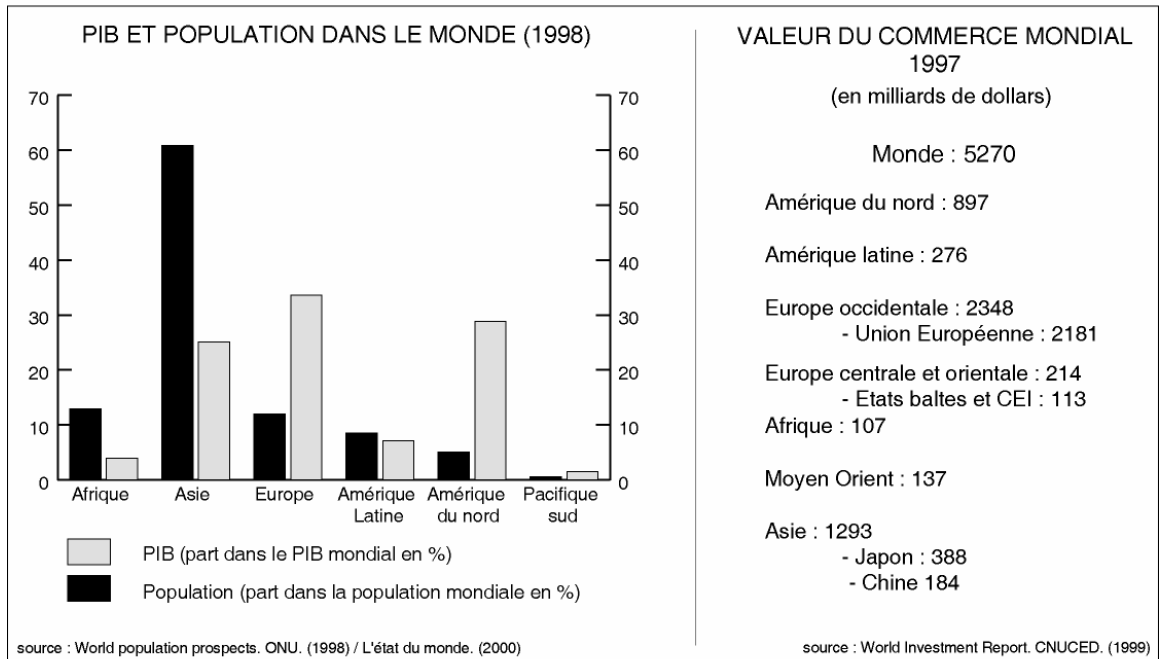
Le continent africain marginalisé

Mais il est vrai que la précision des indicateurs n'est guère importante dans l'évaluation globale d'une périphérie africaine économique, la marginalisation étant particulièrement marquée. La relation, certes peu scientifique mais néanmoins révélatrice, entre population et PIB mondial, témoigne du rôle marginal que l'espace africain tient dans le concert mondial : 13 % de la population du monde contre moins de 4 % du PIB. Pour une population équivalente, l'Europe représente plus de 33 % du PIB mondial (PNUD, 1998). La part de l'ensemble des économies africaines dans la valeur totale du commerce mondial ne représente guère plus de 2 % (2,1 % du total des exportations et 2,4 % des importations mondiales) en 1998. La structure des exportations révèle le caractère prédominant d'une primarité économique encore effective et l'absence d'une participation réelle aux productions manufacturières, à l'échange de services. Les exportations de matières premières non-transformées et de produits agricoles demeurent pour l'essentiel des économies nationales africaines la caractéristique majeure des échanges internationaux, contrairement à un certain nombre de pays dits « en développement », en Asie, en Amérique Latine, qui tendent à

privilégier les transformations industrielles. Le continent africain représente moins de 1 % de la valeur ajoutée industrielle du monde (CNUCED, 1999) et est cantonné dans l'actuelle division internationale du travail à un faible rôle d'éventuel pourvoyeur de matières premières. La mondialisation rapide des productions, l'ouverture de nouveaux marchés, la baisse importante des coûts de transport rendent ce marché concurrentiel relativement saturé. La baisse des revenus liés à ces échanges n'en est que plus prégnante.

Les investissements privés mondiaux ne concernent guère le continent africain, à peine 1,3 % du total des entrées en 1998 et une part insignifiante des sorties. Cette analyse des flux d'investissement directs étrangers (IDE) qui concourent aux contrôles des firmes et des activités productives, démontre cet angle mort que constitue l'Afrique dans la carte mondiale des investissements des entreprises transnationales (figures 2.1 & 2.2). Seule l'Afrique du sud connaît des stocks d'investissement étrangers important (14 % du PIB) en régression constante cependant. Les grandes entreprises semblent éviter soigneusement les possibilités africaines (hors Afrique du sud), à l'exception bien sûr des grandes firmes pétrolières et de quelques implantations. C'est un détail peut-être et certains s'en réjouiront, mais la stratégie d'expansion par exemple d'un groupe hautement « mondialisé » comme Mac Donald, implanté maintenant en Chine et en Russie, ne concerne pas l'Afrique, marché probablement identifié comme non solvable. On peut ne pas regretter cette non-présence, la culture « Mac Do » étant particulièrement décriée. Il reste qu'il y a là un témoin fort d'une marginalisation africaine dans l'espace des entreprises, dans leurs investissements potentiels.

Le terrain africain est identifié comme périlleux. Ce que confirme d'ailleurs une étude récente de la Compagnie française d'assurance pour le commerce extérieur (Coface) qui établit un indicateur visant à analyser le risque économique et politique de chaque pays. Sur la carte mondiale des « risques pays », la quasi totalité de l'Afrique (exceptés l'Afrique du sud, la Namibie, le Botswana, et le Ghana) est classée dans la catégorie des risques élevés et très élevés (Coface-Risque Pays, 2000). Il s'agit de relativiser toutefois ce constat d'une absence d'entreprise. Les privatisations actuelles imposées dans le cadre des plans d'ajustement structurels par les bailleurs de fonds, permettent à certaines entreprises de s'implanter, dans une logique de monopole privé sur les territoires africains. L'impact de ces privatisations est réel sur les recompositions spatiales en Afrique et il s'agira dans l'avancée de la réflexion de

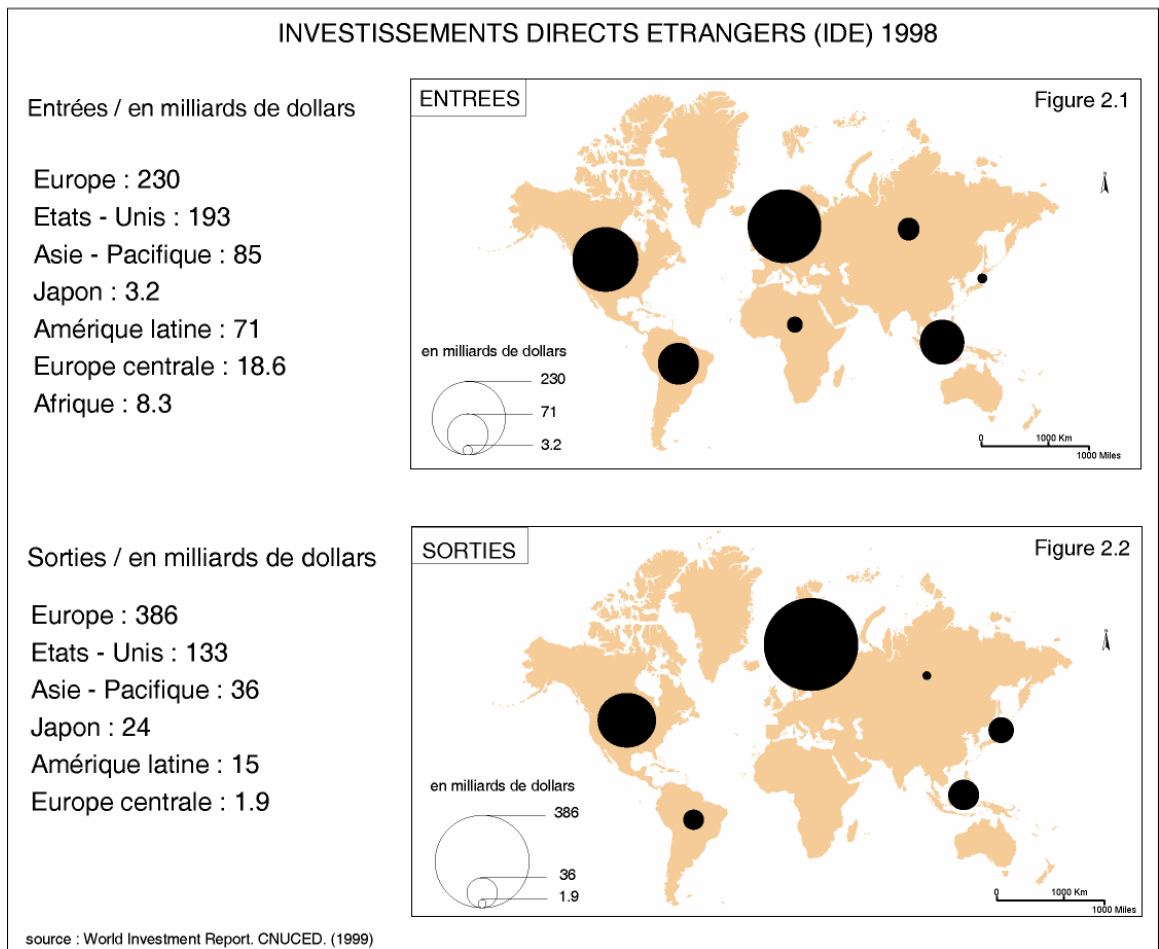


VALEUR DU COMMERCE MONDIAL 1997

(en milliards de dollars)

- Monde : 5270
- Amérique du nord : 897
- Amérique latine : 276
- Europe occidentale : 2348
 - Union Européenne : 2181
- Europe centrale et orientale : 214
 - Etats baltes et CEI : 113
- Afrique : 107
- Moyen Orient : 137
- Asie : 1293
 - Japon : 388
 - Chine 184

source : World Investment Report. CNUCED. (1999)



cerner ces stratégies d'entreprises. Ces logiques ne concernent pourtant qu'un nombre limité de participants privés, dans des pratiques clientélistes à identifier. Globalement, la sphère marchande mondiale se désintéresse du continent africain.

Les différents espaces nationaux africains sont exclus du commerce, de l'échange, des investissements donc, mais aussi des évolutions que permet un accroissement des richesses marchandes. Les deux grands indicateurs classiques, le Produit Intérieur Brut (PIB) et l'Indicateur de Développement Humain (IDH), développés par la Banque Mondiale et les Nations Unies sont critiquables. Ils proposent pourtant un constat simple : si dans la carte mondiale de ces deux indicateurs, la fracture nord/sud anciennement constatée apparaît plus complexe, l'Afrique des Etats connaît les indicateurs les plus bas. Sur les 35 derniers pays classés dans la catégorie d'un faible développement humain (notion basée sur la prise en compte du PIB, de l'alphabétisation et de l'espérance de vie) par la programme de développement des Nations Unies, 29 sont africains. Dans les 30 pays présentant le PIB le plus faible à l'échelle du monde, les pays africains sont au nombre de 20. La notion très orientée, pour ne pas dire « grotesque » (PARTANT F. 1982) de Pays les Moins Avancés (PMA), développée par les Nations Unies à partir de 1971 pour identifier un certain nombre d'Etats à aider en priorité, est également révélatrice : sur les 48 Etats regroupés dans cette catégorie prenant en compte le PIB, la part de l'industrie manufacturière dans le PIB, et l'alphabétisation, 33 sont africains. Dans un texte portant sur cette notion de PMA, François Bost et Jean-Pierre Raison ont démontré le caractère très discutable des bases sur lesquelles ces critères sont sélectionnés. L'intitulé même de cette notion révèle l'orientation liée à cette croyance d'un développement évolutif et universel, réduit à une succession de stades de croissance. Pourtant, si « la définition théorique et l'application pratique du concept de PMA sont extrêmement critiquables, il est étonnant de constater que leur répartition spatiale dessine des regroupements territoriaux assez nets » (BOST F., RAISON JP. 1992, p 766). Dans ces regroupements, l'Afrique forme un bloc compact, de ce que l'ONU identifie comme retard d'avancement, autrement dit une façon orientée de définir les pauvretés et l'absence de participation aux processus économiques mondiaux.

Ce constat est d'autant plus grave que l'évolution de ces tendances ne va pas dans le sens d'une sorte de rattrapage, espéré du moins exprimé par le discours des différents pouvoirs dans le monde. La part africaine pourtant très basse dans l'ensemble des domaines économiques, a connu une détérioration forte durant ces dernières décennies. L'indice des termes de l'échange, exprimant le rapport des prix des exportations au prix des importations a

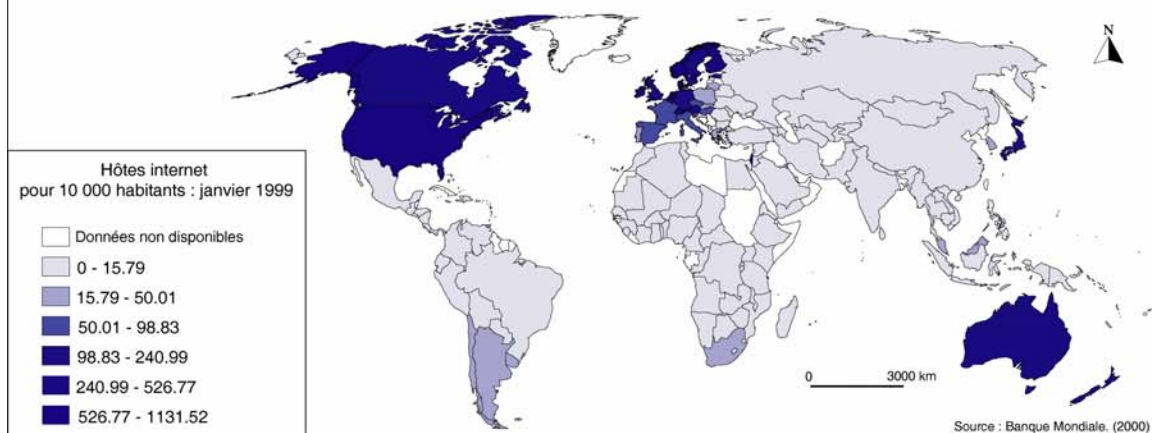
baissé de 41 % entre 1968 et 1988 pour les pays africains. La part des exportations dans le total mondial ne cesse de diminuer : 5 % en 1980, 3,6 % en 1985, 2,3 % en 1996, 2 % en 1998. Entre 1981 et 1989, l'Afrique subsaharienne a connu une baisse significative de 21 % du PNB réel par habitant. Cette moyenne masque d'ailleurs des situations extrêmes pour certains pays. Pour exemple, la baisse atteint 58 % pour le Gabon, 50 % pour le Nigeria ou encore 50 % pour la Côte d'Ivoire (PNUD, 1999). Le taux de croissance annuel du PIB des pays d'Afrique subsaharienne était de 1,7 % pour la période 1980-1990, 1,4 % pour la période 1990-1995 (Banque Mondiale, 1997). La croissance du produit par tête est alors négative, rapportée aux taux de croissance démographique, avoisinant les 3 % lors des mêmes périodes. Les marginalisations économiques s'accroissent durant cette période identifiée comme « décennies perdues du développement ». L'embellie actuelle de certaines économies nationales africaines, caractérisée par des taux de croissance forts, par une augmentation du total des exportations, par un retour à la compétitivité, est certaine (pour les pays continentaux ouest africains par exemple, les taux de croissance du PIB en 1998 étaient de 6,3 % pour le Burkina Faso, 4,6 % pour le Mali, 8,4 % pour le Niger et 8 % pour le Tchad). Il n'est pourtant pas évident qu'elle obéisse à des tendances lourdes, structurellement stables, plus qu'à des traductions passagères d'une conjoncture positive, marquée par la hausse des cours des matières premières.

Il semble inutile de cumuler et de recenser ce nombre d'indicateurs connus. D'autres indicateurs d'ailleurs plus récents révèlent une Afrique non-inscrite dans l'évolution globale. Les différentes cartes de répartition des téléphones portables, des lignes principales, des hôtes Internet (figures 2.3, 2.4, 2.5), instruments des communications dans un système d'interaction généralisée, traduisent les mêmes logiques tendant à infirmer, du moins à relativiser fortement le discours actuel sur l'intérêt des nouvelles technologies et leur probable rôle moteur dans le développement. L'Afrique subsaharienne compte un total de 14 millions de lignes téléphoniques, moins que la ville de Tokyo à elle seule. L'utilisation des téléphones portables, instruments souvent évoqués pour pallier au manque d'infrastructures lourdes de télécommunication en Afrique, ne concerne qu'une infime minorité d'utilisateurs, moins de 1 % de la population pour la quasi-totalité des Etats africains, exceptée l'Afrique du sud. Malgré l'actuelle multiplication des « cyber-cafés » dans les capitales africaines, l'utilisation de l'outil Internet ne concerne guère l'Afrique, ni d'ailleurs un certain nombre de régions du monde. La carte mondiale des hôtes Internet révèle une fracture extrêmement marquée entre

COMMUNICATION

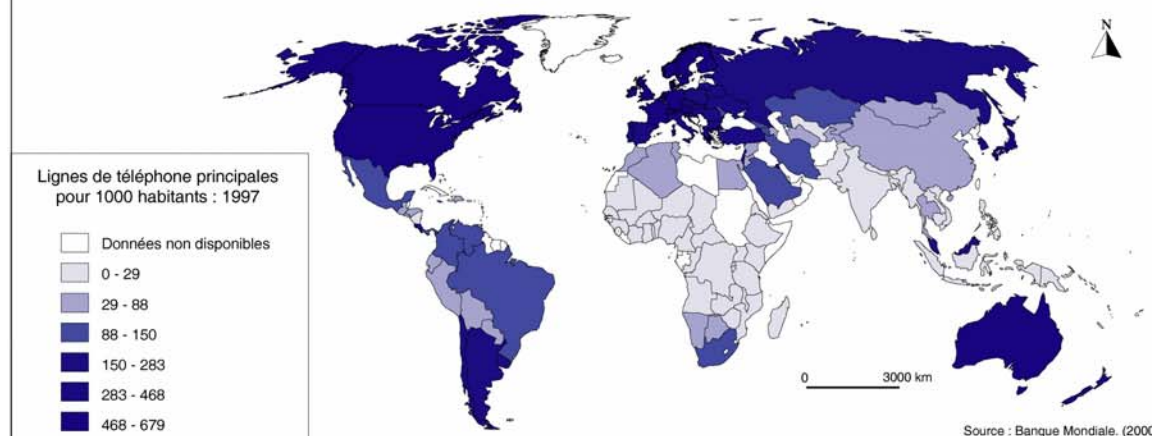
Hôtes internet

Figure 2.3



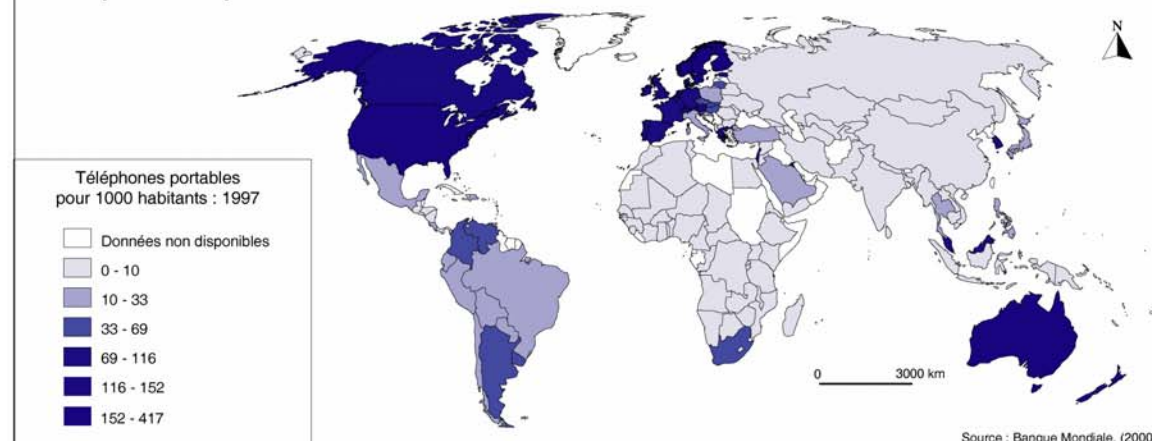
Téléphones

Figure 2. 4



Téléphones portables

Figure 2.5



les Etats d'Amérique du nord, d'Europe occidentale, du Japon ou de l'Australie, et le reste d'un monde peu concerné par cette révolution technologique. L'utilisation de ces indicateurs relatifs aux communications n'est pas fortuite. Il y a là une marginalisation forte. La non-maîtrise de ces nouvelles technologies se traduit par une exclusion de l'information et donc de l'évolution rapide des termes de la concurrence, du jeu mondial, d'une forme d'exclusion économique nouvelle. Un cercle vicieux nouveau de marginalisation se met en place, opposant une part infime de « branchés » constitués précisément par les acteurs déjà dominants, à une majorité de « débranchés », une majorité non informée.

Cette « fracture numérique » est globalement juste. Elle ne doit pas pour autant masquer de réelles appropriations de ces instruments modernes de communication. Les travaux d'Annie Chéneau-Loquay démontrent l'élargissement des couvertures nationales impulsant des comportements nouveaux. L'explosion de l'utilisation des réseaux cellulaires et des télécentres privés au Sénégal (70 % de la population accessibles par téléphone) permettant par exemple à certains pêcheurs des côtes sénégalaises d'appeler les marchés de Dakar avant le débarquement des poissons, de gérer le parc à camions nécessaire aux transports vers les marchés sélectionnés en fonction des profits mesurés, en constitue une démonstration forte (CHENEAU-LOQUAY A. 2001). Tout comme l'élargissement considérable ces dernières années de l'utilisation du courrier électronique. Ces pratiques de communication demeurent cependant élitistes.

Cette mise en marge des évolutions se retrouve dans la très faible participation des économies nationales africaines aux secteurs dits « modernes » de l'économie actuelle, constitués des industries à haute technologie ou encore des secteurs de services, des communications, des finances, de l'éducation. L'exportation des technologies de pointe est quasiment absente, les nombres de brevets déposés, de scientifiques et ingénieurs en Afrique sont minimes, très loin des pourcentages atteints par les différents centres mondiaux européens, américains, asiatiques. La situation est problématique, la division internationale du travail reposant largement sur cette capacité à maîtriser ces « savoir faire » en constante évolution. Force est de constater alors, que « le marché libre mondial accentue la disparité entre les centres du capital et le reste du monde : d'une part, les détenteurs du savoir et du pouvoir qui dictent les normes et, de l'autre, ceux qui les subissent » (BURGI N., GOLUB PS. 2000, p 15).

L'Afrique est d'ailleurs exclue également des prises de décision, exclue d'une participation au fonctionnement actuel du marché mondial. Peu concerné par les investissements, le continent africain ne pèse guère plus lourd dans les grands organismes mondiaux. Dans les conseils

d'administration de la Banque Mondiale et du FMI, les voies de l'ensemble des 48 pays d'Afrique noire ne représentent qu'à peine 5 % du total. On voit mal dans ces conditions, comment l'Afrique pourrait participer à l'actuel projet d'une nouvelle architecture globale (NAG), visant à réformer les institutions de Washington. Le constat est identique au sein de l'OMC où la moyenne des représentants africains est inférieure à 3 délégués par pays contre une moyenne de 6,8 pour les pays proclamés « industrialisés ». 19 pays africains ne disposent d'ailleurs d'aucun représentant au sein de l'institution.

On pourrait prolonger ce tableau d'indicateurs, d'informations, de statistiques, sans contredire une spécificité africaine dans ces cartes mondiales comparatives. Dans des logiques strictement marchandes, économiques, monétaires, le constat de l'exclusion de l'Afrique est évident. Ce rapide état des lieux d'une marginalisation économique est souvent associé à l'idée même d'enclavement. Il en est parfois la définition principale masquant d'autres réalités plus complexes. L'enclavement continental n'est pas encore défini, mais ce constat d'une mise à l'écart, rapporté aux anciennes centralités ouest africaines par exemple, constitue bien un cadre général. Dans un système de relations, être enclavé, c'est être à l'écart des flux, ne plus être central. Si l'enclavement est indissociable d'une compréhension des distances (hypothèse), cette distance mondiale, commune à l'ensemble de l'Afrique, en constitue le premier élément. Il reste à préciser le passage entre cette distance mondiale commune et une distance continentale pressentie comme productrice d'enclavement.

2.1.1.2 *Continentalité, marginalisation et dépendance : l'impératif d'ouverture*

L'Afrique est marginalisée certes, elle n'est pourtant pas déconnectée. Chaque espace est maintenant inscrit dans une interdépendance, et donc une dépendance qui ne peut pas être occultée. Pourtant, ce degré de dépendance est inégal entre les différents pays. Qui penserait à regrouper dans une même explication la dépendance des Etats africains et européens ? Les économies nationales d'Europe occidentale sont certes contraintes à une insertion, à un besoin d'échanges, d'exportations, ne serait-ce que pour compenser l'importation de matières premières dont elles ne disposent pas. Cette Europe est pourtant un centre de richesses, de commandement, d'évolutions, maîtrisant alors pour l'instant une dépendance dont elle tire profit. Une des conditions de la puissance dans le système actuel réside justement dans ce contrôle des dépendances. Les Etats africains ne sont pas centraux. En situation périphérique,

ils sont inscrits dans une sphère d'interaction, depuis l'épisode colonial, qu'ils ne maîtrisent pas.

La participation au commerce mondial des Etats africains est faible. Elle est aussi spécifique de cet état de dépendance. La structure du commerce extérieur révèle souvent un déséquilibre majeur entre importations et exportations. Les exemples illustrés dans les graphiques présentés (échanges extérieurs : importations et exportations) dévoilent cette absence d'équilibre. L'ensemble des Etats continentaux ouest africains (Mali, Niger, Burkina, Tchad), une grande partie des pays côtiers (Gambie, Bénin, Togo, Sierra Leone...) sont dans cette situation critique d'Etats importateurs déficitaires, se traduisant par un progressif endettement. Seuls les grands Etats exportateurs des matières premières que sont le café, le cacao ou encore le pétrole présentent un rapport positif. Pour autant, les économies ivoirienne, gabonaise, ou encore du Cameroun par exemple, ne sont guère écartées de cette sphère de dépendance. Ces pays sont tributaires de l'évolution des cours mondiaux, dépendants là encore d'irrégularités non maîtrisées. Pierre Veltz l'avait déjà remarqué, dans le processus de mondialisation actuel, une « inégalité fondamentale devient celle de l'exposition au hasard » (VELTZ P. 1997, p 249). Elle expose alors les économies africaines à un risque permanent d'évolution négative du cours des matières premières. D'autant plus, que les différentes productions africaines s'inscrivent dans un contexte très concurrentiel, relativement saturé. La multiplicité des Etats producteurs de café, de cacao ou encore de coton, semble interdire toute tentative de regroupement des différents producteurs, toute tentative de régulation de l'évolution des cours. Les quelques rares essais de mise en place d'une sorte « d'OPEP du Café ou du Cacao » ont rapidement échoué.

« Les cours du caoutchouc sont trop élastiques » (PLANTU J. 1982), comment illustrer mieux que ne l'a fait le caricaturiste Plantu cet état de faiblesse des valeurs très fluctuantes d'exportations presque exclusives ? Car le problème de ces variations est renforcé par la très faible diversité des exportations. Un ou deux produits représentent souvent plus de 80 % de l'exportation nationale. De l'évolution du cours d'un seul produit dépend alors la situation économique globale de l'Etat concerné. C'est ce que résume cette maxime malienne : « quand la compagnie de textile s'enrhume, c'est tout le pays qui est malade » résumant le rôle fondamental des exportations de coton (plus de 60 % de l'exportation totale) pour ce pays marqué par une base productive faible.



Figure 2.6 – © Jean Plantu

La conséquence de cette dépendance et de ce déséquilibre marqué dans le commerce extérieur est une des raisons de l'endettement chronique des Etats africains qui ne peuvent guère équilibrer leurs budgets totaux. Ajoutés aux prêts divers, contractés auprès des acteurs d'une aide internationale qui ont longtemps cru que le simple afflux d'argent permettrait un développement rapide, les processus de dépendance produisent une Afrique fortement endettée. Le recours à l'aide extérieure a été massif, notamment lors des années 1970/1985. Cette époque est caractérisée par un cours global élevé des matières premières exportées et par une nécessité de recyclage des avoirs des pays de l'OPEP en augmentation constante due aux hausses successives des prix du pétrole. L'échéance de ces prêts octroyés correspond justement à une chute brutale des cours, entraînant, à partir de la fin des années 1980 une crise financière et économique, et un accroissement du volume de la dette rapporté aux revenus en baisse des Etats africains. D'autant plus que cet accroissement est renforcé par la montée du dollar et par l'augmentation des taux d'intérêts, provoquées par les politiques monétaristes visant à enrayer l'inflation dans les économies nationales des Etats prêteurs. Dans le volume global de l'endettement mondial, la part africaine est assez faible. Le problème est réel pourtant, résidant dans la proportion que cette dette prend dans les capacités financières de ces Etats.

Les cartes de la dette extérieure africaine (figures 2.7 & 2.8) dévoilent des rapports plus ou moins marqués suivant les pays, mais très souvent supérieurs à 50 % du PNB (215 et 247 % pour les grands exportateurs de matières premières que sont l'ex Zaïre et la république du Congo). Globalement d'ailleurs, les exportateurs de matières premières (Côte d'Ivoire, Cameroun, Ghana, Congo...) apparaissent en pourcentage du PNB plus endettés que des pays à la balance commerciale pourtant déficitaire. Se sentant « riches » à une époque maintenant révolue, les représentants politiques de ces Etats ont massivement emprunté. Le rapport de la dette avec les exportations annuelles précise une répartition différente. Mais si certains Etats apparaissent moins endettés, le service de la dette pour l'ensemble des pays ampute néanmoins les marges d'actions financières et donc les possibilités d'actions politiques. Là encore, le processus d'une périphérie dépendante se renforce. Les pouvoirs étatiques africains sont sous le contrôle d'une aide internationale, devenant ces Etats ajustés par la Banque Mondiale et le F.M.I. Ce constat de centres mondiaux et de leurs dépendances est connu, déjà d'ailleurs « passé de mode » dans les discours politiques et scientifiques, profondément associé à un courant défini comme tiers-mondiste. Il est vrai qu'il semble nécessaire de dépasser cette lecture, pour tenter de comprendre la réelle complexité des relations entre l'Afrique et le monde, les contraintes mais aussi les possibilités rencontrées dans cette dépendance mondiale entre les différentes entités spatiales. La réflexion sur l'enclavement et l'espace Monde s'enrichira au fur et à mesure de cette étude. Néanmoins, dans cette étape visant à cerner la relation entre marginalisation et enclavement, il est important de relever ces processus encore actuels.

Cette dépendance est surtout renforcée par une autre spécificité du commerce extérieur africain : les faibles relations inter-africaines demeurent une caractéristique forte des échanges internationaux officiels. Il est difficile de mesurer les répartitions précises des échanges. Les multiples flux « transfrontaliers » entre des économies plus complémentaires probablement que le discours habituel ne le laisse paraître, ne sont guère quantifiables¹¹. Certaines études précises ont montré l'importance des relations par exemple entre le Nigeria et ses voisins

¹¹ Ces flux transfrontaliers seront abordés dans la troisième partie. Les multiples échanges, adossés aux différentiels produits par les fragmentations étatiques ne se limitent pas aux simples régions frontalières. Ils se développent dans une imbrication d'échelle mettant en relation des espaces locaux, régionaux, eux-mêmes connectés aux réseaux mondiaux. Ils traversent les espaces étatiques continentaux, révélant des dynamiques qui doivent être cernées pour ouvrir les questions sur la réalité d'un enclavement continental.

DETTES AFRICAINES

Figure 2.7
Service de la dette / export (1997)

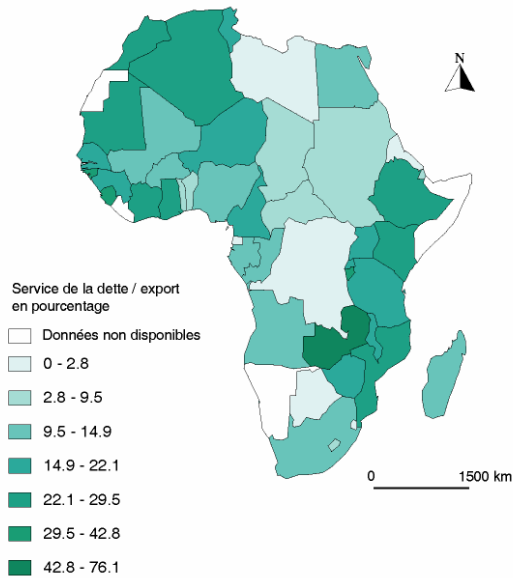
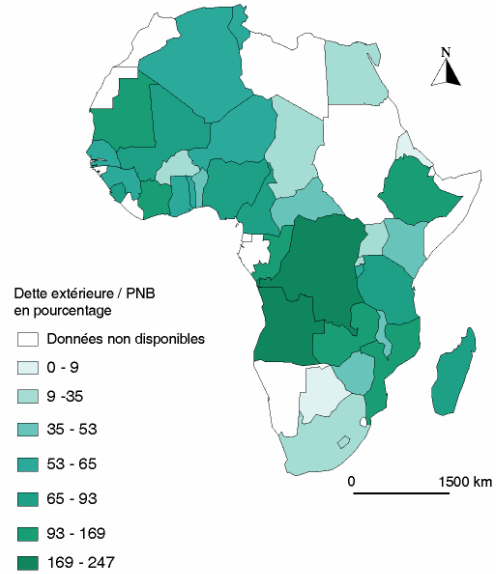
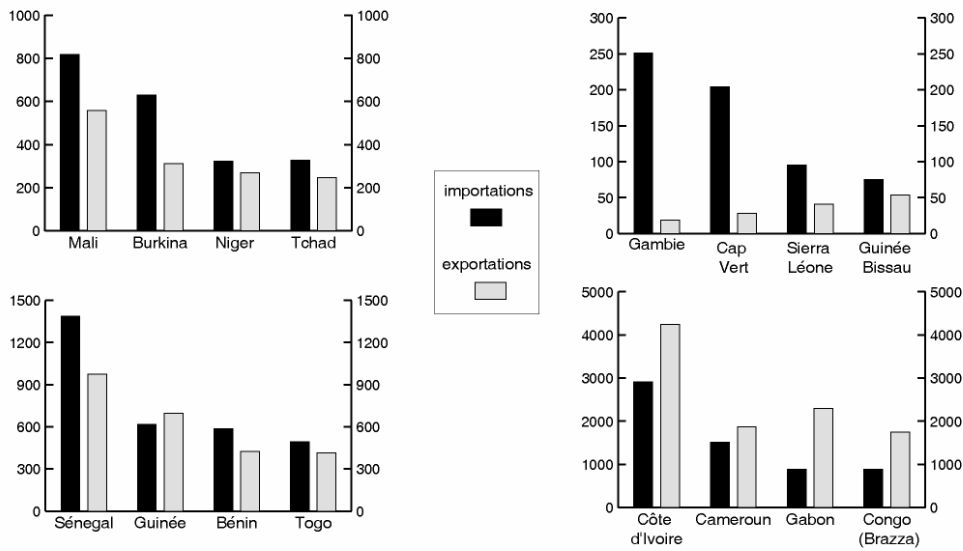


Figure 2.8
Dette extérieure / PNB (1998)



source : Global development finance. Banque Mondiale. (1999)

ECHANGES EXTERIEURS : IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS (en millions de dollars : 1998)



Source : L'état du monde. (2000)

nigérien, béninois ou encore togolais. Les travaux de Vincent Caupin (1997) entre autres, tendent à démontrer que les échanges avec le Nigeria auraient représenté plus de 40 % du commerce international du Niger. Les réexportations non déclarées des marchandises transitant par le Bénin et destinées au Nigeria avoisineraient les 178 % du total des exportations officielles de l'économie béninoise (EGG J., HERRERA J. 1998). Mais dans le circuit « officiel », le commerce extérieur reste orienté, relié aux grands centres mondiaux. Ce constat s'explique notamment par les dépendances à l'aide internationale, et notamment bilatérale. Elle impose des relations commerciales entre les prêteurs et les receveurs. Une partie importante de la manne financière octroyée sert d'abord à importer un certain nombre de marchandises, venant de l'Etat prêteur. Il s'explique aussi par certaines relations historiques, par certains dispositifs spécifiques qui permettent un lien entre différentes zones, telles les relations entre la France et la zone franc, ou encore le mécanisme de régulation des cours de l'Union Européenne. Le commerce international africain repose toujours sur une forte ouverture extra-africaine. Pour exemple, les différentes estimations réalisées sur la zone franc africaine révèlent un commerce « intra-zone » inférieur à 10 %. Les échanges internationaux de l'UEMOA en 1999 étaient destinés à 38 % pour les exportations et plus de 45 % pour les importations (dont 27.6 % pour la France) vers l'Union Européenne. Il y a là une traduction forte des relations encore prégnantes entre les Etats africains et les anciennes puissances coloniales.

Certes, le schéma n'est plus aussi simpliste que ces relations centre/périphérie longtemps décrites. Le commerce africain est actuellement marqué par l'émergence de clients et fournisseurs nouveaux, notamment des pays asiatiques qui prennent aujourd'hui une part importante dans les rapports commerciaux. Il est marqué aussi par différentes tentatives accélérées d'intégration régionale, de mise en place d'espaces économiques et douaniers communs. La structure générale reste cependant caractérisée par l'absence de relation forte entre économies africaines. Sur la matrice mondiale des exportations, en 1997, les relations intra-africaines ne représentaient que 6 % des échanges africains, contre 50 % pour les relations Afrique / Europe (ONU, bulletin statistique, 1998).

Un double processus éloignement / dépendance caractérise les situations africaines. La conséquence de cette répartition commerciale actuelle se traduit concrètement par la faiblesse des échanges continentaux et par l'importance des échanges maritimes. Un récent rapport statistique du Ministère des transports maliens (1999) estime que 90 % des échanges internationaux (statistiquement comptabilisés) du Mali transitent par la voie maritime. Le port

devient un lieu de passage obligé. Pour les opérateurs du Mali, du Burkina Faso ou du Niger, les lieux de l'ouverture se situent souvent à Dakar, Abidjan, Lomé, Accra ou encore Cotonou. Si la marginalisation définit une distance économique africaine commune, les processus de dépendance transforment les positions continentales (neutres en elles-mêmes et anciennement centrales) en Afrique de l'ouest en situation contraignante. L'impératif d'ouverture est ainsi précisé. Il est bien une distance à franchir.

2.1.2 Distances enclavantes : circulation et discontinuités

2.1.2.1 L'enclavement ou l'espace discontinu

La graduation des contraintes n'est pourtant pas encore définie comme enclavante. Elle a même appelé une organisation spécifique centrée autour des continentalités étatiques. Partant du constat établi que les réponses aux contraintes peuvent être « positives », il est maintenant possible de réintroduire l'hypothèse initiale posée précédemment faisant de l'absence probable d'ouverture effective dans un cadre donné l'élément explicatif de l'enclavement. Si des réseaux sont produits, il n'est pas sûr que ces construits sociaux qui répondent à un projet universel (réduire la distance au sein de la relation projetée) remplissent leur rôle de connexions opérationnelles aux interfaces portuaires. Dans une distance mondiale, mettre au jour l'enclavement (comprendre l'espace relatif fermé), c'est alors s'engager à identifier les entraves, les discontinuités, les ruptures, qui perturbent les projets d'acteurs dictés par l'impératif d'ouverture littorale. L'enclavement des Etats continentaux ouest africains, inscrit nécessairement dans un champ de la circulation, n'est pas un simple état, mais bien un processus perturbateur des mobilités réalisées, transformant les positions continentales en distances et situations enclavantes.

Dans la compréhension d'un espace discontinu tient la question de l'enclavement. La lecture de l'espace circulatoire peut maintenant s'orienter vers une mesure des différentes composantes des ruptures spatiales. Différentes remarques préliminaires s'imposent. L'appréhension des discontinuités peut orienter l'étude vers une dérive visant à caractériser l'espace ouest africain comme exclusivement « espace de problèmes », lieu exemplaire d'une concentration des difficultés. Face à cette orientation, il semble important de rappeler fortement le caractère universel des discontinuités. L'espace des sociétés n'est jamais continu. Chaque espace propose ses propres ruptures. Bien sûr, l'hypothèse à tester (discontinuités / distances enclavantes) ne résulte pas d'une impossible déduction parfaitement théorique. Les connaissances préliminaires sur l'espace considéré fournissent des pistes. Il est évident que l'approche déductive est aussi une forme de reconstruction, influencée par les acquis existants sur le problème étudié (LEVY J. 1994). Les différentes difficultés qui semblent entraver les opérations de mobilité en Afrique sont généralement connues, et ont orienté nos propres hypothèses de départ. Elles ne sont pourtant pas spécifiques au « terrain » africain. Leur mesure participe à la compréhension de tous les espaces.

Comprendre les discontinuités, en tant que multiplicateur de distances, revient à identifier les processus de blocage ou de passage. Les limites, les frontières séparant les systèmes spatiaux (mais présentes également à l'intérieur même des systèmes), les points de passage, les modalités que proposent les médiums constitutifs de l'espace de circulation, leur capacité ou non à assurer la connexion littorale doivent être cernés. Il s'agit d'aborder ce que certains appellent aussi rugosités spatiales, considérées comme « tout ce qui freine la circulation, qui accroît les distances, et même qui marque la différence des lieux » (BRUNET R & al, 1993, p 441), révélant alors une des composantes « fondamentales » de l'espace géographique. Que serait d'ailleurs un espace continu ? Rien d'autre finalement qu'un espace sans contrainte, où finalement tous les projets de transactions seraient possibles. Et ces transactions illimitées, devraient elles-mêmes être les plus rapides, les plus sûres, et les moins onéreuses. Dans la vision extrême de cette représentation idéale, l'espace est alors sans temps, sans coût, sans limite, et donc sans distance. Il devient un lieu, utopique au sens étymologique premier du terme (« le lieu qui n'existe pas »). Cette utopie d'ailleurs nourrit certains fantasmes, parfois avancés par certains, qui voient dans la mondialisation contemporaine la fin des distances. De nombreux auteurs ont déjà démontré l'absurdité d'une pareille utopie. Il est vrai que les distances semblent réduites, de façon croissante, dans un ensemble de progrès techniques, technologiques et logistiques rendant l'échange de plus en plus rapide. L'espace d'une mobilité idéale n'a pourtant guère de consistance, si ce n'est comme modèle, permettant de mesurer l'écart entre projets de mobilité et possibilités réelles, permettant de lire finalement les discontinuités. Ce que l'on peut appeler à la suite d'Henri Bakis « l'espace transactionnel »¹² ne concerne pour l'instant qu'une partie minime de l'espace mondial. Les différentes distances encadrent toujours les projets de circulation.

Cette notion de distance doit être précisée et orientée vers la mesure de distances spécifiques des Etats continentaux ouest africains. La simple métrique « physique », notamment euclidienne, n'a qu'une valeur limitée dans la compréhension des relations entre les lieux, de plus en plus d'ailleurs dans un monde devenu « multimétrique » (DOLLFUS O & al, 1999, p 10), complexifié par les possibilités renouvelées des différentes circulations. Les références au temps et au coût sont depuis longtemps des constituants forts des perceptions de distance pour les acteurs voulant franchir cet intervalle qu'est l'espace. Dans ce référentiel, le calcul économique constitue une métrique orientant les comportements spatiaux. La plupart des

¹² « parcelle de l'espace total dont le contenu technique permet des communications permanentes, précises, et rapides entre les principaux acteurs de la scène mondiale » (BAKIS H. 1990, p 18).

modèles visant à expliquer la répartition des villes, des industries, des entreprises, prend en compte cette dimension réduisant les pratiques spatiales à une logique de maximisation. Il est vrai que cette approche permet une explication précise des stratégies de compétitivité élaborées dans différents projets. La distance, qui peut être abordée dans ces logiques pragmatiques économiques, ne peut pourtant pas être réduite à cette seule dimension. Des ressorts sociologiques, psychologiques, culturels, orientent les perceptions qui ne peuvent être que relatives des écarts entre les lieux. On doit à Jean Gallais une formalisation de ces distances affectives, écologiques, structurales. Elles témoignent des prismes par le biais desquels les acteurs construisent leur propre distance, en fonction de leurs vécus, de leurs représentations, de leurs espaces de vie chargés de sentiments divers qui rapprochent ou qui éloignent les lieux sans rapport direct avec la métrique euclidienne (GALLAIS J. 1976). Diversité donc, la distance est un construit complexe qui ne prend de sens que par rapport à des projets d'acteurs, à des visées elles-mêmes définies par un ensemble de représentations et de stratégies. Et cet ensemble est orienté par la contrainte spatiale produite en fonction des volontés de mise en relation entre les lieux.

Dans un effort de mesure, il est impossible de cerner la totalité des distances explicatives de l'espace étudié. Des choix s'établissent nécessairement, correspondant aux questions posées dans l'objet scientifique. Il s'agit de comprendre dans l'étude présente une distance continentale à des ports précisés comme relais central d'une distance mondiale. Dans la grille de lecture théorique posée précédemment, le choix a été fait de privilégier une orientation inscrite dans ce que l'on peut nommer un espace terrestre marchand. Elle permet de comprendre le passage à une forme (parmi d'autres) de situation enclavante. Ce sont les possibilités et difficultés proposées aux acteurs économiques continentaux qui guident alors le questionnement. Il sera privilégié une tentative de mesure des distances dans ce cadre global de l'échange mondial. Les possibilités d'ouverture littorale dans des conditions compétitives d'accès permettant l'insertion dans le concert économique fixent l'ensemble des distances qui doit être cerné.

Certes, il est difficile d'établir une norme de ce que devrait être la compétitivité. Cette logique « marchande » ne prend de sens que comparativement, par rapport à d'autres régions de production, de consommation. Alain Bonnafous l'avait expliqué, sur un point d'arrivée, sur un marché, les marchandises africaines se retrouvent directement en concurrence avec d'autres produits venant d'horizons divers. La performance des circulations se concrétisant sur des réseaux de transport est un des termes de cette compétitivité mondiale

(BONNAFOUS A. 1996). La logique d'importation, d'achats de produits divers, est identique : les discontinuités dans les réseaux peuvent lourdement majorer le coût final des marchandises importées. La comparaison entre les filières de transit se révèle alors singulièrement explicative des mesures des possibilités d'ouverture. Dans le cadre du réseau SITRASS, différentes recherches ont porté sur le coût comparatif du transport des marchandises des pays d'Afrique, d'Asie, ou d'Amérique du sud. Plus en avant dans la recherche, il s'agira de cerner les conclusions de ces études, pour pouvoir les confronter à nos propres distances évaluées. Plus que dans la mesure exacte, il s'agit dans notre lecture de saisir un processus global de distances, explicatif des inversions de centralités anciennes, définissant un enclavement relatif. Partant d'une distance mondiale, la compréhension d'un espace discontinu peut permettre d'expliquer les continentalités. Pour justifier cette restriction à un espace singulier, il doit être posé brièvement l'objectif entrepris dans une mesure géographique des distances provoquées par des discontinuités.

2.1.2.2 Accessibilité et mesure des distances : l'écart entre « réseaux techniques » et « réseaux territoriaux »

L'espace de l'enclavement est le produit d'un jeu de distances entravant les projets des acteurs continentaux. Et dans les possibilités offertes par la circulation tiennent les conditions de l'ouverture spatiale, la réduction des écarts entre les lieux à relier. A ce stade de la réflexion, une première piste peut être énoncée. Les différents réseaux construits, les multiples organisations mises en place en Afrique de l'ouest, ont été cernés. Diverses possibilités se présentent, elles restent pourtant limitées. L'acteur est bien obligé d'utiliser tel ou tel passage. Remarque triviale peut-être, il reste que cette limite des ouvertures possibles constitue finalement la première discontinuité propre à tout espace de circulation. L'écart entre ces réseaux existants et un espace transactionnel idéal, où toutes les volontés de mise en relation seraient concrètement réalisables, constitue une contrainte dans les projets spatiaux. C'est là toute la différence énoncée dans différents travaux, notamment ceux de Gabriel Dupuy et Claude Raffestin, entre réseaux techniques et réseaux territoriaux. L'acteur tente de territorialiser son espace en réalisant ses projets spatiaux, et donc en cherchant à concrétiser ses stratégies (RAFFESTIN C. 1980). Ces territoires pensés de la mobilité absolue sont finalement illimités, chargés de toutes les volontés transactionnelles. Ils diffèrent des réseaux existants techniques, qui imposent un écart que les acteurs doivent suivre. Le nombre des relations matérielles possibles est une mesure majeure à prendre en compte.

Là encore, la notion de réseau technique mérite d'être relevée dans toute sa complexité. En tant que construit social, le réseau réel n'est jamais « purement technique, mais relève bien selon Claude Raffestin de contraintes techniques, économiques, et politiques » (DUPUY G. 1987, p179). On revient ici aux conditions d'émergence identifiées précédemment des construits réticulaires. La technicité de la circulation ne peut pas faire oublier l'ensemble des pouvoirs qu'elle réclame. Et l'acteur qui circule est confronté à cet environnement composé des forces d'action, de production, de législation, d'organisation... Il doit composer et articuler ses stratégies avec les possibilités offertes. Le réseau est bien un compromis (RAFFESTIN C. 1980) entre les volontés de mobilité, les moyens techniques maîtrisés et proposés par les pouvoirs, les possibilités révélatrices des volontés territoriales supportées par les forces politiques dans l'espace. Comprendre les distances circulatoires revient finalement à identifier les contraintes qui s'appliquent aux projets des transactions. L'environnement technique, économique, politique, permet-il le franchissement terrestre dans des conditions espérées et projetées par l'acteur continental ouest africain ? Ou est-il facteur de discontinuités ?

Indissociable de cette interrogation sur les possibilités, c'est finalement la question de l'accessibilité qui se pose. Plus qu'une distance, ce sont les modalités de l'accès qui conditionnent les continuités et discontinuités spatiales par rapport à des centralités contemporaines. Ce qui compte dans le système actuel pour les entités spatiales, c'est la place et l'inscription dans les réseaux les plus modernes, les plus denses, les plus rapides, permettant l'ouverture la plus totale. La notion de proximité s'en trouve transformée. L'éloignement et le rapprochement deviennent de plus en plus relatifs, produits en fonction des accès possibles aux faisceaux centraux des réseaux mondiaux. La notion même de distance ne peut se penser que par rapport à cette accessibilité relative nouvelle.

La distance au port se déploie dans des possibilités d'accès à cerner. Dans les transports terrestres, différentes conditions peuvent être relevées et servir de ligne conductrice dans notre lecture des distances. Sans établir de normes de ce que devrait être un transport moderne, il est manifeste qu'un certain nombre d'éléments est recherché par les acteurs voulant accéder aux interfaces littorales. La diversité des possibilités constitue le cadre dans lequel les chargeurs tendent à privilégier les temps d'accès les plus courts, les fréquences de rotation les plus hautes, les coûts les plus bas. La recherche d'une sécurité et des capacités les plus fortes dans le transport des marchandises participe également à la sélection des accès. Ces constituants de l'accessibilité sont un ensemble stable permettant d'expliquer certaines

distances dans l'espace marchand. Ils sont dépendants d'une information globale sur les modalités des mises en relation. Si l'accessibilité est perçue par l'acteur en fonction de différents « filtres » (coût, distance...), elle n'est réellement mesurable que dans l'exacte information sur l'ensemble des chaînes de transport (CHESNAIS M in AUPHAN E & al. 1997). Sans information, l'opération de mobilité devient périlleuse.

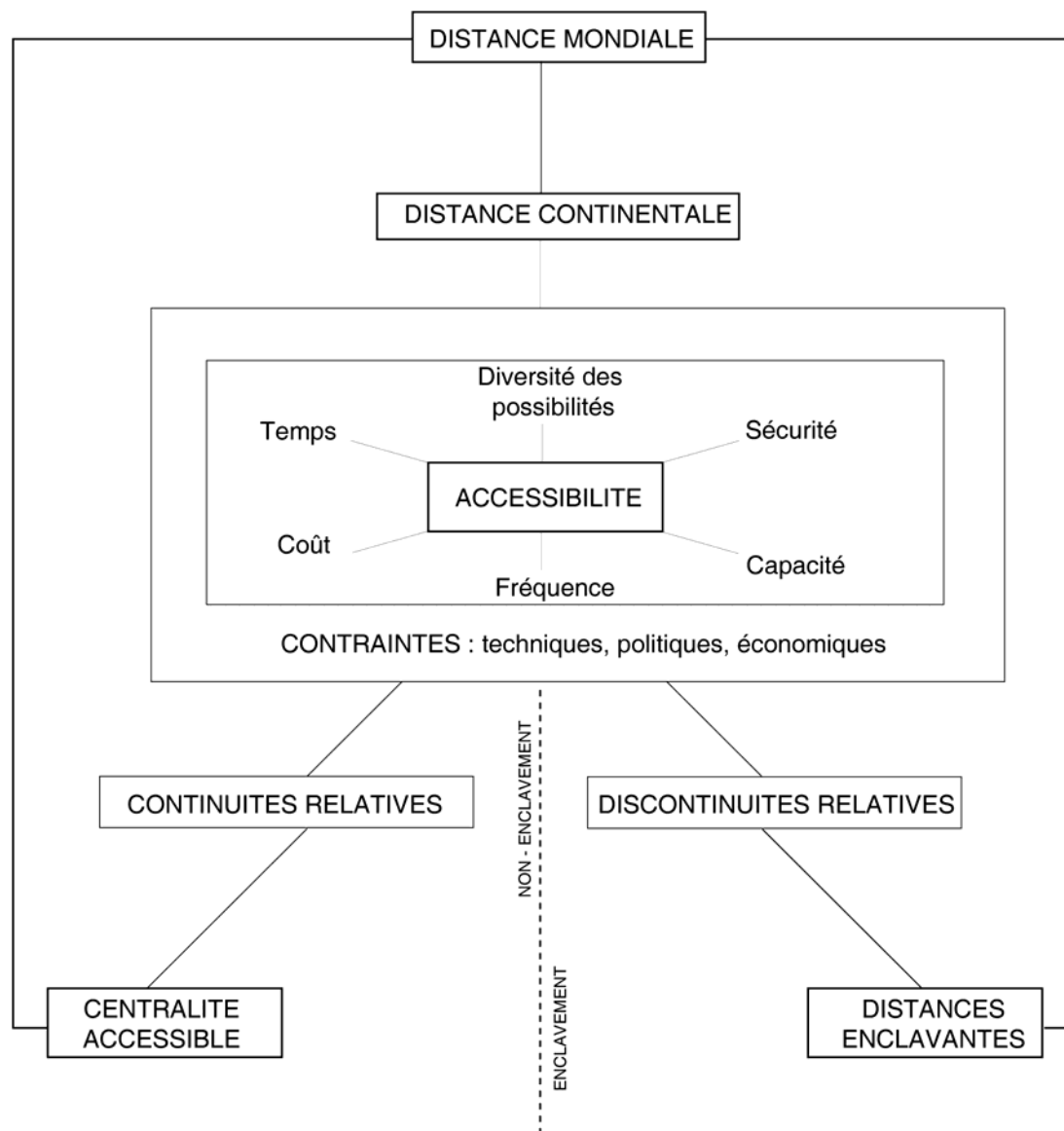
Dans cette appréhension des accessibilités, il s'agit alors d'identifier les écarts entre réseaux techniques et réseaux territoriaux. C'est à dire comprendre les contraintes politiques, économiques, et techniques. Seule une continuité relative peut permettre la connexion aux centralités contemporaines, permettant la viabilité d'un espace produit dans un environnement contraignant. Lorsque les discontinuités proposées par les contraintes entravent l'ouverture, bloquent les stratégies d'insertion, l'espace devient enclavant (figure 2.9). Il est alors le théâtre d'un allongement des écarts entre les lieux à relier, entre les pôles continentaux et les interfaces littorales dans l'espace étudié. Cette démarche de recherche des distances enclavantes ainsi fixée peut maintenant s'appliquer sur l'espace de circulation des continentalités étatiques.

Cette combinaison des distances à déchiffrer pose pourtant un problème de mesure. Les capacités financières limitées des Etats pour des recensements et des rapports sectoriels coûteux, les non-neutralités des indicateurs établis, évoquées précédemment, posent le délicat problème de l'utilisation de ces mesures. Si l'on ajoute un secteur des transports opaque, théâtre de stratégies cachées, un réel problème statistique s'instaure dans la mise en place progressive d'une base de données qui nécessite parfois l'utilisation de pratiques peu scientifiques. La position du chercheur est parfois difficile à justifier lorsque l'unique moyen de récolter certaines informations sous-tend une dérive orientant les questions posées à différents interlocuteurs mis en opposition : les informations nécessaires à la compréhension de telle stratégie spatiale de l'entreprise B sont souvent initialement recueillies chez l'entreprise M... et réciproquement.

Mais c'est aussi la complexité d'une notion de distance n'obéissant guère à un modèle simple qui pose le problème d'une sélection des composantes à prendre en compte. Même dans une

Figure 2.9

Démarche : la recherche des distances enclavantes



Jean. Debric / IDEES / CIRTAI. (2001)

logique strictement économique, les acteurs déploient des stratégies variables, où une forme de subjectivité est parfois présente. Des effets de connaissance (un réseau social dans une place portuaire par exemple), d'habitude (difficulté de changer un passage utilisé depuis longtemps), des barrières culturelles, linguistiques (et notamment l'opposition, très relative il est vrai, mais parfois présente entre pays anglophones et francophones), un manque d'information sur les possibilités diverses d'accessibilité, tendent à brouiller le comportement purement économique. L'exemple de l'utilisation du corridor ghanéen par les opérateurs continentaux nigériens, qui sera abordé ultérieurement, est à cet égard édifiant. Les chargeurs rencontrés révélaient la difficulté initiale de réorienter une partie de leurs trafics suite aux dysfonctionnements croissant présents sur les axes togolais et béninois. La difficulté de maîtriser un encadrement politique et économique nouveau constitue alors un biais dans la mesure « rationnelle » des distances. Le coût, le temps, la sécurité du transport, demeurent pourtant dominants dans les choix opérés. Lorsque les distances économiques deviennent trop fortes, les réorientations s'opèrent. Le corridor ghanéen maintenant connu (et donc pour une part maîtrisé) est amplement pratiqué. De plus, le changement constant des situations en Afrique de l'ouest complexifie encore un peu plus la mesure. Sur le même trajet, à moins d'une semaine d'écart, les conditions de la circulation peuvent profondément évoluer. Sans empiéter sur l'analyse à venir, il est important de noter qu'à bien des égards, la circulation est pour les acteurs continentaux un pari, jamais vraiment gagné d'avance.

C'est donc avec toutes ces réserves qu'il faut considérer les statistiques utilisées. Malgré les inévitables imprécisions et approximations, il nous semble possible d'appréhender une distance complexe. Les travaux d'enquêtes menés et les séjours passés sur les places portuaires de Lomé, de Cotonou, de Dakar, dans différentes villes des Etats continentaux et sur les axes routiers et ferroviaires, ont permis d'identifier un ensemble d'entraves, ensemble renforcé par les statistiques et les travaux scientifiques existants. Plus que dans l'impossible mesure parfaitement précise, il s'agit de saisir un processus global de distances devenant enclavantes par l'impact des discontinuités. Les éléments statistiques présentés dans ce travail, malgré la fiabilité toute relative qu'ils expriment, participent à ce travail.

2.2 Les Etats continentaux ouest africains enclavés ou l'analyse des discontinuités terrestres

L'appréhension des distances impose une nécessaire démarche initiale analytique dans la mesure des discontinuités. Certes, les contraintes, s'exprimant dans l'environnement politique, économique et technique, ne peuvent pas être dissociées les unes des autres. Les composantes d'un espace discontinu forment un ensemble global auquel est confronté l'acteur. Cet ensemble à cerner doit pourtant être décomposé dans un premier temps. Dans cette décomposition d'un tout en parties (analyse) permettant par la suite les mises en relation des éléments décomposés (synthèse), la mesure des possibilités de mobilité peut constituer le premier point d'entrée d'une évaluation de l'écart entre réseaux techniques existants et réseaux territoriaux.

2.2.1 Le support des circulations : un cadre du possible limité

2.2.1.1 Connexité, connectivité, et densité faibles : peut-on parler de réseau terrestre africain ?

Les logiques de production de l'espace de circulation ont été cernées, pour une part, dans l'approche diachronique précédente, révélant déjà une forme d'inégalité, et peut-être même de simplicité (plus complexe cependant que le simple schéma de pénétrantes souvent décrit) dans le tracé général des réseaux. Il s'agit de saisir les possibilités existantes pour les projets d'ouverture des acteurs continentaux. La prise en compte des relations entre les capitales des différents Etats apparaît importante. L'espace de l'ouverture internationale s'explique largement dans un rattachement récent de réseaux nationaux, eux-mêmes pensés et construits autour des centres urbains devenus capitales d'Etat. Regroupant une part importante de l'activité économique, les capitales sont aussi très souvent un lieu de passage obligé pour relier l'ensemble des villes ouest africaines. C'est une évidence pour les Etats côtiers dont les villes portuaires constituent la synapse de l'échange international. Mais c'est aussi le cas pour les Etats continentaux du Mali, du Niger (et même du Tchad) dont les capitales sont positionnées dans les parties sud-ouest des territoires, traduisant l'héritage d'une pénétration et d'une exploitation coloniales, orientant l'ouverture sur les territoires nationaux. Les relations matérialisées entre les villes secondaires partent, pour l'essentiel, des capitales.

Sans empêcher des relations multiples, les routes construites ne concernent que rarement un tracé entre deux villes secondaires de pays différents. La lecture des relations entre capitales

permet d'appréhender les possibilités de passage souvent imposées dans les importations et exportations officielles¹³. L'évocation de l'organisation du transit proposée par les entreprises Maersk et Bolloré autour de Bamako, exemple qui sera précisé ultérieurement, témoigne de ce rôle de carrefour. Le transit est centralisé autour du terminal ferroviaire de Sotuba dans la banlieue de Bamako, permettant la relation avec le port de Dakar via la voie ferrée, et assurant la relation avec les villes maliennes. Dans un service de logistique totale, les entreprises se chargent de la livraison entre le terminal et le client. Le parc des véhicules assurant ce transfert n'est pourtant guère conséquent, composé de deux camions et de 6 remorques par entreprise. C'est pourtant suffisant pour permettre la livraison d'une clientèle regroupée à 99 % dans la ville ou les zones directement périphériques de Bamako, lieu central des relais marchands.

Les relations entre capitales ouest africaines : continuité inachevée et vulnérabilité

Un premier exercice topologique (figures 2.10 & 2.11) peut illustrer et permettre une mesure simplifiée des relations. En associant au réseau des capitales un graphe planaire (représentation dans un plan sans que deux arrêtes ne se croisent en dehors des sommets) différents critères peuvent être établis dans une volonté d'appréciation des possibilités d'accès entre les sommets. Les sommets dans le graphe sont les villes capitales des Etats ouest africains appartenant à la CEDEAO. Les pouvoirs politiques de ces Etats expriment donc dans le discours officiel des volontés de coopération. Les arrêtes sont les routes revêtues praticables toute l'année et des voies ferrées. Tout choix est discutable, cette représentation initiale permet néanmoins de révéler une trame générale d'accès considérés comme nécessaires à la transaction économique. Les exportations des matières premières (coton par exemple), les importations diverses (produits pétroliers, matériaux de construction, engrais agricoles...) utilisent majoritairement ces modes de transport terrestre. Sans contenir l'ensemble des mobilités possibles, le graphe ainsi simplifié révèle des déterminants forts des conditions de circulation.

¹³ Les flux transfrontaliers souvent qualifiés d'informels, prennent des chemins parfois différents. Dans la partie présente, il s'agit de comprendre les possibilités de trajets des importations et des exportations déclarées et qui transitent entre ports et pôles continentaux.

AFRIQUE OCCIDENTALE / RELATIONS INTER - CAPITALES

Représentation topologique *

N (nombre de noeuds) = 15
L (nombre de liens) = 16
Composantes connexes : 5
Connexité : \square : $L/N = 1,06$
\square : $L/3(N - 2) = 0,41$

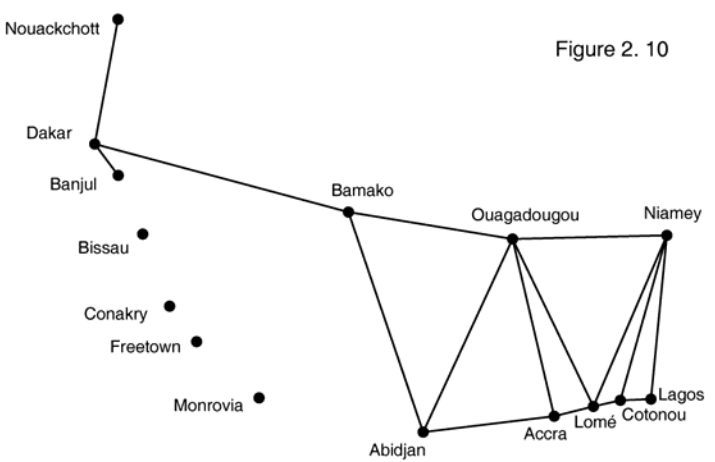


Figure 2. 10

Graphe connexe étudié

Noeuds : N = 11	Nombre de réseaux individualisés R = 1
Liaisons : L = 16	
Connexité : \square : $L/N = 1,45$	\square : 0,59
Connectivité : \square : $L-N+R/(2N-5) = 0,35$	
Centralité (indice de König minimum) = 3	
Centres : Abidjan/Ouagadou/Bamako	
Sommet médian : 20 : Ouagadougou	
Accessibilité (indice de Schimbel maximum) = 15,65 Ouagadougou	

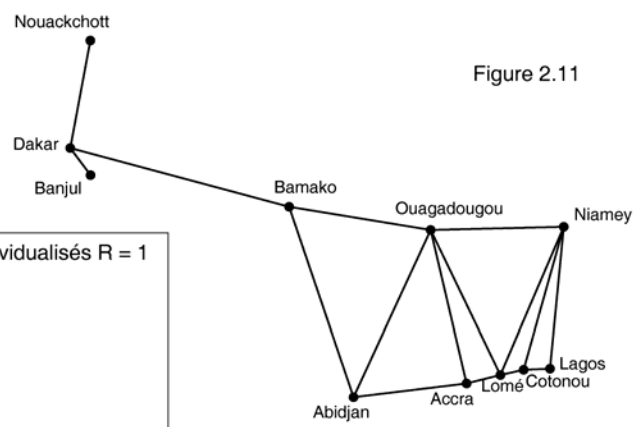


Figure 2.11

Déconnexions

L = 8	N = 11
Composantes connexes : 4	
Connexité : \square : 0,72	
\square : 0,29	
Connectivité : \square : 0,05	

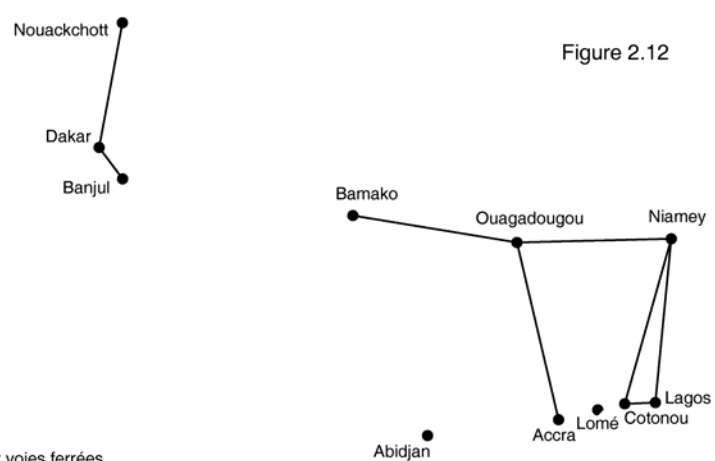


Figure 2.12

* Liaisons effectives : routes revêtues praticables et voies ferrées

La représentation topologique construite révèle un graphe élémentaire marqué par la faiblesse des liens entre les nœuds. La connexité, notion exprimant l'aptitude du réseau représenté à mettre en relation tous les nœuds de l'espace étudié, se révèle singulièrement significative d'un support de circulation limité. Marqué par l'absence d'une « chaîne » (suite d'arêtes telle que deux arêtes aient une extrémité commune) permettant de relier l'ensemble des sommets, le graphe n'est pas d'un seul tenant, non connexe donc, certains lieux ne sont pas desservis dans ce réseau terrestre spécifique. L'indice¹⁴ de connexité β évaluant le rapport entre le nombre de liens et le nombre de nœuds révèle une connexité faible (1,06 dans une échelle de résultat possible allant de 0,5 à 3). Plus facile à apprécier, l'indice γ exprimant le rapport entre le nombre de liens du réseau et le nombre maximal de liens possibles avec le même nombre de nœuds précise une conclusion identique. Seulement 41 % des liens possibles composent le réseau des relations entre capitales ouest africaines.

La prise en compte d'un graphe central connexe reliant 15 capitales n'infirme que légèrement ce schéma général. Les indices de connexité révèlent des possibilités certes plus élevées, mais toujours inscrites dans une logique de liens relativement limités. Cette mesure peut être renforcée par une mesure de connectivité, exprimant la multiplicité des liaisons effectives qui sont permises par la connexité. L'indice α , exprimant le rapport entre le nombre de cycles existants et le nombre maximal de cycles possibles pour un réseau ayant le même nombre de nœuds, précise une conclusion identique. La valeur (0,24) confirme une connectivité faible dans une échelle s'étendant de 0 (connectivité minimale) à 1 (connectivité maximale). C'est pourtant bien de relation entre capitales, pôles centraux des territoires, dont il est question. Le constat d'une relation incomplète entre capitales de pays d'une intégration régionale constituée (CEDEAO) est éclairant d'une première forme de discontinuité ou autrement dit d'une continuité par la route ou le fer inachevée.

Dans une logique d'ouverture continentale, le problème est d'autant plus important que l'accès maritime est sous-utilisé. L'inscription officielle des opérateurs continentaux dans de nombreux ports pourrait laisser croire à une utilisation totale des possibilités. Les entrepôts maliens sont à cet égard significatifs d'une volonté de consommation de l'ensemble des corridors. Déjà présents dans 5 ports ouest africains, les représentants des chargeurs maliens viennent d'ailleurs de négocier une plate-forme réservée aux marchandises maliennes dans le

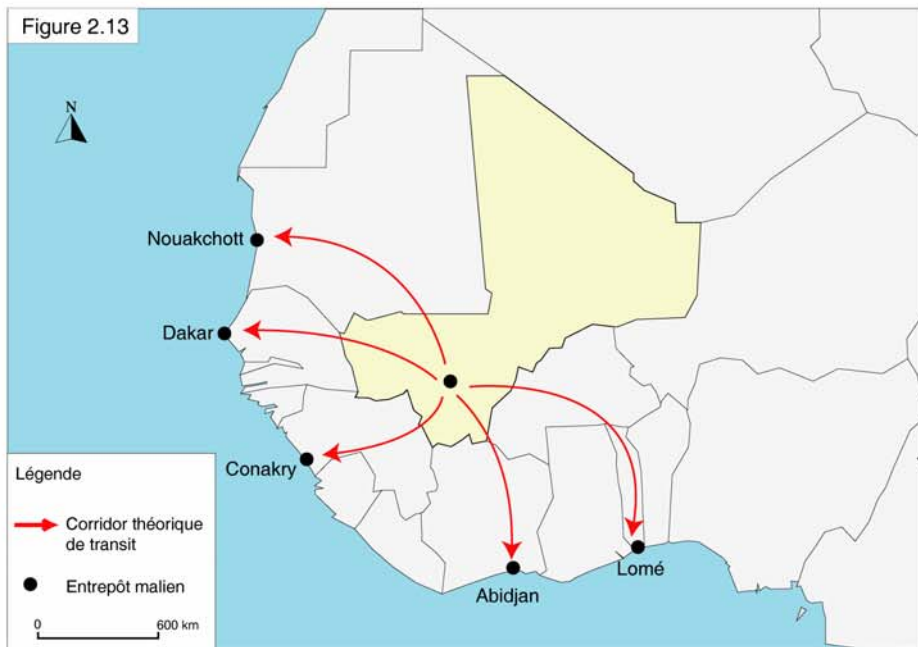
¹⁴ Pour cette théorie des graphes et ses indicateurs, différents ouvrages peuvent être consultés. L'ouvrage de Peter Hagett (1973) bien sûr, les travaux de Gabriel Dupuy (1988), de Michel Chesnais (1987), et une synthèse particulièrement claire présentée dans « l'analyse spatiale » de Denise Pumain et Thérèse Saint-Julien ont été consultés pour ce « petit » exercice ouest africain. Se reporter à la bibliographie.

port d'Accra au Ghana. Le Conseil Burkinabé des Chargeurs, installé dans les ports d'Abidjan, de Lomé, de Cotonou et de Téma, témoigne de cette volonté de diversification. Pour autant la prise en compte des flux réels transitant entre pays continentaux et interfaces littorales révèle une utilisation limitée. Les opérateurs maliens par exemple (figures 2.13 & 2.14) n'utilisent que les deux corridors ivoirien et sénégalais et très secondairement le corridor togolais. Lors d'une visite effectuée dans les entrepôts maliens au Togo (mai 1999), il s'avérait que les différentes marchandises effectivement présentes dans les hangars maliens n'étaient pas destinées au transit. Face à un trafic très faible, les dirigeants louent depuis 1992 à une compagnie togolaise de coton (SOTOCO) les emplacements disponibles, ainsi qu'à différents commerçants stockant du riz et du thé (marchandises dites « flottantes » car non encore vendues) transformant l'entrepôt en forme de supermarché. C'est là le moyen unique de rentabiliser ces entrepôts qui semblent obéir à une logique très faiblement économique.

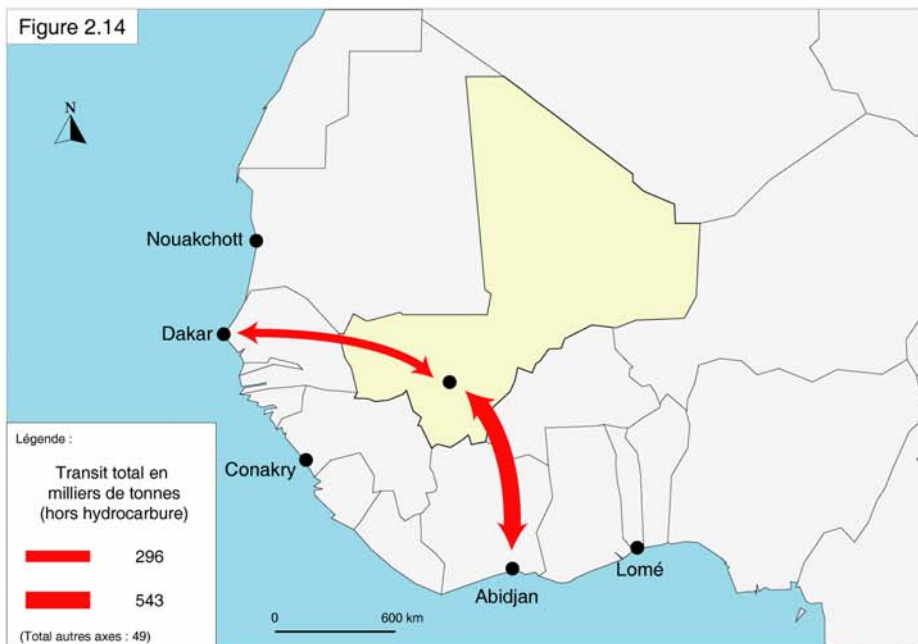
La rencontre des représentants du Conseil Burkinabé des Chargeurs au Bénin (juin 1999) révélait une logique similaire. Face à des dysfonctionnements portuaires importants, les opérateurs n'utilisent pratiquement plus cette interface de Cotonou, aboutissant à une cessation d'activité quasiment totale, malgré une présence toujours maintenue dans l'attente de transformation, des représentants burkinabés. La présence dans les différents ports obéit alors surtout à une logique stratégique, visant à résoudre le problème des éventuelles fermetures des axes de connexion aux interfaces littorales. Les difficultés rencontrées lors du conflit diplomatique entre le Mali et le Sénégal faisant suite à l'échec de la confédération (certaines marchandises transiteront par l'Algérie, multipliant par la distance aux ports algériens le coût de l'opération) constituent le point de départ des volontés de diversification des ouvertures maliennes. Ce problème des déconnexions possibles est finalement l'entrave principale proposée par le support construit des circulations.

Si l'analyse du réseau laisse apparaître des indicateurs de connectivité et connexité faibles, il reste que les possibilités ne sont pas inexistantes. Pour les pôles continentaux, les indices de centralité démontrent une situation où les capitales sont en terme de liaisons finalement accessibles et centrales. Bien sûr, la matrice des distances métriques relativise ce schéma au profit des interfaces portuaires, particulièrement d'Abidjan. Et l'appréhension des coûts et du

Entrepôts maliens et corridors théoriques de transit



Flux réels : transit international * marchandises maliennes (1998)



* Transit international, imports et exports hors échanges continentaux ouest africains, transitant par les ports, marchandises déclarées

Source : Observatoire des Transports (Mali)
Ports Autonomes Dakar et Abidjan. (1998)
(r) Jean Debrie, C.I.R.T.A.I, 2000

des trajets éloigne fortement, dans une logique de centralité, ces capitales inscrites à l'intérieur du continent. Un graphe réellement révélateur devrait prendre en compte ces déterminants de la distance. Il n'est pourtant guère possible de « fixer » une valeur stable pour chaque liaison dans un contexte changeant. Les entreprises de transit donnent d'ailleurs souvent des délais à plus ou moins une semaine pour le temps de parcours ou alors exagèrent volontairement le délai vers une mesure maximale. Le temps et le coût seront appréhendés ultérieurement dans une volonté de compréhension plus que de mesure strictement exacte. Le graphe ainsi identifié n'est pourtant pas dénué d'intérêt. Dévoilant les possibilités et multiplicités réduites des liaisons, il oriente surtout vers la prise en compte de la vulnérabilité du réseau.

En effet, l'existence de deux voire trois corridors pour chacun des Etats continentaux pourrait s'avérer suffisante et permettre des stratégies déjà effectives de choix de desserte et de mise en concurrence des ports utilisés. Le réel problème réside dans les rapides déconnexions possibles de ce réseau qui peuvent aboutir rapidement à l'isolement de certains nœuds. La fermeture ancienne de la voie ferrée reliant Dakar à Bamako en est un exemple précis qui justifie les stratégies maliennes. L'évolution réductrice des liaisons ne peut pas se résumer à cet exemple. Dans les dernières années, la déconnexion de certains pôles s'est avérée particulièrement problématique, révélant une vulnérabilité dans les choix de circulation pour les opérateurs continentaux.

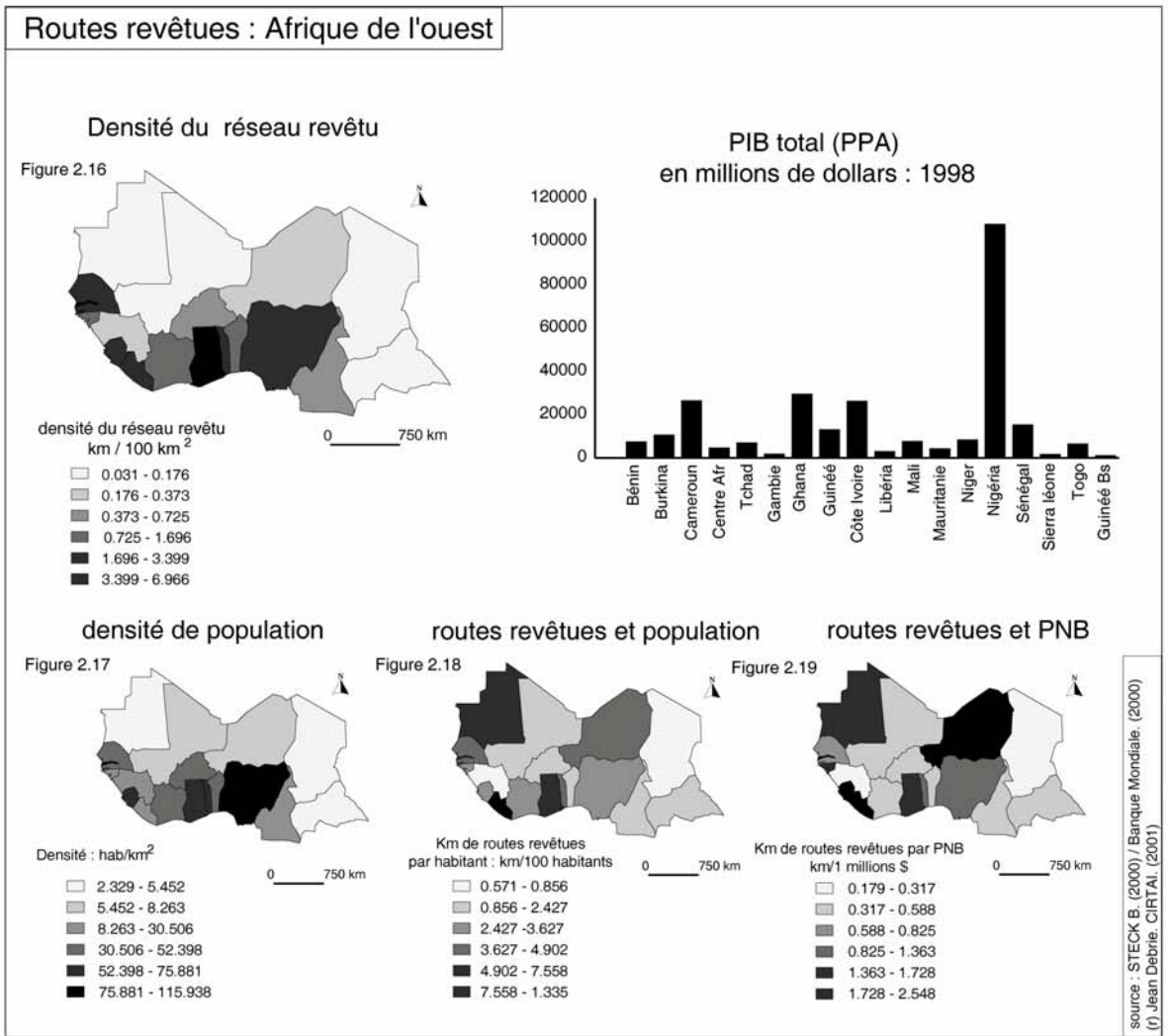
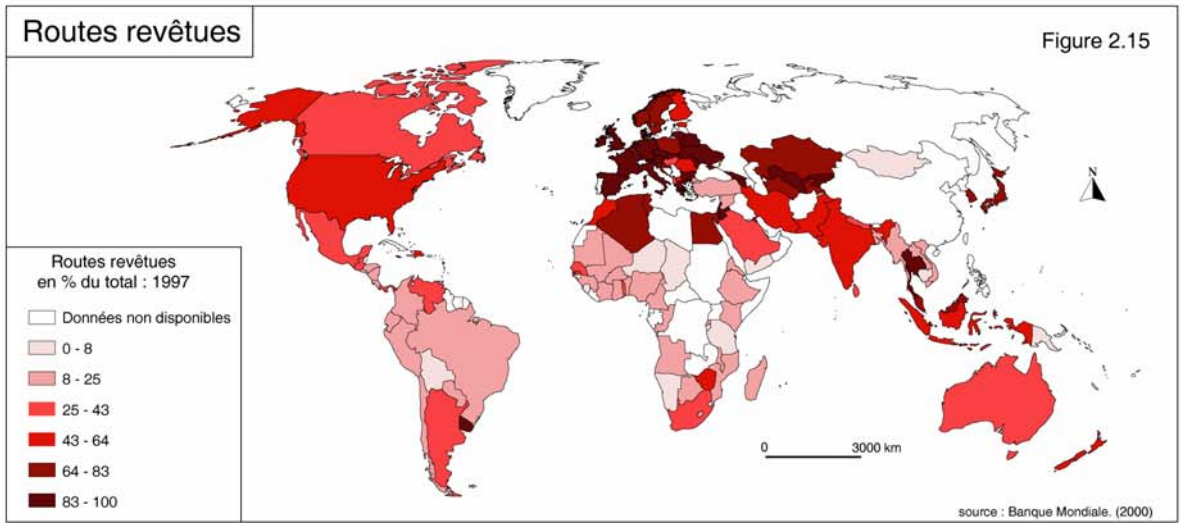
Différents exemples méritent d'être mentionnés. En 1999, l'effondrement d'un pont à l'est du Sénégal en pleine saison des pluies ferme totalement le trafic ferroviaire pendant 2 mois, annulant un des axes de transit du Mali. Au début des années 1990, la grave crise politique au Togo impose aux acteurs nigériens et burkinabés une réorientation des transits pendant plusieurs années vers les ports de Cotonou et d'Abidjan. La récente crise politique ivoirienne, sans tout à fait annuler les trafics existants (à l'exception des périodes de troubles majeurs) pose le délicat problème d'une fermeture toujours possible d'un axe pourtant central et majoritairement pratiqué dans les ouvertures des opérateurs du Mali et du Burkina Faso. Chaque déconnexion réduit de façon significative les possibilités du réseau dans un environnement instable. Le dernier graphe étudié (figure 2.12) présente ces possibilités de déconnexion. C'est bien sûr un cas extrême imaginé, les fermetures ne se sont jamais réalisées simultanément. Il permet cependant de préciser, même avec une exagération certaine, cette vulnérabilité d'un support qui peut devenir le cadre d'une circulation fortement limitée. La déconnexion des trois corridors mentionnés révèle une connectivité quasiment nulle et des

connexités fortement réduites. Une simple déconnexion d'ailleurs tend à réduire fortement l'ensemble des indicateurs. Dans la prise en compte des discontinuités, il y a là une entrave majeure dans une gestion difficile des distances.

Les dessertes nationales : les armatures inachevées

Les relations entre capitales constituent donc un support central des logiques d'ouverture littorale. Les capitales sont très souvent ces carrefours permettant à l'ensemble des espaces de production et de consommation de s'insérer dans une dynamique spécifique de transaction économique. Les possibilités de connexion de l'ensemble des lieux des espaces nationaux à ces interfaces constituent le niveau second à prendre en compte dans une compréhension des distances. L'offre globale de liens est une des conditions de la continuité spatiale pour les acteurs porteurs de projets de mobilité. Elle est aussi la condition de leurs choix, c'est à dire de leurs stratégies. La route revêtue, de plus en plus privilégiée dans les consommations mais aussi dans les investissements des Etats et des bailleurs de fonds, devient le mode de transport déterminant en grande partie ces stratégies. Dans une lecture comparative, la carte des routes revêtues dans le monde (figure 2.15) témoigne d'une inégalité forte, où les Etats africains, malgré une diversité des situations, présentent des indicateurs de revêtement faibles à cette échelle mondiale. Les données fournies par la Banque Mondiale n'ont qu'une valeur indicative, ne couvrant pas l'ensemble des Etats. Elles masquent surtout par le biais d'un seul indicateur restrictif (routes revêtues en % du total) d'autres déterminants tout aussi explicatifs de l'offre proposée (superficie des territoires, longueur totale du réseau, densité des populations desservies...). Ces données valident pourtant un constat connu, se traduisant par la faiblesse du réseau revêtu. Quelles que soient les multiples constructions réalisées depuis les indépendances, les structurations opérées autour de schémas simples mais permettant la relation entre les villes, l'importance des pistes quadrillant les territoires africains, les Etats d'Afrique restent comparativement moins équipés par ces construits routiers.

A l'échelle de l'Afrique de l'ouest, l'appréhension des densités du réseau revêtu complexifie ce schéma. Globalement faibles, les densités se révèlent très inégales dans la carte étatique (figure 2.16). Les espaces nationaux du Nigeria, du Ghana, et du Sénégal, apparaissent plus densément équipés, suivis du Bénin, de la Côte d'Ivoire, du Togo et de la Guinée. L'appréhension des « cas » de la Sierra Leone et du Liberia est plus problématique. Certes, les indicateurs laissent apparaître une densité élevée, il reste que le grave contexte contemporain



de guerre interdit une réelle interprétation. La destruction des routes, éléments stratégiques des pouvoirs, la suspension des programmes d'aménagement, de rénovation, l'insécurité totale sur les trajets, rendent impossible une analyse des possibilités de circulation. A une moindre échelle, la crise politique togolaise, aboutissant à une suspension des financements internationaux, tend à accélérer une dégradation progressive des instruments du transport. L'instabilité est bien une des conditions majeures des entraves potentielles aux échanges. Les déconnexions sont toujours possibles. Exceptés ces graves problèmes que l'on nomme souvent politiques, la lecture d'ensemble de cette carte des densités oriente cependant vers une interprétation relevant la relation entre constructions techniques et puissance financière. La prise en compte du PIB total des Etats valide un lien fort entre constructions routières et richesses relatives des forces politiques aménageant leurs espaces nationaux. Les volontés de maîtrise et de gestion territoriales sont indissociables des moyens effectifs dont disposent les pouvoirs et de leurs propres capacités à attirer les financements internationaux. A cet égard, les Etats disposant d'une manne financière déjà importante, constituée par l'exportation des matières premières (Nigeria, Ghana, Côte d'Ivoire...), ont toujours attiré plus de crédits que les Etats moins concernés par cette logique d'échange, renforçant alors leurs possibilités d'investissement.

La construction d'un indicateur précisant cette relation (km de routes revêtues par PNB) propose néanmoins un schéma plus complexe (figure 2.19). Il est évident que, même profondément basée sur la richesse des Etats, la mise en place d'un réseau routier s'inscrit dans des volontés politiques d'aménagement, dans des choix de répartition des budgets, dans un ensemble de volontés difficilement cernables dans une visée strictement statistique. Le Niger et la Mauritanie constituent les exemples les plus significatifs de cette priorité donnée à la construction de routes. Les revenus procurés par l'exploitation de l'uranium (actuellement en baisse) ont favorisé un vaste plan de revêtement centré autour de l'axe national et permettant de relier les mines d'Arlit. La construction de la route de l'espoir en Mauritanie dans un pays marqué par un PIB très faible justifie un indicateur élevé. Il est également manifeste que certains Etats ont fait du transport un secteur plus privilégié (Guinée par exemple) que d'autres Etats pourtant plus puissants économiquement (Côte d'Ivoire). La desserte des territoires est avant tout une action politique, correspondant au modèle que se fixent les représentants étatiques. Elle correspond à une volonté plus ou moins précisée de relier l'ensemble des lieux de l'espace national, c'est à dire des populations constitutives d'une nation à construire. Avec les mêmes irrégularités soulignées précédemment, la

corrélation entre densité de population et densité du réseau revêtu est d'ailleurs relativement forte (figure 2.18). Il semble difficile d'offrir une interprétation par trop simpliste de ces quelques indicateurs. Cette interprétation nécessiterait la prise en compte de multiples facteurs supplémentaires et une base de données statistiques plus large et plus fiable. Il reste que ces cartes précisent des inégalités de revenus, de routes, de densités, caractérisant une hétérogénéité forte d'une région ouest africaine marquée fortement par une inégalité entre les espaces nationaux inscrits différemment par rapport aux situations littorales.

Car on retrouve bien dans cette série de cartes la logique déjà identifiée précédemment d'une fracture entre cette « frange sahélienne » continentale et ces espaces côtiers. A bien des égards, le découpage régional peut s'expliquer dans cette distinction héritée et renouvelée entre Etats continentaux et côtiers (DUBRESSON A. & al. 1991). Le terme de frange continentale est d'ailleurs adéquat, tant il est vrai que la Mauritanie présente dans ces mesures de densité, de PIB, de réseau revêtu, les caractéristiques identifiant un « bloc » continental. Ce bloc est marqué par la faiblesse des possibilités existantes, par les difficultés d'aménagement, de mise en place d'un quadrillage territorial difficile à construire dans des Etats faiblement peuplés sur des superficies élevées. Les espaces mauritanien donc, malien, nigérien, du Tchad et plus secondairement du Burkina Faso, sur ces indicateurs spécifiques, composent une périphérie d'une Afrique de l'ouest, elle-même marquée par une position marginale dans les comparaisons mondiales. Simple schéma général, ce découpage ne doit pas masquer les spécificités propres aux différents Etats. Sur la question routière, le Niger par exemple présente des indicateurs plus élevés traduisant les priorités d'aménagement réalisées dans les années 1970. Le Burkina Faso construit sur un espace national réduit révèle ces politiques visant à favoriser une situation de carrefour. Globalement pourtant, la distinction est marquée, l'opérateur continental projetant une ouverture littorale à partir d'une ville secondaire n'a alors que des possibilités limitées de trajets possibles.

L'exemple du Mali permet d'illustrer la « faiblesse » globale du réseau routier et ferroviaire. L'architecture générale visant à desservir l'espace national n'est que partiellement achevée. Le graphe présenté (figure 2.20) révèle les difficultés les plus prégnantes. Marqué par des connectivités et connexités faibles, le problème réside dans les mises en relation des pôles urbains, réalisées pour l'essentiel par une simple voie possible, éclairant à nouveau une vulnérabilité chronique du réseau. Le contrôle militaire présent autour du pont de franchissement du Bani au nord de Ségou, unique point de traversée routière, trouve là toute sa justification. Une anecdote mérite mention : lors d'un séjour de recherche réalisé entre

Figure 2.20

L'armature routière nationale* et les capitales régionales

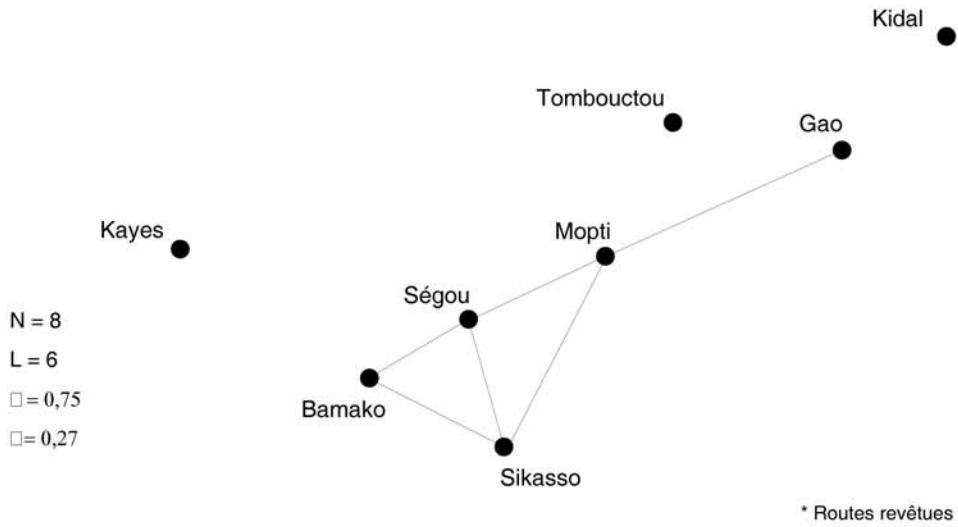


Figure 2.21

Densité de population

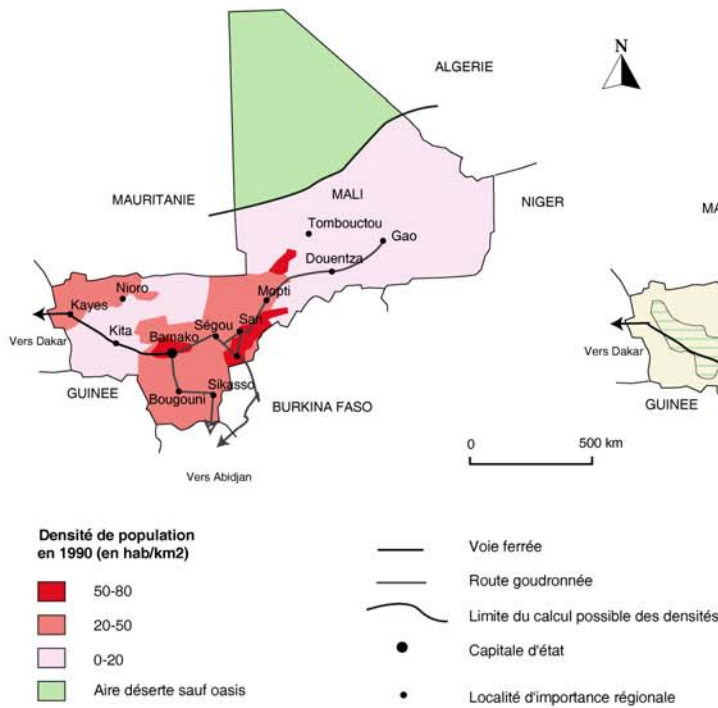
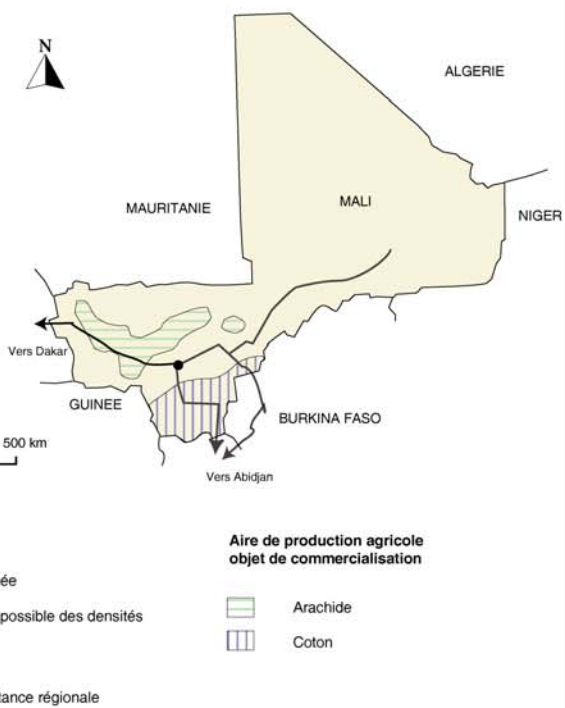


Figure 2.22

Aires des productions destinées à la commercialisation



Source : DUBRESSON A., MARCHAL JY., RAISON JP. (1994) / Les Afriques au sud de Sahara

étudiants au Mali et suite à une séance de photographies effectuée sur ce pont unique, nous sommes restés plusieurs heures bloqués au poste militaire, tentant de récupérer un matériel confisqué par les forces de l'ordre. Différentes logiques certes expliquent ce blocage, l'argument militaire n'est pourtant pas dénué de sens. Il révèle le caractère stratégique d'un franchissement permettant tout simplement la connexion rapide avec l'ensemble du nord malien. Les difficultés rencontrées par le pouvoir d'Etat lors du conflit Touareg au début des années 1990, ont particulièrement exacerbé ce sentiment de vulnérabilité par rapport à des régions faiblement connectées, facilement isolables donc, échappant rapidement au pouvoir. Il est édifiant de noter que deux (Kidal et Tombouctou) des huit villes aux fonctions de capitale régionale ne sont pas reliées dans le réseau routier construit dans une visée nationale.

Certes, les dessertes aériennes proposent un certain nombre de relations nationales, relations coûteuses néanmoins et surtout caractérisées par une fréquence et une capacité limitées de chargement. La compagnie nationale Air Mali proposait différents vols intérieurs. Elle traverse actuellement une crise financière qui tend à annuler un certain nombre de lignes régulières. En 1999, un seul avion (pouvant transporter une trentaine de passagers) assurait encore quelques vols à destination de Gao, Tombouctou, Mopti et Kidal. Le tableau présenté des liaisons révèle le coût d'un mode de transport qui n'est accessible finalement que pour quelques touristes et certains acteurs politiques devant relier les villes du nord¹⁵. Ces lignes commerciales n'assurent pas de transport de fret. Il est vrai par contre, que dans une logique d'exploitations commerciales, les mines d'or de Sadiola et Symia sont équipées de pistes d'aérodromes privés permettant l'évacuation rapide des productions aurifères.

AIR MALI : Tarifs (FCFA) :

Liaisons*	Aller simple	Aller / Retour
Bamako - Mopti	43 000	86 000
Bamako - Tombouctou	75 000	150 000
Bamako - Gao	98 850	195 850
Mopti - Tombouctou	44 000	87 100

AIR MALI : Tarifs (FCFA)

¹⁵ Pour repère, l'aller / retour Bamako - Mopti (86 000 FCFA) représente près de quatre fois le salaire mensuel minimum fixé par le gouvernement malien (22 000 FCFA), le double du salaire d'un instituteur et le salaire entier d'un ingénieur (niveau maîtrise) travaillant dans le secteur privé.

Mopti - Gao	49 900	99 000
Tombouctou - Gao	37 500	74 050

* Il n'existe plus de vols intérieurs réguliers (le nombre de dessertes varie en fonction de la demande)

Dans ces mises en relation, le transport fluvial offre une possibilité amplement pratiquée pour les liaisons entre Tombouctou et différentes villes maliennes, limitée sur les quelques mois des périodes de crue du fleuve Niger. La compagnie malienne de navigation (Comanav) dispose de trois bateaux assurant deux liaisons hebdomadaires entre Bamako (port de Koulikoro), Segou, Mopti, Tombouctou et Gao. Le service de la Comanav est assuré de juillet à décembre sur le trajet Bamako / Gao et jusqu'au mois de janvier sur le « tronçon » Mopti / Gao (période liée bien sûr au niveau des crues). Le Niger n'est pourtant jamais coupé. Les flux incessants des pirogues (les pinasses) témoignent du rôle commercial toujours structurant du grand fleuve. Même caractérisé par une lenteur évidente (3 jours en moyenne pour relier Mopti à Tombouctou), le Niger permet un transit que l'on pourrait d'ailleurs qualifier « d'international », faisant pénétrer les produits importés dans l'ensemble des marchés des espaces régionaux touchés par cet axe.

Mais sans minorer les possibilités existantes, sans oublier la complexité et la réalité des circulations, il reste que le manque de choix, l'absence de liaison moderne échappant au passage par les capitales, allongent les distances, traduisant un écart certain entre les réseaux territoriaux projetés et les réseaux techniques existants dans une logique d'ouverture littorale (et uniquement dans cette logique). Il est clair que « les frontières d'un réseau ce sont aussi les relations qu'il a ou qu'il n'a pas avec d'autres réseaux » (AMAR G. in DUPUY G. 1988, p 253). Il y a bien une première forme de discontinuité ou plutôt une absence de continuité dans les possibilités proposées par le raccordement des réseaux nationaux, raccordement identifié comme largement vulnérable en particulier pour les opérateurs continentaux. Le support des circulations véhicule déjà une première contrainte technique, par la non-diversité des choix possibles. Cette dernière est pourtant bien une des conditions principales de l'accessibilité.

Pourtant quel que soit le caractère limité des relations entre les pôles urbains nationaux, toutes centrées autour de la capitale Bamako, il s'agit de ne pas caricaturer ce réseau dans un schéma par trop critique. Dans un environnement économique entravant les investissements, l'association entre l'axe national Bamako / Gao, le triangle effectué autour de Ségou, Sikasso

et Bamako, et l'axe ferroviaire, permet finalement de desservir les régions les plus peuplées, les zones de cultures principales (figures 2.21 & 2.22). Sans relier l'ensemble du territoire, isolant les régions nord, la construction des routes est bien la transformation majeure de l'espace national, réalisée d'ailleurs par l'ensemble des Etats. Le cas du Niger révèle la même logique d'une desserte limitée mais couvrant néanmoins les principales aires de peuplement et d'exploitation agricole et minière. Près de 90 % des nigériens vivent dans la partie sud du territoire national, particulièrement dans des régions jouxtant la frontière nigériane, régions desservies par l'axe national de tracé ouest / est, traversant les principales zones de cultures, notamment d'exportation, d'arachide et de coton. De plus, le rabattement sur les axes nationaux, réalisé par le biais des pistes multiples largement fréquentées, permet des possibilités de mobilité et d'ouverture moins restrictives que ne le laisse supposer l'unique analyse du support technique des voies revêtues et ferroviaires. La notion même de technique est d'ailleurs ambiguë, particulièrement lorsqu'elle est associée à l'idée de modernité et de compétitivité. L'appréhension des densités, des connectivités et des connexités est une première étape dans la mesure des discontinuités, révélant une réelle vulnérabilité. Elle est une caractéristique limitante d'un réseau ouest africain et doit être complétée dans un premier temps toujours orientée vers l'identification d'une contrainte technique complexe.

2.2.1.2 La question technique : la problématique de l'effet et le support limité

La mesure du support technique et des possibilités limitées qu'il propose, ne peuvent pas être uniquement réduites à cette prise en compte d'infrastructures considérées comme nécessaires à la transaction économique. Il est vrai que les discours et les orientations politiques des Etats africains, mais aussi des différents bailleurs de fonds, sont fortement inscrits dans cette vision technicienne, faisant des différents équipements la condition du développement espéré, de l'accélération des flux, de la compétitivité des circulations. Pour les uns, sensibles au caractère limité des supports, il s'agit de construire de nouvelles infrastructures perçues comme « inductrices » d'effets entraînants dans une visée de quadrillage territorial. Pour les autres, de rénover certains axes déjà existants, sélectionnés dans un schéma construit autour des volontés d'intégration aux marchés mondiaux des espaces africains. Cette opposition croissante entre les projets de l'aide internationale inscrits dans une volonté de rentabilité, d'investissements limités, d'insertion mondiale ; et les projets nationaux politiques toujours ancrés dans une stratégie (coûteuse) d'homogénéisation des espaces nationaux et de multiplication des liaisons possibles d'ouverture internationale, est réelle. L'arrière plan théorique encadrant les discours et les actions reste pourtant identique, basé sur une forme de

déterminisme, isolant la variable transport dans une dimension uniquement technique et sectorielle. On retrouve ici le mythe de l'effet structurant des infrastructures, souvent dénoncé dans différents travaux scientifiques¹⁶, mais toujours opératoire, justifiant les politiques d'aménagement.

Mythe de l'effet structurant ou support des possibilités ?

Cette problématique des effets structurants n'est nullement spécifique aux politiques africaines. Elle semble justifier l'ensemble des projets politiques, à tous les niveaux des systèmes créés par les différents pouvoirs d'Etats dans le monde. Les demandes de création d'autoroutes, de lignes ferroviaires à grande vitesse, formulées par les acteurs politiques locaux en France par exemple, témoignent de ce rôle déterminant donné ou plutôt prêté à ces infrastructures de transport censées pouvoir transformer par leur seule inscription physique les systèmes sociaux. Il est pourtant évident que le système technique est d'abord « une production sociale qui s'insère dans la société plus qu'il ne la transforme » (CLAISSE G., DUCHIER D. 1993, p 50). La simple causalité, associant la création d'une infrastructure et le développement des relations sur ce support construit, oublie les systèmes généraux politique, économique et social, qui produisent et encadrent ces outils, révélant ainsi l'action des différents pouvoirs spatiaux. De nombreux travaux traitant par, exemple, de la problématique de l'effet des implantations autoroutières ont déjà démontré que si ces infrastructures étaient bien "une opportunité pour dynamiser les territoires", ces dynamiques étaient avant tout conditionnées à un « potentiel économique » (de production, d'échanges, de consommation) dudit territoire (ZEMBRI P., VARLET J. 1999, p 88). L'infrastructure peut être utilisée ou non, en fonction des projets sociaux de circulation, des volontés et de l'intérêt des mises en relation. Elle n'est pas une "réalité statique mais un support d'action" (OFFNER JM, 1993).

La construction ou la modernisation d'une route revêtue favorise une mobilité plus rapide et plus sûre, elle ne façonne pas des relations sociales et économiques nouvelles, même si en tant que produit social, elle peut jouer un rôle « amplificateur des tendances existantes » (PLASSARD F. 1992). L'exemple, souvent repris dans les textes scientifiques traitant de l'effet des infrastructures, des récits de voyage d'Arthur Young parcourant la France à la fin du XVIII^e siècle, est révélateur de ce déterminisme technique qui ne peut pas expliquer les

¹⁶ Sur cette problématique de l'effet, des recompositions (ou non) produites par le développement des infrastructures, on peut consulter : les travaux de F Plassard (1992), de G Claisse & D Duchier (1993), les actes du colloque "Autoroutes, économies et territoires" (VARLET J. 1998) ou dans une lecture synthétique l'article de JM Offner intitulé « Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique » (1993), ainsi que les travaux de M Santos sur la technique et l'espace (1997). Se reporter à la bibliographie.

pratiques des acteurs dans l'espace. Émerveillé par la qualité des routes quadrillant le territoire français, il se retrouve surpris du faible trafic qu'elles portent, incomparablement moins élevé que les trafics se déployant sur les chemins boueux anglais (YOUNG H. 1787). La réalité des circulations est bien plus complexe que la simple mesure des liaisons modernes existantes.

L'exemple d'Arthur Young est d'ailleurs transposable. Les voies revêtues, privilégiées dans les politiques d'aménagement des Etats depuis les indépendances, sont certes marquées par des trafics nombreux, aboutissant parfois sur les axes d'ouverture littorale, à des phénomènes d'encombrement, de saturation, aggravés par la faible largeur des routes qui souvent ne permet que difficilement le croisement de deux camions. Les axes routiers sont largement utilisés. Pour autant, dans des espaces non concernés par ces construits modernes, certaines pistes, marquées par l'absence d'aménagement, sont le théâtre de flux réels, traduisant des relations économiques et sociales entre des lieux pourtant ignorés dans l'armature générale des transports. Dans un support technique limité, la réalité des mobilités ouest africaines a de quoi surprendre. Les distances physiques et temporelles n'ont qu'un sens limité lorsqu'elles sont confrontées aux capacités de dépassement des entraves. De nombreux auteurs ont particulièrement bien démontré la complexité des réseaux commerçants (ou plus globalement sociaux), mettant en relation des lieux éloignés, se réalisant dans un espace réellement transnational, car débordant les cadres étatiques classiques (BACH DC. 1998 ; GREGOIRE., LABAZEE P. 1993 ; EGG J., HERRERA J. 1998). Quelle que soit cette absence identifiée précédemment d'un réel réseau international moderne, des relations multiples s'inscrivent dans l'espace ouest africain.

Utilisant un dense réseau de pistes, profitant des opportunités offertes sur certains mois par le réseau hydrographique, pratiquant un système de taxis brousse (mais aussi de camions brousse) évoluant constamment en fonction de la demande des usagers, différents acteurs rendent finalement potentiellement « reliables » tous les lieux qui composent leurs espaces de projet. Dans les régions que l'on considère comme les plus isolées en fonction des critères modernes de transport, dans ces espaces oubliés des projets d'aménagements territoriaux, les camions, les taxis pénètrent, à partir du moment où la demande existe. La lenteur caractéristique des circulations sur piste, les dégradations et les usures du matériel soumis aux pires conditions physiques, les accidents nombreux, la dureté de la pratique de ce transport se réalisant sur des chemins ondulés, parcourus de ravines, de trous, sont alors des entraves acceptées et dépassées rendant d'autant plus relative la notion même d'accessibilité. On peut

bien alors rester une journée entière à Mopti, dans l'attente d'un "bâché" assurant le transport vers la ville de Djenné, patienter 8 heures dans une 504 surchargée (temps parfois nécessaire pour relier ces deux villes distantes de 130 km) sans pourtant percevoir ces entraves comme une réelle contrainte susceptible d'annuler les projets de mobilité.

Les distances sont-elles mesurables en fonction de critères techniques dans ces franchissements maîtrisés des espaces ouest africains ? C'est finalement la question de l'enclavement, de sa mesure scientifique qui se pose ici. Jean Gallais avait déjà remarqué cette difficulté de parler d'enclavement pour des populations caractérisées par cette réalité de gestion spécifique des distances, de leurs capacités à circuler malgré les difficultés présentes sur les différentes opérations de circulation (GALLAIS J. 1989). La mesure technique en devient subjective, perçue en fonction de critères de modernité, acceptée et gérée différemment par certains acteurs ouest africains, déconnectée alors de l'appropriation sociale qui caractérise la consommation des systèmes techniques.

Pourtant, si l'utilisation et l'appropriation sociales des techniques doivent être avancées comme les déterminants majeurs de la circulation, si le mythe de l'effet structurant s'exprimant dans une causalité simpliste, doit être dénoncé, il y aurait une exagération certaine à ne pas identifier l'importance du dispositif technique dans les possibilités existantes. Il est vrai que l'espace circulatoire à considérer n'est pas « celui des machines ou des instruments en soi, mais celui des actions qui animent les objets techniques, il n'en reste pas moins que ce sont ces derniers qui en déterminent les possibilités ainsi que les limites » (SANTOS M. 1997, p 189). Sans empêcher des stratégies diverses, l'utilisation massive des pistes, passages souvent imposés dans un réseau routier très limité, impose un certain nombre de contraintes (lenteur, accidents, ruptures de charges multiples, coût accru...) tendant à entraver la compétitivité des produits ainsi transportés. Pour l'acteur continental, la nécessité d'un réseau permettant la connexion aux interfaces littorales dans une triple exigence de coût limité, de rapidité et de sécurité, apparaît bien comme la condition principale d'une circulation espérée. Force est de constater que la piste, ne répond guère à cette triple exigence. La modernité du système technique ne se définit qu'en relation avec les attentes des acteurs concernés. Et ces attentes, pour certains acteurs continentaux, sont identifiées en fonction des possibilités d'inscription compétitive dans les échanges internationaux. Le dispositif technique est un des éléments, parmi d'autres, des conditions de cette inscription.

Dans ces exigences, la notion de congruence définissant le parallélisme entre deux structures, notion empruntée au langage mathématique, utilisée par Max Weber et proposée par Jean

Marc Offner pour dépasser les relations de cause à effet, permet une réponse à cette interrogation sur la modernité de l'outil technique. Il est clair qu'il « n'est de congruence qu'historiquement datée, donc relative » (OFFNER JM. 1993, p 239). Sans ériger en norme de modernité les routes revêtues et les voies ferrées, il est pourtant évident que dans le contexte actuel des échanges internationaux, ces deux supports apparaissent comme les plus utilisés et les plus adaptés aux franchissements terrestres des espaces continentaux, même si l'évolution contemporaine caractérisée par une utilisation croissante du transport aérien révèle pour certains produits une adaptation (un parallélisme) nouvelle. C'est dans une logique terrestre que la piste ne répond pas aux défis d'ouverture, en comparaison aux possibilités proposées par les supports routiers et ferroviaires. En dehors de tout déterminisme technique, la faiblesse du réseau identifié définit une absence de continuité dans cette congruence particulière. D'autant plus que les possibilités limitées ne constituent qu'une des entraves rencontrées dans les pratiques d'un réseau technique marqué par une vétusté, une dégradation, de ces infrastructures utilisées.

L'outil technique limitant

L'état problématique des voies ferrées et des routes revêtues vient en effet renforcer la vulnérabilité des lignes du réseau permettant l'ouverture littorale. Ce constat de la vétusté du dispositif technique est connu. Tous les rapports sectoriels effectués dans les Etats africains sous l'égide de la Banque Mondiale établissent le même diagnostic d'un secteur des transports marqué par une dégradation progressive. Quelques exemples récents peuvent proposer une lecture rapide d'un outil devenant facteur de discontinuités par les ruptures qu'il propose.

L'exemple de la ligne Cotonou / Parakou, support de l'ouverture nigérienne, synthétise les problèmes rencontrés sur les voies ferrées africaines. La moyenne de rotation des wagons, très changeante, est cependant souvent supérieure à un mois, parfois bien plus quand les dysfonctionnements s'additionnent. C'est d'abord la faiblesse des instruments de traction qui caractérise un temps de trajet anormalement long. Plus que la vitesse limitée, le manque de puissance des locomotives entraîne un morcellement fréquent des trains. En plein parcours, certains wagons sont alors détachés, entreposés dans des gares secondaires dans l'attente du convoi prochain ou d'un autre, bloqués parfois pendant plusieurs semaines. Le manque de wagons d'ailleurs produit une attente initiale imposée à l'opérateur dans cette actuelle situation de monopole de l'Organisation Commune Bénin / Niger qui traite l'ensemble des trafics déchargés au port de Cotonou.

Dans cette organisation spécifique du transit, associant la voie ferrée à la route, les ruptures de charge effectuées à Parakou concentrent un ensemble de dysfonctionnements. La vétusté du matériel de manutention, les difficultés d'accès de ce terminal non goudronné, totalement embourbé lors des saisons des pluies, l'absence de matériel de remplacement, sont la cause de blocages fréquents. Lors d'une rencontre avec le chef d'agence de Parakou (OCBN, juin 1999), le processus de déchargement était pratiquement stoppé. L'unique engin de manutention mobile, d'une puissance effective de 30 tonnes, était en panne, pour une période de trois semaines correspondant au temps de la livraison de la pièce nécessaire à la réparation. Plusieurs dizaines de camions étaient en attente d'un chargement effectué par l'unique grue statique alourdissant lourdement le temps des opérations. Le support technique ferroviaire ne répond pas aux attentes des chargeurs, à tel point que l'OCBN est actuellement dans l'obligation de signer un nombre croissant de dérogations aux transitaires, leurs permettant d'utiliser sur l'ensemble du trajet, dès Cotonou, le transport routier, dérogations qu'elle avait cherché jusqu'ici à éviter.

Cette situation n'est pas spécifique à cette voie béninoise. Les mêmes dysfonctionnements sont présents sur l'axe Dakar / Bamako. L'exemple de l'effondrement d'un pont a été évoqué. Plus globalement, les déraillements sont fréquents sur une voie ferrée dont les rails ont été installés à 76 % il y a plus de 40 ans, datant pour la majorité de la période coloniale. Le tableau de l'offre de transport de la régie de chemin de fer du Mali est révélateur des caractéristiques d'ancienneté d'une voie pourtant à tracé unique. Les vitesses moyennes autorisées sont alors faibles, d'autant plus qu'elles sont très surestimées dans les statistiques proposées. Il est vrai que le don récent du gouvernement canadien de 4 locomotives a significativement amélioré les capacités de tractions sans pour autant remédier au problème d'une voie principale imposant sur de nombreux tronçons des vitesses inférieures à 15 km / h. Dans la même logique que l'axe béninois, la durée du trajet entre Dakar et Bamako (plus de 40 heures en moyenne pour franchir les 1200 km séparant les deux capitales) est peu problématique comparée aux temps d'attente de plusieurs semaines parfois que provoquent les déraillements dans l'acheminement des marchandises.

Offre de transport de la régie de chemin de fer du Mali

Caractéristiques de la voie	1993	1997
Âge de la voie principale (en %) Plus de 40 ans	64	76

De 30 à 40 ans	17	/
De 20 à 30 ans	9	21
De 10 à 20 ans	6	/
Moins de 10 ans	4	3
Vitesse moyenne des trains en km /h		
Passagers	50	70
Marchandises	30	60

Source : Régie de Chemin de fer du Mali (RCFM)

Ces deux exemples posent finalement le problème même de la place du ferroviaire dans la mise en place d'un réseau moderne d'ouverture. Les politiques nationales en Afrique n'ont que rarement privilégié les voies ferrées dans les aménagements, octroyant la majorité des financements disponibles à la construction des routes, laissant progressivement dans la plupart des pays (Bénin, Togo, Guinée, Sénégal, Nigeria...) se dégrader les voies ferrées héritées. Les différents travaux de Pierre-Yves Péguy (1998) ont démontré cette forme de désintérêt étatique pour les entreprises nationales de transport ferroviaire et le progressif recul de l'utilisation de ce mode dans les transits de marchandises. La victoire de la route sur le rail dans la plupart des Etats africains est incontestable. L'évolution récente pourrait pourtant réduire cette tendance. Toujours utilisées par différents chargeurs, proposant sur certains produits des coûts inférieurs au transport routier, les voies ferrées sont actuellement sélectionnées dans le schéma des privatisations impulsées par la Banque Mondiale. Des entreprises de logistique totale, Maersk et Bolloré en tête en Afrique de l'ouest, cherchent à inscrire ces voies ferrées dans leurs réseaux, revalorisant dans une logique privée particulière sur laquelle nous reviendrons ultérieurement, l'utilisation de ce mode de transport. Il reste marqué pour l'instant par la vétusté problématique des infrastructures, participant aux discontinuités rencontrées par les chargeurs, notamment continentaux.

Privilegiées dans les politiques d'aménagement, les routes présentent pourtant un état également marqué par une dégradation progressive du réseau revêtu. Peu d'axes échappent à ce processus lié à l'absence de réel investissement régulier consacré aux rénovations routières, malgré une orientation politique actuelle cherchant à inscrire dans certains pays des péages routiers dont les revenus permettraient la mise en place d'un fond spécifique consacré à l'entretien des routes. Les légendes proposées dans les différentes cartes ouest africaines méritent mention, révélant les dégradations constantes et la difficulté de mesurer l'état exact

des routes. Ainsi en annotation des cartes nationales réalisées par l'IGN, il est indiqué que « les distances (...) correspondent aux itinéraires les plus fiables. Toutefois ces itinéraires peuvent varier en fonction de la saison, de l'état des routes ». La légende de la carte Michelin consacrée à l'Afrique de l'ouest (n° 953, 1998) spécifie qu'en Afrique, « les indications de distance ne peuvent avoir qu'une valeur relative ». Autrement dit, seule une pratique effective et régulière des axes routiers permet une mesure de la qualité des routes, rendant alors plus difficiles les stratégies de changement de trajets pour les opérateurs. L'exemple du Togo est significatif de ces variations parfois rapides de l'état d'un réseau marqué en quelques années par une dégradation liée à la suspension des financements de l'aide internationale. La nationale 1, support des transits du Niger et du Burkina Faso, présente des tronçons où le revêtement est maintenant quasiment inexistant, et où la circulation n'est finalement pas plus aisée que sur certaines pistes.

Les statistiques proposées par les ministères des Transports du Burkina Faso ou du Mali sont exemplaires de cet état d'un réseau routier qui demeure essentiellement "pistier". Certes dans ces typologies proposées, la mesure résulte d'un regard qualitatif. Les catégories "mauvais", "passable", "assez bon" et "bon" dans les statistiques maliennes sont d'abord fonction de l'appréciation personnelle de l'enquêteur. Les chiffres sont pourtant édifiants.

Burkina Faso : réseau routier		
Routes bitumées :	1833 km	(14 % du total)
Routes en terres :	4016 km	(30 % du total)
Pistes améliorées :	2796 km	(21 % du total)
Pistes ordinaires :	4086 km	(35 % du total)

Etat du réseau routier malien par classe technique et administrative

Classe administrative*	Classe technique	état des routes									
		bon		assez bon		passable		mauvais		TOTAL	
		(km)	(%)	(km)	(%)	(km)	(%)	(km)	(%)	(km)	(%)
Routes d'intérêt national (RN)	routes revêtues	469	88	1194	73	329	19	209	12	2201	39
	routes en terres modernes	61	12	240	15	100	6	394	22	795	14
	pistes améliorées			207	13	694	40	310	17	1211	21
	pistes saisonnières					628	36	870	49	1498	26
	Total RN		530	100	1641	100	1751	100	1783	100	5705
	% sur total RN	9		29		31		31		100	
Routes d'intérêt régional (RR)	routes revêtues	30	100	57	28	107	31	5		199	4
	routes en terres modernes			146	72	172	50	350	7	668	12
	pistes améliorées							370	7	370	7
	pistes saisonnières					65	19	4293	86	4358	78
	Total RR		30	100	203	100	344	100	5018	100	5595
	% sur total RR	1		4		6		89		100	
Routes d'intérêt local (RL)	routes revêtues	9	26							9	1
	routes en terres modernes										
	pistes améliorées					40	30			40	2
	pistes saisonnières	25	74	18	100	95	70	1526	100	1664	97
	Total RL	34	100	18	100	135	100	1526	100	1713	100
	% sur total RL	2		1		8		89		100	
Routes non classées (NC)	routes revêtues	41	28	15	2			104	100	160	9
	routes en terres modernes	5	3	129	16					134	8
	pistes améliorées	100	69	687	83	682	100			1469	83
	pistes saisonnières										
	Total NC	146	100	831	100	682	100	104	100	1763	100
	% sur total NC	8		47		39		6		100	
Total réseau routier	routes revêtues	549	74	1266	47	436	15	318	4	2569	17
	routes en terres modernes	66	9	515	19	272	9	744	9	1597	11
	pistes améliorées	100	14	894	33	1416	49	680	8	3090	21
	pistes saisonnières	25	3	18	1	788	27	6689	79	7520	51
	Total réseau	740	100	2693	100	2912	100	8431	100	14776	100
	% sur total réseau	5		18		20		57		100	

Source : Direction Nationale des Travaux Publics (1998)

* classification administrative selon Ordonnance n°13 / CMLN du 8 avril 1971

Les routes bitumées ne concernent que 14 % du total du réseau du Burkina Faso. Les routes pourtant identifiées « d'intérêt national » ne sont couvertes que pour 39 % du total et ne concernent que 17 % du réseau entier malien recensé. Et 57 % de ce dernier sont identifiés comme mauvais.

Sur l'ensemble des corridors routiers utilisés par les acteurs continentaux, sur les routes nationales, différents tronçons sont marqués par ces phénomènes d'érosion du revêtement, de ravinement, imposant des vitesses réduites, élevant les risque d'accidents, accélérant la dégradation du matériel, entravant finalement les projets d'ouverture littorale. Plus globalement, sans entrer dans une analyse de l'ensemble des éléments nécessaires au transport, c'est bien l'ensemble du dispositif technique qui souffre d'un état défectueux. Le matériel roulant ne répond guère aux critères imposés dans les pays occidentaux. Les camions circulant sur les routes africaines sont d'ailleurs très souvent d'anciens véhicules déclarés hors d'usage dans les pays européens. Pour exemple, près de 50 % des camions recensés par les ministères des transports malien et togolais ont plus de 15 ans. Là encore, l'état d'un tel matériel ne permet qu'une vitesse limitée, multiplie les pannes et les accidents. Sur l'axe togolais, fréquemment, les camions restent bloqués lors du passage de la faille d'Alejo (pente de 8 %), imposant alors le recours à des véhicules de traction plus puissants, service payant bien sûr, alourdissant les frais de transit. Les routes africaines sont à bien des égards des cimetières à camions. L'opérateur continental se retrouve tributaire d'une entrave technique annulant parfois les bénéfices espérés des transactions économiques effectuées.

C'est bien sur l'ensemble des trajets que cette technique apparaît inadaptée aux conditions imposées par la compétition internationale. L'outil portuaire présente les mêmes dysfonctionnements. Les différents outils permettant les ruptures de charge ne répondent que médiocrement aux impératifs de rapidité. Les cadences de desserte des navires n'atteignent par exemple qu'une moyenne de 5 à 7 conteneurs par heure sur les ports de Lomé et Cotonou, une quinzaine sur le port d'Abidjan, loin des cadences observées dans les grands ports mondiaux. Le problème est d'autant plus réel que le nombre limité de grues nécessaires au déchargement des navires ne permet guère le traitement simultané de plusieurs navires. Les temps d'attente sur les ports du Togo et du Bénin atteignent souvent plusieurs jours. Et ce traitement des navires n'est qu'une étape d'un processus de rupture de charge qui nécessite un chargement sur les outils du transport terrestre, qu'ils soient routiers ou ferroviaires. Le même

manque d'engins de manutention est à relever. La lenteur des passages portuaires renforce un peu plus un système d'entraves allongeant les distances.

Il y aurait beaucoup à dire sur ce support technique peu adapté aux attentes des chargeurs. La lecture des rapports effectués par les bailleurs de fonds, par les ministères des transports des différents Etats, les audits réalisés par les ports, les bilans des compagnies nationales des chemins de fer, l'ensemble des travaux scientifiques, les pratiques personnelles effectuées sur différents axes, révèlent cette même conclusion d'un dispositif vétuste, insuffisant, en dégradation constante, se traduisant par une difficulté de circulation, un allongement des distances. Pour l'opérateur de Mopti, de Zinder ou même de Niamey, Bamako ou Ouagadougou, l'ouverture littorale est difficile, longue et plus encore, risquée. Dans l'appréhension des discontinuités productrices d'enclavement, ce double constat d'un réseau d'une part vulnérable et limité dans les relations qu'il propose, et d'autre part marqué par des dysfonctionnements nombreux, est un premier élément à prendre en compte. Si la technique « balise le champ des possibles » (OFFNER JM., PUMAIN D. 1996, p 25), le support construit ouest africain offre bien une première forme de distance. Cette dernière est néanmoins indissociable des environnements politique et économique qui l'encadrent.

2.2.1.3 Contraintes techniques et environnement économique

Dans l'environnement contraignant, la technique est indissociable du contexte économique déterminant les possibilités d'intervention. Les capacités d'action sur l'espace dépendent d'une maîtrise des moyens de production et des capitaux. Disposant de mannes financières réduites, les représentants politiques des Etats africains sont confrontés à cette inadéquation entre les volontés de produire un outil collectif de circulation et les moyens de le faire. La relation entre PIB et densité des réseaux, par exemple, démontre cette relation. Ce que l'on pourrait appeler la fragilité économique de ces Etats rend problématique les questions d'entretien et de rénovation du dispositif technique. En crise, la partie « publique » du secteur des transports participe à la mise en place des entraves. Mais dans cette relation entre technique et sphère économique, c'est bien l'ensemble des acteurs qui semble concerné par cette fragilité, cette dépendance par rapport à un environnement instable non maîtrisé. L'évolution récente dans les pays francophones d'Afrique est à cet égard significative de l'impact des transformations économiques (dans le cas présent, un processus de dévaluation monétaire) aboutissant à un accroissement d'un système de dysfonctionnements techniques impulsés par l'adaptation du comportement des acteurs au contexte environnant.

La dévaluation de 50 % du Franc CFA, effectuée au mois de janvier 1994, marque en effet le point de départ de stratégies visant à s'adapter à de nouvelles conditions. La dévaluation d'une monnaie a pour principal effet de renchérir le coût des produits importés, entraînant une baisse du pouvoir d'achat des consommateurs sur certains produits et de réduire les prix en devises des produits exportés. L'argument favorable à cette action économique insiste sur les gains de compétitivité réalisés à la fois pour les produits locaux vendus sur les marchés nationaux et pour les produits destinés à l'exportation. Cette action, basée sur le constat récurrent d'une contradiction de plus en plus évidente entre la valeur des monnaies des Etats africains appartenant à la zone franc et la compétitivité réelle de leurs économies, n'est pourtant pas dénuée d'effets pervers (DIBLEY & al. 1997). Face à la faiblesse du secteur industriel en Afrique de l'ouest, les acteurs du transport se retrouvent très demandeurs de biens importés. Les camions, les voitures, les pneus, les pièces de rechange, ne sont guère produits dans les Etats ouest africains. L'augmentation du coût des importations traduisant une baisse du pouvoir d'achat impose alors une stratégie de recours au marché d'occasion sur ces produits spécifiques. Dès 1995, le développement de ce marché tend à prendre une place croissante, voire écrasante, dans le commerce des outils techniques.

L'exemple du Port Autonome de Lomé, particulièrement concerné par ce type de trafic, est révélateur : de 1995 à 1996, les quantités importées de véhicules d'occasion traités au port augmentaient de 38 %, alors que celles des véhicules neufs chutaient de 39 %. Dans cette même année 1995, les importations des véhicules d'occasion destinés aux Etats continentaux, connaissent par rapport à l'année 1994, une hausse de 159 % pour le Burkina Faso, 152 % pour le Mali, 116 % pour le Niger (SIRENE, Port Autonome de Lomé, 1999). Le Port de Lomé devient en quelques années un réel marché d'occasion, attirant un nombre de plus en plus important de transitaires intéressés par cette activité lucrative. Une enquête réalisée en 1999 par la direction commerciale du port révélait une hausse de 33 % du nombre d'entreprises de transit entre 1994 et 1997. Il est vrai que le statut de zone franche du port permet l'établissement d'un réel marché. Les véhicules peuvent être directement achetés sur la place portuaire, non encore dédouanés. Les acteurs de la communauté portuaire confortent et cherchent à accroître ces activités, notamment dans le cadre de l'opération « Solidarité sur la mer » qui propose un système de convoyage quotidien pour ces véhicules. Mais les ports de Cotonou, d'Abidjan ou de Dakar, connaissent cette même évolution d'une croissance forte de véhicules achetés en Europe et transités vers les Etats ouest africains (la spécificité attractive du port de Lomé tient dans les possibilités d'achat de véhicules dans l'enceinte portuaire,

contrairement aux autres ports qui ne font que transiter les véhicules). Ce recours massif aux marchés d'occasion, imposé par cet environnement économique récent, renforce évidemment la vétusté d'un des éléments du dispositif matériel. La vétusté du parc routier s'accroît. L'utilisation des outils usagés ne répond pas aux critères nécessaires à la rapidité et à la sécurité. Ces véhicules « France Au revoir » selon la belle et juste expression créée dans le vocabulaire africain francophone sont facteurs de discontinuités.

Les travaux de Christophe Rizet et d'Henri Gwet (2000), traitant des surcoûts du camionnage en Afrique après la dévaluation, démontrent clairement ce vieillissement du parc privé. Les comparaisons effectuées sur différents échantillons au Cameroun et en Côte d'Ivoire révèlent des taux de croissance entre 1988 et 1996 de l'ordre de 24 % pour les camions âgés de plus de 10 ans sur le trafic international et une réduction de 42 % des véhicules récents dont la date de construction est inférieure à 5 ans. La dévaluation entrave fortement les possibilités d'achats de véhicules neufs, accélérant la dégradation de l'outil privé du transport.

Structure du parc selon l'âge des véhicules (% par année) et son évolution (Cameroun et Côte d'Ivoire)

	< à 5 ans			De 5 à 10 ans			> à 10 ans		
	88	96	%	88	96	%	88	96	%
International	54	12	- 42	38	56	+ 18	8	32	+24
Intérieur	43	18	- 25	45	42	- 3	12	40	+ 28

Source : RIZET C., GWET H. 2000

Dégradation d'autant plus forte que la pratique de la surcharge est effectuée sur l'ensemble de ces véhicules usagés. Cette pratique est devenue impérative pour la rentabilité des opérations effectuées. En effet, face à une élévation des coûts du matériel importé, les transporteurs n'ont guère d'autres choix que d'augmenter les chargements dépassant largement les tonnages autorisés. Il est vrai que les politiques fiscales d'accompagnement de la dévaluation (baisse des taxes sur le carburant, sur les importations de véhicules, de pneumatiques, de pièces de rechange...) ont permis une réduction des coûts d'importation en devise, sans pouvoir pour autant éviter une hausse en Franc CFA des coûts d'exploitation pour les transporteurs. La pratique de la surcharge devient alors, avec le vieillissement du parc, la deuxième solution de rentabilité des opérations. L'étude précédemment citée révélait une hausse de 7 % (10 % pour les ensembles articulés) des tonnages moyens transportés par expédition (RIZET C., GWET

H. 2000). A cette surcharge, s'ajoutent les chargements personnels des routiers, qui souvent profitent de leurs trajets pour établir un « petit commerce » parallèle, visant à augmenter des salaires qui ont fortement baissé en pouvoir d'achats réel depuis la dévaluation. Sur les trajets internationaux entre pays continentaux et littoraux, cette activité parallèle est forte, se jouant sur les différentiels que proposent les coupures politiques, mais aussi des possibilités produites par les complémentarités entre des régions aux conditions économiques et climatiques différentes. Les entretiens réalisés avec des transporteurs sur les routes maliennes, togolaises et béninoises par exemple, lors des séjours de recherche, révélaient ces chargements personnels pratiqués par l'ensemble des chauffeurs.

Certes, la stratégie est masquée, faiblement secrète cependant et finalement acceptée par les chargeurs, les routiers, les forces de l'ordre, dans un système complexe de redistribution. Sans atteindre des tonnages élevés, il se rajoute aux marchandises déclarées pour le transit, différents produits créateurs de profits dans les régions traversées. Partant du Mali par exemple, espace concerné par une intense activité d'élevage, les routiers achètent souvent quelques chèvres ou moutons revendus plus chers sur les marchés des Etats littoraux¹⁷. Ou encore, quand les camions partent de Mopti, quelques sacs de poissons fumés au prix particulièrement compétitif dans cette région du delta intérieur du Niger richement dotée en ressources halieutiques. Au retour, ce sont des produits agricoles ou encore des fagots de bois destinés aux feux des cuisines dont la demande est forte et supérieure à l'offre proposée au Mali, produits vendus tout au long des routes, qui s'ajoutent aux chargements.

Cette intense activité commerciale, structure des marchés routiers sur les axes internationaux. Elle démontre des complémentarités finalement présentes entre les Etats ouest africains, plus riches peut-être que ne le laisse paraître certains discours économiques de différents bailleurs de fonds survalorisant l'intérêt d'une seule intégration aux marchés mondiaux. Mais dans l'appréhension du dispositif technique de l'ouverture littorale, force est de constater qu'il y a dans cette activité un facteur de surcharge problématique, renforçant les tonnages peu réglementaires pratiqués par les chargeurs contraints par cet environnement économique spécifique, accroissant là encore les risques de pannes, d'accidents, de dégradation des routes. Il est toujours impressionnant de croiser sur les axes ouest africains, ces véhicules vétustes, dont les chargements dépassent parfois de plusieurs mètres la hauteur limite des remorques, camions qui semblent prêts à basculer à tout moment. Dans un registre certes peu scientifique,

¹⁷ Pour exemple, le prix d'un mouton adulte en 1999 au marché de Sotuba (cercle de Djenné, région de Mopti), proche de la route nationale reliant Mopti à Bamako, variait entre 7500 FCFA et 15 000 FCFA. Sur les marchés littoraux, le prix est facilement doublé, parfois triplé lors des fêtes de la Tabaski. A Dakar par exemple, lors de cette fête religieuse nécessitant le sacrifice d'un mouton pour chaque chef de famille, il est difficile de trouver une bête pour moins de 30 000 FCFA.

les caricatures de l'humoriste sénégalais Mohiss (figures 14 & 15) résument de façon remarquable les problèmes rencontrés.

Cette pratique de la surcharge est le plus souvent renforcée par une autre spécificité de l'environnement économique encadrant les stratégies. Il était important de préciser précédemment le déséquilibre chronique dans les échanges extérieurs des Etats africains. Les importations sont souvent supérieures aux exportations, particulièrement dans les pays continentaux. La traduction de cette logique commerciale rend d'autant plus difficile la rentabilité des transporteurs internationaux, qui ne peuvent parfois compter que sur des frets d'importation, devant assumer le probable coût d'une redescente à vide ou faiblement chargée des camions. Le profit devant être assumé par le simple aller rend d'autant plus nécessaire la surcharge sur ce trajet. Et sur les quelques mois de l'année où les chargements d'exportation sont assurés, notamment suite aux récoltes du coton en transit vers les ports, le profit réalisé doit être maximum, impulsant la même dynamique de charges extrêmes.

Cette caractéristique des échanges extérieurs des économies nationales continentales annule souvent les accords bilatéraux relatifs aux conditions de transit. Certes, les transits effectués pour le compte des Etats maliens, nigériens ou du Burkina Faso, sont régis par les quotas fixés dans le cadre des accords "transport inter-routiers" (TRIE) qui valident la règle des 2/3-1/3 (2/3 des transits réservés pour les transporteurs des Etats continentaux). Il reste que les transporteurs ne descendent guère à vide. Les enquêtes effectuées dans la structure UNATROT (union nationale des transporteurs togolais) chargée de la répartition des frets, tendaient à prouver que le rapport était largement inversé. Les transporteurs des Etats littoraux assurent une large majorité des opérations de transit. La répartition semble plus proche des quotas fixés sur le corridor ivoirien, particulièrement lors des campagnes cotonnières du Mali et du Burkina qui assurent aux transporteurs continentaux des chargements d'exportation.

Cette règle fixée des quotas auxquels s'ajoute la pratique du "tour de rôle" pour les opérateurs nationaux des Etats littoraux est souvent dénoncée, identifiée comme frein à la concurrence. Il est vrai que le système institué permet alors à chaque transporteur de capter différents transits.

L'état du matériel proposé, la vétusté des camions ou au contraire leur fonctionnalité, ne sont pas pris en compte. Ce n'est d'ailleurs pas sur le coût proposé du transport que l'absence de concurrence entrave les compétitivités. Les prix à la tonne / km sont souvent fixés dans une tarification routière obligatoire. Mais l'analyse des prix pratiqués par l'UNATROT et celle des tarifs ivoiriens précisent des tarifs particulièrement bas au regard des coûts d'exploitation devant être supportés par les transporteurs. L'exemple du coût d'exploitation d'un ensemble articulé sur l'axe Bamako / Abidjan est à cet égard révélateur. Cette estimation proposée par l'observatoire des transports du Mali est évidemment relative. La variabilité de certains éléments rend impossible une mesure exacte. Les frais de route, les charges salariales, l'entretien, le coût des réparations, les taux de chargement, ne peuvent pas être fixés dans une moyenne. Ils dépendent d'un contexte changeant mais surtout de la capacité des transporteurs à limiter le coût de l'entretien et des réparations, à gérer au mieux les "perceptions informelles". Mais cette estimation valide la conclusion énoncée précédemment (confirmée par l'ensemble des transporteurs rencontrés) : la pratique de la surcharge est obligatoire. Les taux de chargement n'assurent pas la rentabilité des opérations (coût de revient par exemple de 33,09 FCFA/tonne/km pour un taux de chargement de 90 % pour un tarif pratiqué de 26,12 FCFA/tonne/km en conventionnel). Le problème de cette surcharge est réel, rapporté aux dégradations routières qu'il provoque. Les différentes études techniques réalisées démontrent qu'une augmentation de 50 % de la charge à l'essieu quintuple les dégâts routiers, et qu'une augmentation de 20 % réduit de moitié la durée de vie théorique des routes (COMMISSION EUROPEENNE. 1997).

Ces différentes logiques ne datent pas de 1994, elles ont pourtant été accélérées suite à la dévaluation qui renchérit le coût de ces opérations de transport. Et les prix proposés par les transporteurs ne peuvent que difficilement évoluer en adéquation avec la hausse de leurs coûts, tant il est vrai que l'actuelle surcapacité du parc de camions entraîne un jeu concurrentiel maintenant les prix dans un seuil minimal. L'offre de transport routier est probablement excédentaire (BANQUE MONDIALE. 1997). Faiblement structuré, le secteur est marqué par une quantité de petits entrepreneurs, souvent commerçants, cherchant à diversifier leurs activités, disposant d'un ou deux camions pour le transit de leurs propres marchandises mais aussi pour une clientèle progressivement constituée. Il est clair que ces

**Estimation du coût d'exploitation d'un ensemble articulé
(30 tonnes de charges utiles / transport international)**

Mali

DONNEES DE BASE			DETAILS DE CALCUL	
Pays : Mali			Coûts fixes	
Type de route : route revêtue en moyen état			Amortissement	
Catégorie de véhicules : ensemble articulé			Frais financiers	
Caractéristiques du véhicule			Assurances véhicules	
Etat du véhicule à l'achat : véhicule d'occasion			Salaires / charges salariales	
Carburant utilisé : gasoil			Taxes et droits divers	
Capacité (charge utile) : 30 tonnes			Total coûts fixes	
Nombre total de pneus : 18 (16+2 de secours)			Coûts variables	
Eléments financiers	unité	Prix TTC	Carburant	165,00
Prix du véhicule avec pneus	FCFA	40 000 000	Lubrifiants	5,60
Prix d'un pneu neuf	FCFA	320 000	Pneumatiques	155,43
Prix du carburant	FCFA / litre	275	Entretien et réparation	8,57
Prix des lubrifiants	FCFA / litre	1000	Frais de route	150,00
Assurance véhicule	FCFA / an	480 000	Total coût variable	484,60
Salaires équipages	FCFA / mois	120 000	Frais généraux	81,22
Charges salariales	FCFA / an	77 000	Coût d'exploitation du véhicule	893,45
Frais de route *	FCFA / an	5 250 000	Coût de revient à la tonne kilomètre	
Taxes et droits divers**	FCFA / an	1 670 000		
Conditions d'exploitation	Unité			
Durée de vie du véhicule ***	année	10	Taux de chargement moyen	
Kilométrage annuel	km / an	35 000	aller / retour	
Durée de vie train de pneus neufs	km	35 000	80 %	37,23
km parcourus entre deux vidanges	km	5 000	90 %	33,09
Consommation de carburant	(litres / 100 km)	60	100 %	29,78
Consommation de lubrifiants	(litres / vidanges)	28	120 %	24,82
Entretien et réparation	(FCFA / an)	300 000	Tarifs pratiqués	FCFA / t-km
			Divers	30,15
			Liaison routière	
			Abidjan / Bamako	
			en conventionnel (32 000 FCFA/t)	26,12
			par conteneur (900 000 FCFA / 22t)	33,40

Source : sur la base d'informations fournies par les transporteurs routiers / Observatoire des transports du Mali (1999)

* frais de route (350 000 FCA / voyage) y compris séjour équipage, frais d'escorte et perceptions informelles

** Taxes et droits pris en compte : TTR (280 000 FCFA / an), droits de visite technique (40 000 FCFA / an)
DTR (15 000 FCFA / voyage) et taxe de stationnement à Abidjan (5000 FCFA / jour)

*** Période séparant deux grosses opérations de remise en état complète du véhicule

« artisans transporteurs » pour reprendre la terminologie utilisée dans différents travaux de synthèse du SITRASS (BAMAS S., GUIRO B.A. 1996 ; TRAORE F. 1985) sont largement majoritaires. Difficilement quantifiables, ils dominent un marché caractérisé par le nombre limité de réelles entreprises de transport, à l'exception des secteurs spécialisés tels le transport de conteneurs ou encore d'essence. Cette augmentation des camions disponibles en Afrique de l'ouest date principalement des années 1980, années marquées par les périodes de sécheresse, et donc par un accroissement sans précédent de l'aide alimentaire qui doit être transportée vers les régions continentales. L'activité est lucrative pour des opérateurs économiques pouvant s'acheter des véhicules. L'offre s'étoffe rapidement, elle est actuellement excédentaire par rapport aux besoins réels, entraînant alors une baisse des prix, du moins une très faible augmentation, empêchant le renouvellement du parc, conduisant à la pratique généralisée des surcharges, produisant une forme de cercle vicieux de dysfonctionnements techniques dans cet environnement économique.

La prédominance des artisans ou commerçants transporteurs s'explique dans ce système. Leurs marges de manœuvre sont plus larges que celles des entreprises devant assumer le coût des assurances, respecter les différentes législations en vigueur, devant répondre à des critères précis contrôlés par les représentants de l'Etat. Les petits transporteurs, peu contrôlés et difficilement contrôlables, peuvent réduire les coûts d'entretien, équiper leurs véhicules des pièces les plus vétustes. Ils peuvent pratiquer massivement les surcharges, se passer d'assurance, de main d'œuvre quand le propriétaire conduit son propre camion, et produire alors une relative rentabilité finalement interdite aux entreprises déclarées. Il est significatif de noter que presque toutes les grandes entreprises de transit préfèrent sous-traiter le transport routier, malgré tous les risques encourus, plutôt que se constituer une flotte privée de camions difficilement rentables. D'ailleurs, même dans les conditions proposées aux petits entrepreneurs, le transport n'est peut-être pas toujours rentable. Lors du colloque du SITRASS à Brazzaville consacré aux chaînes de transport en Afrique (1996), différents auteurs suggéraient une rentabilité plus sociale (le prestige de posséder un camion, les services pouvant être proposés...) qu'économique dans cette activité parfois déficitaire réalisée en complément d'autres activités.

Plus que le prix de l'offre de transport, c'est bien dans la vétusté du dispositif matériel que réside le problème de l'absence d'une concurrence. Les entreprises susceptibles d'offrir un dispositif technique fonctionnel ne peuvent guère émerger dans ce contexte de quotas, de pratiques de tour de rôle, de limitation des tarifs pratiqués. De façon croissante cependant,

certaines relations nouvelles s'instituent entre les grandes entreprises de logistique que sont Bolloré et Maersk et les grandes entreprises ouest africaines. Débordant les répartitions classiques, une offre nouvelle est peut-être en train d'émerger dans ces pratiques privées qu'il s'agira d'identifier plus en avant dans l'étude. L'atomisation de l'offre de transport, l'importance des petits transporteurs qui ne peuvent assurer les rentabilités que par des pratiques de vieillissement des véhicules et de surcharges, demeurent pourtant problématique.

Mais il est erroné de présenter une causalité linéaire entre la prédominance des petits transporteurs "sous-traitants" et l'impossibilité pour les entreprises officielles de gérer un parc de camions. Il y a bien une interpénétration des causes et des effets car "la sous-traitance (...) apparaît comme le moyen de faire exécuter par d'autres la fraude qu'on ne veut pas faire soi-même" (BERNADET M. 1998, p 258). C'est un système de dysfonctionnements qu'il faut prendre en compte dans lequel l'environnement économique impose certaines pratiques nécessaires pour assurer la rentabilité (qui elles-mêmes imposent la pratique de la sous-traitance...)¹⁸.

Cet environnement limitant l'augmentation des prix proposés par les transporteurs pourrait paraître positif et profitable aux chargeurs notamment continentaux. Il est pourtant difficile d'isoler une simple variable (la distance coût) d'une opération du transport qui ne peut être appréhendée qu'en système. Pour le chargeur, le coût initial n'a que peu d'intérêt si les risques de pannes démultiplient la distance temps, si les transbordements nécessaires d'un camion à un autre renchérissent les prix prévus, si la fréquence des accidents rend toujours possible la dégradation, voire la perte totale des marchandises. Le dispositif technique, dépendant de l'environnement économique, propose une discontinuité majeure, correspondant, particulièrement depuis la dévaluation dans les pays francophones, à une double dégradation de l'outil privé et de l'outil collectif (RIZET C., GWET H. 2000). Ce dispositif n'offre pas de réponses adéquates aux impératifs d'ouverture. L'espace de circulation est techniquement discontinu, les distances ne sont pas vaincues, devenant d'une certaine façon enclavantes.

¹⁸ L'économiste Maurice Bernadet résume la relation : "Ainsi, la baisse des prix, élément de la situation économique, est-elle à la fois la cause et la conséquence du développement de la sous-traitance. Celle-ci encourage la fraude, mais l'importance de la fraude incite les entreprises à ne pas assurer elles-mêmes le trafic et à recourir à des sous-traitants...". Dans cet ouvrage (Le transport routier de marchandises : fonctionnement et dysfonctionnements, 1998) différents éléments de fraude sont repérés (surcharge, non respect des législations, absence d'assurance...). Il est alors tout à fait important de relever que l'auteur ne traite pas du transport africain mais du transport routier en France. Les dysfonctionnements rencontrés dans les transports en Afrique de l'ouest n'ont rien de spécifique (pas plus que le caractère discontinu de l'espace) même si, encadrés par des difficultés économiques différentes, ils prennent évidemment une autre ampleur que dans l'espace européen.

L'espace de circulation (dé)coupé : fonctionnements et dysfonctionnements

2.2.1.4 Fragmentation et discontinuités : la contrainte politique

La poursuite de l'appréhension des discontinuités, s'exprimant dans un écart entre réseaux territoriaux et techniques, impose la prise en compte d'un environnement politique considéré comme une contrainte, une force produisant et orientant les possibilités de circulation. La technique et l'économique ne peuvent pas être dissociés de cet encadrement que se donnent les différentes sociétés. L'organisation des collectivités humaines s'exprime pour une part dans cette structure, non exclusive, mais devenue universelle, qu'est l'Etat National territorial. La progressive production d'un monde international, la relation dialectique entre cette étatisation et l'orientation des réseaux de circulation, ont été cernées dans une première partie. Il s'agit maintenant de comprendre l'impact de ces systèmes politiques se déployant sur des territoires délimités, dans l'établissement des distances.

Correspondant à des visées géopolitiques différentes, une fragmentation de l'espace ouest africain est inventée. Elle devient le cadre des actions étatiques. Ce cadre est matérialisé par des frontières qui produisent de fait une coupure politique. Ces limites séparent des territoires et donc des différentiels de situation marquant la différence entre des souverainetés. L'ensemble des conditions des opérations de circulation change profondément d'un Etat à l'autre, traduisant une rupture de continuité dans ces passages de systèmes différents. L'évolution récente, caractérisée par un double jeu mondialisation / régionalisation inscrit dans cette pratique généralisée du libéralisme, présente partout dans le monde une avancée vers une réduction du « poids » de ces ruptures frontalières. La mise en place de marchés communs dépassant les territoires traditionnels, validant des espaces économiques régionaux, est une transformation politique importante des dernières décennies. Une discontinuité spatiale, dans ces logiques de transaction économique, est ainsi annulée. Si l'Afrique des Etats est le support de multiples tentatives de régionalisation, le constat d'échec de ces regroupements est récurrent. Le découpage politique présente toujours des discontinuités fortes.

La limite séparant les Etats continentaux des Etats littoraux reste une barrière forte. Certes, le raccrochage des réseaux nationaux et surtout les différents accords de coopération passés entre les pays, permettaient d'identifier un enclavement facteur d'organisation. Le décalage entre ces logiques visant à faciliter le transit et les réalités présentes au moment du passage des frontières est pourtant certain. L'exemple du Togo est significatif. Les différents

avantages consentis par les acteurs de la communauté portuaire pour rendre le corridor plus fluide sont réels¹⁹, ils sont pourtant annihilés par le passage frontalier qui marque l'entrée d'un ensemble d'entraves politiques. Aucune harmonisation douanière n'est effective entre le Burkina Faso et le Togo. C'est un double contrôle auquel sont confrontés les transporteurs. Les carnets douaniers de déclaration (carnet TRIE) sont différents d'un pays à l'autre. Le transporteur doit alors réaliser une nouvelle déclaration (payante : 5000 FCFA en 1999) à Cinkasse, subir un contrôle similaire à celui déjà effectué au départ de Lomé, pour pouvoir circuler.

La logique est identique sur l'ensemble des passages frontaliers pratiqués. Les entretiens réalisés, renforcés par une expérience personnelle, révèlent une situation particulièrement difficile lors de l'entrée en Côte d'Ivoire. Elle est marquée par la longueur et le prix des contrôles, par les horaires extrêmement limités de l'ouverture de cette frontière (fermée après 17 heures) qui imposent très souvent une nuit forcée au poste frontalier. Sur la voie ferrée Dakar / Bamako, aux postes frontaliers de Kidira (Sénégal) et de Diboli (Mali), les mêmes contrôles sont réalisés, aboutissant parfois à la réouverture des conteneurs transités. Perte de temps et d'argent, la frontière est une rupture, révélant l'absence d'harmonisation et les « règles » différentes et mouvantes imposées par les forces de l'ordre. Il n'est guère de passages frontaliers sans une succession d'amendes, de taxes diverses, bref de frais supplémentaires impulsés par les contrôles des policiers, des douaniers, de ces représentants de l'Etat jouant habilement de la complexité des textes régissant le transport international, de la méconnaissance des chauffeurs pour la plupart peu alphabétisés de ces lois parfois inventées. Ces frais sont de toute façon des tickets de passage obligatoires, manifestation d'un harcèlement administratif s'exerçant sur la totalité des trajets.

Car ces discontinuités politiques ne se limitent pas au seul passage d'un Etat à un autre. Elles sont présentes tout au long des routes, particulièrement sur les grands axes routiers internationaux. En 1997, on pouvait recenser un total de 15 contrôles sur l'axe Bamako / Abidjan. Les représentants politiques ivoiriens cherchaient alors (du moins l'annonçaient) à enrayer ces différentes entraves aux échanges, à limiter cette logique de racket pratiquée par les différentes forces de l'ordre (15 contrôles, 15 amendes souvent ne donnant lieu à aucun reçu, aucun justificatif officiel). Différentes actions semblent avoir été effectuées, notamment un certain nombre d'enquêtes réalisées par des représentants « déguisés » en civils, chargés de

¹⁹ Encore que, pour certains professionnels du transport, cette opération n'est finalement qu'un moyen de plus pour l'Etat, de ponctionner de l'argent (20 000 F CFA par camion, 10 000 par automobile). Même si les contrôles sont réduits sur le corridor, les avis sont partagés sur le gain final de l'opération.

mesurer l'exact coût de ces ruptures officieuses. Pourtant, lors du mois de janvier 2000, les chauffeurs interrogés à Bamako, révélaient la présence de 17 contrôles, que ces acteurs routiers appellent « péages » révélant ce système de bakchichs solidement installé et finalement institué. Le problème est généralisé, rencontré sur l'ensemble des corridors pratiqués par les acteurs continentaux.

L'exemple du corridor togolais, inscrit fortement dans ces logiques d'axes d'ouverture potentielle pour le Niger et le Burkina Faso et secondairement pour le Mali, permet une mesure plus précise de l'impact de ces entraves sur le coût des transports internationaux. Suite à une réorientation croissante des flux de transit du Niger et du Burkina Faso vers le port de Téma au Ghana, les acteurs concernés par ces échanges ont réalisé une série d'enquêtes visant à comprendre les causes de ces changements de stratégie. Les conclusions révèlent un ensemble de logiques diverses, inscrites entre autres dans le constat d'un prix de passage portuaire et de transit plus faible au Ghana²⁰, et surtout aux possibilités de surcharge plus grandes sur le corridor ghanéen. On retrouve ici toute l'importance des différences de législation proposées par la trame étatique. La réponse officielle du représentant nigérien (NITRA, 1999) aux questions posées par le directeur de l'opération « Solidarité sur la mer » révèle une tolérance plus grande des douaniers ghanéens face aux charges extrêmes. Il est accepté des charges de 30 tonnes par exemple sur des camions conçus pour en transporter 20. La rentabilité pour le transporteur s'en trouve considérablement augmentée. Il est pourtant évident que cet avantage à court terme pose le problème d'une dégradation forcément accélérée des axes ghanéens pour l'instant dans un état jugé correct par les routiers interrogés.

Mais les conclusions des enquêtes réalisées traduisent surtout les entraves administratives alourdissant le coût final des opérations. Une étude de l'union nationale des transporteurs togolais (UNATROT), réalisée en février 1999, estimait à 97 800 FCFA le coût des taxes et péages divers sur le trajet Lomé / Ouagadougou dont 42 500 FCFA de frais non légalisés correspondant à 7 contrôles douaniers et 14 contrôles des forces de police et de gendarmerie (figures 2.25 & 2.26). Pour les acteurs du port de Lomé qui cherchent à attirer un transit indispensable pour la croissance du port dans un marché intérieur limité, le problème est

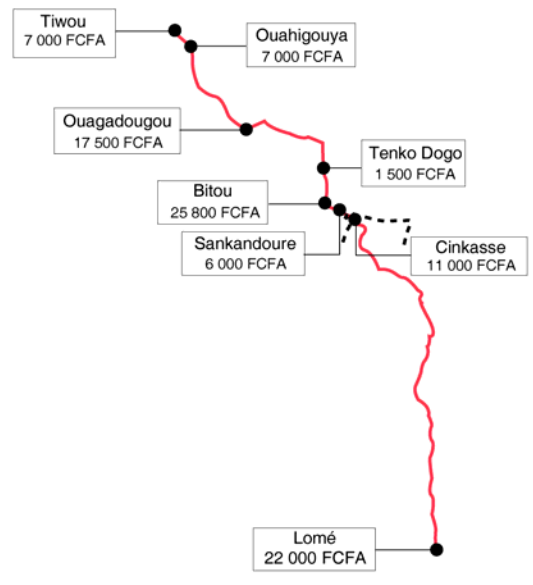
²⁰ D'après les enquêtes réalisées par les représentants nigériens, le tarif Téma - Niamey se situerait entre 24 000 et 28 000 FCFA / tonne contre 33 000 FCFA / tonne sur l'axe Lomé - Niamey. L'opérateur nigérien gagnerait alors sur le volet transport terrestre au minimum 5000 FCFA / tonne par opération.

Forces de l'ordre et distance "coût" : les entraves aux échanges

	Axe Lomé / Ouaga / Tiwou	Axe Lomé / Niamey
Contrôles douaniers	7	9
Contrôles police / gendarmerie	14	14
Frais légalisés	55 300 FCFA	53 500 FCFA
Frais non légalisés	42 500 FCFA	45 500 FCFA
Total	97 800 FCFA	99 000 FCFA

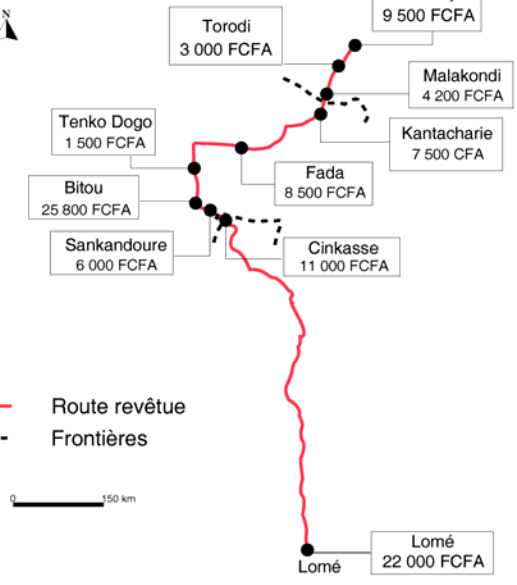
Axe Lomé / Ouagadougou / Tiwou

Figure 2. 25



Axe Lomé / Niamey

Figure 2. 26



Source : Union Nationale des Transporteurs Routiers du Togo/ Enquêtes / février 1999

(r) Jean Debrie. CIRTAI. (2001)

Coût global des expéditions en provenance d'Europe à destination de Bamako

Coût du fret maritime	33 - 37 %
Coût du transit terrestre	30 - 33 %
Frais portuaire	10 - 12 %
Commission transitaire	6 - 9 %
Pertes et dommages	4 - 6 %
Autres	3 - 7 %

Source : République du Mali
Ministère des transports . (1998)

sérieux. Cette traversée coûteuse du Burkina Faso dénoncée par l'ensemble des transporteurs est le trajet obligatoire pour desservir le Burkina bien sûr, mais aussi le Niger et le Mali. Et la traversée de ces deux Etats est évidemment caractérisée par les mêmes entraves (99 000 FCFA de taxes et péages pour le trajet Lomé / Niamey dont 53 500 de frais non légalisés). De plus, si l'opération « Solidarité sur la mer » semble réduire les contrôles des forces de l'ordre, elle ne remplit son rôle que sur les transits d'importation des marchandises. Mais en sens inverse, les camions redescendant vers Lomé (pourtant souvent vides, de part la faiblesse des transits d'exportation des Etats continentaux) rencontrent un « harcèlement administratif » réel. D'ailleurs l'enquête réalisée par l'UNATROT masque des entraves supplémentaires. Au dire des routiers interrogés sur le terminal du Sahel, si les contrôles sont effectivement réduits sur le corridor togolais, ils ne sont pas totalement annulés. Aux 22 000 FCFA de taxes payées à Lomé, s'ajoutent différents frais, peu élevés il est vrai (la pratique courante étant de payer 500 FCFA, sorte de ticket de passage, sur une dizaine de postes rencontrés sur le trajet).

Les exemples de ce système de captation de revenus souvent illégaux sont multiples. Pierre-Yves Péguy révélait par exemple que les frais liés aux péages intempestifs sur l'axe Abidjan / Ouagadougou pouvaient s'élever jusqu'à 10 % de la valeur totale des marchandises transportées (PEGUY PY. 1998). L'entreprise de transit GETMA, présente sur l'ensemble de l'Afrique de l'ouest, donne une somme variant entre 100 000 et 120 000 FCFA suivant les corridors traversés aux chauffeurs. Cette somme correspond en moyenne au coût des contrôles sur les axes de relation entre capitales littorales et continentales. Ces contrôles sont souvent illégaux ne donnant lieu à aucun procès verbal. Les chauffeurs doivent alors s'arranger, essayer de réduire au maximum ces frais spécifiques, cherchant à garder une certaine somme pouvant rehausser leurs salaires. La conséquence est évidente : les tractations durent longtemps, parfois plusieurs heures, voire plusieurs jours quand le chauffeur refuse de payer, allongeant le temps des trajets. Ces entraves ne concernent pas uniquement les voies routières. Elles s'appliquent à tous les niveaux des chaînes de transport, dans les gares ferroviaires et dans les interfaces portuaires. La lettre officielle du représentant des chargeurs nigériens faisait état d'une impressionnante succession de 13 signatures (et donc 13 pourboires) nécessaires pour le traitement des déclarations de transit sur le port de Lomé.

Les entretiens réalisés avec les représentants des entrepôts maliens au Sénégal valident les mêmes dysfonctionnements sur le port de Dakar. La loi n'impose aucune durée quant à la vérification des marchandises. La lenteur des différentes opérations allonge considérablement

le temps des traitements. La séparation entre une zone nord et une zone sud dans l'enceinte du port, zones sans connexion entre elles, se concrétise par des durées inégales de sortie des marchandises. Certaines opérations réalisées en moins de 48 heures en zone nord mettent parfois plus d'une semaine en zone sud. Les marchandises destinées au Mali pouvant être débarquées dans chacune de ces zones, il se pose un évident problème de mise en place des chargements ferroviaires pouvant être retardés de plusieurs jours. Les temps d'attente atteignent parfois une semaine entre la déclaration déposée conforme et l'obtention du bon à enlever accordé par l'inspecteur des douanes. Et les marchandises subissent un dernier mais double contrôle pour la sortie du port. Les chargeurs maliens sont alors confrontés à un problème sur lequel ils n'ont aucune emprise. Alors que les chargements immobilisés le sont sur instruction des douanes, les frais proportionnels au nombre de jours de stockage des marchandises sont assumés par les chargeurs continentaux. Il est tout à fait significatif de relever que lors d'un colloque consacré à l'amélioration de la compétitivité portuaire de Dakar, le point principal identifié résidait dans ces entraves administratives (DIOP S. 1997).

Sur l'ensemble des trajets, les actions des représentants légitimes de l'Etat produisent des discontinuités. Malgré les discours validant les tentatives de construction d'un espace économique plus homogène à l'échelle de l'Afrique de l'ouest, les cadres nationaux sont le support de barrières multiples aux traductions spatiales évidentes (allongement des distances). La fragmentation politique est donc doublement facteur de discontinuités : d'abord en créant des ruptures frontalières, des différentiels divisant l'espace de circulation dans des environnements successifs aux contraintes changeantes, et en légitimant l'action d'appareils d'Etat complexes où de multiples acteurs profitent de cette légitimité nationale pour capter un certain nombre de revenus au détriment des propriétaires des marchandises transportées. L'Afrique de l'ouest, ancien espace où les dynamiques majeures résidaient dans cette interaction entre différents lieux dépassant les organisations politiques, où les structures spatiales dominantes étaient des réseaux, où les frontières initialement ont été produites par un pouvoir étranger, est actuellement une des régions du monde où les tentatives de régionalisation sont en situation d'échec. Le paradoxe n'est qu'apparent, c'est justement le fait que ces découpages soient imposés de façon récente qui semble expliquer les difficultés d'intégration. Les contradictions sont évidentes entre des logiques d'édification de ces Etats hérités et la promotion dans le même temps d'édifices supranationaux (DUBRESSON A., RAISON JP. 1998).

L'héritage datant de quelques décennies de territoires nationaux est certes vecteur d'appropriation. Les nationalisations sont peut-être en cours et la trame politique étatique devient une réalité du fonctionnement spatial ouest africain, il reste qu'à l'intérieur de ces cadres, les acteurs politiques forment un système entravant les échanges. Ils rendent difficile l'ouverture littorale. La confrontation permanente des acteurs du transport et des représentants de l'Etat dévoyant leurs véritables missions est la traduction d'un fonctionnement dominant identifié par différents auteurs comme système de corruption. Ces pratiques corruptives doivent être identifiées, tant il est vrai qu'elles semblent dépasser la seule sphère politique, concernant les différents acteurs inscrits dans un processus de relation facteur de discontinuités majeures.

2.2.1.5 La circulation comme lieu privilégié des captations : corruption et acteurs du dysfonctionnement

Le constat d'une corruption plus ou moins généralisée, pratiquée par différents acteurs politiques et économiques, est classique, largement stéréotypé dans les discours portant sur les dysfonctionnements des économies africaines. Le concept de bonne gouvernance, décliné à l'envie dans les grands organismes créanciers mondiaux, domine les langages politiques. Les clichés journalistiques faisant des Etats africains ces espaces d'une démocratie impossible, lieu de toutes les corruptions, de toutes les dérives clientélistes, paraissent singulièrement réducteurs. Différents lieux communs simplifient à l'extrême ces phénomènes de corruption qui n'ont pourtant rien de spécifiquement africain. Il n'est que peu d'Etats dans le monde, échappant à ces dérives concernant des transactions pervertissant les systèmes établis dans les structures politiques. C'est pourtant bien ces corruptions qu'il s'agit de cerner dans une tentative de compréhension d'un espace discontinu. Pour éviter les différents poncifs schématisant certaines pratiques, il s'agit de saisir les logiques qui sous-tendent cette forme d'exercice de pouvoir.

La corruption peut être définie comme le « chevauchement des positions de pouvoir et des positions d'accumulation » (BAYARD JF., ELLIS S., HIBOU B. 1997, p 26). Les exemples précédemment étudiés autour du harcèlement administratif correspondent à cette définition. Profitant d'un pouvoir qu'offre l'inscription dans l'appareil étatique, de multiples acteurs accumulent des revenus. Ce jeu de captation se développe à tous les niveaux. Les différents scandales, très médiatisés actuellement (La France Afrique), se jouant au plus haut niveau des Etats, témoignent d'une corruption se jouant entre élites nationales. De nombreux travaux l'ont particulièrement bien démontrée (ROCCA JL. 1993 ; BAYARD JF. 1989 ; PEAN P.

1988...) plus sérieusement que les rapides études proposées dans les médias. Mais c'est sur l'ensemble des niveaux représentant l'Etat que s'expriment les positions d'accumulation. Dans l'étude présente, ce sont surtout les multiples actions des forces de l'ordre sur les postes de contrôle, les relais de la circulation, qu'il faut comprendre. Cette forme de « petite corruption » produit des distances. Certes, on ne peut pas dissocier cette dernière du système général. Les détournements massifs opérés par les élites sont une ponction sur les biens publics, qui ont forcément une traduction sur la masse globale des investissements et donc sur les possibilités d'aménagement. Le secteur des travaux publics semble d'ailleurs être un haut lieu des transactions, de ces détournements, instaurés dans un jeu complexe entre les acteurs politiques et les grandes entreprises occidentales. Il n'est pas possible de cerner la totalité d'un système étudié. L'appréhension des entraves administratives constitue une prise en compte des discontinuités relatives aux projets des opérateurs continentaux. Pour autant, la corruption ne peut pas être réduite à la seule prise en compte des acteurs politiques, elle instaure des dynamiques de relation de pouvoir entre l'ensemble des acteurs inscrits dans cette circulation.

La prolifération des agents étatiques sur les routes constitue effectivement un frein considérable au bon fonctionnement des échanges. Ces multiples tracasseries semblent obéir à des logiques de racket. Le pourboire, devenu rituel, constitue réellement un ticket de passage obligatoire, qui augmente le coût du transit. Mais si d'un côté les chargeurs protestent à juste titre contre ces contrôles intempestifs, de l'autre côté les douaniers avancent, non sans raison, qu'après le chargement initial, les chargeurs (ou les transporteurs ou chauffeurs) ajoutent un transport non déclaré (frais de douanes non réglés) et destiné à être vendu. Si certains chargements personnels peuvent procurer des revenus supplémentaires, la réponse des chargeurs justifie ce commerce dans une tentative de compensation des pertes occasionnées par les contrôles douaniers. Le constat est identique chez les forces de police. Des policiers qui déclarent que leurs contrôles sont nécessaires face à des transporteurs rarement « en règle », et ces derniers rétorquent que, même en règle, le pourboire reste l'unique laisser-passer valable. La notion de système corruptif est alors tout à fait pertinente. La sphère politique ne peut pas être dissociée de l'environnement social. Il existe bien un « effet d'engrenage » où « l'acteur est pris dans le système et ne peut plus lui échapper sans pénalisation excessive. Ensuite, la contagion crée un effet de spirale et l'engrenage se généralise » (BECQUARD-LECLERCQ. 1984, p 29). Dans l'opération de circulation, la

corruption concerne alors l'ensemble des acteurs, inscrits dans une dynamique d'accumulation et de redistribution.

Quelques exemples peuvent permettre l'appréhension de la totalité des acteurs concernés. Le problème des dysfonctionnements portuaires aboutissant par exemple à la séparation des conteneurs d'un même lot sur le port de Dakar, a été cerné. L'entreprise Maersk, implantée depuis 10 ans en Afrique, est confrontée à ces fragmentations de convoi, se traduisant au mieux par une durée augmentée dans la réception des marchandises, au pire par des vols fréquents. Ces derniers sont renforcés par le décrochage des wagons entreposés sur les voies ou sur les parcs à conteneurs, sans réelle surveillance, décrochage imposé par les possibilités de traction limitées des instruments ferroviaires ou par les blocages douaniers. Les représentants de Maersk à Bamako (terminal ferroviaire de Sotuba), voulant pourtant éviter ces pratiques corruptives, sont alors obligés d'embaucher ce que l'on appelle des convoyeurs, chargés d'assurer le transit des wagons, d'éviter les vols, de faire arriver en même temps les conteneurs d'un même lot. Il est à noter que les cheminots profitant de leurs positions de pouvoir impulsent un jeu de spéculation autour des wagons disponibles. Dans un contexte de pénurie, ils louent des emplacements à l'avance qu'ils sous-louent ensuite à des prix plus élevés. En janvier 2000, chaque chef de convoi recevait une enveloppe de 100 000 FCFA. Cette somme leur permettait de distribuer les pourboires indispensables destinés aux agents des régies ferroviaires, aux douaniers, aux forces de l'ordre. De l'avis du directeur même du terminal, cette pratique est finalement une sorte de sous-traitance, de délégation de la corruption. Elle est un non-choix, parfaitement imposée par l'inscription dans le système.

Le deuxième exemple concerne un vol de marchandises. En 1998, dans l'enceinte du port de Lomé, 2000 tonnes du Programme Alimentaire Mondial, destinées aux Etats continentaux disparaissent. Aucune explication officielle n'a pu être donnée sur ce vol d'un ensemble de marchandises (principalement du riz) au volume pourtant important et dont le transfert ne pouvait guère passer inaperçu. Différents acteurs s'inscrivent nécessairement dans ces pratiques frauduleuses. La disparition d'un chargement de 2000 tonnes peut difficilement être réalisée sans le concours des agents de sécurité, de la police du port, des représentants douaniers. Les pratiques fréquentes de reversement sur l'ensemble des corridors valident cette logique. De nombreuses marchandises déclarées « en transit » à destination des Etats continentaux (et donc non dédouanées) ne franchissent jamais les frontières des Etats. Les camions chargés bifurquent rapidement, déversant leurs marchandises sur les marchés nationaux, réalisant une économie de frais de douane importante. L'opération « Solidarité sur

la mer » trouve d'ailleurs aussi une justification forte dans une volonté politique de réduction de ces reversements, produisant des manques à gagner pour l'Etat togolais. Les convois permettent d'encadrer et surveiller les trajets. Les pièces d'identité, les permis, les papiers officiels nécessaires au transport des marchandises, ne sont restitués qu'à la frontière, limitant les risques de fraude. Mais périodiquement, différents scandales éclatent, lorsque les pratiques de déversement échouent, lorsque l'ensemble des parties prenantes des stratégies corruptives ne s'entend pas. Chaque acteur doit trouver son compte dans ce jeu de redistribution, d'accumulation réciproque des pouvoirs et des richesses.

Si le harcèlement des agents étatiques est une entrave majeure rencontrée par les transporteurs, on aurait tort pourtant de focaliser sur l'unique responsabilité politique. Les possibilités d'accumulation sont donc visées par des acteurs divers. Dernier exemple, le cas des transitaires ambulants sur le port de Lomé et Cotonou est significatif de l'ampleur des comportements corruptifs. Face aux grandes entreprises officielles, une majorité des opérations de transit est réglée sur les ports par des transitaires souvent non agréés, ne disposant d'aucune assise légale, d'aucun siège social déclaré²¹. Ce sont pourtant eux qui captent une partie importante du traitement des transits internationaux, notamment des transits légers, opérés par les petits opérateurs privés. Acteurs illégaux, ils sont de connivence avec les agents étatiques, sont à même de pratiquer une stratégie du « dessous de table », permettant de faire sortir les marchandises du port plus vite, et parfois moins cher. Pour l'opérateur, le recours aux transitaires ambulants est risqué. N'ayant pas d'existence officielle, ces derniers peuvent disparaître, argent en poche. Pourtant, face à la lenteur des procédures administratives de sortie des marchandises, face aux coûts des prestations portuaires, ce recours aux transitaires ambulants est une solution amplement pratiquée. Il n'y a d'ailleurs pas vraiment de séparation nette entre ces transitaires et les entreprises agréées. Bien souvent, les liens sont étroits, basés sur un échange fructueux entre tampons officiels et liquidités monétaires non déclarées.

Du commerçant au douanier, du voleur aux forces de sécurité, du transitaire aux chargeurs, la corruption s'organise en système, lieu de toutes les tractations permettant des revenus, particulièrement dans l'activité des circulations où les acteurs doivent ou veulent s'inscrire,

²¹ Une enquête commandée par le ministère des finances du Bénin en 1997 estimait à 4000 le nombre de transitaires ambulants. Suite à cette enquête, une série d'actions visant à supprimer les professionnels de transit échappant au circuit officiel (et donc aux caisses de l'Etat) ont été entreprises (contrôles des forces de l'ordre, retrait d'agrément pour les entreprises officielles coopérant avec les transitaires ambulants, amendes...). Une simple fréquentation des abords du port de Cotonou deux ans plus tard révèle pourtant la permanence de ces activités parallèles toujours importantes.

tel-00011321, version 1 - 9 Jan 2006

dans cet engrenage facteur d'entraves mais aussi de possibilités nombreuses. On retrouve alors les contraintes proposées par l'environnement économique encadrant et orientant les opportunités, car « dans des économies reposant sur des ressources locales modestes, fortement marquées par leurs dépendances vis à vis des pays industriels, c'est principalement à travers les mécanismes de circulation des biens et de la monnaie que peuvent s'opérer les prélèvements de plus-value » (RAYNAUD C. 1989, p 132). Dans l'actuelle situation économique des Etats ouest africains, la circulation est bien un des rares domaines où les possibilités d'accumulation sont nombreuses. Elle devient un lieu privilégié des captations. Sans contredire ces processus relationnels, on pourrait multiplier les exemples, révéler d'autres acteurs porteurs de pratiques de captation, tels les différents syndicats de transporteurs taxant les opérateurs sans offrir un réel service, mais devenus tout à fait incontournables au Mali par exemple par la puissance des réseaux clientélistes qu'ils entretiennent avec les entreprises étatiques. Aussi paradoxal que cela puisse paraître, la corruption est alors un mode de fonctionnement spécifique sur lequel s'adosent des stratégies permettant la production d'un système social. Dans ce système, les agents, représentants légitimes de l'Etat, occupent une place privilégiée, tant il est vrai que les contrôles effectués sont finalement une des conditions de l'existence même d'un appareil d'Etat quadrillant les territoires nationaux.

En effet, si les caractéristiques prédatrices des agents sont connues, il est édifiant de constater qu'aucune directive étatique n'a jamais été vraiment énoncée pour tenter d'enrayer ces corruptions. Les différentes déclarations portant sur la nécessité de lutter contre ces contrôles restent du domaine du discours, ne débouchant que rarement sur des actions concrètes, quoi qu'on pense de l'impact par exemple de l'opération « Solidarité sur la mer ». Les exactions des forces de l'ordre demeurent tolérées, voire instituées sur la totalité des voies de transport de l'espace ouest africain. Elles sont bien acceptées comme une des prérogatives attribuées aux agents. Finalement, n'est-ce pas là une forme de salaire officieux ? La réponse est bien sûr positive. Le constat est connu, les salaires en Afrique de l'ouest des fonctionnaires ne permettent que rarement d'assurer les besoins vitaux de logement, de nutrition, de déplacement.... A cet égard, la corruption est le moyen d'attribuer un supplément d'argent indispensable. La faible capacité de redistribution étatique impose un jeu de corruption qui revient à capter de l'argent qu'on peut bien appeler salaire permettant alors le maintien des représentants de l'Etat sur la totalité des territoires.

Il ne s'agit pas de justifier la corruption, mais il semblait important de saisir le caractère fonctionnel de ces comportements qui, par effet d'engrenage, tendent à insérer tous les acteurs dans un processus se développant dans une circulation attractive car lieu de profits. Fonctionnalité peut-être, la corruption est néanmoins un puissant multiplicateur des distances. Là encore, le triptyque délai / coût / sécurité nécessaire à la circulation n'est absolument pas réalisé. Les trajets sont longs pour les opérateurs continentaux, allongés par ces multiples contrôles, ils sont coûteux, alourdis par les péages nombreux, ils sont dangereux aussi, marqués par des vols multiples. Dans ces logiques réside une discontinuité spatiale forte. Comme toute dynamique spatiale, la circulation est le théâtre d'affrontements entre des pouvoirs divers. Les relations entre ces pouvoirs sont dissymétriques. S'il est un perdant dans ce système, c'est bien le chargeur continental qui, projetant l'ouverture littorale, se retrouve confronté à ces entraves réduisant la compétitivité de ces opérations. Les environnements technique, économique et politique proposent des contraintes réduisant les projets territoriaux à des possibilités instables et limitées d'ouverture.

2.3 Des positions continentales aux processus d'enclavement

2.3.1 Systèmes et chaînes de transport : l'absence de réponse à la contrainte

2.3.1.1 *Système de contraintes et discontinuités*

Les éléments cernés des discontinuités présentes dans les processus de circulation s'inscrivent dans un ensemble complexe de contraintes. L'appréhension des possibilités proposées par les réseaux d'ouverture littorale pouvait s'effectuer dans une décomposition initiale entre contraintes technique, économique et politique. Cette démarche analytique proposée dans le chapitre précédent constituait un instrument pratique d'une lecture progressive de l'environnement global dans lequel se produisent les tentatives de réduction des écarts entre réseaux techniques et réseaux territoriaux. L'analyse de l'espace de circulation ainsi menée tendait pourtant à démontrer qu'il était difficile de dissocier strictement ces contraintes qui forment finalement un système, accepté ici dans un sens large comme un "ensemble d'éléments liés par un ensemble de relations de telle sorte que toute modification d'un élément va entraîner une modification de certains autres" (LESOURNE J. 1976. p 45). Devenue depuis peu discipline à part entière, la géographie moderne des transports a d'ailleurs fait de cette compréhension systémique son objet central d'étude. Il n'y a guère de consensus autour d'une définition d'un système de transport. L'ensemble des auteurs accepte cependant la nécessité de prendre en compte cet objet relationnel composé des infrastructures, du matériel, mais aussi de l'environnement politique et économique dans lequel il s'inscrit et dont il participe à la production, ainsi que des différents acteurs qui animent ou plutôt "activent" (CHESNAIS. M, 1991) les réseaux physiques dans un jeu complexe entre offre et demande de transport. Les réflexions théoriques proposées par Milton Santos sur la nature de l'espace (1996), faisant de ce dernier un ensemble indissociable de systèmes d'objets et de systèmes d'actions, dont il s'agit de penser le résultat de cette interaction comme un « tout », se révèlent ici tout à fait pertinentes. Sans adhérer forcément à une théorie formelle systémique, les relations entre les contraintes identifiées dans l'espace de circulation ouest africain apparaissent bien indissociables.

Technique supportante, politique encadrante, économie environnante : un cercle vicieux

Plus que les contraintes en elles-mêmes, c'est bien dans l'absence d'une réponse globale (une offre) à la demande d'ouverture littorale que réside un processus de discontinuités. Différents problèmes ont été identifiés et peuvent être reliés dans une première tentative de synthèse. Le support technique nécessaire aux échanges internationaux ne propose que des possibilités limitées. La densité des réseaux revêtus nationaux est extrêmement faible. Les relations entre les capitales à l'échelle de l'Afrique de l'ouest sont incomplètes et les voies ferrées ne constituent pas un réseau, limitant alors les choix d'ouverture possible. Cette faiblesse des dessertes est d'autant plus problématique qu'elle s'exprime dans des contextes politiques internationaux (exemple du Togo, de la Côte d'Ivoire) et nationaux (exemple du nord malien) instables, rendant toujours possible les déconnexions. Cette association entre technique existante et politique encadrante produit une première forme d'entrave, caractérisée par la vulnérabilité du réseau. Cette vulnérabilité est renforcée par la vétusté des supports collectifs proposés par les pouvoirs politiques. L'effondrement d'un pont, les déraillements fréquents sur les voies ferrées, les faibles capacités des appareils de tractions ferroviaires, le manque de moyens de manutention dans les lieux de rupture de charge dépendants des pouvoirs d'Etat, les dégradations croissantes des routes, renforcent la difficulté (et parfois l'impossibilité) de circuler.

Cette relation entre productions politiques et techniques peu fonctionnelles ne peut pas être comprise sans référence à des difficultés et des instabilités économiques contraignantes. L'exemple de la dévaluation opérée dans les pays d'Afrique francophone permettait de saisir cette fragilité économique réduisant un peu plus les pouvoirs d'une action territoriale déjà caractérisée par la faiblesse des capacités d'investissement se réalisant dans le cadre contraignant des plans d'ajustement structurel impulsés et pérennisés par les bailleurs de fonds à partir des processus de crise économique des années 1980. Cette contrainte économique s'applique à l'ensemble des acteurs du transport. L'adaptation des transporteurs au nouveau contexte monétaire, se traduisant par un recours massif aux marchés d'occasion et aux pratiques de surcharges, accélère les dégradations des outils collectifs et privés du transport. Se déployant dans l'environnement économique et politique, "l'espace technique" ne permet pas les continuités espérées. D'autant moins que l'espace circulatoire est « coupé », caractérisé par les ruptures impulsées par les représentants légitimes des Etats, tous inscrits dans des pratiques corruptives multiples enveloppant l'ensemble des acteurs. La circulation, dans cet environnement économique ouest africain, devient un lieu privilégié des captations,

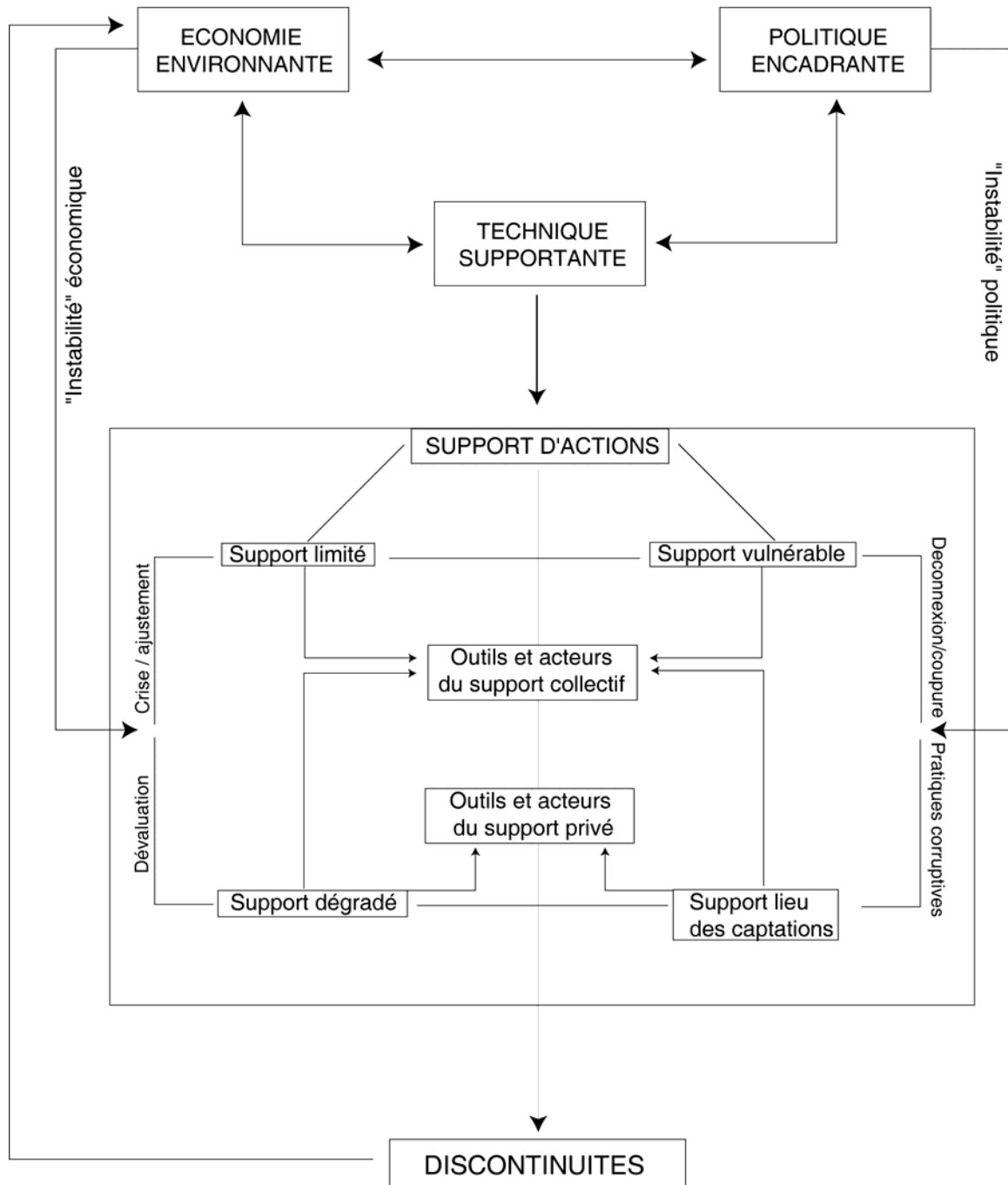
d'un échange entre pouvoirs et richesses permettant la reproduction d'un système social. Les discontinuités circulatoires se renforcent dans un allongement des distances (temps et coûts) non maîtrisées par les chargeurs continentaux. Les dysfonctionnements du système de transport ouest africain se produisent finalement dans ces indissociables relations entre politique encadrante, économie environnante, et technique supportante (figure 2.27).

C'est finalement toujours la question récurrente d'un système général « en faillite » qui traverse en filigrane l'analyse. Le point de départ de la recherche résidait dans cette volonté de sortir d'un paradigme du « sous-développement ». Ce positionnement permettait la construction théorique d'un espace de circulation inscrit dans une dynamique de situations mondiales apte à saisir les logiques d'un enclavement considéré comme processus relatif de fermeture. L'approche concrète de cet espace tend, au bout du compte, à réintroduire dans l'explication les difficultés rencontrées dans les différents champs de la vie sociale. Dans ce lien identifié entre système de transport et système général, c'est une relation dialectique qui entretient les dynamiques. Les dysfonctionnements présents dans l'offre de transport renforcent la faillite du système général (ne serait-ce qu'en annulant la compétitivité des échanges), mais sont eux-mêmes impulsés par l'environnement économique contraignant. Dans cette forme d'auto-entretien se développe alors un véritable cercle vicieux. Les difficultés multiples se renforcent dans une dynamique perverse relationnelle. La difficulté, voire l'impossibilité de sortir de ce système de dysfonctionnements n'en est que plus forte. Le terme même de système général est abusif. Il est impossible de délimiter un système spatial ouest africain, très largement ouvert, et surtout « pénétré » dans une structure d'échanges avec l'extérieur du système plus importante que les relations entre les éléments du système (BADIE B., SMOUTH MC. 1995). Dans cette structuration particulière réside d'ailleurs la distance mondiale. Et toutes les modifications externes (terme de l'aide internationale, des échanges, dévaluation...) sont susceptibles de renforcer le cercle vicieux des dysfonctionnements facteurs de discontinuité.

Indissociable de cette notion de système de transport, c'est la prise en compte d'une organisation en chaîne de l'ensemble des opérations nécessaires à la connexion littorale qui traduit l'importance des entraves rencontrées. Chaque maillon doit être fonctionnel tant il est vrai que le maillon le plus faible détermine la compétitivité de l'ensemble. L'exemple des entraves aux concurrences portuaires ouest africaines traduit clairement les conséquences de cette absence de continuité sur l'ensemble des trajets. Le port de Dakar peut bien offrir des facilités multiples aux opérateurs maliens, la non-fonctionnalité parfois totale de la voie de

Figure 2. 27

Système de contraintes et discontinuités



Jean Debrie. IDEES / CIRTAI. (2001)

chemin de fer annihile pourtant ces stratégies commerciales. L'exemple extrême datant de 1998 de ces chargements d'engrais produits à Dakar et destinés aux régions cotonnières du Mali, mais « retransités » par voie maritime vers le port d'Abidjan et le corridor ivoirio-malien est éclairant. Il traduit l'organisation défailante des régies ferroviaires qui ne pouvaient pas contenter cette demande de transport et résume le problème tout entier du dysfonctionnement des chaînes. Le port de Lomé peut bien réaliser cette organisation de transit spécifique qu'est l'opération "Solidarité sur la mer", il reste que l'instabilité politique, ou encore les ruptures étatiques, dévalorisent le corridor togolais. Les dirigeants ivoiriens peuvent se targuer d'un réseau routier moderne et d'un port fonctionnel (à l'échelle de l'Afrique de l'ouest), les harcèlements administratifs sur l'ensemble des trajets constituent pourtant des entraves susceptibles de réorienter les pratiques des chargeurs continentaux. Les ports eux-mêmes, en tant que lieu de rupture de charge, présentent des dysfonctionnements.

Finalement, aucun corridor international, aucun réseau d'ouverture littorale, quelle que soit la ville continentale concernée, n'offre une fonctionnalité d'ensemble satisfaisante. Les chargeurs utilisent alors la solution la moins désavantageuse, qui ne répond de toute façon pas à leurs demandes. Les réorientations fréquentes opérées par les chargeurs des Etats continentaux dans leur choix d'ouverture littorale ne correspondent pas à une compétitivité nouvelle sur un corridor, mais à des dysfonctionnements annulant complètement les rentabilités des opérations sur les autres corridors concurrents. La solution du « moins pire » est le lot quotidien des différents opérateurs.

Certes, la notion d'opérateur continental masque mal la difficulté de séparer strictement les fonctions de chargeurs et de transporteurs. Le contexte ouest africain demeure caractérisé par une pluri-activité qui « correspond à la persistance de l'imbrication traditionnelle entre commerce et transport » (DIAZ OLVERA L., PLAT D. 1993, p 19). Dans d'autres problématiques de recherche, cette imbrication est un élément majeur à prendre en compte dans la compréhension de la production de certains réseaux commerciaux. Mais cette imbrication fréquente n'est pas une entrave à la compréhension des discontinuités éloignant les espaces continentaux. Les difficultés rencontrées se développent sur l'ensemble des activités, rendant problématiques les pratiques de ces catégories liées. La prise en compte d'une situation type (synthèse des enquêtes effectuées, renforcées par certaines études existantes) peut résumer et illustrer ces relations inscrites dans une dynamique de dysfonctionnements.

Situation type : le commerçant de Bamako

Exemple parmi d'autres, un commerçant basé à Bamako importe du riz et du sucre constituant un chargement de 40 tonnes. Face aux dysfonctionnements présents sur l'axe ferroviaire Dakar / Bamako, le choix effectué en coopération avec le transitaire contacté porte sur le port d'Abidjan comme lieu de déchargement. Le transfert terrestre est laissé à la charge du commerçant qui doit alors rechercher un transporteur pour assurer le transit du port jusqu'à Bamako. L'opération se déroule au mois d'avril, c'est à dire lors d'une période identifiée comme « morte » par les transporteurs maliens, révélant les caractéristiques déséquilibrées des échanges internationaux du Mali (tout comme ceux du Burkina Faso ou du Niger). Les transits d'exportation sont limités, réduits surtout aux quelques mois d'activité, d'octobre à mars, de la Compagnie Malienne du Développement des Fibres Textiles (le coton représente 60 % des exportations totales). Lors de cette période, le transit vers le port du coton et l'exportation des engrais vers les zones cotonnières assurent un volet important de chargements, et donc une intense activité pour l'ensemble des camions qui peuvent réaliser deux voyages par mois, trois parfois pour certaines entreprises disposant de véhicules modernes. Malgré l'adhésion obligatoire et payante (15 000 FCFA par chargement en moyenne) aux différents syndicats des transporteurs maliens qui, sans offrir de services particuliers, sont tout à fait incontournables car maîtrisant les relations avec la CMDT par le biais de pratiques corruptives, cette période est celle des possibilités de profits pour l'ensemble des transporteurs. Hors de cette saison CMDT, la période « morte » est marquée par la baisse des demandes de transport, par la surcapacité du parc routier, par une baisse des prix, et par des descentes « à vide » assumées par les transporteurs, réduisant d'autant la rentabilité des opérations. Le commerçant trouve alors facilement une offre lui permettant de réaliser son transit.

Pour autant, le transporteur ne peut pas rouler à perte. C'est un camion d'une capacité de 30 tonnes qui est proposé, assumant une surcharge de 10 tonnes permettant la probable rentabilité du transport. Le camion à vide part alors vers Abidjan. La route n'est que rarement directe, le transporteur ou le chauffeur (une seule personne cumule souvent les deux fonctions) cherche souvent quelques marchandises, très souvent du bétail avant d'amorcer la descente vers le port. Il n'est pas rare que les camions remontent jusqu'à la région de Mopti présentant de multiples marchés de bétail dans cette zone d'intenses activités pastorales. Le trajet vers Abidjan (devenu Mopti / Abidjan) se déroule alors, marqué par la cohorte de contrôles divers, de taxes multiples, sur les territoires malien et ivoirien (17 contrôles sur l'axe

ivoirien auxquels s'ajoutent les contrôles "maliens" notamment à Mopti, San, Koutiala et Sikasso). Le commerçant à Bamako attend, sans moyen de contrôle, des nouvelles du transporteur qui peut mettre plusieurs jours à arriver dans la capitale ivoirienne, bloqué à la frontière, stoppé aux barrages routiers, ralenti sur les portions routières les plus dégradées, mais aussi retardé par les tractations effectuées à l'intérieur du Mali dans la recherche de marchandises supplémentaires. Cet allongement des distances temps se répercute sur le coût assumé par le commerçant. Malgré les avantages officiels accordés par le port d'Abidjan et notamment sur les délais d'entreposage des marchandises, la douane et la police multiplient les frais supplémentaires²². Les relations téléphoniques se font incessantes entre le chauffeur et le commerçant qui doit assumer ce surcoût progressif pour la sortie portuaire des marchandises. Le retour sur Bamako est marqué par le même harcèlement administratif, d'autant plus que la surcharge du camion légitime les contrôles des forces de l'ordre.

Les différents chauffeurs interrogés à Bamako révèlent une moyenne approximative de 150 000 FCFA par aller / retour de taxes officieuses. Cette situation n'est nullement spécifique à l'ouverture malienne. Les exemples précédemment cités sur les axes Lomé / Ouagadougou, Lomé / Niamey, Abidjan / Ouagadougou, démontraient les mêmes entraves. Si le transporteur (lorsqu'il est distinct du chargeur) assume une partie de ces faux frais, le chargeur participe en octroyant une certaine somme d'argent destinée à franchir les entraves administratives.

Le coût final du transport est de toute façon largement supérieur aux tarifs initiaux fixés à Bamako. Multiplié par cet ensemble d'entraves et de comportements, le trajet terrestre demeure coûteux. Différentes études comparatives ont été menées sur cette compétitivité terrestre notamment dans le cadre du réseau SITRASS. Elles démontrent la difficulté de fixer un prix moyen pour les opérations, et la relativité des indicateurs construits (RIZET C., GWET H. 2000). C'est bien l'extrême variabilité des prix qui apparaît comme le premier définissant des analyses du transport africain. D'une semaine à l'autre, les conditions rencontrées peuvent profondément changer. Variabilité extrême donc, il reste que ce transport africain demeure comparativement cher par rapport à d'autres pays directement concurrents dans les exportations. Dans différentes études menées, les coûts de revient paraissent presque trois fois plus cher dans les pays de la zone franc qu'en Asie du sud est. Ainsi, dans le

²² Les opérateurs important des marchandises à Bamako ajoutent de toute façon dans leurs comptes un supplément "prévu" pour le passage portuaire. Sur la simple importation d'une voiture d'occasion, les surcoûts annoncés par certains opérateurs s'élevaient parfois à 100 000 FCFA.

transport international à longue distance, « les pays africains de la zone franc ont un coût de revient à la tonne/kilomètre compris entre 32 et 36 FCFA. Les coûts à la tonne kilomètre s'établissent entre 11 et 13 FCFA au Vietnam et à Sulawesi » (BOUF D., RIZET C. 1996, p 308). Certes, les études menées récemment dans une tentative de mesure de l'impact de la dévaluation témoignent d'une légère baisse des coûts de transport, mais cette dernière n'est acquise que par des stratégies de surcharges, d'investissements limités renforçant la dégradation des outils collectifs et privés.

Et cette baisse n'élimine pas les surcoûts "africains" dans les opérations de transport comparés aux coûts de certains pays asiatiques par exemple. L'étude de Christophe Rizet et de Henri Gwet démontre ce handicap pour la compétitivité des échanges extérieurs de ces pays africains. Sur le transport à longue distance (1000 km) le surcoût africain est de 100 % par rapport au Vietnam.

Prix moyen à la tonne / km estimé par pays selon la distance

Distance (km)	Cameroun	Côte d'Ivoire	Indonésie	Vietnam	Asie sud est	Zone CFA	CFA / Asie
50	97,6	119	105,1	54,4	90,9	107,4	1,2
300	48,4	44,4	24,5	24,1	24,4	44,6	1,8
1000	30,3	22,9	non connu	13,9	non connu	27,1	2

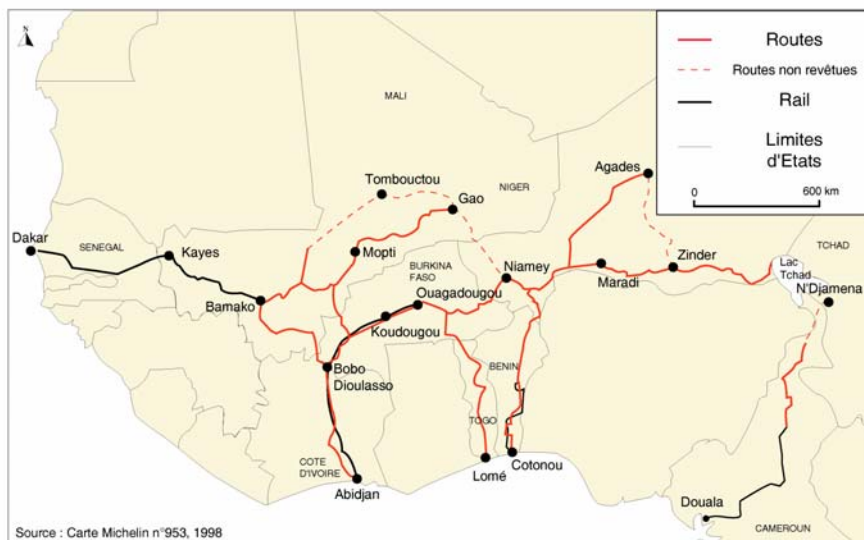
Source : RIZET C., GWETT H. 2000

Quelle que soit la difficulté des mesures, les distances coûts et temps apparaissent anormalement élevées dans le franchissement terrestre permettant l'accès au port. L'exemple des temps de transit proposés par le service de logistique totale créé par l'entreprise Bolloré est à cet égard édifiant (figure 2.28). Les délais sont volontairement exagérés, correspondant à cette variabilité qui annule toute possibilité de mesure exacte. Ils démontrent finalement l'impossibilité de fixer une distance temps. Il est édifiant cependant de relever ces "transit times" atteignant parfois un mois pour relier par exemple la ville continentale de Tombouctou et 15 jours pour relier les capitales des Etats continentaux.

Figure 2. 28

La distance "temps" Exemples de destinations intérieures couvertes par OTAL /Bolloré Service multimodal

Destinations intérieures	Port d'arrivée	Mode de transport	Distance	Transit times
Bamako	Abidjan	Route	1,230 km	15 jours
Bamako	Dakar	Rail	1,245 km	15 jours
Gao	Cotonou	Rail /Route	1,516 km	20 jours
Kayes	Dakar	Rail	737 km	10 jours
Mopti	Dakar	Rail /Route	1,891 km	30 jours
Tombouctou	Abidjan	Route	2,100 km	30 jours
Ouagadougou	Lomé	Route	1,000 km	10 jours
Ouagadougou	Abidjan	Rail	1,223 km	15 jours
Bobo Dioulasso	Abidjan	Rail	863 km	10 jours
Koudougou	Abidjan	Rail	1,126 km	15 jours
Niamey	Cotonou	Rail /Route	1,056 km	15 jours
Maradi	Lomé	Route	1,919 km	15 jours
Zinder	Lomé	Route	2,150 km	20 jours
Agadès	Lomé	Route	2,224 km	20 jours
N'Djamena	Douala	Rail /Route	1,750 km	20 jours



Source : Bolloré. (2000)

L'impossibilité stratégique

Le commerçant de Bamako est donc dépendant d'une logique non-maîtrisable. D'autant plus que les marchandises sont toujours susceptibles d'être dégradées ou perdues. Les vols dans les ports, les risques d'accidents renforcés par la surcharge sont élevés. Lors d'un récent colloque interne au port de Dakar (PAD, 1998), les critères principaux de la compétitivité des chaînes de transport ont été identifiés : coût monétaire, coût du facteur temps, coût du facteur risque pour la marchandise, traçabilité de la marchandise, facilitations administratives et douanières. Aucun de ces éléments n'est compétitif sur les chaînes ouest africaines. Cette situation type développée précise les systèmes de dysfonctionnements proposés dans une relation de contraintes. Pour revenir à la démarche initiale de recherche des distances enclavantes, c'est alors une accessibilité entravée qui témoigne des discontinuités non-maîtrisées. Par-delà ce triptyque non compétitif, c'est la question de l'instabilité qui s'impose comme le déterminant majeur de la circulation ouest africaine. L'opérateur (qu'il soit transporteur ou chargeur ou les deux) ne peut pas prévoir dans quelles conditions vont se développer ses activités. Il est utile de chercher à proposer certains indicateurs statistiques, une mesure des coûts et des temps nécessaires à l'ouverture littorale. Mais le risque ne se mesure pas. Les trajets effectués par ou pour les opérateurs continentaux sont toujours un pari. Dans cette instabilité des conditions réside une impossibilité stratégique. L'opérateur ne dispose pas de l'information lui permettant de synthétiser les possibilités comparatives d'ouverture.

Toute la problématique du pouvoir énoncée par Claude Raffestin (1980) est ici particulièrement éclairante. Les relations dans l'espace sont le produit de projets spatiaux souvent concurrents, ces relations sont fondamentalement dissymétriques, traduisant des capacités d'actions différentes entre les acteurs. Dans le système des circulations ouest africaines, inscrit dans un paradoxal jeu fonctionnement / dysfonctionnement, l'opérateur continental apparaît comme perdant, ne pouvant réaliser, du moins prévoir ses projets spatiaux. L'écart entre ses réseaux territoriaux imaginés et les réseaux techniques effectifs implique des solutions de continuités extrêmement réduites et instables. Pour reprendre un vocabulaire sociologique, il apparaît alors plus comme un agent que comme un réel acteur déterminant et maîtrisant ces stratégies. Il est dépendant d'un système de dysfonctionnements en évolution constante, transformant progressivement une simple position continentale en processus d'enclavement.

2.3.1.2 Quelques précisions supplémentaires : la relation transport et désenclavement

Dans ces dynamiques d'ouverture littorale tiennent des discontinuités facteurs de distances. Il s'agit bien d'un processus d'enclavement spécifique, relatif à un certain type d'activités, qui ne peut pas pour autant être érigé en modèle de l'enclavement continental. D'ailleurs, même considéré comme système social, il y aurait une dérive à présenter le transport comme l'unique facteur explicatif des situations spatiales inscrites dans un gradient de l'ouverture à la fermeture. C'est pourtant souvent le cas. Il a été énoncé précédemment que l'enclavement dans le vocabulaire courant des acteurs politiques et économiques n'était rien d'autre finalement qu'une revendication et un besoin de désenclavement. Dans cette acceptation, l'offre de transport augmentée, élargie, modernisée, plus fonctionnelle, suffirait alors à désenclaver, parfois dans une logique uniquement technique inscrite dans ce déterminisme simpliste de cause à effet toujours déterminant dans les projets d'aménagement. L'impact des transports sur les espaces dont ils assurent les dessertes semble pourtant plus complexe que cette formule un peu magique et souvent énoncée tenant dans cette phrase courte : « transport et (donc) développement ». Ce discours est connu. De nombreux scientifiques dans les champs de la géographie et de l'économie notamment, ont dénoncé cette causalité par trop évidente, invitant plutôt à s'interroger sur la conjonction « et » retenue dans cette association (PEGUY Y. 1998).

C'est bien l'idée d'une relation « positive » ou plus encore d'un cercle vertueux qui caractérisent souvent ce binôme « transport / développement ». Il est pourtant à dépasser, du moins à relativiser, contredit par de nombreux effets « déstructurants » qui tendent alors à interroger la validité même d'un enclavement identifié comme processus de fermeture par les discontinuités rencontrées dans les projets de mobilité. En dépassant le simple niveau de l'opérateur continental, l'impact « vertueux » d'une circulation facilitée sur les sociétés traversées apparaît moins clairement. Il ne s'agit pas dans l'étude présente de développer longuement cette problématique de l'impact, de l'effet des transports. Différents travaux ont déjà particulièrement bien démontré et précisé les différents tenants des éventuelles dérives que peut proposer l'élargissement d'une offre permettant de nouvelles relations²³. Il est important de reprendre certaines de ces conclusions pour cerner les limites d'un regard sur un objet d'étude spécifique (fermeture et ouverture littorale).

²³ Dans une appréhension relative aux espaces africains, on peut lire notamment l'article de Pierre-Yves Péguy (1998) intitulé « Transport : épine dorsale des politiques de développement » ou encore celui de Pierre Frenay (1996) tentant un « Essai à propos de l'impact des voies de communication ». Se reporter à la bibliographie.

tel-00011321, version 1 - 9 Jan 2006

Pour l'opérateur, une nécessaire ouverture facilitée est la condition d'une compétitivité. Considérée à l'échelle des économies ouest africaines, elle permet l'exportation des produits africains sur les marchés mondiaux dans un contexte concurrentiel. L'abaissement des prix de transport augmente parallèlement les marges bénéficiaires. Une logique identique s'applique sur les produits d'importation. Si pour le commerçant, l'intérêt de cette ouverture compétitive est évident, les conséquences de l'amélioration de l'offre de transport sur la structure générale des échanges internationaux se révèlent plus déstructurantes. Le progrès des transports entraîne toujours une rupture des monopoles locaux (CLAVAL P. in BAKIS H. 1990). Les productions ouest africaines se retrouvent en concurrence directe avec les marchandises étrangères sans que les termes de cette confrontation soient forcément favorables aux marchandises locales. Les transformations repérées dans le domaine des produits d'alimentation sont connues. Le riz asiatique, par exemple, s'est depuis longtemps substitué au riz africain sur les grands marchés des capitales africaines mais aussi des villes secondaires. Partout sur les marchés en Afrique, les produits étrangers sont présents, parfois de façon exclusive sur certains secteurs manufacturiers. Certes, le transport n'est pas l'unique médiateur de ce passage des économies protégées par leur relatif isolement aux conditions nouvelles d'un marché ouvert. Mais l'établissement par exemple des réseaux routiers revêtus nationaux est un puissant vecteur d'une inscription de l'ensemble des espaces nationaux dans ce système mondial concurrentiel.

Cette ouverture des économies locales sur le monde extérieur n'est pas neutre. Elle peut offrir des opportunités nouvelles, par le biais de cet espace d'échanges considérablement élargi. Elle impulse aussi une rupture d'équilibre de l'état antérieur des économies ainsi reliées. Dans la capacité d'adaptation des sociétés réside la réponse (ou la non-réponse) opératoire aux conditions d'une concurrence ouverte. Sans rentrer dans les nombreux débats économiques qui caractérisent les lectures des espaces africains, de leurs places dans ce système d'échanges, il ne fait guère de doute que cette inscription a produit un progressif effet renforçant une triple dynamique opposition / polarisation / dépendance. Le principe d'opposition renvoie au fait que « deux régions au développement inégal voient leurs différences renforcées suite à leur mise en relation » (PEGUY Y. 1998, p 48). On retrouve ici ce phénomène connu d'une forme de spécialisation des économies africaines dont le point d'entrée dans le concert mondial des échanges est constitué de ces exportations de matières premières, agricoles ou minières, peu transformées, et de l'importation des produits manufacturiers finis.

Cet effet d'opposition se traduit dans l'organisation même du système du transport produisant une forme de polarisation. Les différents pouvoirs politiques (nationaux et mondiaux) ont favorisé la desserte des régions de productions spécialisées (régions cotonnières au Mali, uranium au Niger par exemple) reliées aux corridors internationaux permettant l'accès aux interfaces portuaires. Dans un contexte de raréfaction des ressources et donc des capacités d'investissement, la rénovation et la modernisation de ces axes centraux adossés à quelques pôles urbains, deviennent prioritaires, souvent au détriment des axes secondaires²⁴. Cette logique de desserte est porteuse de disparités spatiales, posant le problème d'une mise en marge éventuelle (et peut-être déjà effective) des espaces non desservis. Il est tout à fait édifiant de constater l'attraction actuelle des pôles urbains, notamment des capitales, dans les mouvements de population en cours.

Le discours sur les macrocéphalies urbaines est, il est vrai, largement exagéré. Les villes secondaires font preuve d'un dynamisme qui ne cesse pas de surprendre les chercheurs inscrits dans une volonté de compréhension d'une Afrique devenant plus urbaine que rurale (DUBRESSON A. 1999). Ces pôles urbains sont majoritairement « accrochés » aux axes majeurs de circulation. Les taux de croissance des capitales littorales sont depuis peu stabilisés voire négatifs, ils ont pourtant longtemps été marqués par de très fortes progressions annuelles, traduisant cet effet « aspirateur » des cités portuaires et surtout cette littoralité croissante du peuplement et des activités ouest africaines (STECK B. 1995). Le système moderne des transports, inscrit dans cette logique d'opposition et de spécialisation, participe à cette forme de polarisation, de renforcement de certains types de flux et d'activités sur quelques axes et pôles devenus hégémoniques, entravant une desserte équilibrée des territoires. Il véhicule l'ouverture internationale, supportant une structure économique particulière basée sur ce que de nombreux auteurs ont appelé « extraversion ». L'élargissement progressif de l'offre de transport a souvent pour effet d'intégrer les régions à ces dynamiques, renforçant les importations vers les marchés les plus éloignés des axes centraux, entretenant le transfert des exportations de matières premières vers les marchés mondiaux instables. La question du renforcement de la dépendance par ce désenclavement (par le transport) reste en suspens.

Pourtant, là encore, les poncifs sont multiples. La vision d'une Afrique dépendante et périphérique est stéréotypée. Tout comme cette image datée d'un exode rural, d'une attraction

²⁴ Ces modernisations en cours seront traitées dans la troisième partie de ce travail. Les financements (des bailleurs de fonds) ne concernent pas uniquement les axes internationaux. Ces derniers sont pourtant privilégiés dans une logique de hiérarchisation des circulations (desserte rurale, régionale, internationale)

urbaine facteur d'un appauvrissement des campagnes. Les relations nouvelles, largement favorisées par l'établissement des routes, sont aussi marquées par des formes d'échanges tout à fait « positives » permettant aux paysans d'écouler des productions vivrières sur les marchés urbains. De nouveaux réseaux sociaux et commerciaux surgissent dans une relation constructive d'interdépendance entre villes et campagnes (CHALEARD JL., DUBRESSON A. 1999). Il n'y a finalement guère de « règles » dans l'effet induit par les transports. De multiples impacts peuvent se déployer dans les sociétés traversées. Des polarisations au renforcement des spécialisations, de l'état de déséquilibre des économies confrontées à des concurrences inégales (importations européennes agricoles subventionnées par exemple) en passant par la transformation des bases productives qu'impose l'entrée dans le système monétaire, le support des circulations, principalement routières, est l'éventuel porteur de déstructurations problématiques. Dans une logique plus sociale, difficilement saisissable, il est vrai aussi qu'une certaine acculturation, une diffusion du mode de vie urbain, un dérèglement de certains rapports sociaux (FRENAY P. 1996) peuvent être provoqués par l'entrée dans un espace réticulaire élargi. Mais les opportunités proposées par ces réseaux peuvent permettre l'établissement de maîtrises spatiales et de projets économiques et sociaux en adaptation avec les mutations provoquées par l'ouverture généralisée contemporaine. De nombreux commerçants jouent pleinement dans une imbrication d'espaces de plus en plus larges. La relation confuse entre transport et développement est incertaine, l'effet n'est jamais réellement prévisible. La maîtrise des mobilités demeure pourtant le déterminant essentiel des échanges et le transport, dans toute sa dimension sociale, en est le médiateur.

Finalement, c'est toujours la question récurrente de l'inscription mondiale des espaces ouest africains que pose cette lecture de l'impact des transports. Le seul accès au marché mondial par le biais de quelques produits de base n'est guère suffisant, les crises des vingt dernières années l'ont brutalement rappelé à l'ensemble des bailleurs de fonds (GODARD X. 1996). Lorsque le transport participe uniquement à cette structuration particulière, renforçant les corridors d'ouverture et le poids des interfaces urbaines, il véhicule une logique d'extraversion. Bien sûr, le terme de marginalisation est excessif pour caractériser ces portions d'espace écartés du mouvement d'ouverture. Dans les endroits les plus éloignés, les circulations s'établissent, utilisant un ensemble de moyens, des tractions animales aux camions pénétrant aux plus profonds des campagnes. Il n'est guère d'espaces vraiment isolés. Mais ces mobilités sont entravées par ce système de dysfonctionnement repéré

précédemment. Quelles que soient les dérives éventuelles liées à l'amélioration des systèmes de transport, cette dernière est de toute façon indispensable à la compétitivité des projets économiques de relations. Les questions de l'aménagement, des choix à faire dans l'amélioration des dessertes, deviennent au bout du compte la problématique centrale de la question d'une accessibilité facilitée. Que relier et pourquoi ? La finalité des mises en relation fait l'objet de débats nombreux, souvent réduits à une opposition simpliste entre dessertes « locales » (privilégier les zones rurales) et axes d'ouverture mondiale. Il est évident que c'est dans l'articulation des échelles que devraient résider les visions d'aménagement, articulation pourtant difficile dans un contexte économique contemporain qui impose des choix dans les investissements.

La question du désenclavement s'inscrit dans ce débat, souvent occulté, des espaces à « sélectionner », du moins à privilégier dans les politiques d'aménagement. L'avancée du travail vers la compréhension des recompositions spatiales en cours permettra la production d'un certain nombre de pistes de réflexion. Il était néanmoins utile de poser brièvement ce constat d'une traduction spatiale incertaine de l'effet des transports. Si l'enclavement se produit par les discontinuités rencontrées, la levée des entraves n'est pas forcément vectrice de désenclavement. Cette relation était à dénoncer. Il ne s'agit pourtant pas de nier le caractère enclavant des dysfonctionnements. Partout en Afrique de l'ouest, les trajets terrestres sont discontinus, et pas seulement sur les axes de l'ouverture littorale, traduisant alors un allongement « artificiel » des distances, annulant pour une part la maîtrise de certaines pratiques spatiales.

2.3.2 Synthèse : un enclavement continental ou les portes (fermées) et les clefs (rompues) de certaines ouvertures

2.3.2.1 Une mise en acte des complexités de l'enclavement : « Djenné, une petite ville au passé de métropole »²⁵

Le cadre stable fixé dans la grille théorique initiale de lecture se retrouve « perturbé » par ces différentes réflexions sur les éventuels effets déstructurants du transport, sur les réalités des circulations qui ne peuvent se résumer aux consommations des outils techniques, sur la réalité des mobilités ouest africaines, sur l'aspect positif même des logiques de l'ouverture. Toute recherche est restrictive, privilégiant certains objets construits. Il est utile cependant d'aborder les complexités non étudiées, du moins les relever, de cerner finalement les limites de sa démarche, ne serait-ce que pour mieux (re)situer les dynamiques abordées. Dans ce questionnement sur l'intérêt d'une restriction des lectures d'un enclavement continental, un changement de focal peut permettre un regard plus précis, plus à même d'inscrire nos conclusions dans des relations spatiales ouest africaines difficiles à fixer dans un strict gradient de l'ouverture à la fermeture forcément relatif. Dans cette logique, un zoom sur l'exemple de Djenné, petite ville dans l'armature urbaine malienne actuelle, mais ancien centre d'échanges multiples, peut tendre vers une meilleure identification de la relativité de l'enclavement étudié.

De l'inversion des centralités

Récemment inscrite dans la liste du patrimoine mondial de l'humanité (UNESCO), la ville de Djenné présente les caractéristiques de ces villes anciennement centrales dans cette interface sahélienne actuellement marginalisée. Suite au déclin de l'empire du Ghana, relayé par l'empire du Mali, les routes transsahariennes de l'est (utilisées dès le VII^e siècle) situent alors la vallée du Niger comme nouveau centre de gravité de l'Afrique Occidentale. Les villes de Djenné et de Tombouctou, appuyées sur le fleuve Niger, lieux des ruptures de charge entre transport terrestre et fluvial, deviennent les points de concentration et de redistribution des

²⁵ Cette formule est le titre d'une maîtrise réalisée par Pierre Granier suite à un séjour commun (5 mois) effectué dans le cercle de Djenné (1996 / 1997). Nos deux maîtrises (« Djenné, une petite ville au passé de métropole » (GRANIER P. 1997) et «Espaces et pasteurs : d'une crise pastorale aux stratégies familiales » (DEBRIE J. 1997). Université de Rouen / LEDRA) n'étaient pas spécifiquement orientées vers la compréhension des circulations. Mais la prise en compte des conditions renouvelées et transformées des mobilités « sahéliennes » et des interrelations entre les lieux de l'espace ouest africain apparaissait comme un déterminant majeur des crises que nous cherchions tous les deux à comprendre (crise urbaine, crise pastorale). Cette mise en acte doit beaucoup à ses conclusions ainsi qu'à nos recherches et discussions communes. Un deuxième séjour de recherche personnel réalisé au mois de décembre 1999 a permis une approche inscrite dans ce questionnement sur le sens même de ce que pourrait être un enclavement continental.

différents produits échangés. Le Niger est alors cette « artère maîtresse » de l'organisation des circulations. Il permet les relations avec les pistes caravanières, les contacts avec les régions aurifères mais aussi avec les côtes séné - gambiennes, ainsi que les différentes relations entre les régions forestières et les réseaux commerciaux structurant cet espace ouest africain ouvert (GALLAIS J. 1984). Les villes « jumelles » de Tombouctou et de Djenné, pour reprendre l'expression consacrée dans les guides touristiques, fonctionnent bien en binôme. Elles sont ces relais encadrant un commerce local interne au Delta intérieur du Niger (poissons, céréales, kola, riz...) et un commerce entre l'Afrique et les empires arabes. L'or, l'ivoire, les esclaves, étaient acheminés vers Djenné. Ils étaient ensuite chargés et transférés par voie fluviale vers Tombouctou (et Gao), déchargés et transportés sur les pistes reliant les espaces méditerranéens par l'Adrar passant par les mines salines. Les marchandises du monde arabe (sel, chevaux, tissus, dates ...) suivaient le chemin inverse, redistribuées dans les régions du sud à partir de Djenné. Dans cette configuration commerciale particulière, c'est bien cette place dans les réseaux de circulation dominants qui impulse une dynamique de centralité (définie par une capacité à regrouper et redistribuer) pour la ville de Djenné idéalement située au sud du Delta intérieur sur le Bani, affluent du Niger (figure 2.29).

Le progressif déclin de ces cités commerçantes est difficile à dater. Si l'empire Sonray succédant au Mali (prise de Djenné en 1473) s'appuie de la même façon sur cet espace d'échange structuré autour de l'axe Djenné / Tombouctou / Gao (capitale du royaume), la fin de cette construction politique, provoquée par les conquêtes marocaines (victoire finale en 1591) réalisées sous l'égide du Sultan du Maroc Moulay Ahmed, marque le point de départ d'une instabilité politique entravant les échanges. Incapables d'assurer la protection sur l'ensemble des territoires conquis, les dynasties marocaines perdent d'ailleurs progressivement le contrôle des cités marchandes. Dans le delta intérieur du Niger, la mise en place au XIX^e siècle du royaume Peul de la Dina, organisation réalisée par Cheikou Ahmadou dans un projet fondé sur la morale islamique, incorpore Djenné dans un territoire structuré, découpé en régions administratives. La stabilité politique retrouvée permet aux villes de Dia et de Djenné de conserver un rôle d'interface dans des échanges africains en phase de régression produite par le renversement de certains flux vers les côtes ouest africaines. Les écrits de René Caillé, premier explorateur européen à pénétrer dans la ville de Djenné en 1828, révèlent pourtant un sentiment d'opulence économique saisissant (CAILLE

R. 1830)²⁶. La seconde moitié du XIX^e siècle est marquée par différents conflits, opposant les Toucouleurs menés par El Hadj Omar et les successeurs de Cheikou Ahmadou. C'est dans ce contexte d'instabilité politique que les projets de domination coloniale s'opèrent. La ville de Djenné est occupée dès 1893 sous le commandement du colonel François Achinard. Elle est progressivement incorporée dans l'organisation administrative coloniale française. Cette cité marchande est alors exclue d'un nouveau système commercial.

Si la situation de Djenné dans la région d'inondation du Delta intérieur du Niger se révélait centrale dans l'organisation du commerce ouest africain, elle est perçue comme contraignante par le pouvoir colonial qui cherche à relier les différents points des espaces conquis à la capitale Bamako, elle-même ouverte vers les interfaces littorales. L'accessibilité difficile et temporaire par la route constitue une entrave majeure. Les autorités coloniales, dès le début du XIX^e siècle, sélectionnent la ville de Mopti comme nouveau centre administratif, situé à 80 kilomètres au nord de Djenné en bordure du Delta intérieur du Niger. L'importance des créations de pôles administratifs supportant l'action coloniale est connue. Elle est à bien des égards explicative des réseaux urbains actuels. Mise à l'écart d'un nouvel axe structurant des réseaux commerciaux orientés vers un système de traite, la ville de Djenné perd alors une partie des flux interrégionaux. Nouveau changement de centre de gravité, Mopti devient le pôle politique et commercial des régions du delta intérieur dans un espace d'échanges annulant pour une part les situations d'interface sahélienne. D'un statut de métropole, Djenné passe au rang de centre secondaire dans une organisation spatiale qui sera par la suite consacrée et renforcée par l'action des Etats indépendants.

A l'écart de l'armature nationale : atteindre et sortir de Djenné

« Filles de la colonisation » pour reprendre l'expression de Roland Pourtier (1999), les villes africaines aux fonctions administratives anciennement coloniales sont intégrées dans un schéma identique par les Etats ouest africains. Dans l'Afrique francophone la division des espaces nationaux en régions (elles-mêmes divisées en cercles) perpétue les fonctions de capitale régionale des pôles sélectionnés au début du XX^e siècle. Ces villes orientent les investissements et les projets d'aménagement consacrés aux infrastructures routières dans une logique générale de mise en relation de l'ensemble des pôles de l'espace légué qui doit devenir ce territoire de l'Etat. L'axe national construit au Mali est la traduction de cette

²⁶ On retrouve ici la problématique non élucidée du déclin du commerce transsaharien. Pour beaucoup d'historiens, le constat d'un précoce et total renversement des flux vers les côtes est partiellement erroné. De nombreuses dynamiques commerciales semblent avoir subsisté aux traites coloniales.

logique. Il relie les capitales de Sikasso, Bamako, Ségou, Mopti et Gao. Dans cette armature, la ville de Djenné se retrouve éloignée d'une trentaine de kilomètres de la route nationale : « on ne passe pas à Djenné, on s'y rend » (GRANIER P. 1997, p 8). Il y a là une première mise en marge. Partout en Afrique de l'ouest, la présence du « goudron » dans les dynamiques commerciales se révèle porteuse d'activités multiples. De nombreuses petites villes relais s'érigent en marchés tout au long des routes. Elles sont les lieux de vente des produits locaux ruraux, théâtres d'un micro-commerce inducteur de profits et de relations actuelles entre villes et campagnes. La problématique de l'impact des infrastructures est décidément complexe. En dehors de tout déterminisme technique, il est évident que la route nationale malienne est d'une certaine façon créatrice d'effets nouveaux.

Deux exemples parmi d'autres sont particulièrement explicatifs de cette dynamique. Situé à quelques kilomètres de Mopti, Sévaré, petit village, n'était pas recensé dans les premières statistiques urbaines effectuées par le Mali indépendant. Quelques quatre décennies plus tard, il apparaît comme un réel centre urbain dépassant probablement les 10 000 habitants. Idéalement placé sur la route nationale, obligatoirement traversé pour rejoindre Mopti, il s'inscrit comme relais des commerces se déployant dans les relations entre le sud et le nord du Mali. La présence d'artisans, de mécaniciens, de petits restaurants, de pensions, d'épiceries, de petites échoppes sur lesquelles les produits de l'agriculture locale sont vendus, la vente directe sur la route des mêmes produits... traduisent les opportunités offertes par ces circulations routières et donc les attractions et polarisations récentes provoquées par cet axe national dont la ville de Djenné se trouve écartée.

Le deuxième exemple est encore plus significatif de cet éloignement handicapant pour l'ancienne cité commerçante. Le marché de Sofara (situé dans le cercle de Djenné), proche de l'axe routier, semble prendre une place croissante dans la vente et la redistribution des produits du delta. Sans supplanter le marché de Djenné, toujours attractif du moins à une échelle locale, il est manifeste que sur certains produits et notamment sur les ventes de bétail, Sofara devient le relais permettant les transactions. Les éleveurs de Djenné vont parfois directement au marché de Sofara car ce lieu de vente est rendu attractif par la proximité routière. Les commerçants venant de Bamako ou de Mopti, cherchant des chargements, notamment pour la descente vers les pays littoraux, préfèrent légitimement se passer des 30 kilomètres les séparant de Djenné. La distance est faible peut-être, mais parfois difficile à franchir.

Car le deuxième élément explicatif de l'impact de ce relatif éloignement de l'axe routier réside dans les fréquentes difficultés rencontrées pour sortir ou atteindre Djenné. La connexion était d'ailleurs parfois impossible par voie terrestre lors des saisons des pluies, inondant certaines parties des pistes. Le transport fluvial proposait alors une solution de continuité, efficace certes, mais imposant une rupture de charge pour les relations avec le reste du Mali, éloignant un peu plus la ville des courants commerciaux récents. Le problème est partiellement réglé depuis 1994, suite au bitumage achevé et au renforcement de la digue. Ces financements et ces travaux ont été effectués grâce au soutien politique du président de l'assemblée nationale du Mali, originaire de Djenné. La traversée du Bani reste pourtant un obstacle de taille, réglé pendant la saison des pluies et jusqu'à la décrue, par un bac à moteur vétuste, assurant un service payant pourtant peu fonctionnel. L'opération pour les camions est délicate. Elle est marquée par de fréquents accidents, par des sorties de véhicules des rails du bac peu larges, immobilisant parfois pour la journée entière les véhicules en attente. D'autant plus que ce bac ne fonctionne que la journée, fermant en quelque sorte Djenné pour la nuit pour les transports terrestres. Les fréquentes pannes de cet outil du franchissement nautique renforcent un peu plus ces discontinuités spécifiques transformant le Bani, support historique des circulations du delta, en barrière de transit.

Cette route de connexion n'est de toute façon pas un axe majeur. Faiblement utilisée et pratiquée, elle révèle une forme d'isolement. Partant de Bamako ou de Mopti, il est fréquent de se faire déposer au carrefour situé à 30 kilomètres de Djenné (évitant ainsi la montée vers Mopti) dans l'attente de véhicules susceptibles d'assurer la dernière partie du trajet. L'attente est parfois longue, traduisant les faibles passages de véhicules d'ailleurs surchargés et anciens, qui ne peuvent que difficilement accepter des hommes et des marchandises supplémentaires, sans risquer une panne définitive ou une impossible montée dans le bac. L'offre de transport proposée à Djenné n'est pas inexistante, elle est cependant très irrégulière et finalement peu fixée. Le syndicat des transporteurs gère un certain nombre de trajets mais toujours susceptibles d'être annulés ou reportés. Les bâchés assurant les liaisons avec les différentes villes maliennes ne partent que quand le chargement est jugé suffisant, c'est à dire quand la charge maximale est largement dépassée, entraînant alors des pannes fréquentes. Si le prix par personne est assuré pour la plupart des liaisons, les « taxes » à régler pour les marchandises transportées sont l'objet de tractations tendues. Le prix est variable, fixé en fonction de différents paramètres dont la « place sociale » dans la ville de Djenné et les réseaux de connaissance et d'amitié sont sans doute le facteur le plus important. Les

fonctionnaires, les chefs de quartiers ou religieux, bénéficient de prix particulièrement avantageux, tout comme la famille des représentants du syndicat. Le simple commerçant paie quant à lui le prix maximum. Non fixée donc, l'offre de transport est surtout irrégulière, fortement centrée autour du lundi, jour du grand marché hebdomadaire. Les véhicules arrivant le dimanche soir de Bamako, de Ségou, de San ou encore de Mopti, proposent alors des opportunités de transport pour le lundi soir. Le reste de la semaine est caractérisé par une absence quasi-totale de flux terrestres. Plus d'un observateur est surpris par cet état de léthargie qui semble dominer la ville de Djenné, brutalement réveillée les jours de marché.

Les destinations au départ de Djenné (source : Transporteurs de Djenné)

Jour de départ	Destination	Tarif en FCFA	Nombre de véhicules
Lundi	Bamako	5000	3
	Sikasso	5000	3
	San	1500	3
	Ségou	3500	1
	Koutiala	1500	1
Mardi	Mougna	Non fixé	1
Mercredi	Matoubo	Non fixé	1
Jeudi	Yebe et Madiama	Non fixé	1
Vendredi	Kouakourou	Non fixé	1

Le transport vers Mopti et Sofara se fait quotidiennement (en fonction de la demande. 1 à 3 véhicules)

De ces difficultés rencontrées dans le franchissement d'une courte distance naît un renforcement des ruptures caractéristiques des projets de mobilité. Le commerçant de Djenné qui doit se rendre à Bamako pour chercher différentes marchandises, le représentant local d'une ONG en attente par exemple de pompes solaires importées d'Europe, l'éleveur devant acheminer l'aliment bétail acheté sur les marchés de la capitale pour assurer la nourriture des troupeaux lors des saisons sèches... sont confrontés aux différents problèmes repérés précédemment (un système de contraintes), eux-mêmes alourdis par le trajet difficile vers l'axe national. Dans ces conditions de mise en relation réside un processus d'enclavement marginalisant un ancien centre commercial.

Des échanges encore multiples mais un « renversement géographique »

Ce constat d'une mise en marge correspond et valide l'objet d'étude basé sur la compréhension des fermetures relatives et des changements de situations. Mais quelle que soit l'importance de cet isolement, la ville de Djenné demeure le centre d'un ensemble de relations. Les contraintes identifiées n'empêchent pas les permanences d'un espace d'échanges. Le changement profond réside surtout dans la réduction d'une aire d'influence devenue plus locale et d'une ouverture aujourd'hui peu maîtrisée. Si la fonction centrale passée résidait dans le contrôle d'un commerce à longue distance permettant une polarisation sur des espaces complémentaires, force est de constater que l'organisation actuelle des marchés est effectivement caractérisée par la prédominance des produits locaux, doublée de marchandises étrangères importées dans un circuit échappant en grande partie aux commerçants djennenkés.

Le marché hebdomadaire fonctionne d'abord comme relais des villages environnants. Les producteurs du cercle de Djenné viennent vendre leurs marchandises le lundi (produits agricoles, bétail, poissons) cherchant à récolter des liquidités nécessaires, ne serait-ce que pour payer les impôts dans une économie nationale aujourd'hui monétarisée. Ils achètent également les marchandises non produites dans les économies villageoises. Les habitants de Djenné, ville marquée par une majorité d'activités toujours primaires, s'inscrivent dans ce circuit local d'échanges. La quasi-totalité des transactions s'effectue le lundi. La réalité des circulations se révèle alors particulièrement visible quand les flots incessants de charrettes, de vélos, de marcheurs à pieds, de pirogues lors des saisons des pluies, véhiculent les produits destinés à la vente. Des marches, des trajets de plusieurs heures sont effectués chaque semaine par les habitants des villages situés aux confins du cercle de Djenné, démontrant ainsi une maîtrise particulière des distances. L'influence du marché comme point de relais local ne dépasse pourtant guère les limites du cercle. Chaque cercle des régions administratives offre son propre marché central, relayant les petits marchés des chefs lieux d'arrondissement dont les commerçants viennent s'approvisionner en produits divers importés des villes principales maliennes et de l'étranger.

Un circuit particulier s'établit alors dans lequel la ville de Djenné n'est finalement qu'un point parmi d'autres, incomparablement moins central qu'antérieurement. Djenné est alors pénétrée par ces produits venant de l'extérieur. Des produits de beauté et du thé provenant du Nigeria, aux chaussures du Sénégal, en passant par les seaux en zinc du Ghana, le café soluble ivoirien, les bassines en plastiques, les rasoirs, les lampes à pétrole, le dentifrice, les radios et fripes vestimentaires, autant de produits européens (GRANIER P. 1997), c'est bien un circuit

ouvert qui débouche sur le marché et qui permet l'entrée de ces produits dans les plus petits marchés locaux. Le même système est réalisé dans l'importation des produits agricoles (fruits, tubercules) venant des régions du sud malien, regroupés à Sikasso et à Koutiala puis transités vers Djenné. Cette organisation pourrait laisser croire à une fonction de centralité, certes renouvelée par l'arrivée de nouveaux produits, mais toujours actuelle pour cette interface qu'était Djenné. Il n'en est rien. Contrairement aux structures antérieures, ce commerce pénétrant n'est absolument pas maîtrisé et intégré dans une stratégie d'acteurs locaux.

Dans le circuit, les produits importés sont achetés à Bamako, réexpédiés par la route à destination de la ville de San qui devient une interface nouvelle favorisée par sa position de carrefour entre l'axe routier Bamako / Mopti et la route reliant le Burkina Faso à Mopti. La situation sur les axes routiers se révèle là encore décisive. Les commerçants de San assurent une large partie des ravitaillements du marché hebdomadaire déversant les marchandises importées. Les livraisons de produits agricoles assurées par les propriétaires de camions de Sikasso et Koutiala tendent à renforcer cette maîtrise externe d'une partie du commerce. Seulement trois commerçants djennenkés s'inscrivent dans ces pratiques d'importation. Ils traitent d'ailleurs un volume de marchandises très inférieur aux commerçants sannois. Ils réalisent en moyenne deux fois par mois le voyage vers Bamako. N'étant pas propriétaires de véhicules, ils utilisent le car collectif, limitant les possibilités de chargement, permettant néanmoins de ramener les produits nécessaires au fonctionnement de leurs boutiques et de revendre les quelques surplus au marché ou directement aux petits vendeurs de rue. Mais leur part est minime dans ces logiques de pénétration, relayant la ville de Djenné au statut de point sélectionné par des acteurs externes dans un circuit global permettant d'irriguer les différentes populations, de la capitale aux plus petits villages de brousse. Cette maîtrise commerciale perdue est probablement une des causes déterminantes d'un déclin marqué d'une interface qui ne l'est plus vraiment, de toute façon locale et peu maîtrisée.

Certes, cette unique dynamique d'importation et de redistribution locale n'explique que partiellement l'ensemble des activités commerçantes. Le marché hebdomadaire est aussi le lieu de regroupements de différents flux d'exportation toujours actifs. Les ventes du poisson et du bétail, activités traditionnelles, perdurent sous une forme pourtant différente, là encore révélatrice d'une perte d'influence. Les différents pêcheurs du Delta viennent effectuer leurs transactions sur le marché. Mais elles sont opérées, même à Djenné, par les grands négociants de la ville de Mopti, devenue cette capitale du poisson qui irrigue un espace étendu desservant les pays limitrophes. Jean Gallais d'ailleurs, considérait cette activité particulière comme la

cause principale de l'accession de Mopti au statut de premier centre urbain du Delta intérieur du Niger, particulièrement à partir des années 1960 lorsque l'essor des plantations dans les pays côtiers entraîne une dynamique de migration et une concentration de population multipliant la demande de produits alimentaires (GALLAIS J. 1980). Les négociants achètent le poisson fumé ou séché sur les marchés, les regroupant à Mopti et les redistribuant via les routes nationales vers les villes maliennes de Bamako, Koutiala et Sikasso, mais aussi vers les marchés du Burkina Faso, de la Côte d'Ivoire et du Ghana. Djenné devient un satellite sous influence, dépendant du centre politique et économique de la région.

Le commerce de bétail, principalement des bovins, est la deuxième filière exportatrice. Le Delta, malgré les conséquences dramatiques des épisodes de sécheresse, demeure la région malienne principale de l'élevage. Il est le lieu d'un pastoralisme de transhumance original, adossé sur les possibilités offertes par les décrues du Delta inondé. On a beaucoup écrit sur la dimension sociale des troupeaux pour les groupes culturels Peul, sur ces valeurs affectives, sur ces capitalisations particulières qui feraient de l'augmentation du nombre de têtes la motivation unique des stratégies pastorales, interdisant alors les ventes de bétail considérées comme « trahison culturelle ». Le constat est très exagéré. Même si le pastoralisme Peul se définit dans cet attachement particulier, dans cette relation intime « hommes / animaux », il reste que les ventes sont multiples, de façon croissante, dans un contexte difficile imposant les ventes pour payer les impôts, les graines de coton nécessaires en saison sèche pour compléter l'alimentation des troupeaux, mais aussi les frais de mariage, et plus généralement de la vie sociale. Ces ventes se font majoritairement vers la Côte d'Ivoire ou vers Bamako. Le marché à bétail de Djenné n'est pourtant plus vraiment concerné par ces exportations de bovins qui s'effectuent sur le marché de Sofara, plus proche de la route et des commerçants des villes principales.

Il est vrai que certains éleveurs de Djenné se passent d'intermédiaires, envoyant directement leurs bergers vers les marchés ivoiriens. Le trajet se fait souvent à pied jusqu'à Bobo Dioulasso. Les animaux sont chargés ensuite sur le train et transités vers les abattoirs de Bouake ou d'Abidjan. Ce circuit est pourtant difficile, entravé par une logique de double contrôle, à la fois des chefs traditionnels du Delta qui taxent les passages et par les représentants multiples des forces administratives. L'espace discontinu de l'échange est une contrainte particulière pour des bergers qui ne connaissent guère les lois en vigueur et sont

l'objet alors de toutes les tentatives de captations. La corruption concerne bien l'ensemble des circulations.

Cette logique d'ouverture est entravée par un autre déterminant du système de contraintes repéré précédemment. Les marchés ivoiriens sont devenus plus concurrentiels, confrontant le bétail malien à celui de l'Amérique latine et plus encore des pays européens. Les cours tendent à se réduire. Cette réduction est impulsée par cette concurrence parfois peu claire lorsque les bétails exportés sont subventionnés par les institutions politiques. Il y a parfois une réelle absurdité dans les projets de l'aide internationale, quand l'union européenne, par exemple, finance des projets de développement des filières d'exportation du bétail et en même temps fausse les termes du marché en octroyant des aides conséquentes aux éleveurs européens pour assurer leur compétitivité sur les marchés mondiaux. On ne peut pas dissocier les contraintes d'un système mondial, pénétrant les espaces les plus reculés. Denis Retaillé l'avait énoncé, il est vrai que « chez les pasteurs du Sahel occidental, la mondialisation n'est pas une fantaisie d'observateur désaxé » (in KNAFOU R. 1997, p 438).

Les multiples réalités des circulations interdisent une définition minimale de l'enclavement continental. Ce dernier tient dans cet ensemble de transformations spatiales qu'on peut appeler, à la suite de Jean Gallais, un « renversement géographique » (1980). Quand Djenné n'est plus centrale, quand l'accès aux centralités devient difficile, quand l'influence devient plus locale, quand le commerce à longue distance n'est plus maîtrisé, que l'ouverture vers le nord est pour une part brisée, que les pôles d'attraction se déplacent... Djenné perd ses attributs de situation qui, liés ensemble, produisaient l'interface (figures 2.30 & 2.31). Elle entre alors dans un processus de déclin. Il est édifiant de constater la faiblesse des taux de croissance urbains (14000 habitants actuellement, peut-être déjà 12 000 au XV^e siècle) incomparablement plus faibles que ceux, supérieurs à 5 % par an, connus dans les villes de Bamako, de Mopti, de Sikasso et plus globalement de tous les centres inscrits dans l'armature nationale. Les jeunes quittent Djenné, les stratégies urbaines résident dans les volontés de départ. Chaque famille connaît ces migrations qui seules peuvent assurer la subsistance dans une ville qui ne propose plus les possibilités passées. L'enclavement réside dans ces logiques plurielles, relativisant la seule appréhension des discontinuités circulatoires qui n'empêchent pas les différentes pénétrations.

Car l'enclavement n'est qu'une forme relative de l'isolat. Il n'y a plus d'espaces isolés d'un mouvement général. Il est toujours étonnant de trouver des boissons gazeuses, coca cola en tête, dans les villages reculés du Delta ou encore ces t-shirts à l'effigie des lointaines équipes

de basket américaines. Dans ces pénétrations critiquables, un nouveau facteur, le tourisme, incorpore d'ailleurs la ville de Djenné dans un circuit international. Face au déclin repéré, cette activité touristique est alors promulguée au rang de panacée du désenclavement pour ce récent patrimoine mondial de l'humanité. Les opérateurs mondiaux incorporent Djenné dans un circuit permettant de visiter en une petite semaine les différents espaces du nord Mali (Djenné, pays Dogon, Gao, Tombouctou). Les destinations africaines sont « à la mode », les vols charters desservent maintenant Bamako mais aussi Mopti et Gao. Le revêtement de la route permettant de relier Djenné s'inscrit dans ce projet national touristique. L'intérêt de cette pénétration (désenclavante ?) n'est pourtant pas évident. Certes, le développement de l'activité artisanale, du métier de guide, de l'hôtellerie, de la restauration, proposent des profits importants. Mais l'impact déstructurant de cette activité est aisément identifiable. Les différents professeurs interrogés à Djenné révèlent un absentéisme chronique des élèves le jour du marché, qui « traînent » avec les touristes dans l'espoir d'un bic, d'une petite pièce, entraînant un double phénomène de désocialisation et de déscolarisation. L'absence de structuration de ce secteur entraîne une véritable guerre des guides. La redistribution des revenus ne concerne qu'une part infime des populations. Il y a un risque certain, dénoncé par l'association locale du « patrimoine de Djenné », d'une dérive vers la mise en place d'une simple ville musée, traversée uniquement et rapidement sur quelques mois de l'année pendant les jours de marché, par des touristes pressés.

Plus globalement, la question de l'intérêt des ouvertures se pose encore ici de façon insistante lorsqu'elles sont peu contrôlées et subies sans correspondre à un réel projet de société identifié. Le désenclavement, pas plus que l'enclavement, ne peuvent se réduire à la seule problématique des circulations. Il reste que les discontinuités rencontrées participent de cette mise en marge progressive, de cet ensemble de distances enclavantes.

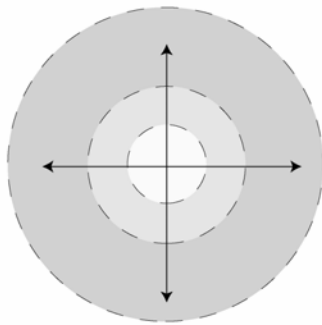
2.3.2.2 Conclusion. L'enclavement continental : un processus graduel de fermeture relative

L'exercice ainsi mené d'un regard plus précis sur une évolution de situation traduit les difficultés et finalement l'impossibilité de réduire l'enclavement à un certain nombre stable d'éléments. Les fermetures sont relatives, elles ne sont jamais totales (l'isolat), ni définitives. Leur mesure dépend des orientations prises dans la construction théorique des instruments de lecture propres à toute recherche. L'exemple de Djenné ouvre d'autres pistes, d'autres problématiques circulatoires qui pourraient (et devraient) être prises en compte dans un travail exhaustif sur l'enclavement continental. Pour autant, même en élargissant les questionnements, il n'invalide pas les hypothèses établies pour la relecture d'un enclavement spécifique, mesuré dans cette étude en fonction des fermetures dans une logique d'ouverture littorale. Quel que soit l'espace considéré (son échelle, sa nature, ses acteurs), l'enclavement est bien une question de distances qui ne s'expliquent que par rapport aux centralités changeantes. Ces processus pluriels d'éloignement produisent les marginalisations. Suite à cet exemple permettant de dépasser mais aussi de renforcer certaines conclusions énoncées dans cette deuxième partie, il est nécessaire de synthétiser l'acception donnée à un enclavement continental identifié à partir d'une certaine démarche scientifique qui doit être critiquée, du moins interrogée, pour mieux éclairer l'objet d'étude ainsi défini.

L'approche concrète de la production d'un espace de circulation orienté vers l'ouverture littorale pour des continentalités devenues étatiques offrait une première conclusion : l'enclavement, en tant que position, était d'abord un facteur d'organisation, orientant les réseaux routiers vers la constitution d'un espace international de relations et de coopérations. Certes, l'analyse historique démontrait une première distinction héritée « littorale / continentale » dans la densité des réseaux établis, mais les stratégies des pouvoirs d'Etat ont bien produit finalement un espace de désenclavement. Mais sur cet espace, l'hypothèse faisant de l'enclavement un processus perturbateur des mobilités réalisées allongeant artificiellement les distances continentales est vérifiée. Partant d'une distance mondiale contraignante (périphérie mais dépendance) les discontinuités, sans tout à fait isoler, produisent dans un système de distances (politique, économique et technique) des éloignements progressifs entravant les projets d'ouverture (figures 2.33 & 2.34). Pour revenir à l'idée initiale de clef et de porte, l'enclavement se définirait dans ces clefs d'une des circulations ouest africaines n'ouvrant qu'imparfaitement les portes de l'espace mondial des

Figure 2. 32

Continentalité et ouverture



- Continentalité
- Transition littorale
- Espace Monde

Figure 2. 33

Système de distances

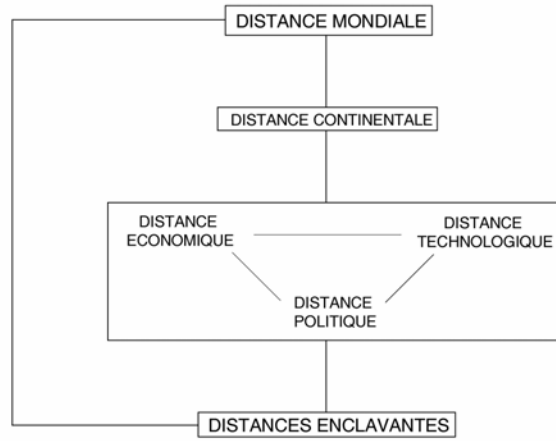
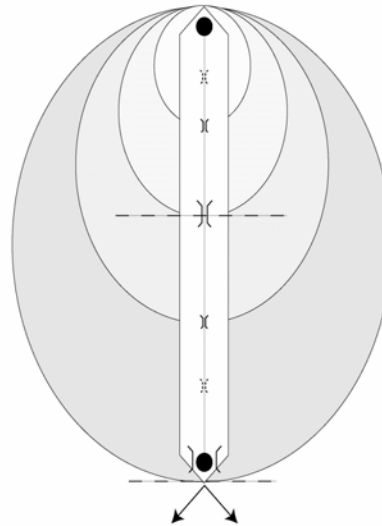


Figure 2. 34

De la continentalité à l'enclavement

- Pôle continental
- Interface littorale
- Interface / barrière 1
- Interface / barrière 2
- Interface / barrière 3
- Frontière
- Espace de transit
- Distances (anisotropie)



Jean Debrie. CIRTAI. (2001)

transactions économiques. L'enclavement est un processus de fermeture relative, c'est là la deuxième conclusion de ce travail.

Ces discontinuités ne sont pas spécifiques aux Etats continentaux. Mais la position étatique continentale dédouble, voire triple, les passages frontaliers, allongeant les distances politiques, et multiplie par la distance aux interfaces littorales les possibilités de dysfonctionnements. Il y a alors une graduation des situations d'enclavement. La distance métrique prend là tout son sens. A tel point d'ailleurs qu'elle est peut être toujours un indicateur pertinent, tant il est difficile de mesurer les éloignements. Les recherches modernes tendent à privilégier l'accessibilité et les indicateurs qu'elle réclame, relayant les écarts kilométriques à un rôle secondaire dans les processus de distance contemporains se développant dans une rapidité complexe et différenciée (OLLIVRO J. 2000). En Afrique, il est difficile de fixer ces valeurs nécessaires à l'établissement d'une explication statistique. La principale limite de notre travail réside dans cette absence de fiabilité des mesures. Les critiques systématiques des chiffres utilisés peuvent paraître « lourdes » aux lecteurs : mais quels crédits donner aux informations traitées, aux statistiques présentées ? Les mises en place des observatoires de transport en Afrique de l'ouest sont récentes, souvent balbutiantes, confrontées surtout à l'extrême variabilité des conditions de circulation. Les moyens limités qui caractérisent les recherches personnelles de thèse ne peuvent pas suppléer ces carences de données fiables. Ils permettent néanmoins de conclure que l'incertitude est la composante première des discontinuités et qu'elle est d'autant plus forte que le trajet terrestre est long.

Il semble possible de conclure sur ces mises en distance produites par les discontinuités qui, même sans être parfaitement mesurées, entravent les projets continentaux, transformant de simples positions en situation d'enclavement. Problème d'autant plus grave que le cercle vicieux repéré entre système général et système de transport rend difficile toute sortie du processus de dysfonctionnement, et pose alors la question d'un enclavement durable. La marginalisation, en tant que processus, serait alors marginalité, cet état figé d'une situation négative. Il ne s'agit pourtant pas de valider un autre stéréotype de l'Etat enclavé survalorisant les discontinuités. Dans une sphère d'interaction mondiale qui annule la catégorie spatiale de l'isolat, des dynamiques multiples recomposent sans cesse les espaces, les situations, les relations des espaces étatiques continentaux.

**3 MONDIALISATION ET RECOMPOSITIONS : VERS LA
REEVALUATION DES ESPACES ENCLAVES**

« Comment parvenir à un usage coordonné de l'espace quand la loi de la concurrence – aujourd'hui de la compétitivité – pousse à une utilisation de plus en plus privatiste »

Milton Santos, La nature de l'espace

3.1 Circulation ouest africaine et pouvoirs mondiaux : de nouvelles enclaves privées ?

Introduction : espace mondialisé / acteurs mondiaux : les nouveaux pouvoirs spatiaux

Les espaces de l'enclavement se construisent dans un processus de graduation de distances continentales. Il n'y a pourtant plus d'espace marginalisé, totalement écarté d'un mouvement général. Dans le positionnement théorique initial, il était important de cerner les composantes d'un système Monde créant l'espace relationnel. Dans un double jeu international / transnational, les réseaux et les territoires se multiplient en fonction de stratégies d'acteurs dont le champ d'action s'est élargi à l'ensemble de l'écoumène terrestre. La lecture de ce « nouveau monde » est difficile. Les dynamiques de ce mondialisme accéléré troublent les schémas classiques d'analyse dans lesquels le champ de l'international constituait un cadre stable. A tel point que pour certains, la fin des territoires serait programmée, remplacée par des structurations réticulaires exclusives²⁷. Les poncifs sont nombreux dans l'appréhension du jeu de ces acteurs devenus mondiaux et de leurs impacts sur les recompositions spatiales contemporaines. Pour Michel Foucher, et pour d'autres, « la grammaire des puissances au seuil du XXI^e siècle mérite un profond renouvellement » car « la production des règles d'un langage véritablement international qui serait fondé sur une morphologie originale et une syntaxe novatrice – a commencé sur des bases théoriques assez restreintes » (FOUCHER M. 1997, p 19). Il est vrai que quelques mots (mondialisation, globalisation, privatisation, fin de l'Etat, démocratie de marché, réseaux transnationaux...), suremployés sans vraiment être définis dans les discours médiatiques et politiques, s'apparentent à ce que l'auteur précédemment cité appelle une nouvelle « langue de bois » entravant la compréhension des mutations actuelles.

Dans les discours traitant des espaces africains, ce constat apparaît particulièrement récurrent. La problématique de cette relation entre l'Afrique et la mondialisation est complexe. Elle reste pourtant souvent réduite à des débats opposant les partisans d'une insertion toujours plus poussée aux échanges mondiaux aux adversaires de cette visée économique particulière. Probablement plus que partout ailleurs, l'Afrique est le cadre de ce débat dont une formule de

²⁷ La réponse de Roger Brunet à cette annonce d'une fin des territoires (et par-delà de la géographie) est connue. Dans un style certes particulier, elle a le mérite d'illustrer clairement le constat d'une permanence sans cesse recomposée des territoires : « On en conclut à la fin des territoires. Après celle de l'histoire et celle de Dieu. Les géographes en sont très honorés et très encouragés. Car l'histoire et Dieu ne se sont jamais si bien portés depuis qu'on les a dits morts » (BRUNET R. 1990, p 532).

synthèse connue pourrait être : « pour ou contre la mondialisation ? ». La question est pourtant simpliste tant il est vrai que ce que l'on appelle la mondialisation est une évolution des relations, devenues par définition généralisées, et qu'elle ne peut pas être pensée en tant que « choix » qui pourrait être rejeté par les sociétés. Plus que cette opposition, ce sont bien les processus et les impacts de cette interaction généralisée qui devraient être privilégiés dans une volonté de compréhension des évolutions. Pour autant, « faute de concepts opérants pour rendre compte d'une situation nouvelle » (DUBRESSON A. & al. 1994, p 453), l'interrogation sur certaines transformations spatiales en Afrique se révèle délicate. Ce travail de thèse n'a pas la prétention de fixer des concepts opérants, encore moins de renouveler une grammaire des puissances. Mais dans l'appréhension d'une circulation ouest africaine ouverte, certaines dynamiques surprennent et orientent alors des questions non prévues au départ de la recherche. Dans un contexte global de mondialisation qui touche probablement en négatif des espaces africains marginalisés mais dépendants, différents acteurs opèrent, produisent ou reproduisent constamment les espaces. Forces nationales, internationales ou transnationales, ces producteurs spatiaux se rencontrent et parfois s'opposent, faisant évoluer des situations finalement jamais stables. Comme tout espace, l'Afrique de l'ouest est un terrain d'affrontements et d'enjeux. Et le secteur de la circulation, instrument des pouvoirs, est un théâtre privilégié de ces relations entre des acteurs devenus plus nombreux.

Malgré son caractère statique, long à transformer dans sa matérialité, l'espace de circulation est évolutif. Si les infrastructures sont fixées, elles peuvent être utilisées, mais aussi abandonnées, sélectionnées dans des stratégies, modernisées ou tenues à l'écart des flux principaux. Dans un article de réflexion sur la signification de la route, Francis Huygue remarquait qu'on pouvait la voir « comme forme statique (elle est construction, structure et continuité, ouvrage qui perdure) ou facteur dynamique (itinéraire projeté ou mémorisé, possibilité de mouvement) » (1996, p 52). Il s'agit de comprendre ce qui dynamise les infrastructures terrestres. Et dans un ensemble d'acteurs, différents pouvoirs que l'on peut nommer mondiaux, tendent à prendre une place croissante dans l'orientation des circulations. Les bailleurs de fonds, les entreprises transnationales, les regroupements interétatiques, mais aussi des acteurs privés africains, dépassent les traditionnels pouvoirs étatiques dans l'organisation même des transports. Ils influencent alors les stratégies des chargeurs continentaux. L'objectif de cette troisième partie est de comprendre l'impact des forces actuelles sur cet espace de circulation organisé autour des continentalités et ouvert sur les interfaces littorales. La dernière étape de notre tentative de compréhension d'une relation

ambiguë entre continentalité et enclavement impose de cerner ces acteurs d'éventuelles recompositions qui posent là encore la question de l'existence d'un réel enclavement continental.

3.1.1 L'aide internationale : une certaine idée du désenclavement

3.1.1.1 Aide internationale et ajustement : la fin de l'Etat ?

L'importance des financements extérieurs dans la production, l'entretien, la rénovation des différentes infrastructures et plus globalement dans la réalisation des projets d'aménagement des Etats ouest africains n'est pas à démontrer. A l'instar de l'ensemble des Etats encore confusément nommés « en voie de développement », une forme de dépendance à l'aide et aux financements internationaux s'est instaurée comme mode de fonctionnement durable. Ce dernier est renforcé par cet endettement qui limite les champs d'actions des pouvoirs d'Etat et entraîne un contrôle accru des « gendarmes » financiers mondiaux. Les budgets d'investissement sont majoritairement financés et dirigés par différents bailleurs de fonds dans quasiment tous les secteurs traditionnellement couverts dans les projets politiques nationaux. Pour exemple, dans le domaine dit « social » (éducation, santé, développement social), la part de l'aide extérieure, organisations non gouvernementales comprises, avoisine les 90 % dans le budget du Burkina Faso sur la période 1990-1996 (GABAS JJ., SINDZINGRE A. 1997). Les dépenses routières au Mali (études routières et service de la dette non compris) sont couvertes à 71 % par des financements non nationaux sur la période 1993-1997 (Direction Nationale des Travaux Publics, Mali, 1999). La rénovation du réseau routier béninois est financée en partie par l'Etat danois. Le revêtement de l'axe routier Dakar / Bamako est en cours grâce à l'aide importante octroyée par le gouvernement de Taiwan coté sénégalais et par le Fonds Européen de Développement (FED) coté malien. Exemple inverse, la dégradation actuelle de l'ensemble des infrastructures urbaines, rurales, routières... au Togo est due au blocage de la quasi- totalité de l'aide internationale, Banque Mondiale en tête, suite aux crises politiques. Et l'exemple du budget ivoirien, proposé par le gouvernement pour l'année 1999 mais jugé irréaliste par la Banque Mondiale, et donc amputé de 89,6 milliards de FCFA par ordonnance du chef de l'Etat suite aux menaces de suspension des décaissements par les institutions de Bretton Woods, est révélateur de cette logique de contrôle externe. Ces exemples parmi d'autres, outre cette dépendance spécifique, témoignent

de la diversité des différents dispositifs de coopération mettant en relation les Etats africains avec des partenaires de natures diverses.

La décennie 1980, caractérisée par cette crise économique qui contredit l'idée dominante d'une progression linéaire et continue d'un développement espéré, consacre l'émergence de quatre « strates » (GABAS JJ., SINDZINGRE A. 1997) auxquelles les Etats doivent faire face dans leurs relations à l'aide internationale²⁸. Les institutions de Bretton Woods, Fonds Monétaire International (FMI) et Banque Mondiale, tendent à constituer le niveau supérieur de l'encadrement et de l'orientation de l'aide. Ce niveau se déploie dans un double registre financier et macro-économique (budget global, contrôle des balances de paiements, gérés par le FMI) et économique – sectoriel (investissements et financements à moyen et long terme des projets économiques dans les secteurs du transport, de l'énergie, du commerce, de la santé... gérés par la Banque Mondiale). L'Union Européenne constitue la deuxième strate d'un dispositif d'aide, strate initialement développée dans le cadre des conventions de Lomé qui régissaient les relations entre l'Union et les Etats dits ACP (Afrique, Caraïbe, Pacifique) depuis 1975, récemment remplacées par les accords de Cotonou signés en juin 2000 (mais dont les négociations dans le domaine commercial ne sont prévues que pour 2002). Dans ces niveaux caractérisés de « multilatéraux », d'autres institutions telles que la Banque Africaine de Développement (BAD) ou la Banque Islamique de Développement (BID) participent aux divers financements. Les relations bilatérales, d'Etat à Etat, traduction de relations souvent anciennes, d'un passé colonial commun, ainsi que les différents accords internationaux (OMC, accords régionaux), constituent les deux strates supplémentaires d'un système de coopération peu lisible. Il est le terrain de visions et de projets de relations parfois concurrents.

Les divergences d'intérêt entre les acteurs de l'aide perturbent un schéma d'ensemble qui tend pourtant progressivement à s'instituer dans une forme de modèle unique. Les conflits entre les différentes strates semblent actuellement réduits. Longtemps pourtant, les relations entre l'Union Européenne (et plus spécifiquement la France) et les institutions de Bretton Woods furent l'objet de tractations tendues, révélatrices de l'opposition entre une vision libre

²⁸ Cet aperçu rapide et partiel des strates de l'aide internationale est effectué dans un souci de cerner l'environnement qui oriente les aménagements récents et donc les possibilités d'ouverture littorale en Afrique de l'ouest. Il ne s'agit pas de décrire précisément ces différents niveaux internationaux mais bien de « poser » un certain nombre de constats connus. A partir de ces quelques conclusions, des dynamiques plus précises recomposant l'espace de circulation pourront être analysées. Pour une description globale de l'aide, on peut lire le cahier du GEMDEV consacré aux conventions de Lomé (n°25, juin 1997) et plus particulièrement un article intitulé « les enjeux de l'aide dans un contexte de mondialisation » (GABAS JJ., SINDZINGRE A. 1997).

échangiste généralisée et une vision de relations préférentielles. Les accords passés entre la France et la zone Franc, les coopérations monétaires, les dispositifs de stabilisation des cours des marchés de matière première institués dans les conventions de Lomé, contredisaient et dérogeaient à la règle d'un dogme libéral appliqué par la Banque Mondiale et le FMI. Ce dernier est profondément basé sur les tentatives de réduction des protectionnismes et la production d'un marché libre concurrentiel se développant à l'échelle du monde. Sans tout à fait annuler les conflits, il est manifeste qu'un consensus s'est développé dans le cadre des plans d'ajustement structurel dans lesquels s'organise actuellement la majeure partie des projets de coopération.

Chaque strate inscrit son aide dans le cadre de ces plans, imposant alors un certain nombre de contraintes et d'obligations. Des mentions nouvelles précisant que les prêts sont « conditionnés au respect des plans d'ajustement décidés par les gouvernements en accord avec l'ensemble des bailleurs de fonds » (FED, 1994) sont maintenant présentes dans les conventions de financement liant les strates de l'aide aux pays devenus ajustés. Les 4 niveaux sont toujours présents mais regroupés dans des projets communs. Pour exemple, le projet sectoriel des transports en cours au Mali est ainsi financé par la Banque Islamique de Développement (53, 6 millions de \$ US), la Banque Ouest Africaine de Développement (10,7 millions), le Fonds Arabe de Développement (14 millions), le Fonds Européen de Développement (50 millions), la France (17,9 millions), l'Allemagne (19,8 millions), le Canada (7,1 millions) ainsi que par la Banque Européenne d'Investissement (montant non connu). Ces plans d'ajustement posent la question d'une hiérarchisation nouvelle des pouvoirs opérant sur les espaces ouest africains, des forces capables de transformer l'environnement physique et social des Etats ainsi ajustés

La mise en place des ajustements, entamée dans les années 1980 et généralisée dans la décennie suivante, consacre un processus institutionnel dominant qui encadre les relations entre les Etats endettés et la communauté des bailleurs de fonds. Dans le discours officiel, ces plans sont présentés comme un choix donné d'une coopération renouvelée. Le caractère imposé de cette organisation est pourtant évident. Dans un contexte de crise financière, d'un déficit croissant des balances de paiement, le rééchelonnement de la dette extérieure et le renouvellement des prêts sont largement conditionnés au respect d'un programme financier et monétaire orchestré par le FMI et à l'élaboration d'une ligne de conduite économique planifiée dans les documents cadres de politique économique (DCPE) gérés par la Banque Mondiale. L'initiative en faveur des pays pauvres très endettés (PPTE), mise en place par la

Banque Mondiale et le FMI afin d'alléger les obligations de ces pays envers les créanciers multilatéraux, bilatéraux et privés, est exemplaire de cette logique d'orientation politique fortement conseillée. Les rapports de la Banque Mondiale notent que « les pays très endettés d'Afrique doivent environ 120 milliards de dollars en valeur actuelle nette, dont 10 % au groupe de la Banque » et que « l'initiative vise à permettre aux pays ayant un niveau d'endettement intolérable mais qui suivent de bonnes politiques de ramener leur endettement à un niveau soutenable » (Banque Mondiale, 1997). Ces « bonnes politiques » identifiées comme conditions nécessaires aux initiatives sont bien sûr celles des ajustements.

Le schéma d'ensemble de ces plans est classique, finalement standard. Les représentants de la Banque Mondiale ou du FMI se défendent d'une pareille standardisation. Il reste que tous les plans s'établissent autour d'un menu commun divisé en deux étapes dites de « stabilisation » et « d'ajustement structurel ». En caricaturant légèrement, le premier volet vise à une contraction de la demande nationale, articulée autour d'une réduction de l'investissement public et une refonte des cadres fiscaux, budgétaires et monétaires nationaux ; alors que le deuxième volet tend à augmenter l'offre en cherchant à améliorer les compétitivités par le biais d'une libéralisation progressive des secteurs économiques, et donc là encore, par un processus identifié par l'aide comme désengagement de l'Etat.

La baisse des moyens d'action étatique, des dépenses, la réduction des effectifs des fonctions publiques, l'introduction des acteurs privés dans des secteurs tels que le transport ou encore l'énergie voire les douanes ou les gestions de voiries urbaines, la levée des entraves administratives, les réductions parfois l'annulation des systèmes de protection des économies nationales, les dévaluations monétaires, sont identifiées finalement comme les outils de la compétitivité. La libéralisation est érigée comme solution exclusive, censée développer par le biais d'une croissance retrouvée les Etats ajustés. La philosophie même de l'aide internationale s'en trouve partiellement transformée, basculant pour certains dans une ligne de conduite du « trade, not aid »²⁹. Les adversaires les plus virulents de ces plans d'ajustement se demandent d'ailleurs ce que le mot « plan » vient faire dans la dénomination de ces politiques d'organisation internationale, tant il leur semble difficile de trouver la moindre forme de planification dans ce qu'ils perçoivent comme un simple libéralisme débridé annulant les règles de la vie politique (TRAORE A. 1999).

²⁹ Les propos tenus le 30 septembre 1999 (jour de clôture des réunions annuelles des institutions de Bretton Woods) par le secrétaire d'Etat américain Madeleine Albright, propos rapportés par le quotidien « The Washington Post » et repris par l'hebdomadaire « L'autre Afrique » (n°101, 1999) sont à cet égard édifiants : « J'ai éliminé les mots aide à l'étranger de notre vocabulaire ».

Les débats sur les conséquences de ces ajustements sont en cours. Les opposants dénoncent, souvent avec passion, parfois avec raison, l'échec de ces politiques d'ajustement et surtout leur coût social. Il est vrai que ces transformations économiques peuvent se révéler peu « humaines » quand les dévaluations font perdre à des populations urbaines une part significative de leurs pouvoirs d'achat (un rapport d'évaluation de la Banque Mondiale des conséquences de la dévaluation réalisé en 1995 révélait une perte de pouvoir d'achat pour les populations urbaines variant entre 25 et 50 %), quand les restructurations des secteurs publics libèrent des cohortes de chômeurs (la restructuration puis la privatisation par exemple de la régie de chemin de fer du Cameroun ont imposé une compression du personnel faisant passer le nombre d'employés de 6800 personnes en 1991 à 2600 actuellement), quand la stricte rationalité économique tend à entraver des dépenses pourtant essentielles dans les secteurs de la vie sociale (les études menées par l'ONG Enda 1/3 Monde révélait dans les capitales ouest africaines une augmentation de 150 % du prix des médicaments, ou encore de 100 % du prix du lait en poudre, depuis la dévaluation)³⁰.

Face à des critiques de plus en plus fournies, venant parfois des économistes mêmes de la Banque Mondiale, les orientations en cours tendent à intégrer une dimension plus sociale, cherchent à amortir et accompagner les effets déstructurants de ces ajustements. Les notions de développement humain et de lutte contre la pauvreté, suffisamment floues pour constituer un instrument de rhétorique utile dans les débats, deviennent les nouveaux concepts clés des organisations, envahissant tous les rapports de la Banque. L'orientation économique dominante n'est pourtant pas remise en cause. Mais le débat est complexe. Il est certes légitime et important de dénoncer cette primauté libérale lorsqu'elle entrave la production d'une justice sociale (HADJAJJ B. 1998), mais le manque de compétitivité de certaines filières notamment exportatrices constitue également un handicap fort pour les économies nationales. Et dans cette dernière, la responsabilité des appareils étatiques est souvent dénoncée, justifiant pour les bailleurs de fonds les processus de privatisation. La promotion du développement du secteur privé est alors considérée comme « instrument de la réduction de la pauvreté » apte à assurer « une augmentation de la production par personne et une amélioration des conditions de vie ». Le secteur public doit alors assurer la mise en place d'un

³⁰ Sur cet impact des coûts sociaux des politiques d'ajustement et sur cette lecture critique (et engagée) des politiques libérales, l'essai de Bertrand Hadjajj « Les parias de la mondialisation » (1998) et celui de Aminata Traore « L'Etat, l'Afrique dans un monde sans frontière » (1999) se révèlent particulièrement éclairant des débats en cours. Se reporter à la bibliographie.

« cadre juridique et institutionnel permettant au secteur privé de prospérer » (Banque Mondiale. 1998).

C'est bien la problématique de l'Etat (en Afrique) qui constitue l'élément central des ajustements en cours. Face au constat plus ou moins identifié mais déclaré d'une faillite des appareils étatiques, la théorie libérale permet de justifier pour les bailleurs de fonds des plans qui réduisent l'aire d'intervention des Etats. Il s'agit bien de l'ensemble des bailleurs. Il est courant de dénoncer le rôle de la Banque Mondiale et du FMI, qui sont chargés de l'organisation des plans. Mais ce que Bertrand Hadjajj appelle justement le « parapluie de Washington » (1998, p 9) ne doit pas masquer le fait que l'ensemble des Etats membres mandate d'une certaine façon les deux institutions de Bretton Woods et que ce parapluie permet d'esquiver certaines confrontations bilatérales. Le retrait du secteur public sur une large partie des économies nationales semble être l'objet d'un consensus partagé par les différentes strates de l'aide internationale. Pour autant, le discours dominant annonçant la crise, la déliquescence voire la fin (nécessaire ?) de l'Etat en Afrique, se révèle basé sur un discours normatif dénoncé, entre autres, par Béatrice Hibou (1999) qui voit dans la privatisation des Etats un dispositif complexe de redéploiement des relations entre public et privé.

La question de la nature même de l'Etat en Afrique est décidément complexe, traversant l'ensemble des problématiques africaines. Au débat ancien sur les nationalisations progressives des espaces délimités et hérités de la décolonisation (appropriation ou simple support artificiel plus ou moins rejeté par les populations ainsi encadrées) succède ce questionnement sur la fin parfois annoncée d'une structure politique datée. Ce débat n'est pas propre à l'Afrique. Partout dans le monde le dépassement actuel des frontières (par les réseaux), les orientations libérales des organismes régionaux et mondiaux, sont parfois perçus par les sociétés comme un signe de retrait des Etats nationaux territoriaux. Il y a bien une certaine inquiétude, produite justement par le manque de recul et d'objectivité des discours sur les recompositions politiques annonçant la primauté nouvelle des réseaux transnationaux économiques. Les différents mouvements extrémistes et nationalistes en Europe par exemple jouent d'ailleurs dangereusement de ces inquiétudes, profitant des stéréotypes contemporains d'une mondialisation jamais vraiment définie.

Non spécifique à l'Afrique donc, la question d'une fin de l'Etat s'y révèle pourtant avec plus d'acuité, inscrite en première place dans ce « kit d'idées qui circulent dans la communauté internationale » (HIBOU B. 1999, p 6). La privatisation des Etats est alors dans le discours

officiel la solution imaginée par les bailleurs de fonds pour supprimer les pratiques corruptives, l'arbitraire de l'Etat, les fonctionnements oligarchiques et éliminer alors les entraves aux compétitivités économiques « ajustant » ainsi les économies nationales aux conditions du marché. L'ensemble des priorités est résumé dans le rapport de la Banque Mondiale intitulé « L'Etat dans un monde en mutation » (1997). La justification du cantonnement du rôle de l'Etat dans les simples fonctions régaliennes de maintien de l'ordre, de la sécurité, des lois, est alors opérée par la construction d'indices de corruption ou encore de crédibilité des Etats. Ces indices, critiqués et identifiés comme totalement fictifs dans les travaux précédemment cités de Christian de Brie (2000), permettent de démontrer l'intérêt d'une libéralisation des secteurs économiques. Les Etats ayant suivis le plus rapidement et correctement les plans d'ajustement (le Kenya étant le modèle type identifié par la Banque Mondiale) sont alors crédités des indices les plus positifs.

Les dérives provoquées par cette orientation sont maintenant connues. Loin de supprimer les captations étatiques, les privatisations sont surtout l'objet d'un processus de tractations nouvelles entre les acteurs publics et privés révélant un mode de fonctionnement spécifique de l'Etat africain où la séparation entre ces deux types d'acteurs n'a jamais été marquée, faite plutôt de relations constantes dans des réseaux provoquant ces chevauchements entre les positions de pouvoir et les positions d'accumulation. La corruption s'en retrouve augmentée au plus haut niveau des sphères de l'Etat, mais aussi sur la totalité des échelles administratives. Pour caractériser ces dérives, ces effets non prévus des privatisations imposées, Béatrice Hibou parle d'ailleurs des « chemins buissonniers de la libéralisation extérieure » (1998).

Relative fin de l'Etat ou recomposition du jeu politique, les débats sont en cours. Mais quelles que soient les thèses défendues, l'interrogation sur l'éventuelle privatisation de cette structure politique révèle l'importance actuelle de ces acteurs incontournables que sont devenus les bailleurs de fonds. Que les orientations d'ajustement prises permettent différentes adaptations et recompositions du champ d'action politique est une certitude. Il reste que les bailleurs imposent des organisations nouvelles. Elles sont élaborées dans ces plans d'ajustement qui consacrent une orientation libérale, celle que la Banque Mondiale et le FMI cherchent à établir dans les Etats ajustés, renforcée par l'action de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) arbitrant un espace (devenu un marché) mondial. L'insertion aux marchés mondiaux est toujours avancée comme le facteur probable d'une réduction de ce que les institutions internationales identifient encore comme « retard de développement ».

Ce constat est, il est vrai, exagéré. Les débats actuels dans les institutions de Bretton Woods sont nombreux. Des conflits nouveaux révèlent un écart croissant entre les orientations du FMI et celles de la Banque Mondiale. Cette dernière, face aux critiques répétées et au constat d'échec posé par ses représentants des différents groupes d'étude sur la pauvreté, cherche à établir une nouvelle forme de coopération. Un « pacte stratégique » est d'ailleurs en cours de réalisation. Il s'agit d'établir un plan de réforme et de rénovation de l'institution pour qu'elle puisse travailler plus efficacement à la réalisation de « l'objectif de diminution de la pauvreté ». Il est vrai aussi que les projets dédiés aux secteurs dits « sociaux » sont passés de 24 à 51 % des crédits alloués en 1997. De même, les récents accords de Cotonou privilégient une « approche participative » cherchant à associer l'ensemble des sociétés civiles, une « concentration sur la lutte contre la pauvreté » et un « accompagnement social » des réformes entreprises. Il reste que le développement économique doit se réaliser par le biais d'une augmentation de l'investissement interne et étranger par le développement du secteur privé. Les nouveaux accords commerciaux seront réalisés dans une volonté de poursuivre la libéralisation des échanges dans un « régime entièrement compatible avec l'OMC » (FED, 2001). Il ne s'agit pas non plus de nier l'intérêt de certaines privatisations, telles celles effectuées sur différentes composantes des systèmes de transport qui seront appréhendées plus en avant dans l'étude. Sans s'inscrire dans un parti pris d'une contestation du libéralisme, il est pourtant important de cerner le caractère orientant de l'ajustement vers une insertion renouvelée à l'économie internationale.

Et dans ces politiques, le secteur du transport tient une place tout à fait centrale, en tant qu'instrument principal des relations économiques. Plus globalement, la circulation est l'instrument privilégié des différents pouvoirs parce qu'elle permet de baliser les possibilités privilégiées de mobilité dans les espaces contrôlés. Il s'agit alors de cerner l'orientation éventuelle donnée à certaines circulations par l'action des bailleurs de fonds, qui sans être exclusifs, constituent néanmoins un pouvoir fort transformant les espaces ajustés.

3.1.1.2 Logique générale des projets sectoriels des transports : technicité et négation des circulations

Dans l'ensemble des Etats ouest africains, les financements des plans d'aménagement sont donc assurés en grande partie par les strates de l'aide internationale. Les aménagements coûteux que nécessite la mise en place des transports n'échappent pas à cette règle d'une intervention externe orientant les constructions techniques et l'organisation globale encadrant les relations entre les acteurs institutionnels et les opérateurs économiques. Inscrits dans une

visée libérale, les projets financés tendent alors à favoriser une logique économique censée favoriser une interaction entre des zones identifiées de production et de consommation. Dans cette identification de possibilités d'échanges, les mises en relation des espaces ouest africains et du marché mondial semblent privilégiées, inscrites dans une volonté de développer et de rendre plus compétitifs les échanges internationaux. Ce constat, souvent dénoncé, d'une stricte rationalité économique délaissant des projets plus à même d'assurer une certaine équité spatiale pour les populations des Etats ajustés, doit être relativisé. L'impact réel des aménagements impulsés par les bailleurs est probablement plus complexe que les simples sélections et modernisations des corridors de l'ouverture internationale.

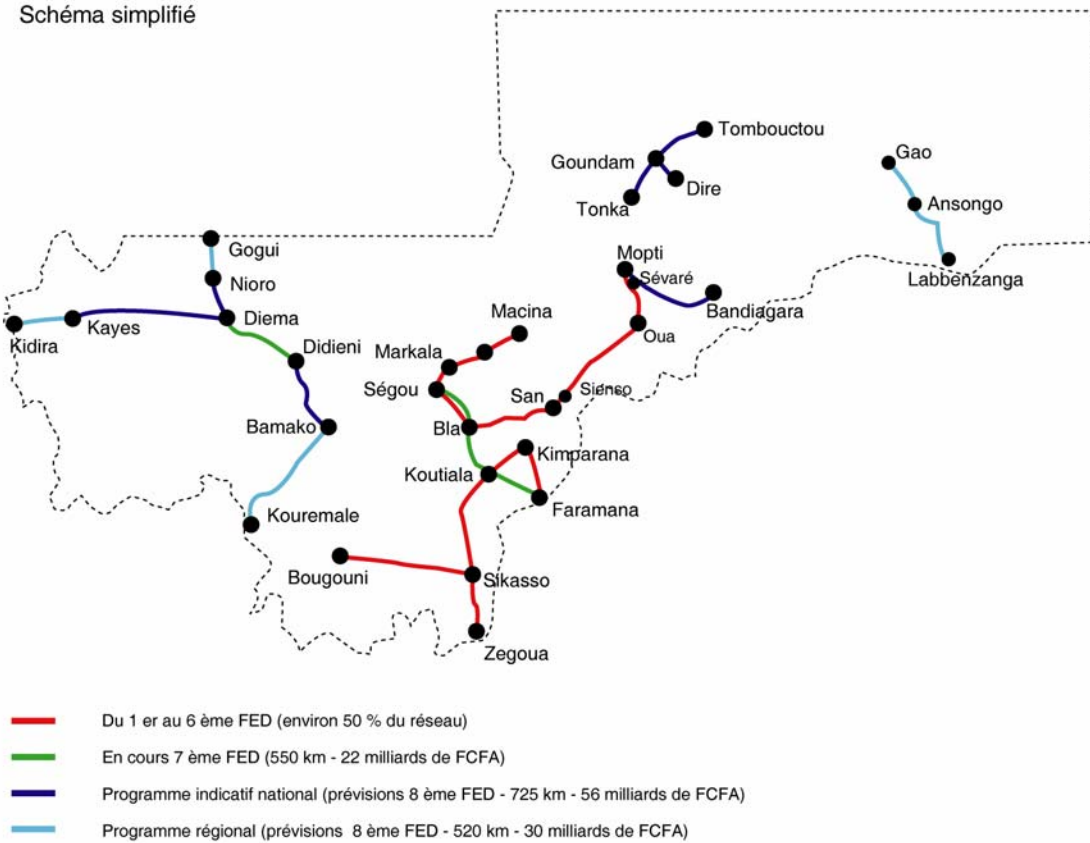
L'exemple de la coopération entre l'Union Européenne et le Mali portant sur les constructions routières, permet une première approche des aménagements techniques réalisés. Les projets sont financés dans le cadre du Fonds Européen de Développement (FED). 8 programmes ont successivement planifié et réalisé depuis 1962 les mises en place d'un réseau revêtu. Les 7^{ème} et 8^{ème} programmes FED sont inscrits dans les plans d'ajustement structurel et sont conditionnés au respect de la part de l'Etat du Mali des conditions posées par les bailleurs de fonds. La lecture du tableau et de la carte de répartition des financements (figure 3.1) révèle l'importance de l'appui européen aux modernisations routières maliennes. Elle révèle aussi une orientation générale qui tend à « connecter » les régions non desservies aux axes principaux permettant les relations avec les capitales littorales. Certes, les financements de l'Union sont partagés en deux programmes, l'un privilégiant les logiques nationales, l'autre les logiques régionales à l'échelle ouest africaine. Il reste que même identifiées comme « programme national », les routes construites le sont très souvent dans une logique de connexion aux axes d'ouverture. Globalement, la structuration générale laisse apparaître ces aménagements orientés vers les tentatives encore peu abouties de multiplication des corridors routiers (Bamako / Dakar, Bamako / Abidjan, Bamako / Conakry et plus secondairement mais en projet Bamako / Nouackchott).

Figure 3. 1

COOPERATION MALI / UNION EUROPEENNE Financement des infrastructures routières

1 ^{er} FED - 1962 : Bougouni - Sikasso - Zégoua (315 km) San - Mopti (212 km)	7 ^{ème} FED : programme national (en cours d'achèvement) Diéma - Didiéni (180 km) Ségou - Bla - Koutiala - Faramana (270 km) Ouan - Sévaré (100 km)
1 ^{er} FED - 1965 : Ségou - Bla - San (190 km)	
2 ^{ème} FED - 1968 : Ségou - Markala (46 km)	
2 ^{ème} FED - 1969 : Koutiala - Kimparana - Faramana (160 km)	
3 ^{ème} FED - 1979 : Pont sur le Bagoué et le Bafing	8 ^{ème} FED : programme régional en préparation Diéma - Nioro (100km) Kayes - Kidira (95 km) Gao - Ansongo - Labbezanga (200 km) Narémé - Kouremalé (40 km)
4 ^{ème} FED - 1981 : Koutiala - Sikasso (140 km) Route d'accès à Manantali (85 km)	
4/5 ^{ème} FED - 1986 : Sienso - Sévaré (187 km)	8 ^{ème} FED : programme régional en préparation Bamako - Kati - Kolokani - Didiéni (165 km) Diéma - Sandaré - Kayes (280 km) Sévaré - Bandiagara (80 km) Tombouctou - Goundam - Tonka / Goundam - Diré (150 km)
5 ^{ème} FED : Bla - Sienso (110 km)	
6 ^{ème} FED - 1994 : Point A - Macina (91 km)	

Schéma simplifié



source : Délégation de la commission européenne au Mali. (2000)

Les actions de l'Union ne se limitent pas à ce simple schéma de pénétrantes routières. Des aménagements sont réalisés dans une réelle logique identifiée d'ailleurs comme volonté de « désenclavement local » dans une visée de constructions techniques. Les projets en cours du 8^{ème} FED révèlent cette distinction faite entre une stratégie d'ouverture internationale et une volonté de désenclavement de régions perçues comme isolées. Ils permettront le bitumage des tronçons Bamako / Didiéni (163 km) et Diéma / Kayes (274 km) élargissant ainsi progressivement les portions revêtues de l'axe international routier Dakar / Bamako. La réhabilitation de la route Tombouctou / Diré / Tonka est financée dans une volonté de relier à terme ces villes de la 6^{ème} région à l'axe national. Et l'aménagement de la route Sévaré / Bandiagara est prévu dans une stratégie de développement des circuits de commercialisation et touristiques du pays Dogon. L'ensemble de ces projets rentre dans un objectif déclaré d'amélioration des échanges commerciaux par une diminution des coûts du transport routier.

L'exemple du Mali n'est pas spécifique, pas plus que l'action de l'Union Européenne qui se réalise maintenant en concertation avec les autres strates de l'aide. Si dans chaque pays ouest africain, différents aménagements ruraux sont effectués, il est manifeste que les financements valorisent d'abord un certain type de transport, dans une forme de hiérarchisation des circulations dans laquelle les transports internationaux, du moins les transports obéissant à une rationalité économique, restent souvent privilégiés. Sans tomber dans une caricature d'un schéma de financement uniquement orienté par les volontés d'expansion des marchés possibles (du type zones de production / connexions aux axes routiers / ouvertures littorales), il est clair qu'il est « plus aisé de trouver des financements internationaux pour la construction ou la réfection de la piste d'un aéroport national ou d'une route goudronnée desservant une région productrice de produits d'exportations que pour désenclaver des zones rurales afin de permettre aux paysans de mieux se connaître et d'échanger leurs produits vivriers » (HADJADJ B. 1998, p 31). Le terme de désenclavement est certes présent dans tous les rapports de la Banque Mondiale ou de l'Union Européenne, mais il est identifié comme une rupture de l'isolat par le biais de simples construits techniques qui permettent une insertion dans des réseaux économiques. Le transport est alors considéré comme l'instrument unique de lutte contre les fermetures et les distances identifiées dans la seconde partie. L'aide internationale finance les outils de ce désenclavement particulier, mais tend aussi à promulguer une nouvelle gestion, toujours inscrite dans une visée libérale, de ce transport « sectorialisé » dans les plans d'ajustement.

« L'intervention communautaire s'inscrit dans le cadre du projet sectoriel des transports que le gouvernement s'est engagé à réaliser à moyen terme avec l'aide internationale », « le projet a comme objectif de contribuer au désenclavement extérieur et intérieur du pays (...). Le projet contribuera au renforcement des infrastructures de transport, rouage essentiel de l'économie d'un pays enclavé, dans le but de conduire à une augmentation de la production exportable, au développement du potentiel industriel de la zone ouest du pays en lui assurant la permanence de ses approvisionnements en intrants », « la mobilisation du financement sera conditionnée à la mise en application de la politique de transport décidée par le gouvernement en accord avec tous les autres bailleurs de fonds opérant dans les PST »

La spécificité de l'ajustement réside en effet dans une séparation en secteur des différents pans des économies nationales à ajuster. Les projets sectoriels des transports (PST), réalisés dans un relatif partenariat entre la Banque Mondiale et les Etats³¹, constituent le plan d'action général des réformes en cours financées par les bailleurs de fonds. Ce secteur est considéré comme prioritaire par les différentes instances, particulièrement d'ailleurs pour les Etats continentaux considérés comme enclavés et donc dépendants d'un système compétitif de transport pour s'ouvrir aux échanges internationaux. Le contenu de ces projets est centré sur la volonté de réduire les coûts du transport et de rendre plus fluide les conditions de l'échange économique. Un certain nombre de recettes standards, mais adaptées aux conditions spécifiques des Etats concernés, est appliqué dans les projets. Sans citer l'ensemble des priorités énoncées, les lignes directrices les plus fréquentes et les plus généralisées dans les PST (toutes présentes par exemple dans les rapports sectoriels des transports du Mali, du Burkina Faso, du Bénin, du Sénégal) méritent mention : restructuration des entreprises publiques en les transformant en entreprises à caractère commercial, utilisation de critères économiques dans les choix d'investissement des secteurs, encouragement de la concurrence entre les différents modes de transport des marchandises, augmentation du rôle du secteur privé dans les industries des transports et des travaux publics, révision des cadres réglementaires et institutionnels permettant la levée des entraves sur les corridors

³¹ Relatif, car les déclarations de politique générale dans le secteur des transports (DPGST) énoncées par les gouvernements des Etats ouest africains et précédant les signatures des projets sectoriels avec la Banque Mondiale, reprennent en général point par point les orientations « suggérées » dans les rapports préliminaires de la Banque.

internationaux, réhabilitation et maintenance d'un réseau prioritaire. On retrouve bien dans ces directives les volontés de libéralisation.

L'objectif des projets réside dans les tentatives de diminution des coûts des opérations de transport et par-delà dans l'éventuelle mise en place d'une compétitivité nouvelle. Il réside aussi, sans être explicitement indiqué dans les projets, dans la volonté de limiter le coût de la maintenance et de la création des infrastructures publiques et de rendre finalement moins coûteuses ces infrastructures dans un contexte d'endettement et de raréfaction des ressources disponibles. Dans l'ajustement sectoriel, les instruments de ces objectifs sont recherchés dans le développement de l'industrie et des transporteurs privés et dans un désengagement partiel de l'Etat dans l'encadrement des activités. Bien sûr, c'est là un résumé un peu partiel de l'ensemble des directives que fixent les PST. Une partie des financements est consacrée à la modernisation des administrations, à la formation des agents, à l'établissement de bases d'informations (création des observatoires statistiques du Transport) visant à mesurer les dysfonctionnements et éclairer les champs d'intervention prioritaire de l'action étatique, à la mise en place d'étude concernant les impacts sociaux et environnementaux du transport, à l'amélioration des conditions de sécurité... Il reste que le projet global institue une logique sectorielle (d'autant plus que les directives générales sont elles-mêmes recadrées dans un plan divisant, sans liens entre elles, les composantes routières, ferroviaires et aéroportuaires) de libéralisation et de rationalisation d'un transport considéré comme simple outil des échanges économiques.

Il ne s'agit pas de critiquer les objectifs de ces projets sectoriels. La nécessité d'une modernisation des transports, d'une levée des entraves, d'une réduction des coûts... a été démontrée dans l'analyse des discontinuités. L'annulation des contraintes, c'est à dire finalement des distances repérées, est alors une des conditions d'un processus de désenclavement. Mais les solutions proposées par les projets, et plus globalement par les actions de l'aide internationale, apparaissent pourtant limitées ou du moins, ne répondent que très partiellement à l'ensemble des constituants de l'enclavement continental repéré. Différentes questions interrogent alors l'efficacité (ou l'inefficacité) de cette sectorialisation du transport. C'est d'abord la préférence actuelle donnée à la maintenance et la réhabilitation d'un réseau prioritaire qui tend à limiter l'extension des possibilités de mobilité. Les très faibles densités, ainsi que les connectivités et connexités réduites du réseau terrestre constituent un frein aux possibilités stratégiques. Contrairement aux premières décennies des indépendances, l'orientation actuelle n'est plus vraiment à l'établissement des quadrillages

territoriaux. Les projets imposent une rationalisation des budgets et une consolidation du réseau existant, malgré tous les manques de liaisons routières.

Il est clair que le réseau en détérioration méritait une attention spécifique. L'initiative d'entretien routier (IER) mise en place par la Banque Mondiale à partir de 1989 tente d'apporter une réponse. Elle cherche à établir un système durable de fonds d'entretien dont le budget doit être constitué par des taxes réglées par les utilisateurs améliorant ainsi le recouvrement des charges d'infrastructures dans une tentative de réduction des déficits. Conforme aux orientations des plans d'ajustement, l'IER revient finalement à « commercialiser » les routes d'après le terme employé dans les rapports de la Banque Mondiale. Les routes doivent alors être considérées comme des biens soumis aux lois du marché³². Si différents fonds d'entretien ont été établis dans les Etats ouest africains, la commercialisation routière n'est pas réalisée. Le projet le plus abouti est celui de la transcôtière traversant le Bénin. Elle est gérée par une entreprise privée chargée de l'entretien et du fonctionnement des deux péages routiers situés sur cet axe. Au dire du représentant de la Banque Mondiale au Bénin, le Fonds routier semble atteindre ces objectifs de rentabilité. Mais un ensemble de problèmes se situerait dans l'investissement de l'argent perçu par les taxes et les péages routiers (appels d'offre interminables pour les rénovations, termes de la concurrence peu clairs, disparition d'argent...). La privatisation ainsi effectuée ne règle que partiellement les dysfonctionnements et n'empêche pas les différentes pratiques corruptives.

Mais quelle que soit la nécessité d'un meilleur entretien, le réseau global demeure limité, situant toujours des régions dans un relatif isolat. Les régions nord du Burkina Faso et du Mali, il est vrai faiblement peuplées, en constituent un exemple signifiant. Le frein donné aux constructions nouvelles depuis les années 1980 interdit alors la poursuite des travaux de mise en relation rapide de l'ensemble des régions des espaces nationaux. La difficulté pour le gouvernement du Burkina Faso d'achever son projet d'extension ferroviaire (« la bataille du rail ») vers les régions nord du pays, projet pourtant accepté dans un premier temps par la Banque Mondiale, est révélatrice de ces changements de stratégies des bailleurs de fonds et de cette rationalisation limitante des budgets octroyés.

³² Il s'agit : « d'imposer directement ou indirectement une redevance d'utilisation à ceux qui s'en servent et définir un mécanisme stimulant la fixation des prix par la confrontation de l'offre et de la demande. La commercialisation s'appuie sur 4 piliers de réformes interdépendantes : la prise en charge par les usagers pour qu'ils participent aux décisions concernant le niveau de service et le prix à payer ; la stabilité du financement par un mécanisme garantissant un flux régulier de ressources suffisantes ; la clarification des responsabilités en matière de gestion de réseaux ; et l'amélioration de la gestion et de l'efficacité des organismes responsables de l'entretien routier » (HEGGIE I. 1995, « gestion et financement des routes », rapport technique n° 275, Banque Mondiale).

La notion même de réseau prioritaire est d'ailleurs ambiguë. Elle implique finalement l'attention toujours renouvelée des bailleurs de fonds sur une architecture centrale constituée des axes internationaux (réalisée par le raccrochage de quelques axes nationaux). Dans la convention du 8^{ème} programme du FED, il est clairement notifié que les axes Kayes / Kidira (axe Bamako / Dakar), Diéma / Nioro (axe Bamako / Nouackchott), Naréna / Kouréamla (axe Bamako / Conakry) pourraient bénéficier de contributions nouvelles en fonction des disponibilités financières. Encore une fois, le schéma est plus complexe que l'aménagement de quelques outils de l'insertion internationale, mais il y a pourtant bien là « une concrétisation banale du fait que les objectifs d'efficacité du secteur des transports sont contradictoires avec les objectifs d'unité et de diffusion de l'aménagement du territoire » (BONNAFOUS. A, 1994). C'est effectivement une question d'aménagement qui se pose et donc une interrogation sur le sens du rôle d'un service public dans certaines dynamiques territoriales.

La rationalité économique tend finalement à concentrer les investissements sur quelques axes permettant les relations entre les zones de production et consommation principales. Elle ne peut pas assurer une desserte coûteuse de l'ensemble des territoires. Point de vue peut-être personnel, mais il nous semble que la desserte des espaces nationaux est un élément fondamental de ce que l'on appelle l'équité spatiale, celle qui permet l'égalité des conditions entre chaque habitant d'un territoire donné. Elle est un des éléments nécessaires à l'organisation collective des sociétés et donc une action politique au sens fort, qui doit échapper à certaines logiques de rentabilité. Les projets sectoriels, minorant cette fonction de « bien public national » qu'est l'infrastructure, privilégiant des motivations économiques, consacrent une inégalité spatiale forte, celle d'une accessibilité différenciée à l'échelle des territoires nationaux. D'une certaine façon, le transport ainsi ajusté échappe aux populations et donc aux territoires qu'il traverse.

C'est d'ailleurs le problème central de ces projets qui considèrent le transport comme un secteur d'activités finalement isolé, déconnecté alors des réalités spatiales qu'il est censé desservir. Le projet porte bien son nom. Il est réellement sectoriel, extrait d'un contexte global en tant que simple outil technique à moderniser et libéraliser. Jérôme Lombard étudiant les ambiguïtés de ces projets à travers l'exemple de la région de Kayes au Mali l'avait énoncé : « tout se passe comme si les projets sectoriels des transports ignoraient l'espace » (1999, p 9). La différence entre les termes de transport et de circulation énoncée dans le positionnement initial de ce travail est alors éclairante. La circulation, considérée comme la transcription et la

réalisation des volontés de relations spatiales des sociétés dans leur espace approprié, est finalement niée au profit d'une simple installation de construits techniques se développant dans une logique d'axes. Et pour décider des axes à mettre en place, les bailleurs de fonds se basent sur quelques critères économiques. Il s'agit alors ici de relier une zone de production cotonnière, là de « désenclaver » telle région minière, d'ouvrir un nouveau corridor routier pour permettre l'exportation de tel produit... La réflexion sur l'articulation des composantes d'un réseau national est pratiquement absente. Le transport est pensé en secteur et par « petits » bouts de réseaux obéissant chacun à une logique différente. Il est évident qu'une forme de hiérarchisation des circulations oppose les trafics, les échelles et les opérateurs (LOMBARD J. 1999). Il est à cet égard édifiant de constater que les projets sont toujours divisés dans des plans identifiés comme régionaux, nationaux, ou locaux.

Cette approche sectorielle et axiale limite alors l'intérêt des aménagements. L'exemple de Djenné permettait de montrer une imbrication réelle entre des échanges locaux, puis régionaux et parfois internationaux. On voit mal par exemple, comment la simple approche sectorielle pourrait aborder (dans une volonté par exemple de modernisation) ces filières complexes du poisson, mettant en relation des espaces divers, des zones de pêche du Delta aux plus grands marchés des Etats littoraux, dans une articulation effectuée dans différents nœuds d'échanges et de redistribution de produits divers qui dépassent d'ailleurs très largement les seuls produits piscicoles. Les multiples interdépendances entre les échanges commerciaux, entre les villes relais, entre les différents espaces commerciaux (entre des circulations différentes finalement) sont totalement occultées.

En tant que pouvoir aux capacités de transformation des espaces nationaux ajustés, les bailleurs de fonds orientent donc les modernisations actuelles de l'appareil de transport. Il est significatif de constater que presque tous les projets sont définis comme opération de désenclavement. Mais ce dernier est réduit à sa plus simple expression d'isolat économique qu'il suffit de relier par le biais d'axes techniques libéralisés. Entre technicité, libéralisation et négation de certaines circulations, les bailleurs de fonds construisent et modernisent un espace spécifique de transport. Et en arrière-plan de ces projets sectoriels, la privatisation introduit des acteurs nouveaux qui déploient leurs stratégies sur cet espace de transport technique. La logique générale des plans d'ajustement et des projets sectoriels impulsés par les différents bailleurs étant cernée, il s'agit maintenant de comprendre plus concrètement certaines transformations en cours sur les espaces ouest africains notamment continentaux, produites par cette restructuration d'un transport considéré en secteur.

3.1.2 Entreprises transnationales et dynamiques concurrentielles : la circulation en phase de privatisation ?

3.1.2.1 Le triomphe de la logistique totale... Et plus encore

Les projets sectoriels ainsi institués permettent l'introduction élargie d'acteurs privés sur certaines parties des opérations du transport. Cette évolution n'est pas spécifique aux Etats ouest africains, pas plus qu'aux Etats confrontés à l'ajustement. Partout dans le monde, les orientations libérales impulsées par les institutions internationales et régionales (Organisation Mondiale du Commerce, Union Européenne...) consacrent un désengagement de l'Etat sur certains monopoles traditionnels (compagnies aériennes, sociétés de chemin de fer...). Cette évolution est pourtant heurtée, marquée par des résistances nombreuses. Ces dernières traduisent l'importance pour les pouvoirs d'Etat, de ces outils du transport qui permettent d'orienter, de contrôler, d'aménager les territoires nationaux. Les débats actuels sur l'importance d'une permanence de structures étatiques échappant aux rationalités économiques dans la desserte des territoires, au sein de l'Union Européenne, en constituent un exemple. De même, les hésitations, les changements de position de l'Etat français dans les restructurations successives d'une SNCF fortement déficitaire témoignent de cette difficulté de privatiser entièrement un outil profondément identifié comme bien national. La spécificité des Etats ajustés réside plus dans les possibilités limitées de résistance, de maintien d'une logique publique, que dans cette évolution libérale. Dans cette dépendance à l'aide internationale s'instaure une réduction des libertés d'aménagement et une primauté forte de critères plus économiques que réellement territoriaux.

Inscrits dans les plans d'ajustement, les privatisations constituent alors un terrain d'action récent et privilégié de stratégies d'entreprise intégrant les Etats africains dans l'organisation d'un transport se déployant à l'échelle du monde. Car si la mondialisation est la mise en place d'une interaction généralisée, elle ne peut s'opérer que si des acteurs assurent la condition de cette interaction. Dans le secteur des transports, le triomphe de ce que l'on appelle une « logistique totale », caractérisée par des entreprises mondiales capables d'assurer un véritable porte à porte entre les entités spatiales à relier, gérant l'ensemble des activités nécessaires aux transferts des biens et des marchandises, est une donnée nouvelle. Les transports internationaux deviennent l'objet d'un affrontement entre des groupes économiques transnationaux pour la domination « des réseaux globalisés » (BAUCHET P. 1998). Ces groupes dépassent les segmentations des métiers du transport et assurent la totalité des

prestations, tant dans le déplacement physique des marchandises que dans le traitement des formalités administratives. Dans des Etats aux situations économiques difficiles, ces groupes prennent une place signifiante dans l'organisation du transport, ne serait-ce que par leurs capacités d'investissement parfois supérieures à celles des Etats. Mais ils ne peuvent s'étendre que dans un contexte de libéralisation. Ce contexte est de plus en plus assuré, les bailleurs de fonds opèrent dans ce sens.

C'est bien cette relation entre bailleurs et acteurs privés qui consacre alors des recompositions mondiales nouvelles. D'autant plus que, loin d'être totalement désintéressée, l'aide internationale vise parfois à favoriser certains acteurs privés. Les relations bilatérales, d'Etat à Etat, sont l'objet de tractations spécifiques, dans lesquelles les Etats receveurs se retrouvent finalement contraints de favoriser les opérateurs publics et privés de l'Etat prêteur. Sans adhérer à une vision par trop cynique de l'aide, il est pourtant évident que certaines opérations de l'Agence Française de Développement par exemple en Afrique de l'ouest permettent à différentes entreprises françaises d'élargir leurs « inscriptions » africaines. L'actuel projet de financement d'une grande gare centrale à Bamako visant à regrouper les sorties et arrivées des transports internationaux (appel d'offre lancé), réduisant ainsi l'anarchie routière qui caractérise la capitale malienne, semble difficilement pouvoir échapper à l'entreprise Bolloré, groupe français solidement installé en Afrique de l'ouest et spécialisé dans le transport international. Les importants financements octroyés récemment par l'Etat danois pour la rénovation de certaines infrastructures routières en Afrique de l'ouest et notamment au Bénin participent à une opération globale d'une aide conséquente. Mais ils prennent aussi du sens quand ils sont rapportés aux stratégies actuelles de l'entreprise danoise Maersk qui s'introduit puissamment depuis une dizaine d'année dans le secteur des transports africains.

La notion même d'entreprise transnationale est d'ailleurs partiellement erronée lorsqu'elle sous-entend que ces entreprises n'ont aucune base étatique. C'est au contraire souvent dans cette articulation entre base nationale et activités transnationales que les formes de la puissance peuvent s'accroître (DOLLFUS O. 1994). A propos du secteur des transports internationaux, Pierre Bauchet (1998) parle d'ailleurs d'un mercantilisme renaissant pour définir cet appui des Etats aux grands groupes nationaux qui contrôlent des réseaux réellement transnationaux. Là encore, il semble difficile de dissocier une sphère privée d'une sphère politique encadrante. Il est important de cerner l'impact de ces actions cumulées des bailleurs de fonds et de ces entreprises assurant une nouvelle organisation du transport, recomposant puissamment des dynamiques dans un espace technique de transport ouest africain, certes

hérité et fixé, mais marqué par des évolutions constantes. Les situations enclavantes peuvent s'en retrouver transformées. Dans ces stratégies d'entreprise, l'exemple mentionné précédemment des groupes Bolloré et Maersk n'était pas fortuit. Ces deux groupes, que l'on peut appeler transnationaux si l'on n'oublie pas les relations complexes qu'ils entretiennent avec les sphères étatiques³³, sont actuellement des acteurs majeurs, de plus en plus dominants, de ce transport particulier assurant l'ensemble des prestations nécessaires aux transits et à l'ouverture littorale. Sans être tout à fait exclusifs, ils deviennent pourtant, sur certains types de trafics, tout à fait incontournables. De ce jeu concurrentiel naît peut-être une nouvelle forme d'espace privé qu'il s'agit de questionner à travers l'exemple du groupe Bolloré.

Les stratégies africaines du groupe Bolloré : vers un espace de transport privé

L'implantation du groupe Bolloré en Afrique, réalisée initialement en Afrique de l'ouest francophone puis progressivement élargie à l'ensemble du continent, est récente. Elle est pourtant rapide, aboutissant en une quinzaine d'années à la mise en place d'un espace d'activités et d'investissements dominant dans les stratégies du groupe. Le point d'entrée africain pour Vincent Bolloré date de 1986, lorsqu'il décide de renouer avec les anciennes activités familiales liées aux métiers du tabac en acquérant les deux entreprises Job et Bastos, solidement installées en Afrique. Le pôle d'activité tabac du groupe Bolloré (Tobaccor) sera d'ailleurs progressivement étendu jusqu'à représenter 89 % des parts du marché du tabac en Afrique de l'ouest, 52 % en Afrique centrale, 99 % à Madagascar, pour les dernières années d'exploitation. En Côte d'Ivoire, au Sénégal, au Burkina Faso, au Tchad, en République Centre Africaine, au Gabon, en Guinée, à Madagascar, les différentes implantations industrielles et les plantations (employant 25 000 planteurs) appartenant à Bolloré se sont multipliées. Lors de l'année 2000, 12 milliards de cigarettes ont ainsi été vendus, le tabac étant alors le secteur le plus important dans les bénéfices annuels réalisés, supérieur à l'activité centrale du groupe qu'est le pôle transport et logistique. Pourtant, le 2 avril 2001, le groupe Bolloré cède 75 % de sa participation dans Tobaccor (1,9 milliards de FF) au Britannique Impérial Tobacco (marque JPS) abandonnant partiellement cette activité présentée dans le communiqué officiel comme non-stratégique dans les orientations nouvelles du groupe.

³³ Les relations ambiguës entre sphère publique et sphère privée, Etat et capitalisme, interventionnisme et libéralisme... sont un débat en cours. De nombreux travaux ont déjà démontré le caractère erroné d'une vision manichéenne de ces oppositions. Les écrits, déjà anciens, de Fernand Braudel, constituent un outil toujours utile pour l'approche du débat. Une phrase courte extraite d'un ouvrage de synthèse mérite mention, résumant finalement ces relations constantes à déchiffrer entre ces acteurs : « Que ces capitalistes (...) soient les amis du prince, des alliés ou des exploités de l'Etat, est-il besoin de le dire ? » (in *La dynamique du capitalisme* BRAUDEL F. édition de 1991, Paris, Flammarion, p 60).

Les motifs d'une pareille réorientation sont probablement nombreux. Dans différents entretiens, Vincent Bolloré, conscient de la mauvaise réputation du commerce d'un tabac de plus en plus combattu par les instances politiques nationales et mondiales (Organisation Mondiale de la Santé en tête) annonçait périodiquement la cessation de ces activités commerciales mal perçues par les opinions publiques. L'importante plus value réalisée (1,3 milliards de FF avant impôts) est également une cause déterminante de cette vente lucrative. D'autant plus qu'elle permet de recentrer et renforcer les activités sur le pôle transport et logistique privilégié de plus en plus dans les investissements, correspondant ainsi à une stratégie, érigée en ligne directrice du fonctionnement de l'entreprise, de concentration et de recherche de monopole sur certains secteurs. Le marché du tabac, difficile, concurrentiel, marqué par l'omnipotence de quelques firmes géantes (de plus en plus intéressées par les marchés africains), ne laisse finalement que peu de possibilités d'expansion voire de maintien des activités commerciales liées à ce secteur.

L'activité transport et logistique, représentant 16,6 milliards de FF sur les 27,9 milliards de chiffres d'affaires pour l'année 2000, est alors privilégiée, dans une tentative de renforcement des positions acquises dans les transports africains. Les achats récents de 9 navires supplémentaires destinés à la desserte des côtes africaines ou encore de 10 000 conteneurs, s'inscrivent bien dans cet actuel recentrage visant à stabiliser une forme de monopole aujourd'hui menacé par un contexte devenu plus concurrentiel. Ils renforcent les différentes composantes d'un dispositif de transport africain déjà particulièrement complet mis en place par le biais d'une série d'acquisitions successives entamée au milieu des années 1980.

Le rachat en 1986 de la Société Commerciale d'Affrètement et de Combustible (SCAC), spécialisée dans les opérations de transit entre la France et le continent africain, constitue la première étape d'une introduction dans le transport africain du groupe Bolloré. Elle marque surtout le point de départ d'une guerre commerciale livrée à l'armateur Delmas / Vieljeux, leader mondial des relations maritimes nord / sud particulièrement sur les relations Afrique / Europe, qui cherchait à récupérer la SCAC. Les deux groupes établissent alors chacun une stratégie opposée d'acquisitions d'entreprises cherchant à "court-circuiter" leurs places dominantes respectives. L'armateur Delmas achète des entreprises de transit concurrentes de la SCAC, le groupe Bolloré investit dans le transport maritime par l'intermédiaire, entre autres, de la petite société caennaise de navigation qui lui permet néanmoins d'intégrer un consortium maritime (SCADOA) dirigé par des armateurs norvégiens, lui assurant ainsi 40 % de son transport vers l'Afrique. Acquisitions d'entreprises, alliances passées puis rompues,

tarifs prohibitifs imposés, ruptures de contrat... la concurrence entre les deux groupes semble s'être transformée en véritable affrontement commercial dont les termes de la compétition apparaissent parfois peu clairs³⁴. Mais c'est de cet affrontement et de son dénouement caractérisé par le rachat par Bolloré de l'armateur Delmas en 1991 que découle la mise en place initiale d'un ensemble d'entreprises "Bolloré" qui couvre la totalité des activités liées aux transports internationaux des Etats africains, de la gestion du transit aux transports maritimes et terrestres.

Cet ensemble d'entreprises est rapidement renforcé. En 1997, l'acquisition du groupe Saga (Société Anonyme de Gérance et d'Armement), spécialisé dans les services de transport et de logistique en Afrique de l'ouest, complète un dispositif permettant l'organisation d'un transport de bout en bout, du point de départ des marchandises jusqu'à leur destination finale. Elle rend par exemple le groupe Bolloré propriétaire d'entrepôts (surface de 200 000 m² en Afrique), d'un parc de véhicules de 2000 camions assurant les flux entre les ports ouest africains et les pays continentaux, particulièrement sur les transports spécialisés (soufre, nitrate, hydrocarbures, colis lourds), de grues automotrices sur les ports, de chariots élévateurs, de surfaces de stockage... et d'un dispositif administratif et informatique gérant la totalité des opérations effectuées dans l'intégration des services logistiques. Cette acquisition permet aussi au groupe Bolloré de devenir le premier actionnaire de la société SITARAIL, société concessionnaire de l'exploitation des transports ferroviaires sur l'axe Abidjan / Ouagadougou / Kaya. Il maîtrise alors la première opération de privatisation (1995) de réseaux ferroviaires en Afrique, disposant d'un parc de 24 locomotives et de 600 wagons, transportant un total annuel de marchandises supérieur aux 500 000 tonnes pour les dernières années d'exploitation et employant quelques 1800 agents. La reprise d'exploitation, gérée en commun avec l'opérateur ferroviaire sud africain Comazar, du réseau ferroviaire camerounais (CAMRAIL) privatisé en 1998 enrichit les composantes ferroviaires du groupe (gestion commune de 60 locomotives, 76 voitures voyageurs, 1200 wagons, 2600 agents, trafic moyen de 145 000 tonnes/mois sur les 6 derniers mois d'activité en 2000). Elles pourraient d'ailleurs

³⁴ Cet affrontement, apparemment marqué par des "trahisons", par des "coups bas", des pratiques corruptives, multiples, a été largement développé par différents journalistes. Dans la recherche présente, seules les conséquences de cet affrontement introduisant un nouvel acteur "fort" dans le secteur des transports africains méritent d'être relevées. Pour plus d'informations sur cette "guerre commerciale", on peut néanmoins lire avec intérêt l'ouvrage de Nathalie Raulin et Renaud Lecadre (*Vincent Bolloré, enquête sur un capitaliste au-dessus de tout soupçon*), Paris, Denoel, 2000) qui, dans un style journalistique, retranscrit les résultats des nombreuses enquêtes réalisées par les auteurs auprès des protagonistes de ces "histoires africaines" souvent surprenantes.

s'élargir, si les appels d'offre étaient remportés, suite à la privatisation annoncée de la ligne internationale Dakar / Bamako et celle prévue de la ligne béninoise Cotonou / Parakou.

En juin 1999, le groupe Bolloré acquiert les filiales africaines AMI du groupe CMB, étendant ainsi ses opérations terrestres et portuaires à l'ensemble du continent africain. Les activités logistiques des filiales AMI, réparties dans 12 pays d'Afrique et employant un total de 3000 personnes, permettent un développement des activités en Afrique de l'est (Kenya, Ouganda, Tanzanie), en Afrique centrale (Congo, Angola, ex Zaire), et une introduction dans les Etats d'Afrique australe (Mozambique, Malawi, Zambie). La même année, la prise de contrôle de l'armement OTAL, spécialisé dans les lignes maritimes africaines, exploitant une flotte de 7 navires d'une capacité annuelle de 55 000 conteneurs par an et détenant des positions terrestres importantes dans le domaine de la manutention portuaire à Dakar et Abidjan ainsi que différentes plates-formes logistiques au Ghana et au Nigeria, complète le dispositif ouest africain. Les capacités de transport maritime du groupe Bolloré se sont multipliées.

Dans cette série d'achats successifs (SCAC, Delmas, SAGA, AMI, OTAL) enrichie de prises de possession d'entreprises secondaires, réside la production d'un impressionnant arsenal d'instruments techniques et administratifs permettant une maîtrise nouvelle du transport international en Afrique, plus particulièrement en Afrique de l'ouest. Le groupe Bolloré, possédant actuellement en Afrique un total de 60 sociétés réparties dans 35 pays différents, dispose alors de 550 000 m² de magasins, d'entrepôts et de bureaux, plus de 3000 engins motorisés et près de 3000 remorques dans le transport routier auxquels s'ajoute la gestion d'un matériel ferroviaire concédé pour 15 ans, d'une flotte de 45 navires affectés au continent africain et à ses relations avec l'Europe, l'Asie, l'Amérique, de parcs à conteneurs dans la majeure partie des ports africains, ainsi qu'un total approximatif de 11 000 personnes gérant les différentes activités du transport et du transit international.

Le groupe Bolloré tend alors à assurer, sur un nombre croissant de chaînes de transport, la totalité des prestations aussi bien physiques qu'administratives. Ce réseau d'entreprises constitué offre des outils nouveaux transformant les conditions anciennes des opérations de transit jusqu'ici segmentées qui nécessitaient pour les chargeurs des relations avec les différents acteurs des métiers du transport. Dans ces outils récents, le produit B/L direct

Figure 3. 2

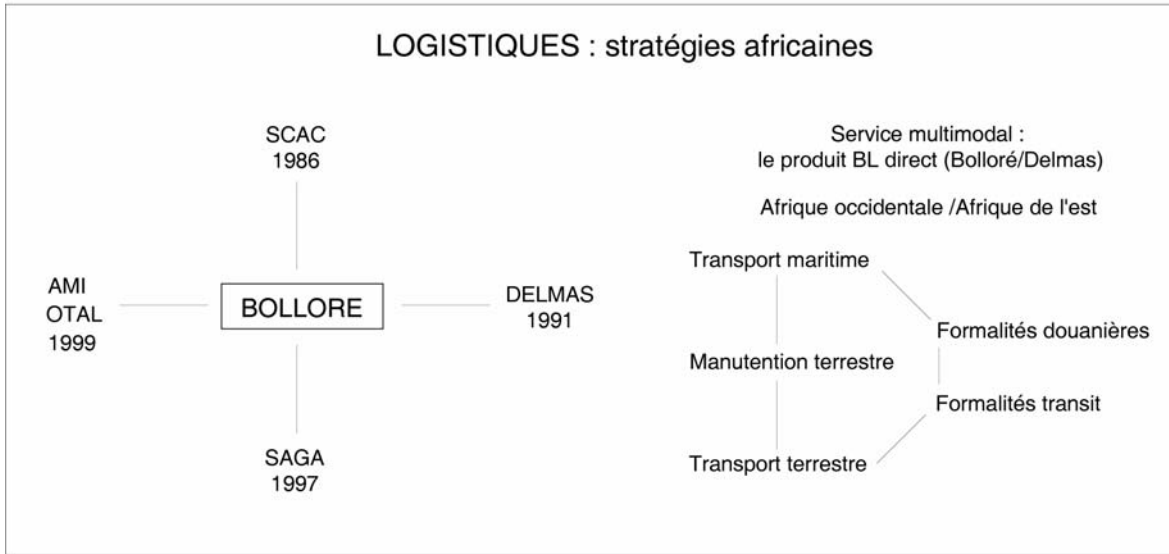
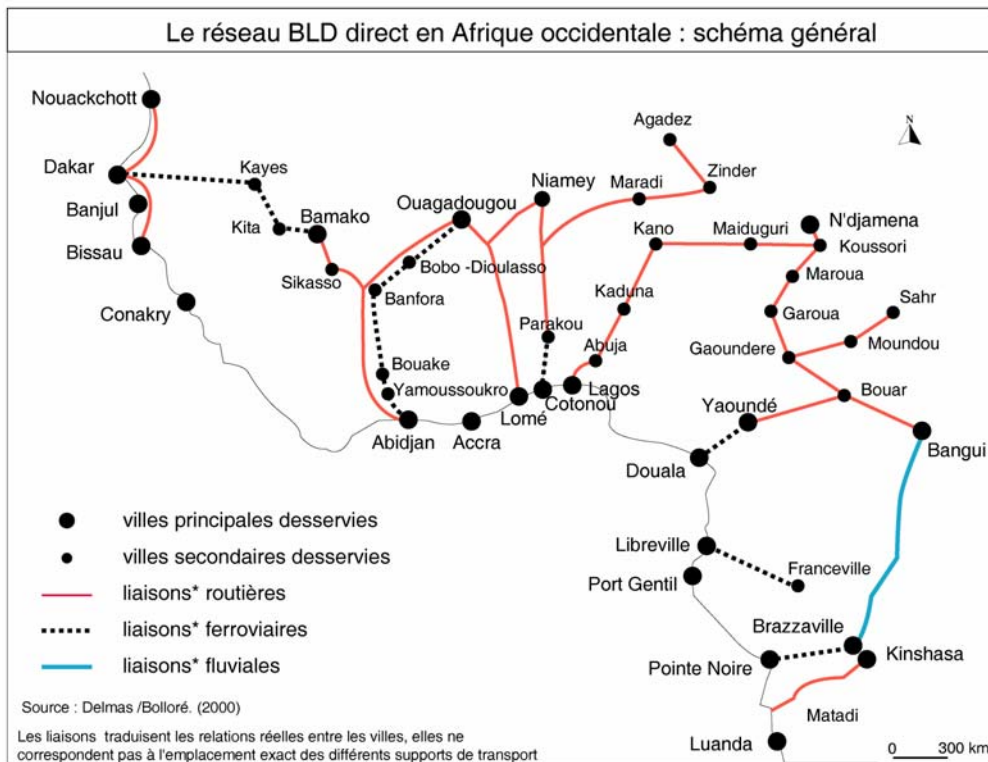


Figure 3. 3



tel-00011321, version 1 - 9 Jan 2006

proposé par Bolloré (B/L pour bill of lading ou connaissement en français, terme qui désigne le titre de transport et de propriété de la marchandise) résume l'ensemble des possibilités permises par une intégration logistique des différents services. Ce produit est un service multimodal de transit de conteneurs, associé aux lignes régulières de Delmas à destination ou en provenance des ports africains. Il prend en charge les conteneurs du départ d'usine à la livraison terrestre finale. Cet ensemble de prestations, accompagné d'un document unique qui couvre le transport multimodal sur la totalité du trajet, comprend le transport maritime, les manutentions terrestres au port de débarquement, les formalités de transit, le chargement des conteneurs sur les moyens terrestres d'évacuation et la réexpédition jusqu'au lieu de destination finale. Et les conteneurs sont suivis, étape par étape, gérés par un logiciel relié au réseau informatique Delmas Afrique transmettant en Europe la position des marchandises en temps réel.

Il y a là une transformation majeure des conditions du transport international en Afrique. L'absence de renseignement et d'information sur le déroulement des opérations de transit, la fragmentation des opérations, apparaissent bien comme des entraves importantes dans les discontinuités rencontrées par les opérateurs. Il reste que certains éléments sont exclus de la cotation B/L direct. Les frais d'assurance, mais surtout les frais d'escorte douanière et policière, les péages, les frais de stationnement, les frais et taxes de douane... ne sont pas intégrés dans le produit. On retrouve ici les problèmes constatés précédemment d'une variabilité extrême du coût provoquée par certaines composantes d'un système de dysfonctionnements. Cette variabilité ne peut guère être introduite dans la mise en place d'un service multimodal dont la facture est fixée au départ des opérations. Ce service présente pourtant une gestion nouvelle, intégrée et privée, de certaines activités du transport. Il s'étend surtout pour l'instant sur l'Afrique occidentale, terrain initial des stratégies Bolloré (figure 3.2 & 3.3), mais tend progressivement à s'élargir sur l'ensemble du continent, validant ainsi l'orientation prise par le groupe d'une expansion concentrée sur un secteur spécifique. L'émergence progressive d'un éventuel « espace Bolloré africain » de transport obéit alors à une stratégie de monopole.

L'espace Bolloré : la logique de monopole ou l'identification d'une « planche savonneuse »

C'est bien une volonté de prise de monopole effective qui caractérise l'inscription africaine du groupe Bolloré. Au premier abord, il n'y a rien de vraiment spécifique dans cette stratégie. Immanuel Wallerstein l'a déjà particulièrement bien démontré, le jeu du capitalisme est souvent de tenter d'installer des monopoles pour lutter contre la concurrence, tant il est vrai

qu'en définitive, « le marché est destructeur de profits » (WALLERSTEIN I. 1997, p 37). Les marchés trop concurrentiels sont difficilement rentables. La recherche d'une concurrence peu développée constitue justement un des déterminants d'une série d'acquisitions africaines pour le groupe Bolloré. Cette stratégie est relativement originale dans le sens où elle prend forme au milieu des années 1980 et au début des années 1990 dans un contexte de crise économique rencontrée par les Etats africains. Le constat est connu, lors de cette période les économies africaines subissent « un mouvement de retrait des firmes multinationales, avec désinvestissement et solde net négatif de l'investissement direct étranger » (DUPUY C. & al. 1991, p 212). Bolloré identifie l'intérêt de cet abandon partiel du continent africain et donc s'inscrit dans ce terrain délaissé, peu concurrentiel, en rapide position de monopole sur le secteur des transports internationaux en Afrique de l'ouest, encore peu concerné par les privatisations et par les investissements des grandes compagnies de logistique.

Cette stratégie, à contre-courant du mouvement mondial des investissements, est pourtant risquée. Elle se déploie dans cet environnement instable, économique et politique, qui justement fait fuir les différentes entreprises. De ce risque découlent alors les volontés de monopole exercé sur un secteur particulier, en l'occurrence le transport. Bolloré applique une stratégie commerciale bien connue des acteurs financiers. Sur les places financières à haut risque, les « junks bonds » (action pourries), instables, dont le cours est perçu comme difficilement maîtrisable, ne peuvent être achetées qu'en totalité (on achète tout ou rien) permettant ainsi une maîtrise unique des conditions des variations de l'instabilité (SMITH S., GLASSER A. 1997). Le terrain africain, marqué par un contexte peu stable, est pareillement identifié comme une « planche savonneuse » qui ne peut être gérée que dans une situation de monopole permettant sur le secteur stratégique des transports de maîtriser l'ensemble des facteurs, techniques, économiques voire politiques, d'un espace privé acheté dans sa totalité. Il est évident que de tels espaces privés, complètement détachés de l'environnement sur lequel ils s'inscrivent, n'existent pas. Quelle que soit l'importance du dispositif mis en place, le groupe Bolloré reste confronté à un certain nombre de contraintes. La permanence des territoires et des structures d'Etat, la diversité des acteurs politiques et économiques, l'imbrication entre public et privé, le regard des bailleurs de fonds sur le déroulement des appels d'offre, la concurrence de plus en plus forte... sont autant d'éléments qui contraignent un acteur privé dominant. Mais cette construction privée mise en place, centrée autour des activités du transport, devient pourtant de plus en plus élargie et donc progressivement incontournable, révélant un pouvoir spatial fort dans les recompositions contemporaines.

D'autant plus que cet espace privé est solidifié par l'extension et la diversification des activités sur d'autres secteurs. Obéissant à une stratégie de filières entièrement intégrées, le dispositif logistique est renforcé par la maîtrise de différentes filières de production. Plus que l'unique activité liée au tabac, le groupe Bolloré a progressivement investi l'ensemble des activités agricoles tournées vers l'exportation, du coton au café en passant par les plantations de bois et de fruits tropicaux. De nombreuses acquisitions d'entreprises et de prises de participation dans les sociétés étatiques nouvellement privatisées doublent la construction de l'espace de transport. Exemple parmi d'autres, la reprise du groupe Rivaud en 1997 enrichit les « biens africains » de Bolloré, le rendant propriétaire de plus de 50 000 hectares de plantations d'hévéas, de palmiers à huile, de bananes, d'ananas, au Cameroun, en Côte d'Ivoire ou encore au Kenya. En juin 1999, le groupe prend le contrôle de la société ivoirienne DAFCI, troisième exportateur ivoirien de café et de cacao, dont le total d'exportation des produits avoisine les 120 000 tonnes annuelles pour les dernières années d'exploitation. Le groupe Bolloré est également le deuxième opérateur ouest africain dans le secteur du coton, terrain nouvellement stratégique des entreprises, suite aux injonctions pressantes de la Banque Mondiale pour la privatisation de « l'or blanc » encore souvent géré par les entreprises étatiques en Afrique de l'ouest. On pourrait multiplier les exemples, sans contredire ce constat d'une forme d'espace Bolloré africain centrée sur le transport et renforcée par différentes activités de production. L'inscription spatiale du groupe est considérable, concernant les différents pans des économies nationales.

Cet élargissement des activités n'obéit pourtant pas à une tentative de monopole généralisé sur l'ensemble des filières. L'espace africain du groupe reste centré sur le transport. La position de monopole sur certaines chaînes de transit rend de toute façon parfois incontournable le passage par le réseau de Bolloré qui n'a pas pour ambition de transporter ses seuls produits. La réflexion des auteurs de l'enquête réalisée sur Vincent Bolloré énonçant que « non-content de maîtriser tous les canaux d'acheminement, le groupe Bolloré voudrait en posséder le contenu » (RAULIN N., LECADRE R. 2000, p 245) n'est pas tout à fait exacte. On voit mal l'intérêt commercial d'une telle stratégie. Les éventuelles marges bénéficiaires réalisées sur l'opération de transport réduisent forcément les marges de l'activité de production des marchandises transportées. Un monopole généralisé tendrait alors à limiter finalement les possibilités de profits. Il est plus sûr que cette volonté de diversification répond au contexte d'instabilité économique et politique marqué par la faiblesse des capitaux disponibles, par des faillites multiples d'entreprises, par des cessations d'activités fréquentes.

Les activités de production assurent alors un volet permanent de chargements et donc d'activités, pour le dispositif de transport, stabilisant et renforçant un monopole établi.

Il y a d'ailleurs actuellement un certain recentrage sur le pôle transport et logistique. La vente partielle des plantations et industries du tabac en constitue un signal important. Ce recentrage est lié à un contexte concurrentiel nouveau. Longtemps relativement seul dans le secteur des transports privés ouest africains, profitant d'une sorte de désertion des grands groupes, Bolloré se retrouve confronté à l'attaque commerciale récente d'entreprises logistiques qui cherchent à intégrer l'Afrique dans leurs réseaux. En Afrique de l'ouest, et notamment francophone, le groupe Maersk-Sealand, déjà possesseur d'un réseau logistique mondial, leader du transport maritime, s'inscrit depuis une dizaine d'années en complète opposition avec le groupe Bolloré, dans le secteur du transport, renforçant alors l'importance des forces privées dans les recompositions.

Concurrence : l'inscription ouest africaine de Maersk- Sealand

Le point d'entrée d'une concurrence nouvelle pour le groupe Bolloré date de 1992, lorsque l'armateur Maersk-Sealand, soutenu par l'Etat danois, dépose une plainte à la commission européenne pour non-respect des pratiques concurrentielles en Afrique dans le domaine maritime. Condamné pour abus de position dominante, Bolloré doit alors régler une amende de 105 millions de francs. Mais plus que cette somme d'ailleurs rabaissée (l'amende initiale était de 250 millions de francs), c'est surtout la sortie imposée au groupe français, notifiée par la commission, du système des conférences maritimes, qui marque l'introduction forte du premier armateur mondial dans un transit maritime ouest africain jusqu'ici très protégé. Ce système, mis en place sous l'égide de la CNUCED, est basé sur le schéma du 40/40/20 où 40 % des flux sont réservés aux armements nationaux du pays exportateur, 40 % pour ceux du pays importateurs et 20 % ouverts à la concurrence. Ce système, dans un contexte de relations économiques préférentielles entre la France et les Etats africains de la zone franc, permettait de multiples dérives. Moyennant certaines rémunérations officieuses, la part réservée aux armements nationaux était récupérée, permettant au groupe Delmas de traiter près de 80 % des flux maritimes à destination ou en provenance de l'Afrique francophone. Un an après la coûteuse guerre commerciale livrée à Delmas, la sortie de ce système fait perdre au groupe Bolloré un monopole de fait sur ces transits maritimes. Et cette première étape d'un jeu concurrentiel impulsé par Maersk est rapidement renforcée par différentes actions complémentaires.

Car le groupe danois met progressivement en place un dispositif intégré de transport de même nature que celui réalisé par Bolloré. Il s'implante rapidement dans les capitales des Etats littoraux et continentaux, installant des parcs à conteneurs, des surfaces de stockage, des centres de redistribution, dans les différents points d'arrivée des axes de transport internationaux. Si l'inscription initiale est réalisée en Afrique australe (inscription renforcée d'ailleurs par le rachat de l'armement sud africain Safmarine Containers Lines, convoité par Bolloré car permettant l'acquisition de positions terrestres portuaires en Afrique du sud, en Namibie ou encore au Mozambique), l'Afrique de l'ouest est progressivement intégrée dans les stratégies. L'implantation du groupe est accélérée à partir de 1992. Les ports de Dakar, d'Abidjan, de Lomé (dès 1986 pour ces trois ports) puis de Cotonou et de Téma sont investis, tout comme les capitales des Etats continentaux ouest africains où des terminaux (ferroviaires pour Ouagadougou et Bamako) sont installés.

Se limitant au seul secteur des transports, le groupe danois passe des contrats de transit avec les grandes entreprises de plantations ouest africaines (et notamment avec les compagnies cotonnières), cherchant à contourner les monopoles établis du groupe Bolloré. Il investit dans des flottes privées de camions (société « Transit Pan Africain ») et d'engins divers de transport et de manutention, offrant progressivement un service de bout en bout, assurant la totalité des prestations logistiques. Il participe aux différentes privatisations impulsées dans le secteur des transports. La privatisation prochaine de l'axe ferroviaire Dakar / Bamako est révélatrice de cet affrontement commercial. La présence de trois nationalités différentes dans les regroupements privés, imposée dans les clauses de l'appel d'offre, n'empêche pas un affrontement entre le groupe Bolloré associé au sud africain Comazar et au canadien Canac, et le groupe Maersk associé à la société canadienne Canarail et à la filiale internationale de la société française SNCF.

L'enjeu de cette privatisation est de taille. Les deux groupes concurrents disposent chacun de parcs à conteneurs privés dans l'enceinte du port de Dakar et ces parcs sont reliés à la voie ferrée. Mais surtout, ils gèrent en commun le terminal ferroviaire de Sotuba à Bamako, relié également à l'axe ferroviaire. Dans ce terminal, réceptionnant les wagons chargés des marchandises d'importations maliennes et chargeant les produits destinés à l'exportation, Maersk dispose d'une surface de 10 000 m², de deux voies permettant le traitement simultané de 15 wagons par voie par le biais d'engins de manutention d'une capacité de 35 tonnes. SDV, filiale de Bolloré, possède un dispositif similaire, dans une surface de stockage de 15 000 m². Une partie des transits de coton, exportation centrale du Mali, est traitée dans ce

terminal ferroviaire. Les camions de la Compagnie Malienne du Développement des Fibres Textiles (CMDT) viennent directement des usines au terminal pour livrer le coton fibre qui est conteneurisé sur place et envoyé vers le port de Dakar. On comprend l'intérêt stratégique de la maîtrise de l'axe ferroviaire qui permettrait pour le groupe remportant l'appel d'offre, un contrôle total de l'ensemble de la filière de transit du coton sur toute la chaîne de transport international. D'autant plus que si le coton malien, assurant pour les dernières années un total de chargements de 500 000 tonnes, demeure encore majoritairement transporté en vrac, il devrait à terme être totalement conteneurisé. L'évolution récente va dans ce sens. Cette conteneurisation devient alors un terrain d'affrontement privilégié des deux groupes concurrents.

L'exemple de la mise en place d'un terminal à conteneur à Sikasso, au centre des régions cotonnières maliennes, est significatif de ces stratégies liées des deux groupes. Bolloré dispose d'un contrat d'exclusivité avec le port d'Abidjan et la CMDT sur le transport en vrac du coton transité par voie routière, transit qu'il sous-traite à des petits transporteurs assurant les trajets vers le port ivoirien. Maersk cherchant à s'inscrire dans ce transit routier, sans pouvoir pour autant « briser » le contrat d'exclusivité, a alors passé un accord avec la CMDT sur la conteneurisation d'une partie du trafic routier en proposant des tarifs attractifs et des garanties de fonctionnement rapide des opérations de transport. La construction d'un parc à conteneurs de 10 000 m² à Sikasso ainsi que la création d'une société TPA (Transit Pan Africain) gérant une flotte de 50 camions permettent alors à Maersk de traiter des chargements de l'ordre de 30 000 tonnes pour l'année 2000, et le trafic est en augmentation constante. La réaction de SDV est rapide, résidant dans la construction d'un parc similaire, à Sikasso, situé juste à côté de celui de l'entreprise concurrente.

Ces exemples permettent de mesurer l'impact de la concurrence dans ce secteur de transport. Des modernisations et des orientations nouvelles sont impulsées par ces deux groupes privés qui enrichissent progressivement leur dispositif africain. De ce jeu concurrentiel découle une accélération des reconstitutions privées dans lesquelles Bolloré n'est plus seul. Et cette accélération est d'autant plus forte que le groupe français a été obligé de recentrer ses activités sur le secteur des transports pour affronter un groupe danois incomparablement plus puissant financièrement. En revendant certaines entreprises (tabac), en augmentant le nombre de navires et les vitesses de rotation, en assurant des services supplémentaires, en s'appuyant sur des réseaux de relation, sur son avance déterminante dans ces logiques de monopole, et malgré une régression des chiffres d'exploitation (moins 430 millions de francs en 1999 par

exemple), le groupe Bolloré semble avoir stabilisé et renforcé ses positions africaines. Les deux groupes deviennent tout à fait incontournables sur cet espace de transport permettant l'ouverture littorale.

3.1.2.2 *Espaces d'entreprise : le désenclavement ou l'enclavement privé*

L'émergence rapide de ces structurations privées impulse une évolution des dynamiques de circulation consacrées à l'ouverture littorale. Ces logiques récentes, inscrites dans le contexte d'une libéralisation appliquée sur un transport sectorialisé, pose alors la question d'une forme de désenclavement privé. Ces stratégies de filières et de secteurs intégrés ne sont-elles pas en train d'aboutir à la construction d'un territoire Bolloré, d'un territoire Maersk, tous deux inscrits dans un espace global « Banque Mondiale / FMI » ? Les possibilités de circulation futures ne sont-elles pas strictement conditionnées aux actions de ces forces actuelles que sont les bailleurs de fonds et les entreprises transnationales, échappant alors d'une certaine façon aux acteurs politiques et économiques des espaces africains ? Question plus importante encore, la modernisation du système de transport, la réduction des distances, l'organisation de l'accessibilité, peuvent-elles échapper aux strictes rationalités économiques ? Ces questions sont difficiles, interdisant toute réponse sûre, elles doivent pourtant guider le questionnement sur les situations d'enclavement qui n'apparaissent que partiellement ouvertes par ces recompositions spécifiques.

Il paraît difficile de parler de territoires d'entreprises pour identifier ces nouvelles structurations. Les définitions de ce que pourrait être un territoire sont bien sûr multiples. Dans le discours géographique, elles reprennent cependant souvent l'idée d'un espace identifié (et d'identité), approprié, parfois délimité, dominé et géré dans un modèle projeté et concrétisé de l'orientation que l'on veut donner à cet espace. Il n'est pas évident que les stratégies des groupes obéissent à un réel modèle spatial, qu'elles identifient un quelconque espace à approprier, tant il est vrai qu'il s'agit surtout d'acheter ou de construire dans une logique espérée de monopole, le maximum de structures possibles. Il est vrai qu'une entreprise « cherche non à dominer le monde, mais à profiter du monde » (DURAND MF. & al. 1993, p 34). Et ces tentatives de profits s'exercent dans un environnement changeant, toujours sujet aux réorientations de stratégies, voire d'abandon des espaces pour un temps sélectionnés, mais qui peuvent être délaissés à tout moment. L'espace de l'entreprise est dans ce sens un simple support avec lequel il faut composer dans une durée de temps variable.

Claude Raffestin l'avait énoncé, les stratégies des entreprises sont de toute façon plus temporelles que réellement spatiales (in OFFNER JM. 1996). Il est pourtant manifeste que le jeu concurrentiel entre les groupes Bolloré et Maersk produit des espaces privés de plus en plus élargis, constitués de bouts d'axes de transport reliés aux centres de production et de consommation. La progressive connexion entre les axes maîtrisés (et certaines zones de production exploitées) établit un schéma d'ensemble quadrillant de façon croissante les territoires nationaux. Elle propose des relations nouvelles entre les Etats continentaux et littoraux.

Mais ces espaces ne sont pas des territoires au sens identifié précédemment. La distinction est importante. L'absence de modèle spatial est tout simplement le corollaire d'une simple sélection de critères économiques. Cette sélection est légitime, du moins non-critiquable, conforme aux fonctionnements d'une entreprise basés sur les volontés de rentabilité et de profits. Mais dans l'interrogation sur les recompositions possibles des situations d'enclavement, il est édifiant de constater une correspondance assez marquée entre les sélections des entreprises et celles des bailleurs de fonds. Ce n'est pas vraiment de création d'espaces de transport dont il est en fait question, mais d'une superposition sur des axes déjà existants mais modernisés.

L'aide internationale accentue une politique de rénovation qui privilégie un réseau prioritaire centré sur les axes internationaux, les entreprises sélectionnent ces voies reliant les capitales et les villes principales des Etats, et proposent un service « logistique et transport » nouveau. Les grands pouvoirs mondiaux produisent des places, des centralités, en fonction de leurs choix. Tel ou tel investissement sur un port tend à attirer le trafic, la mise en place d'un terminal dans un Etat continental consacre une situation de carrefour pour la ville sélectionnée. La privatisation d'une voie ferrée reliant les capitales renforce une ligne d'écoulement des marchandises exportées ou importées, la rénovation d'un axe routier peut réorienter certains flux. L'exemple de la ville de Sikasso, inscrite dans l'armature nationale réalisée par les pouvoirs d'Etat maliens, considérée et équipée comme capitale cotonnière par la Compagnie Malienne du Développement des Fibres Textiles (CMDT), sélectionnée par les groupes privés comme point de concentration du transit conteneurisé du coton, est significatif de ces situations contemporaines qui tendent à rapprocher certains pôles continentaux. Il se met en place progressivement des lignes d'accélération d'une certaine circulation.

Et ce type de circulation n'est pas une nouveauté. La simple lecture du réseau sur lequel se déploie le produit BL / direct ou les investissements prévus dans les plans régionaux des

bailleurs de fonds, témoigne du renforcement de certaines lignes pénétrantes orientées vers l'ouverture littorale, qui ne sont pas sans rappeler l'ancien support colonial. Le schéma se complexifie, intégrant des régions de productions nouvelles. Mais il reste centré sur les relations axiales littorales / continentales. Seuls les pôles et les espaces « touchés » par ces axes, sont alors concernés par cette circulation accélérée car modernisée qui rapproche certains lieux et en éloigne d'autres, mais toujours dans une logique de connexion littorale. Pour les entreprises transnationales, il s'agit bien de mettre en réseau des portions d'espaces africains reliées aux réseaux logistiques mondiaux. Certes, les stratégies des groupes révèlent des différences souvent liées aux moyens d'action dont disposent les entreprises. Il y a bien dans le jeu actuel de Bolloré et de Maersk une orientation opposée. Le groupe Bolloré a fait du terrain africain son point d'entrée d'une expansion vers la constitution d'un espace transnational, différent en cela du groupe Maersk déjà propriétaire d'un réseau mondial qui intègre progressivement des espaces africains restés à l'écart. Mais le résultat concrétise la même forme de structuration spatiale. Les figures de synthèse (figure 3.4 & 3.5) résument cette dernière. La carte publicitaire de Bolloré, de son implantation dans le monde par Etat, n'a pas beaucoup de sens. Elle masque la logique de réseaux sélectionnés par les entreprises sur l'armature technique d'ouverture modernisée par les bailleurs de fonds.

C'est bien la mise en place d'enclaves privées, totalement ouvertes sur l'extérieur, produites par l'inscription d'axes « fuyants » que permet l'action liée des forces actuelles de la mondialisation. L'accélération des circulations qu'elles établissent donne une ampleur renouvelée aux fonctions d'extraversion et « d'aspirateur » d'activité des axes pénétrants. L'enclave privée désenclave finalement un certain type d'espace. Il ne s'agit pas de minorer l'intérêt de ces recompositions dans la modernisation des circulations, intérêt qu'il sera important de préciser plus en avant dans la réflexion, mais ces recompositions ne règlent que partiellement les problèmes de l'enclavement continental. Elles le hiérarchisent surtout, validant des inégalités fortes dans la desserte des territoires. Les rapprochements des entités spatiales continentales aux interfaces littorales s'adosent sur quelques portions, sélectionnées en fonction de critères économiques évidemment peu soucieux d'un réel aménagement équilibré des territoires.

Figure 3. 4

Implantations mondiales du groupe Bolloré

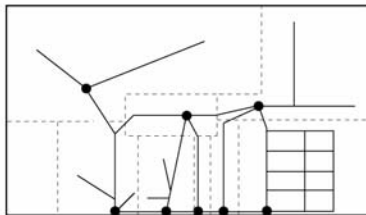


source : Bolloré. (2000)

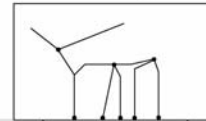
Figure 3. 5

Logiques de réseau : l'intégration de "portions d'espaces africains"

Un espace technique de circulation



Aide internationale et stratégies d'entreprises

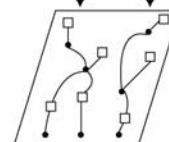


Sélection / modernisation

Inscription : des réseaux ouest africains
privatisés dans une stratégie logistique mondiale



Quelques espaces inscrits dans une logique
économique d'ouverture littorale accélérée



Jean Debrie. IDEES / CIRTAI. (2001)

En définitive, une certaine vision du désenclavement, basée sur la vulgate libérale et sur une forme de déterminisme technique, est donc concrétisée par les actions dominantes des bailleurs et des entreprises. Les espaces ouest africains sont alors hiérarchisés, fragmentés, découpés dans une visée d'axes occultant les interdépendances entre les dynamiques de circulation. Les inégalités de desserte spatiale sont validées, non combattues dans les plans d'aménagement. Sans interdire les multiples circulations striant l'espace ouest africain, l'aménagement ainsi réalisé produit une circulation à deux vitesses, où seuls quelques types de support d'échanges sont l'objet de toutes les attentions de modernisation. Cette utilisation « privatiste » de l'espace pour reprendre l'expression de Milton Santos (1997), qui offre des opportunités nouvelles, n'assure cependant qu'une desserte d'enclaves limitées. Là encore, se pose le problème de l'absence de contre-pouvoir, d'une action politique susceptible de remédier aux inégalités ainsi posées.

3.2 La faillite des cadres politiques ou les dynamiques mondiales non-maîtrisées (l'encadrement ouest africain et la question du désenclavement)

3.2.1 De l'Etat aux regroupements internationaux. L'intégration régionale : le niveau manquant

3.2.1.1 L'Etat ajusté ou la question de l'encadrement politique (vers un dépassement du niveau étatique)

Dans des recompositions contemporaines, l'espace ouest africain se retrouve fragmenté par le biais de circulations hiérarchisées. La lecture de l'enclavement continental, situation relative, en devient plus complexe. Elle devient plus subjective, car fonction du point de vue personnel que l'on porte sur les évolutions libérales et les rationalités économiques dominantes. Dans un contexte de raréfaction des ressources financières, de difficulté économique, certains pensent que les concentrations sur quelques axes majeurs de rabattement des flux, que la mise en réseau des seuls pôles urbains principaux, que la modernisation d'une armature certes simpliste mais fonctionnelle, deviennent l'unique solution rationnelle de la gestion des transports ouest africains. Des choix de desserte doivent être établis. D'autres s'opposent à ce type d'évolution, réclamant la poursuite d'un quadrillage territorial densifiant des réseaux nationaux toujours faibles.

Ce débat s'applique peut-être plus qu'ailleurs dans certains Etats continentaux. Le Mali et le Niger concentrent l'ensemble des difficultés d'aménagement à l'échelle de l'espace national. Comment aménager, pour ces Etats « pauvres », des espaces extrêmement vastes mais faiblement peuplés, marqués par des niveaux d'urbanisation encore largement inférieurs aux niveaux ruraux, présentant des conditions physiques excessivement différentes du nord au sud des Etats, comportant de larges parties désertiques identifiées très souvent comme inutiles par opposition aux zones utiles agricoles ? L'espace malien, pour une superficie de 1248570 km², est peuplé d'environ 10 000 000 d'habitants soit une densité inférieure à 8 habitants / km² et les populations demeurent encore majoritairement dispersées, faiblement regroupées dans les centres urbains (taux d'urbanisation probablement inférieur à 30 %). Le Niger présente les mêmes caractéristiques (densité à peine supérieure à 8 habitants par km², large partie désertique, taux d'urbanisation avoisinant les 25 %). Et les productions nationales sont faibles, plaçant ces Etats parmi les plus pauvres de la planète (PNB de 2,73 et 1,96 milliards de dollars respectivement pour le Mali et le Niger en 1997). Pour comparaison, l'espace

national ivoirien supporte des densités de près de 45 habitants / km² pour une superficie de 320 760 km², des taux d'urbanisation de l'ordre de 50 %, pour un PNB supérieur à 10 milliards de dollars. Et les inégalités dans la densité des infrastructures routières, identifiées précédemment, révélaient une forme de fracture littorale / continentale à l'échelle de l'Afrique de l'ouest. Les problèmes d'aménagement de ces territoires continentaux sont alors totalement différents. Pour ces Etats, la question de l'abandon définitif dans les politiques d'aménagement de certains espaces se pose de façon insistante.

C'est d'ailleurs la question même de l'existence d'une politique nationale d'aménagement, considérée au sens le plus large comme « action volontaire et réfléchie d'une collectivité sur son territoire » (BRUNET R. & al. 1993, p. 29) que pose l'évolution du jeu politique opposant des acteurs divers. L'action des Etats africains sur leur propre base territoriale est réalisée sous surveillance, traduisant une perte d'autonomie et une dépendance à l'aide. Dans ce sens, il y a bien un abandon de certaines prérogatives anciennement étatiques. Les débats sont nombreux sur le sens donné à cette éventuelle faillite voire à la fin des Etats. Plus globalement, l'évolution des 20 dernières années bouscule les schémas et les termes classiques de l'analyse des Etats ouest africains et plus généralement des Etats « pauvres » qu'on ne sait plus vraiment nommer. Entre pays en voie de développement, sous développés, pays du Tiers Monde, du sud, périphérie, Etats en voie de privatisation, les mots qui désignent les entités analysées apparaissent tantôt datés, tantôt sujets de débats. Au regard des conclusions énoncées dans la partie précédente, il nous semble que le terme « d'Etat ajusté » pourrait synthétiser l'ensemble des recompositions proposées par l'émergence de forces nouvelles. Il ne s'agit pas d'une fin de l'Etat, mais d'un contrôle de ces actions qui oriente les projets. Et ce contrôle limite les volontés (réfléchies ?) d'une politique d'aménagement visant à réduire les disparités spatiales.

Ni les actions des bailleurs de fonds, ni celles des entreprises transnationales ou des Etats n'apportent de réponse au problème de l'enclavement continental. Mais elles le transforment pourtant. Si les discontinuités restent présentes, les entraves étatiques multiples, les dysfonctionnements des transports réels, il reste que la graduation des distances enclavantes continentales devient plus hétérogène. Elle est différenciée en fonction des sélections opérées de certaines enclaves privées. Le problème d'un espace technique plus cohérent, prenant en compte les logiques de réseaux et non pas celles des simples axes, valorisant des relations à l'échelle ouest africaine n'est pas vraiment traité. La notion même d'action politique n'a qu'un sens limité pour définir les aménagements réalisés. L'Afrique de l'ouest, ajustée,

inscrite comme tout espace dans cette interaction mondiale généralisée, se caractérise par l'absence d'un encadrement politique réel des dynamiques économiques. La question d'un cadre éventuel politique adapté aux mutations contemporaines est pourtant l'objet de toutes les préoccupations dans les discours politiques. En effet, les acteurs politiques ouest africains sont engagés dans un processus d'accélération des tentatives de regroupements interétatiques. La mise en place d'une réelle intégration régionale visant la construction d'un espace économique commun à l'échelle ouest africaine devient le projet fédérateur des politiques nationales.

Cette idée de dépassement des fragmentations étatiques n'est guère une nouveauté. Elle marque périodiquement les débats politiques depuis les indépendances, inscrite dans cette critique d'une balkanisation de l'Afrique qui n'a pourtant jamais été dépassée. L'appel politique du premier président du Ghana, Kwame Nkrumah, « l'Afrique doit s'unir » est connu³⁵, repris par différents chefs d'Etats, Sekou Touré et Modibo Keita en tête, auxquels s'opposeront des projets plus nationalistes portés entre autres par le président ivoirien Houphouët Boigny. Les tentatives de fédération politique au lendemain des indépendances n'ont guère tenu devant les volontés d'appropriation des appareils politiques légués, devant aussi la difficulté d'identifier clairement des cadres économiques cohérents et homogènes d'une gestion commune politique. L'échec rapide de la confédération du Mali est révélateur de cette opposition entre des territoires continentaux déjà identifiés comme « pauvres » et des territoires côtiers dont les leaders devenus nationaux percevaient cette divergence entre une volonté politique d'unité au nom d'une identité africaine (et par opposition aux fragmentations imposées par les pouvoirs coloniaux) et des logiques économiques.

Cette tentative d'union concernait d'ailleurs initialement le Soudan (Mali), le Sénégal, la Haute Volta (Burkina), le Dahomey (Bénin), lors des premières négociations en 1958. Mais les logiques économiques, caractérisées par des liens tenus entre la Côte d'Ivoire, le Dahomey et la Haute Volta, ont poussé ces deux derniers à sortir d'une tentative de fédération qui ne concernera que le Soudan et le Sénégal... pour deux mois. La Fédération du Mali créée le 20 juin 1960 ne passera pas l'été. La mise en place du Conseil de l'Entente, en mai 1959,

³⁵ Kwame Nkrumah distribuera d'ailleurs des exemplaires de son ouvrage « Africa must unite » au sommet de l'OUA de 1963 à Addis – Abeba où seront néanmoins proclamés les principes d'intangibilité des frontières, du respect de la souveraineté et de l'intégrité territoriale de chaque Etat et de leur indépendance (article 3). Cet ouvrage, récemment réédité, révèle un discours fort souvent repris par les jeunes africains (exemple révélateur, les rappers sénégalais Positive Black Soul, groupe phare en Afrique de l'ouest, chantent fréquemment les louanges du « rédempteur » Nkrumah), discours plus politique qu'économique (« recherchez premièrement le royaume politique » NKUMAH. K, *L'Afrique doit s'unir*, Paris, Présence Africaine, édition de 1994).

regroupant la Côte d'Ivoire, la Haute Volta, le Niger, le Dahomey est pareillement révélatrice de ces tentatives de regroupement avortées, du moins inachevées. La série d'accords portant pourtant sur les aspects économiques, politiques et juridiques, n'aboutira jamais à ces mises en place prévues d'union douanière sur tous les produits, d'harmonisation des statuts de la fonction publique, des codes du travail... Les multiples communautés économiques établies dans les décennies suivant les indépendances ne dépasseront jamais vraiment les niveaux étatiques.

Si différentes institutions à vocation régionale ont été instituées dans toutes les parties du continent africain, elles n'ont pourtant jamais atteint les objectifs de coopération inscrits dans les textes fondateurs. L'intérêt national est resté dominant, d'autant plus que les plans d'ajustement ont consacré cette échelle nationale, privilégiant les relations bilatérales entre les Etats et les institutions de Bretton Woods dans la gestion des crises économiques et financières rencontrées (DUBRESSON A., RAISON JP. 1998). Mais ces différentes coopérations régionales sont toujours présentes et tendent à être relancées dans une volonté affichée d'une création effective d'un encadrement politique susceptible de répondre aux problèmes rencontrés par les économies nationales africaines. Elles sont relancées au niveau des institutions africaines. Si les acteurs politiques africains au sein de l'O.U.A. ont toujours fait, du moins dans les discours, des coopérations économiques une stratégie de développement (5 étapes nécessaires ont été identifiées lors des sommets de 1970 à 1979 : zone d'échanges préférentiels, zone de libre échange, union douanière, marché commun, union économique et monétaire), ils cherchent actuellement à concrétiser ces projets. Le terme d'Etats-Unis d'Afrique est d'ailleurs remis à l'ordre du jour, il est par exemple le thème privilégié des récents sommets d'Alger et de Tripoli en 1999.

La signature du plan d'Abuja (1991), traité instituant la communauté économique panafricaine, révèle ces tentatives de mise en place d'un marché continental à l'horizon 2025. Le plan est basé sur la promotion d'un « développement autocentré », réalisé par le biais d'une consolidation des entités régionales déjà existantes puis d'une libéralisation progressive des échanges entre elles. Un peu partout en Afrique, les communautés économiques sont revalorisées. L'exemple de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), Union censée constituer pour les Etats francophones une étape et un tremplin vers la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), traitée dans l'ensemble des discours politiques en Afrique de l'ouest est exemplaire de cet intérêt. Il est

significatif de constater que le thème de l'intégration régionale était un argument électoral dominant la dernière campagne présidentielle en cours au Mali.

Relancés par les divers acteurs politiques africains, ces regroupements régionaux sont aussi de plus en plus appuyés par les différentes strates de l'aide internationale. Cette vision particulière d'un encadrement politique et économique dépassant les niveaux étatiques a pourtant été pendant longtemps un sujet de désaccord entre les bailleurs de fonds. Les institutions de Bretton Woods privilégient d'abord une libéralisation économique des Etats vers le reste du monde, sans passage par une libéralisation progressive au sein d'une région considérée comme étape nécessaire vers une libéralisation plus étendue. Cette dernière est portée et soutenue par les représentants de l'aide de l'Union Européenne, de certaines agences bilatérales ou encore de la Commission Economique de l'Afrique aux Nations Unies. L'évolution récente va pourtant dans le sens d'un consensus autour de l'idée d'intégration régionale. Sans donner tout à fait un contenu identique à cette idée, même la Banque Mondiale tend à inscrire les plans d'ajustement structurel dans une logique d'intégration africaine y voyant une façon d'économiser les ressources, d'éviter les duplications de projets et de supprimer les entraves internes aux flux intra-africains (COUSSY J., HUGON P. 1991). L'intégration régionale, sans être vraiment définie dans un ensemble de composantes stables partagées et reconnues par tous les acteurs politiques, devient néanmoins un objectif commun visant à concrétiser des entités spatiales africaines nouvelles.

Ces tentatives de regroupement correspondent à une évolution mondiale. Parallèlement à l'explosion des échanges mondiaux, les dernières décennies ont été marquées par un mouvement de régionalisation général. Différents blocs régionaux se sont constitués dans un environnement économique globalisé dans une tentative de création d'espaces d'échanges plus adaptés aux dynamiques mondiales, plus autonomes et plus puissants, mais aussi en réponse à l'Union Européenne. Les craintes d'un retour au protectionnisme (la "forteresse Europe") consacrent les regroupements centrés autour d'un schéma tripolaire des puissances européennes, asiatiques et celle américaine, étendu à leurs périphéries immédiates (régionalisme vertical). Et ce schéma est doublé de regroupements récents entre les pays périphériques. Il en découle ce "polymorphisme sans précédent des modes de construction et de structuration du régionalisme » (BACH DC. 1999, p 14). Le Monde est actuellement totalement « régionalisé », entre Union Européenne, ALENA, MERCOSUR, APEC, ASEAN... Ces coopérations de natures diverses contribuent à l'émergence d'entités nouvelles. Le traité de la communauté économique panafricaine, les intégrations africaines,

soutenus par différents partenaires, Union Européenne en tête, reflètent l'émergence espérée, peu concrétisée encore, de ces regroupements identifiés comme solution aux problèmes rencontrés par les Etats ouest africains dans leur inscription au monde (marginalisation et dépendance).

En tant qu'éventuelles entités politiques et économiques nouvelles, ces intégrations régionales (qui visent à une intégration des marchés, des infrastructures...) doivent alors être analysées dans la réflexion menée sur l'enclavement continental. Les fragmentations étatiques, les discontinuités, les disparités dans l'inscription des infrastructures terrestres de transport, à l'échelle ouest africaine, apparaissent bien comme une des causes majeures de l'allongement artificiel des distances continentales. La mise en place d'un espace régional commun, unifié dans des coopérations diverses encadrant les dynamiques économiques, pourrait lever les entraves, faciliter les circulations terrestres, et donc, d'une certaine façon, désenclaver.

3.2.1.2 L'intégration régionale : condition d'un désenclavement ?

L'interrogation sur la relation entre intégration et désenclavement est pourtant difficile. Ces deux termes rentrent bien dans le langage actuel des institutions politiques nationales et internationales, simples mots redéfinis constamment en fonction des objectifs fixés. Philippe Hugon et Jean Coussy ont déjà dénoncé les limites de ce consensus actuel autour de la notion d'intégration régionale en Afrique (1991). Le consensus est plus verbal que réel et n'est obtenu que par des glissements sémantiques vidant finalement la notion de tout sens. Le même constat peut être posé sur l'idée floue de ce que pourrait être le désenclavement. La logique d'intégration obéit néanmoins à certains principes généraux, déjà bien repérés par différents auteurs, qui peuvent être confrontés aux éléments repérés d'un enclavement continental.

Dans une acceptation générale, l'intégration régionale se définit d'abord comme la "création par les gouvernements de liens économiques internationaux entre des pays qui sont proches géographiquement" (HINE. 1992, p 115). Elle réclame un engagement de plusieurs pays, acceptant de perdre une partie de leur souveraineté au profit d'un espace élargi unifié dans différents champs sélectionnés, politique, juridique, monétaire ou économique. Elle est différente des simples coopérations régionales s'appliquant sur la gestion commune d'activité unique telles les coopérations aériennes dans le cadre de la structure internationale Air Afrique. Elle se distingue par sa teneur juridique, politique, voire symbolique dans la perte de souveraineté qu'elle implique. Elle est une forme de dépassement des Etats et dès lors "un

processus contradictoire (...) processus positif de mise en relation d'espaces mais qui se réalise à l'encontre d'autres espaces" (HUGON P. 1991). Elle est multiforme, caractérisée par des mécanismes de coopération divers, plus ou moins contraignants, débordant différemment les structures étatiques, se déployant dans un gradient allant de la simple zone de libre échange à l'intégration économique la plus totale³⁶. Si le monde apparaît bien fragmenté par ces entités spatiales nouvelles, il reste que pour la plupart, elles se réduisent à de simples zones d'échanges. Exceptée l'Union Européenne qui constitue la forme la plus aboutie d'intégration, les regroupements régionaux se limitent souvent aux levées des entraves douanières, lorsqu'elles ne sont pas des tentatives avortées, des traités signés sans effet direct sur les dynamiques économiques d'interaction entre les Etats signataires. Elles s'inscrivent de toute façon dans ce mouvement généralisé d'une libéralisation des échanges. Le débat ancien opposant une intégration par le marché à une intégration volontariste (déconnexion du marché mondial, substitution régionale des importations) est actuellement daté. Chaque intégration cherche à s'inscrire dans le marché, à attirer les capitaux, à renforcer sa place dans une compétition mondiale.

Ces intégrations multiformes sont présentes sur l'espace continental africain. Elles sont nombreuses. La Banque Mondiale recense près de 200 entités de coopérations régionales. Peu d'entre elles s'apparentent à de véritables intégrations régionales. Certaines sont pourtant privilégiées dans les gestions politiques actuelles. L'Afrique de l'ouest est le terrain d'une tentative d'accélération d'une intégration construite autour des deux structures que sont l'UEMOA et la CEDEAO. Elles émergent d'un processus ancien, fait de créations et de concurrences multiples, traduction des difficultés rencontrées par les acteurs politiques dans la recherche de cadre cohérent, de volonté de coopération partagée. Elles traduisent aussi un passé colonial commun et des relations préférentielles entre les Etats et leurs anciennes métropoles. En effet, si la ratification du traité constitutif de l'UEMOA, signé le 10 janvier 1994 à Dakar par le Sénégal, le Mali, le Burkina Faso, le Niger, le Togo, le Bénin et la Côte d'Ivoire, marque une étape décisive dans le processus d'intégration régionale de la zone Franc, elle fait suite à différentes tentatives de fédération, de relations institutionnelles. Les 7 Etats membres de cette Union partagent une histoire commune. Anciens membres de l'Afrique

³⁶ « Une zone de libre échange est un accord supprimant les barrières douanières entre les pays membres. L'Union douanière est une zone de libre échange avec la mise en place d'un tarif extérieur commun. Un Marché commun est une Union douanière accompagnée d'une libre circulation des facteurs de production. Une Union économique est un Marché commun avec harmonisation ou coordination des politiques économiques. L'intégration économique se caractérise par une unification des politiques pouvant conduire au fédéralisme » in *Mondialisation : les mots et les choses / Abécédaire*, GEMDEV, 2000, Paris, Karthala, p 312.

Occidentale Française (excepté le Togo), les acteurs politiques de ces pays, en partenariat avec la France, tentèrent dès les indépendances de maintenir et d'institutionnaliser les relations nouées pendant la colonisation. La création en 1959 de la Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO) par les anciens membres de l'AOF (à l'exception de la Guinée qui décide sur référendum de ne pas rentrer dans la zone Franc) initialise un système de coopération monétaire. La BCEAO est chargée d'émettre le Franc de la Communauté Financière Africaine (Franc CFA), base de l'unité d'une zone monétaire (zone franc, figure 3.6) liée à la France par trois mécanismes : les comptes d'opération dont disposent les institutions d'émission de monnaie auprès du trésor français, la convertibilité du Franc CFA avec le franc français et la coordination des politiques monétaires de la zone avec celle de la France. Cette coopération est renforcée en 1973 par la création de l'Union Monétaire Ouest Africaine (UMOA) qui conserve les statuts de la BCEAO et est enrichie par la mise en place de la libéralisation de circulation des transferts entre Etats, l'uniformisation des législations bancaires et une centralisation des réserves de change. C'est cette dernière qui sera transformée, dans une volonté de relance de l'intégration, en union économique (UEMOA) en 1994.

La création de la Communauté Economique de l'Afrique de l'Ouest (CEAO) intervient également en 1973. Elle vise à établir une coopération commerciale en complément de l'Union monétaire et constitue une première tentative d'intégration économique entre la Côte d'Ivoire, la Haute Volta (Burkina), le Mali, le Niger, la Mauritanie, le Sénégal et plus tardivement (1984) le Bénin. En 1975, la création de la Communauté des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) établit le premier regroupement, dans une visée d'interaction commerciale, entre pays francophones, anglophones et lusophones, concernant la totalité des Etats ouest africains de la Mauritanie jusqu'au Nigeria (figure 3.8). Cette communauté, mise en place juste deux ans après la création de la CEAO, révèle cette "dimension politique des regroupements régionaux" (POURTIER R. 1995) expression d'une rivalité entre le Nigeria (pôle dominant de la CEDEAO) et la Côte d'Ivoire (pôle dominant de la CEAO). La CEAO sera supprimée en 1994. L'espace ouest africain est actuellement le terrain de deux entités à vocation régionale inscrite dans un objectif commun d'une intégration dépassant les seuls champs douaniers et monétaires. Elles sont dans les textes complémentaires. Dans le préambule du traité de l'UEMOA, les gouvernements signataires se déclarent "fidèles aux

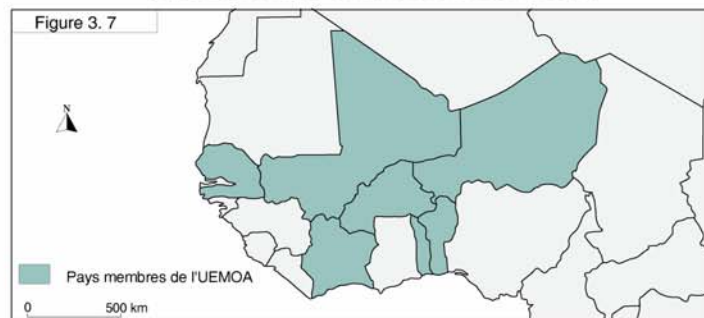
INTEGRATION REGIONALE

ZONE FRANC



UEMOA

Union Economique et Monétaire Ouest Africaine



CEDEAO

Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest



Source : Atlas de la zone franc (1995)

objectifs de la CEDEAO » (1994). L'UEMOA est considérée comme un relais nécessaire à une régionalisation complète de l'ensemble de l'espace ouest africain. L'impact de ces entités nouvelles, susceptibles d'encadrer différemment les relations économiques et l'orientation des actions collectives sur l'espace ouest africain, doit être analysé. Si l'Etat ne semble guère lever les entraves productrices de l'enclavement continental (il en est même un acteur par les discontinuités qu'il propose), les intégrations visant à créer un espace commun sont bien des tentatives d'homogénéisation d'un terrain d'échanges fragmenté étatique. Créer un espace unifié, c'est aussi créer un espace "resserré", en tout état de cause plus facile à franchir.

Les deux institutions mises en place par les gouvernements obéissent bien à ces objectifs de levée des entraves à l'échelle d'un espace régional considéré comme marché plus apte à produire les nécessaires économies d'échelle, à surmonter le handicap de la taille réduite des marchés nationaux. Les trois objectifs « fondamentaux » identifiés par les gouvernements des Etats signataires de la CEDEAO sont à cet égard significatifs, résumés dans l'introduction de la charte fondatrice de Lagos (1975) : établissement d'une Union douanière caractérisée par la suppression des obstacles au commerce et par la création d'un tarif extérieur commun, harmonisation des politiques monétaires et financières et élimination des entraves à la libre circulation des personnes et des marchandises. On voit là tout l'intérêt d'une pareille structuration régionale relevant et cherchant à annuler une partie des dysfonctionnements repérés dans l'approche des discontinuités. Le traité de l'UEMOA est tout aussi explicite de ces volontés d'harmonisation et d'homogénéisation d'un espace interétatique. L'article 4 du traité mérite mention, résumant l'ensemble des priorités repérées.

Traité de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
Titre premier : les principes et objectifs de l'Union / article 4

Sans préjudice des objectifs définis dans le traité de l'UMOA, l'Union poursuit, dans les conditions établies par le présent traité, la réalisation des objectifs ci-après :

- a) Renforcer la compétitivité des activités économiques et financières des Etats membres dans le cadre d'un marché ouvert et concurrentiel et d'un environnement juridique rationalisé et harmonisé.
- b) Assurer la convergence des performances et des politiques économiques des Etats membres par l'institution d'une procédure de surveillance multilatérale.
- c) Créer entre les Etats membres un marché commun basé sur la libre circulation des personnes, des biens, des services, des capitaux et le droit d'établissement des personnes

exerçant une activité indépendante ou salariée, ainsi que sur un tarif extérieur commun et une politique commerciale commune.

- d) Instituer une coordination des politiques sectorielles nationales, par la mise en œuvre d'actions communes et éventuellement de politiques communes notamment dans les domaines suivants : ressources humaines, aménagement du territoire, transport et télécommunications, environnement, agriculture, énergie, industries et mines.
 - e) Harmoniser, dans la mesure nécessaire au bon fonctionnement du marché commun, les législations des Etats membres et particulièrement le régime de la fiscalité.
-

La levée des entraves, par le biais notamment d'une circulation libéralisée, est là aussi relevée comme objectif principal. Construits étroitement en coopération avec les bailleurs de fonds, les instruments dont se dotent les gouvernements pour établir cette intégration ne dérogent pas à la règle libérale. Il s'agit bien d'une ouverture des marchés, de l'établissement d'une concurrence qui, implicitement, valide l'orientation donnée dans les plans d'ajustement d'un retrait progressif des monopoles et interventions étatiques dans les différents secteurs. En ce sens, ce regroupement d'Etats ne constitue pas vraiment une force politique supérieure à celle dont disposent les Etats. Les ajustements en cours demeurent le schéma dominant dans lequel les gouvernements, même regroupés, doivent inscrire leurs projets politiques. Mais cette organisation pensée à l'échelle régionale constitue, du moins dans les textes, un probable instrument d'ouverture facilitée particulièrement pour les opérateurs continentaux dans leurs projets d'ouverture littorale. On le verra, il n'est pas sûr que cette intégration relancée favorise une augmentation des relations régionales, qu'elle produise une réelle inversion des flux dominants d'extraversion. Mais en permettant l'éventuelle émergence d'un espace commun non "coupé" par les fragmentations étatiques, elle pourrait annuler une partie des contraintes, celles qui ont été précédemment identifiées comme "politiques".

Dans cette levée des contraintes, un autre élément présent dans les objectifs posés dans le traité peut être mis en relation avec le problème de l'enclavement continental. L'absence d'une réelle visée d'aménagement, d'un projet pensé d'une desserte équilibrée des territoires nationaux apparaissent comme un facteur limitant les actions de désenclavement effectuées dans les recompositions contemporaines. Sur le support terrestre de l'ouverture littorale, la contrainte technique ne peut alors être que très partiellement réglée, quelles que soient les constructions techniques en cours. Le problème d'une cohérence des schémas d'aménagement plus orientée vers un objectif de réduction des disparités spatiales se pose nécessairement dans

une possibilité effective de réduction d'un enclavement continental. L'intérêt porté dans les objectifs principaux pour l'institution d'une coordination des politiques nationales dans les domaines de l'aménagement du territoire, des transports et des télécommunications, révèle le possible établissement d'un outil régional plus apte à unifier, par les réseaux, les différentes entités spatiales composant l'espace commun.

Protocole additionnel n° II relatif aux politiques sectorielles de l'UEMOA

Chapitre II : de l'aménagement du territoire

Article 5

La Conférence des Chefs d'Etat et de gouvernement fixe, par voie d'acte additionnel, les objectifs et les principes directeurs d'une politique d'aménagement du territoire de l'Union ainsi que les pouvoirs conférés au Conseil et à la Commission pour leur mise en œuvre

Article 6

Dans l'exercice des pouvoirs définis à l'article 5, la Conférence des Chefs d'Etat et de gouvernement veille notamment, dans le respect des équilibres financiers de l'Union et de ses Etats membres

- à l'harmonisation des plans nationaux d'infrastructures en vue de l'équilibre des différentes composantes du territoire communautaire.
- Au désenclavement des zones concernées.

Chapitre III : de la politique des transports et des télécommunications

Article 7

Le Conseil définit, sur proposition de la Commission et à la majorité des deux tiers de ses membres, un schéma d'amélioration des infrastructures et des systèmes de transports et de télécommunications reliant les Etats membres ainsi que les mesures nécessaires à sa mise en œuvre.

Article 8

Les dispositions relatives à la libéralisation des prestations de service en matière de transports et de télécommunications sont prises en conformité avec les principes et les procédures définies aux articles 91 à 93 du Traité de l'Union. Elles revêtent un caractère graduel afin de permettre l'adaptation, dans chaque Etat membre, des secteurs des transports et des télécommunications aux perspectives offertes par l'ouverture du marché de l'Union. Ces dispositions accordent une importance particulière aux mesures de facilitation du transport en transit.

Cette volonté d'une gestion concertée des politiques sectorielles nationales apparaît bien corrélée avec les problèmes identifiés aboutissant à un ensemble de discontinuités. Harmonisation et équilibre des différentes composantes des territoires, désenclavement des zones isolées, facilitation des transports de transit, ce protocole additionnel pose des objectifs marquant l'intérêt d'un pouvoir régional dans l'aménagement d'un espace pour l'instant caractérisé par des disparités spatiales multiples. Le schéma des systèmes de transport est orienté vers l'amélioration des relations entre les Etats. Dans d'autres régions du monde, cette gestion régionale, inscrite dans ce principe majeur de l'aménagement du territoire qu'est la subsidiarité, se révèle particulièrement efficace. Elle permet de pallier aux différentes lacunes proposées par l'aménagement des territoires effectué par les pouvoirs nationaux. La politique par exemple dite du « chaînon manquant » de l'Union Européenne va dans ce sens. Elle permet de financer la construction d'un certain nombre d'infrastructures modernes permettant de relier des réseaux non connectés entre eux dans une logique transfrontalière.

Un simple regard sur le graphe simplifié des liaisons ferroviaires et routières (revêtues) permet de mesurer l'importance d'une poursuite des financements des construits techniques de mise en relation des capitales (figure 3.9). Cela a été dit, le support technique n'est pas nécessairement créateur de dynamiques, il ne propose que des possibilités. Mais comment imaginer une augmentation des relations économiques, l'établissement d'une compétitivité régionale, entre les Etats de la CEDEAO, alors que le réseau moderne de transport ne propose qu'une connexité réduite, une connectivité faible, que certaines capitales, pourtant souvent pôles majeurs et redistributeurs des flux à l'échelle nationale, ne sont même pas reliées par un axe goudronné à l'armature régionale. Le raccrochement des axes guinéen, sierra léonais,

C. E. D. E. A. O / INTEGRATION REGIONALE
 Prospective : liaisons nécessaires

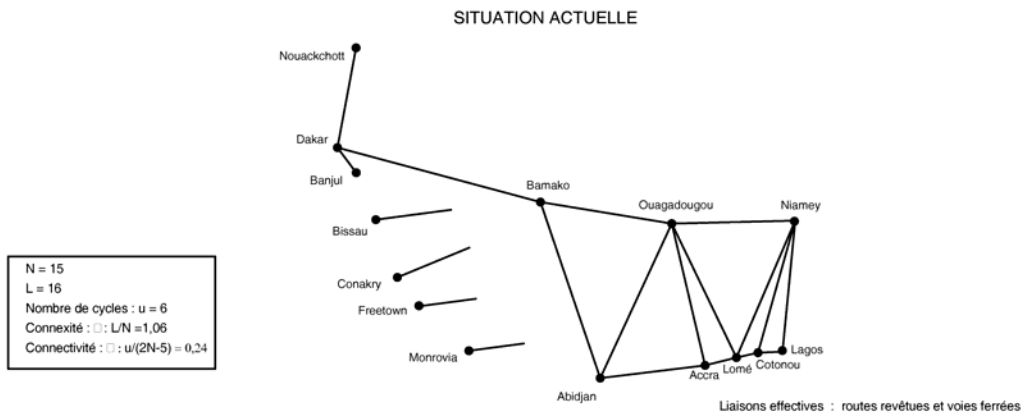
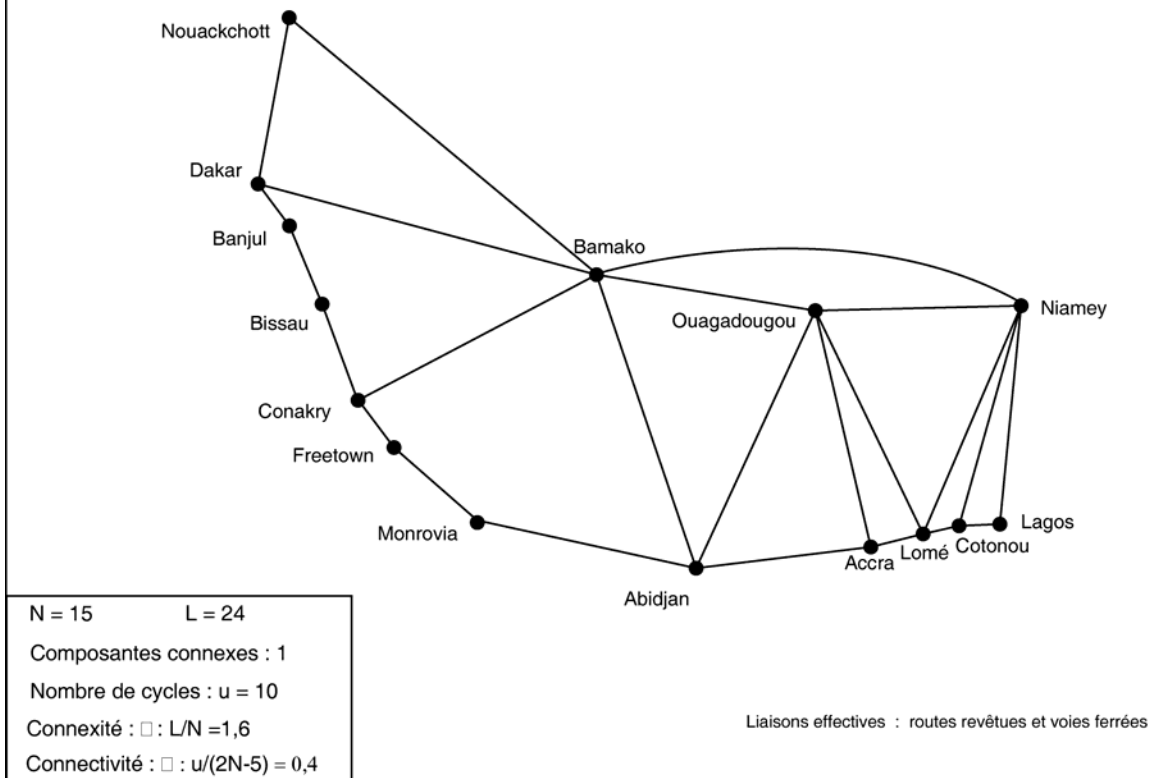


Figure 3. 9

SITUATION MINIMUM D'INTEGRATION EFFECTIVE



libérien (peu planifiable dans le contexte d'instabilité actuel), l'établissement de relations nouvelles entre les capitales continentales à la fois dans leurs possibilités d'ouverture et dans leurs relations continentales (Bamako / Niamey, Bamako / Nouakchott), la mise en place d'une réelle « transcôtère » revêtue de Lagos jusqu'à Nouakchott, apparaissent comme autant d'éléments nécessaires à la construction de ce support apte à assurer une intégration effective des Etats de ce « bloc » africain dépassant les fragmentations anciennes, particulièrement celles opposant les Etats francophones, anglophones et lusophones.

Certaines de ces liaisons nouvelles sont d'ailleurs en projet, financées par l'aide internationale. Car cette éventuelle émergence d'un pouvoir régional n'enraye en rien le problème d'une dépendance aux financements extérieurs. Dans cette logique de mise en place d'infrastructures régionales (voire continentales) financées par l'aide, le plan Omega présenté par le président sénégalais Abdoulaye Wade lors du sommet France-Afrique de Yaoundé (janvier 2001) précise un certain nombre de défis régionaux déjà identifiés par les différents regroupements africains. Ce plan propose une « stratégie africaine de la mondialisation » établie à partir d'un « plan continental » construit à partir des plans sous-régionaux délimités selon le découpage de l'OUA. Le dépassement des plans nationaux est réclamé sur quatre secteurs fondamentaux d'intervention : les infrastructures, l'éducation, la santé, l'agriculture. Il est relevé alors une « disparité structurelle » en terme d'infrastructures de transport qui constitue un handicap dont « la charge de la résorption devrait revenir à la communauté internationale et plus particulièrement aux pays industrialisés ». Les représentants des différents regroupements sont appelés à identifier les infrastructures nécessaires permettant de proposer des plans d'actions généraux. La dépendance à l'aide ne peut guère être occultée. Mais l'ensemble des actions proposées dans les tentatives régionales permettrait néanmoins une vision nouvelle de l'aménagement orientant les dialogues avec les bailleurs de fonds. L'action de la CEDEAO à la fin des années 1970, proposant un schéma accepté par les bailleurs de renforcement de la transcôtère, du moins de Lagos à Abidjan, et de la transahaliennne aujourd'hui réalisée (Niamey / Dakar) est révélateur de l'intérêt d'une force de dialogue régionale.

L'intégration régionale se révèle alors pertinente dans la gestion possible d'un enclavement continental à dépasser. Elle l'est doublement, en permettant une levée des entraves administratives et économiques et en planifiant un schéma de mise en relation visant à minorer les contraintes techniques rencontrées. La production d'une circulation continue est

finalement l'enjeu majeur des tentatives d'intégration. Elle est traitée comme tel dans les différents textes constitutifs des deux Unions réalisées en Afrique de l'ouest.

3.2.1.3 L'intégration régionale ouest africaine : un discours ?

Il n'est pourtant pas certain que ces objectifs identifiés, institués dans des traités, s'appliquent concrètement et rapidement produisant un quelconque impact sur les dynamiques des espaces communautaires. Le constat du relatif échec de l'ensemble des tentatives d'intégration en Afrique n'est plus à prouver. L'UEMOA est de construction récente et correspond justement à une volonté de relance d'une intégration ouest africaine peu efficiente. Il reste qu'elle repose sur un ensemble d'éléments déjà traités dans les regroupements étatiques précédents. La levée des entraves aux échanges, les harmonisations douanières, le marché commun... ne sont guère une nouveauté dans les tentatives d'augmentation des échanges régionaux. Ces éléments n'ont pourtant jamais été réalisés. La faiblesse du commerce officiel intra-régional des groupements africains est un révélateur de l'absence de résultat des intégrations effectuées. La part de ces échanges, pourtant particulièrement basse, n'a guère augmenté depuis la formation des organisations concernées (KENNES W. in BACH D. 1998). L'exemple de la CEDEAO est significatif d'une dynamique absente de réelle réorientation commerciale : la part du commerce entre les Etats membres était de 3,9 % en 1980, 4,9 % en 1988, 6,1 % actuellement. Et cet exemple n'est pas spécifique, aucune organisation en Afrique ne propose un commerce régional officiel important. Les quelques chiffres proposés ci-après sont révélateurs, ils le sont d'autant plus au regard par exemple d'un espace comme l'Union Européenne où la part du commerce intra-communautaire dépasse actuellement les 60 %.

Données de base sur quelques organisations régionales africaines (source : Kennes W. 1998)

Organisations	Année de création	Nombre de membres	Exportations totales ¹	Commerce intérieur ²
CEDEAO	1975	16	19,5	6,1
CEAO / UEMOA	1974/1994	7	5,0	10,6
UDEAC (union douanière et économique de l'Afrique centrale)	1964	6	5,6	1,9

Données de base sur quelques organisations régionales africaines (source : Kennes W. 1998)

SADC (Southern African Development Community)	1980	11	10, 6	4,4
---	------	----	-------	-----

1. En milliards de dollars US (Banque Africaine de Développement, 1993)

2. En pourcentage du total des exportations

Certains voient dans cette faiblesse du commerce interne aux blocs régionaux un échec des tentatives d'intégration économique qui serait le répondant d'une absence de complémentarité des économies africaines. Ces dernières n'auraient finalement pas grand chose à échanger. Cette conclusion est orientée bien sûr, défendue en général par les partisans d'une ouverture vers les marchés mondiaux des Etats africains sans passage par des espaces intermédiaires. De nombreuses études, parfois même de la Banque Mondiale, ont pourtant démontré les potentiels de développement du commerce régional officiel. A l'échelle du continent africain et dans une visée purement statistique, les économistes de la Banque Mondiale relevaient dans une étude prospective (1989) un potentiel de développement de l'ordre de 10 milliards de dollars des exportations et importations internes au continent, qui tendrait à renforcer les échanges intra-africains dans un pourcentage proche de 20 % du commerce global. Les études des perspectives à long terme en Afrique de l'ouest menées par le Club du Sahel (OCDE, rapport de synthèse dirigé par COUR JM., SNRECH S. 1998) à travers la construction d'indicateurs statistiques visant à mesurer et comparer les degrés d'ouverture aux marchés internationaux, démontraient que si les Etats ouest africains, pris séparément, présentaient des indicateurs conformes à ce que laissait présager le modèle établi, la région prise dans son ensemble se caractérisait au contraire « par une extraversion tout à fait exceptionnelle » (1998, p 105).

Les potentialités de commerce régional sont alors sans aucune mesure avec les structures actuelles des échanges officiels. Les réalités de ce commerce ne le sont pas plus d'ailleurs, l'importance des échanges régionaux non mesurés (et difficilement mesurables) qualifiés parfois d'informels traduit une interaction régionale plus complexe que le simple constat d'une extraversion. Cette interaction se réalise dans une imbrication complexe entre flux mondiaux et régionaux. Mais il reste que la faiblesse des échanges officiels (l'augmentation de ces derniers étant pourtant l'objectif déclaré dans les tentatives d'intégration) traduit l'échec de ces constructions institutionnelles plus que l'absence de complémentarité

régionale. Force est de constater que les instruments permettant d'atteindre les objectifs identifiés n'ont été que partiellement élaborés.

Quelques exemples peuvent résumer ce décalage entre un discours politique et les réalités d'action. Dans le cadre de la CEDEAO, le projet initial de la création d'une zone monétaire unique, planifiée en 1983, prévue pour 1994, reportée à l'an 2000, n'a jamais été réalisé. Les négociations tarifaires ne sont pas loin d'avoir abouties à une forme de statu quo, les pays membres ayant relevé leur droit de douane juste avant les négociations. Les budgets de fonctionnement de la Communauté n'ont jamais été conformes aux quotas établis. En 1992 par exemple, sur les 50 millions de dollars budgétisés au titre de la contribution des Etats membres, seuls douze millions ont été versés. Au début des années 1990, sur les 136 projets économiques repérés d'intérêt régional, seuls 31 ont obtenu un financement des différents bailleurs de fonds. La CEAO est marquée par la même absence de résultats durables. En 1992, les arriérés dus par les Etats membres au Secrétariat Général et au Fonds Communautaire de Développement (FCD) atteignaient plus de 4 fois le budget total du Secrétariat et des Fonds de compensation. Si la valeur des échanges industriels relevant de la Taxe de Coopération Régionale (TCR) est multipliée par 7 entre 1976 et 1982 (époque où le commerce inter-Etats dépassera les 10 % du total des exportations des pays de la zone), les années 1980 sont marquées par un recul de ces échanges, par un retour à une segmentation des marchés et à l'extraversion des échanges économiques étatiques (CEREXHE. E & BEAULIEU (DE) L. 1997). Plus globalement, aucune tentative d'intégration ne débouchera sur un réel espace « unifié » libéré des entraves repérées.

Les discontinuités ne sont guère levées dans ces entités politiques à vocation régionale. Il est vrai qu'aucune intégration dans le monde ne propose un espace totalement continu. La remarque par exemple de Roger Brunet sur l'Union Européenne, pourtant intégration aboutie, est éclairante : « La « non-Europe » coûte cher : réseaux non intégrés, opérations transfrontalières et perte de temps, télématique insuffisante, réglementations discordantes sur les taxes, l'environnement, la sécurité, etc. ; fragmentation des systèmes et concurrence des monopoles nationaux, manque de prévision et de prospective, médiocre prise en compte de l'aménagement du territoire, tels sont les points noirs dénoncés dans les rapports officiels » (BRUNET R. 1993, p 222). Que dire alors pour des intégrations ouest africaines qui présentent des résultats incomparablement moins élevés que l'intégration effectuée par les Etats d'Europe ? La « non Afrique de l'ouest » coûte cher, allongeant les distances coûts et temps des opérations de circulation internationale, entravant les projets d'ouverture. Les

intégrations, potentiellement porteuses d'une levée des contraintes technique, politique et économique, restent du domaine du discours, ou du moins n'ont qu'un impact limité sur les conditions d'une forme de désenclavement.

Mais comment pourrait-il en être autrement ? Les logiques de l'échec de ces intégrations trouvent leurs racines dans les dysfonctionnements identifiés précédemment. Trois facteurs essentiels aux possibilités d'établissement d'espace régional dépassant les fragmentations étatiques sont souvent identifiés par les différents auteurs traitant des intégrations (BACH D. HUGON P. KENNES W. ...): les performances économiques des Etats membres, l'homogénéité en terme de puissance et de complémentarités économiques de l'espace régionalisé et l'engagement politique des représentants des Etats concernés. A la lecture de ces conditions, les raisons des dysfonctionnements semblent évidentes. La fragilité économique des Etats ouest africains, leurs possibilités financières réduites, ont été identifiées interdisant finalement un respect des engagements contractés auprès des institutions régionales. Car l'intégration a un coût, problème premier rencontré dans la difficile marche vers une régionalisation. Coût de fonctionnement, coût de financement des projets planifiés, coût pour les Etats de certaines pertes de revenus procurés par les systèmes douaniers, l'intégration se révèle délicate dans des économies fragilisées. Les structures politiques étatiques se financent difficilement, imposant d'ailleurs ces tractations corruptives des acteurs politiques qui cherchent dans les privatisations un moyen de conserver les rentes que procure l'inscription dans l'appareil d'Etat. On voit mal dans ces conditions comment financer une structure nouvelle. Les arriérés croissants dus par les Etats membres des Communautés (mais aussi de l'OUA) en sont le signe le plus tangible. Problème d'autant plus insoluble que les principes de levée des entraves, de la libre circulation des biens et des personnes, s'opposent à l'ensemble des modes de corruption, identifiés comme paradoxal système de fonctionnement de l'appareil politique (mais générant des dysfonctionnements). Les captations érigées en salaire des forces de l'ordre sont difficilement contournables. Là encore, la difficulté de s'extraire d'un cercle vicieux inscrit dans un système économique général apparaît de façon récurrente, bloquant les dynamiques du changement.

D'autant plus, que le manque d'homogénéité à la fois politique et économique des espaces d'intégration constitue une puissante entrave que les discours politiques ne peuvent guère masquer. Il est vrai que « la ferveur des chefs d'Etat pour cette unité semble se limiter aux deux ou trois jours que dure leur sommet annuel » (PLACCA JB. & al. 1999, p 11). Le reste du temps, les politiques nationales demeurent dominantes, consacrées dans les plans

d'ajustement, marquées par un système concurrentiel de captation des investissements mondiaux, par la tentative de conforter certaines relations bilatérales se déployant souvent dans un jeu d'échanges entre exportations de matières premières et importations de produits manufacturés. Il est évident que les rapports parfois ambigus à l'aide internationale ne favorisent pas le développement d'une interaction entre différents échanges à l'échelle régionale. Chaque Etat demeure d'abord inscrit dans une logique de compétitivité, où l'Etat voisin reste potentiellement un concurrent dans l'insertion aux marchés mondiaux. Et dans cette concurrence, les forces en présence révèlent une hétérogénéité forte d'un espace ouest africain supportant des fractures économiques à l'échelle des Etats.

Car les Etats composant les intégrations présentent des indicateurs économiques très différents. La fracture littorale / continentale a été repérée, posant la question de l'intérêt pour les Etats côtiers d'une coopération effective avec cet hinterland continental qui ne présente que des possibilités limitées de commerce. Les espaces nationaux continentaux sont caractérisés par des bases productives faibles et des populations peu nombreuses au pouvoir d'achat limité. Et le rôle traditionnel dévolu aux espaces continentaux de réservoirs de main d'œuvre est actuellement problématique. Les périodiques refoulement aux frontières des populations continentales se réalisent d'ailleurs au mépris de toutes les conventions de libre circulation ratifiées dans les traités. Les récents conflits au nord de la Côte d'Ivoire, opposant des « ivoiriens » et des burkinabé nouvellement considérés comme étrangers en constituent un grave exemple.

Plus globalement, c'est bien le problème de ces relations entre « riches » et « pauvres » qui entrave les possibilités d'intégration. Le problème n'est pas spécifique à l'Afrique de l'ouest. Partout dans le monde, au niveau des regroupements régionaux, mais aussi au niveau interne des Etats, les formes de ce que l'on appelle parfois le « syndrome tchécoslovaque » valident les volontés de sécession de certaines entités spatiales qui refusent de payer pour des entités plus pauvres. L'équilibre des différentes composantes des territoires, objectif déclaré des Communautés, est coûteux, nécessitant une certaine redistribution des richesses qui ne peut être opérée que si toutes les parties membres sont prêtes à dépasser les fractures économiques dans une volonté de territorialisation d'un nouvel espace. Et les fractures trop importantes tendent à réduire les possibilités d'une intégration qui nécessite une certaine homogénéité économique. Il se pose là une interrogation sur l'existence d'une éventuelle identité régionale ouest africaine, par-delà l'hétérogénéité économique, qui dépasse notre réflexion. La phrase connue d'Houphouët Boigny, « il ne sert à rien de partager la pauvreté », résume pourtant les

termes des débats en cours en Afrique de l'ouest et les hésitations des Etats riches, particulièrement de la Côte d'Ivoire et du Nigeria, dans l'avancée vers l'intégration.

Le problème central de l'absence d'homogénéité réside bien dans l'existence de ces « pôles lourds » (DUBRESSON A., RAISON JP. 1998) dont sont dépendants les autres Etats ouest africains. Les chances d'intégration sont étroitement liées à l'action des deux pôles dominants de la CEDEAO et de l'UEMOA qui dictent d'une certaine façon les orientations prises dans les coopérations. Ces orientations sont parfois peu claires, faites de transgressions aux règles établies (particulièrement sur le principe de libre circulation des personnes). Il reste que la Côte d'Ivoire et le Nigeria ont largement profité de l'ouverture des marchés régionaux, traduction des principes d'asymétrie et de polarisation qui voient les structures dominantes d'un système économique renforcées par la mise en relation accélérée de toutes les entités du même système. Pour exemple, au sein de la CEAO et malgré les mécanismes de compensation mis en place, la part de la Côte d'Ivoire dans le commerce inter-Etat de la Communauté représentait 51 % des échanges en 1976 et 80 % en 1986. Il est clair que les autres Etats, particulièrement continentaux, ne profitent guère d'une pareille intensification des échanges. Le poids du Nigeria est encore plus écrasant. Géant ouest africain, il représente plus de la moitié du PNB de la CEDEAO. De ses choix politiques dépend étroitement la santé économique des Etats limitrophes, Bénin, Togo et Niger en tête. Les différentes études réalisées démontrent les liens étroits unissant le Nigeria à une aire d'influence élargie. Le « Niger sous astreinte » (CAUPIN C. 1997) réalise par exemple près de 50 % de ses échanges avec le Nigeria. Et force est de relever que les élites politiques du Nigeria n'accordent guère d'importance à l'impact de leurs décisions sur les économies des Etats ouest africains. Le renvoi massif des immigrés dans les années 1980, la surévaluation monétaire du Naira lors du choc pétrolier, constituent des entorses aux règles édictées par la CEDEAO, règles que le Nigeria a pourtant largement orienté dans une tentative d'opposition avec la zone francophone.

La décision des élites nigériennes de favoriser l'intégration au sein de l'UEMOA résulte en partie de l'absence de réelle coopération économique avec les voisins du Nigeria. Décision politique peut-être, il reste que la dépendance structurelle du Niger, du Bénin, du Togo, ne peut guère être annulée par une simple décision d'inscription institutionnelle. Elle traduit pourtant l'opposition forte entre la Côte d'Ivoire et le Nigeria dans les volontés de domination économique en Afrique de l'ouest. C'est d'ailleurs peut-être la motivation première de ces mises en place d'institutions régionales qui, plus qu'une réelle idée politique, s'appuient

surtout sur ce schéma d'aires d'influence à renforcer. Il y a bien une fracture forte, malgré les discours, entre la CEDEAO à bien des égards créée par les élites politiques du Nigeria pour faire contrepoids à la CEAQ, et l'actuelle UEMOA reprenant les contours d'une zone francophone. On retrouve alors une fracture classique où les Etats anglophones considèrent que les Etats francophones n'ont guère achevé leur décolonisation et que l'ingérence française par le biais du Franc CFA est un des principaux freins à l'intégration régionale en Afrique de l'ouest (IGUE J. 1995).

Les performances économiques relativement faibles des Etats membres, l'hétérogénéité économique et politique des différentes communautés, le manque d'engagement réel des acteurs politiques, entravent donc puissamment le processus d'intégration régionale en Afrique de l'ouest. Les échanges commerciaux officiels entre les différents Etats de la sous-région restent limités. Ils sont gênés par différentes barrières qui ne sont levées que dans les textes des traités des différentes communautés. Si le désenclavement, qui implique une réduction des distances, ne peut se réaliser que dans un espace homogénéisé, resserré finalement dans les coopérations internationales, cet échec des intégrations consacre les dysfonctionnements repérés et ne modifie que peu les permanences d'un enclavement continental et d'une hiérarchisation des circulations. L'absence d'une force politique susceptible d'encadrer des relations mondialisées demeure problématique, minorant l'intérêt d'un libéralisme porteur d'échanges. L'attention politique actuelle pour ces formes de l'encadrement des territoires est pourtant renforcée ces dernières années, mais il est clair « qu'on ne saurait compter sur la seule magie d'un cadre institutionnel pour créer des solidarités » (BADIE B. SMOUTS MC. 1992). Pourtant, les solidarités ne manquent pas, dépassant de beaucoup les fragmentations étatiques ouest africaines. Le constat d'une absence de relation régionale est erroné. De multiples flux, échappant à toute compatibilité nationale ou internationale, à toute classification statistique, quadrillent l'espace ouest africain. Il s'agit alors de comprendre, au regard d'un enclavement continental perçu comme rupture de continuité dans les espaces de l'ouverture, ces dynamiques souvent (mal ?) qualifiées d'informelles qui se déploient par-delà les discontinuités tendant alors à contredire l'idée même d'un quelconque enclavement continental.

3.2.2 Des relations régionales et mondiales pourtant multiples : « où est la réalité de l'enclavement ? »

3.2.2.1 Flux et échanges transfrontaliers : les différentiels étatiques producteurs de relations

Les échanges régionaux à l'échelle ouest africaine sont effectivement plus complexes et plus denses que ne le laissent paraître les chiffres officiels des comptabilités nationales ou les statistiques présentées par les différents organismes internationaux. Ce commerce non-enregistré échappe aux mesures. Il est identifié alors comme « non-officiel », « parallèle » voire « illégal ». Dans ces dénominations, plus que le problème statistique, c'est surtout la complexité de ces dynamiques commerciales qui explique la pluralité des mots qui désignent ces dernières, et donc la diversité des explications données à ces échanges dépassant les frontières. Les débats sont nombreux sur ce « régionalisme transétatique » (BACH D. 1998), sur ces « intégrations par le bas », sur ces « échanges transfrontaliers » (EGG J., HERRERA J. 1998), sur ce « commerce de contrebandes », sur ces « régions informelles » (RAISON JP. 1998) ou encore ces « espaces d'échanges réels » (GREGOIRE E., LABAZEE P, 1993)³⁷. Ces termes identifient cependant ces inscriptions spatiales en comparaison avec les structures politiques que sont l'Etat national territorial et les intégrations régionales. Pour certains, elles échappent aux Etats et sont porteuses de déstructurations dangereuses. Pour d'autres, elles véhiculent des authentiques dynamiques régionales révélant les complémentarités effectives de l'espace ouest africain, dépassant les fragmentations étatiques imposées. Au bout du compte, c'est encore dans le débat général sur le sens de l'Etat africain (et de l'Etat en Afrique) que s'inscrivent les questionnements transfrontaliers.

D'autant plus, que l'existence de ces échanges dépend étroitement du quadrillage politique, des discontinuités frontalières, qui offrent des possibilités d'échanges. Ce sont bien les différentiels de situation entre des systèmes politiques séparés qui permettent aux commerçants de « jouer » sur un espace d'échanges marqué par des monnaies, par des taxes, par des entraves douanières, et plus globalement par des opportunités différentes d'un Etat à

³⁷ Il s'agit dans la recherche présente d'interroger la réalité d'un enclavement continental à partir de ces logiques spatiales déjà finement étudiées. Elles traversent l'ensemble de l'Afrique de l'ouest dépassant les fragmentations étatiques et posent alors la question de l'existence même d'un enclavement. Sur cette problématique « transfrontalière », l'ouvrage coordonné par J Egg & J Herrera « Echanges transfrontaliers et intégration régionale en Afrique subsaharienne » (1998), l'ouvrage collectif « Régionalisation, mondialisation et fragmentation en Afrique subsaharienne » dirigé par Bach (1998) ainsi que l'article de K Bennafla « La fin des territoires nationaux ? » (in Politique Africaine, n°73, mars 1999) présentent un vaste panorama des débats en cours traitant de l'impact spatial de ce commerce particulier.

l'autre. Et ces opportunités se révèlent multiples dans un espace ouest africain séparant des zones monétaires différentes, des fractures économiques nombreuses et globalement une hétérogénéité économique et politique forte. Les intenses relations entre les Etats de la zone franc et les pays limitrophes, particulièrement le Nigeria, centre principal de redistribution de ce type d'échanges, en sont l'exemple le plus frappant.

L'exemple le plus fréquemment cité et débattu de ces espaces est l'existence de ce que John Igue appelle des « périphéries nationales » (1989). Il est vrai que les zones frontalières sont le théâtre d'intenses relations qui se greffent sur deux voire trois Etats nations reposant sur des contrastes géographiques marqués. Les échanges transfrontaliers sont intenses aux confins nord du Nigeria et au sud du Niger. Ils reposent sur un commerce de niébe et de bétail venant du Niger, de sorgho, de mil, de produits manufacturés importés et réexportés du Nigeria. Les commerces du cacao, du carburant, des produits manufacturés venant du Nigeria et du maïs, des produits de luxe, des cigarettes, du bois, des tissus et du riz... réexportés du Bénin, structurent un espace commercial dans les zones frontalières sud du Bénin et du Nigeria. Tout comme les zones de contact entre le Togo et le Ghana, entre le Ghana et la Côte d'Ivoire (commerce de cacao particulièrement), la Guinée et la Côte d'Ivoire, ou encore le Sénégal et la Gambie, et même le Mali dans des échanges de produits artisanaux, de fruits maliens, de sel, de poissons séchés, d'articles manufacturés sénégalais et de produits importés sans taxe de la Gambie. John Igue repère ainsi toute une série « d'enclaves frontalières » commerciales (figure 3.10) qui se caractérisent par l'usage de monnaies différentes traitées dans un système de marché de change parallèle, par l'inefficacité ou plutôt la coopération des représentants des appareils politiques et par des solidarités ethniques qui fondent l'existence des réseaux d'échanges (1989). Et ces échanges échappent bien à toute comptabilité. Pour exemple, Igue notait que sur 120 000 tonnes de niébe vendues entre Niger et Nigeria au début des années 1990, seulement 24 tonnes passaient par le circuit officiel.

Ces périphéries traduisent une double logique d'échanges : si la première se caractérise par des relations révélant de réelles complémentarités entre les espaces mis en relation (produits agricoles, bétail, certains produits manufacturés africains), la seconde n'est permise que par ces principes de réexportation qu'autorisent les différentiels de législation dans l'encadrement politique des échanges économiques. Ces rentes de situation, fondées sur la réexportation de produits importés, sont d'ailleurs une spécialité nationale pour certains Etats transformés en véritables « entrepôts » (IGUE J., SOULE BG. 1992), tirant l'essentiel de leurs revenus de ces activités d'entreposage et de transit. On retrouve ici la situation repérée du Togo et du Bénin

qui s'inscrivent en Afrique de l'ouest dans une fonction principale de circulation, dans un double circuit. Les activités officielles de transit vers les Etats (continentaux et littoraux) se doublent de réexportations plus « illicites » vers les Etats anglophones. Il est pourtant difficile de dissocier un commerce officiel d'un commerce illégal. Les imbrications entre ces différents flux, le jeu combiné des acteurs politiques et commerçants, les actions des pouvoirs d'Etat pour renforcer les capacités de transit et d'accueil des marchandises venant des marchés mondiaux (zone franche au Togo par exemple) rendent réductrice la dichotomie effectuée entre échanges formels et informels.

Mais ces imbrications interrogent surtout la délimitation de ces espaces transfrontaliers. Certes, les travaux portant sur les périphéries nationales révèlent des dynamiques fortes et effectivement la création de nouvelles régions échappant aux cadres classiques d'analyse. Mais il est pourtant difficile de délimiter strictement ces espaces et probablement abusif de les définir comme enclaves détachées des territoires nationaux (BENNAFLA K. 1999). Les espaces transfrontaliers sont reliés aux différents pôles des Etats. Ils sont nécessairement adossés sur les infrastructures de transport existantes, reliés au port, connectés aux réseaux mondiaux dont ils assurent la redistribution des produits transités. Ils s'inscrivent dans un espace commercial qui s'étend à l'échelle de l'Afrique et plus généralement dans les « opportunités engendrées par la position de l'Afrique comme espace frontière entre les trois grandes aires de concentration des échanges internationaux » (BACH D. 1998). Les échanges transfrontaliers sont pluriels. Ils cumulent des échanges spécifiquement régionaux et des importations de produits venant d'Asie, d'Europe, d'Amérique. Même centrés sur des régions frontalières, ils quadrillent l'ensemble des espaces de consommation et de production africains obéissant alors à une logique plus réticulaire que surfacique.

Les cartes souvent présentées des périphéries nationales, malgré l'importance des informations traitées, masquent cette logique de continuité. Il est significatif de constater qu'elles ne prennent guère en compte les Etats continentaux, si ce n'est dans leur seule partie sud. Les réseaux commerciaux se prolongent pourtant au plus profond de l'hinterland continental et parfois même jusqu'au Maghreb, traduisant un commerce méridien encore actif (GREGOIRE E. 1998). Ces réseaux d'échanges basés sur les différentiels de situation situent alors les espaces continentaux dans un espace commercial, dans lequel les notions d'isolat et d'enclave deviennent plus relatives.

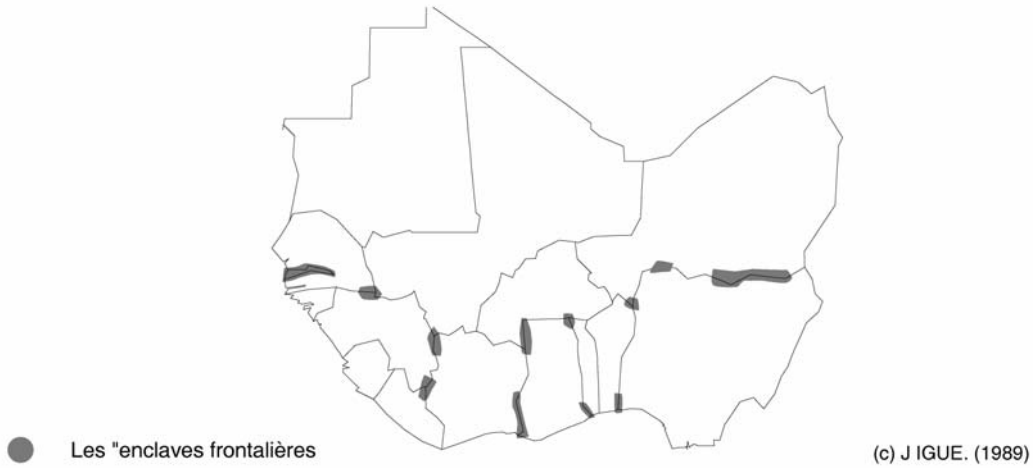
Les espaces d'échanges maliens et nigériens : de quelques dynamiques commerciales

Les positions étatiques continentales, considérées jusqu'ici comme situation enclavante, sont aussi caractérisées par des contacts frontaliers nombreux et finalement par une situation de centralité dans ces strictes relations interétatiques à l'échelle de l'Afrique de l'ouest. Les espaces nationaux maliens et nigériens sont entourés respectivement de sept et six Etats territoriaux différents. Le territoire du Burkina Faso est également inscrit au centre de six territoires étatiques. Certes, la frontière est une entrave majeure dans certains projets de mobilité d'ouverture, mais elle est donc aussi créatrice d'opportunités et de possibilités commerciales. Elle est à cet égard une aire d'échange privilégiée. Les espaces frontaliers, par définition périphériques, deviennent des centres d'attraction et de redistribution. L'existence de nombreuses zones de contact, séparant des systèmes politiques différents, est alors pour les espaces continentaux le support sur lequel se déploient des relations dépassant les discontinuités repérées.

Quelques exemples de relations transfrontalières marquant les Etats continentaux peuvent illustrer ces échanges et contredire d'une certaine façon le processus d'enclavement identifié. Deux « cas » connus, analysés entre autres par John Igue et Emmanuel Gregoire méritent mention. La « périphérie nationale » située dans la région frontalière séparant le Mali, le Sénégal et la Guinée, est le support d'un système d'échanges de bétail, de sorgho, de riz, d'igname, de cola, mais aussi de produits manufacturés importés, de poissons séchés, de produits artisanaux... se développant grâce, notamment, aux différences de monnaie entre le Franc CFA et le Franc Guinéen. Mais elle n'est pas une enclave isolée. Ce que masque la carte des enclaves frontalières, ce sont ses connexions avec la ville de Kayes, elle-même centre de redistribution appuyé sur l'axe ferroviaire Dakar/Bamako et sur l'axe routier. Les produits agricoles (maraîchers notamment) de la région de Kayes sont vendus sur cette voie ferroviaire qui s'apparente bien à un axe commercial majeur transitant entre autres les produits sénégalais, maliens et les marchandises importées par la Gambie et réexportées. Dans les villes « marchés » de Kedougou ou encore de Satadougou s'échangent alors des produits ouest africains mais aussi provenant des marchés mondiaux. Cet espace commercial, loin d'être strictement délimité, est bien structuré par des réseaux, mettant en relation les capitales littorales et continentales (Dakar, Banjul, Bamako), des pôles relais (Kayes, Kedougou...) permettant de pénétrer les marchés locaux, produisant ainsi un espace commercial fait d'imbrications d'échelles différentes (figure 3.11).

Des périphéries frontalières aux "enclaves réticulaires" de quelques réseaux

Figure 3. 10 Périphéries et enclaves frontalières en Afrique de l'ouest



Enclaves ouvertes : les réseaux ou l'imbrication des flux locaux, régionaux et mondiaux

Figure 3. 11

L'enclave "maliennne / guinéenne" :
quelques connexions

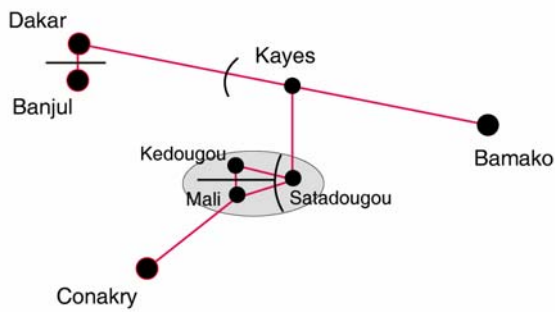
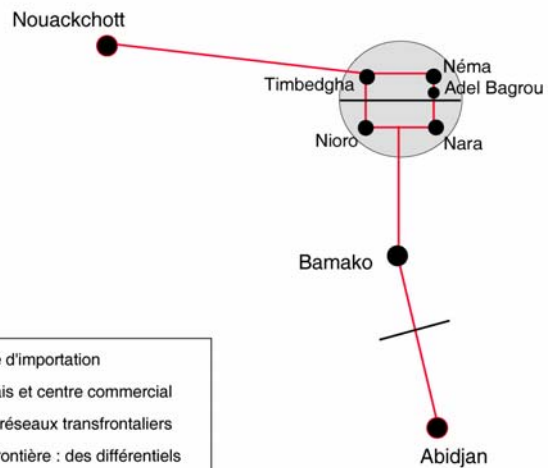


Figure 3. 12

L'enclave malienne / mauritanienne :
quelques connexions



Jean Debrie. IDEES / CIRTAL. (2001)

La zone frontalière s'étendant entre Mali et Côte d'Ivoire traduit la même logique. Elle est le support d'un identique double commerce combinant des échanges locaux de produits agricoles (mil, igname, fonio, bétail...) et des échanges régionaux. Emmanuel Gregoire et Pascal Labazee ont particulièrement bien identifié ces réseaux commerçants, notamment Dioula qui, par l'intermédiaire d'une hiérarchisation des fonctions (chef de réseau, commerçant itinérant, logeur correspondant), permettent la concrétisation de réseaux d'échanges mettant en relation ces acteurs commerciaux avec les diverses organisations marchandes ouest africaines (Mossi, foubé, malinké...) produisant ainsi l'interaction entre les marchés côtiers et les espaces continentaux. Ces réseaux assurent alors le transit des céréales, d'une partie du coton, de la cola, du sucre, des produits pharmaceutiques, de beauté, des fripes, des différents textiles, des pagnes, des matériels mécaniques, agricoles, électroniques... et aussi du commerce de poisson provenant du Delta intérieur du Niger et destiné aux marchés des pays littoraux. Là encore, si l'espace transfrontalier concentre la plupart des villes relais, des centres de collecte, des entrepôts, dynamisant ces régions situées en périphérie d'Etat, il ne constitue pas pour autant un espace détaché des territoires nationaux. Il est le centre de dynamiques irriguant l'ensemble d'une aire commerciale s'étendant des Etats côtiers à l'intérieur des Etats continentaux, adossé sur des lignes d'échanges mettant en relation des pôles. On retrouve ici la définition même de ce qu'est un réseau. De Mopti à Accra, par exemple, les espaces continentaux sont alors traversés par des échanges économiques incomparablement plus denses et plus diversifiés que ne le laissent paraître les chiffres officiels.

Ces deux exemples sont connus, largement développés par différents auteurs. Moins étudiées, les relations commerciales entre les espaces maliens et mauritaniens constituent pourtant un exemple frappant des échanges transfrontaliers. Centrés autour des petites villes frontalières mauritaniennes (Moribougou, Niema, Abdel Bagrou) et maliennes (Nioro, Niara), des échanges dominés par les commerçants maures traduisent les possibilités de profit, entraînées par les différences de monnaie entre le Franc CFA et l'unité monétaire mauritanienne (l'ouguiya) mise en place en 1973, date de sortie de la Mauritanie de la Zone Franc. Certes, ces échanges sont actuellement moins nombreux, devenus moins rentables depuis la dévaluation du Franc CFA en 1994. On perçoit ici le caractère instable, sans cesse mouvant, de ce type d'échanges dépassant les frontières. Ils sont tributaires des transformations politiques. Le Franc CFA, longtemps surévalué par rapport aux monnaies des Etats voisins, favorisait alors les importations de produits dans les Etats de la zone franc. Les commerçants

Maures jouaient habilement de ce différentiel organisant un système marchand. Les produits importés d'Europe ou d'Asie par les négociants de Nouakchott étaient (et sont encore mais dans une moindre mesure) acheminés par camions par les grossistes d'Abdel Bagrou ou encore de Moribougou, déchargés et retransités en fonction des besoins vers la ville malienne de Nara, redistribués par la suite dans les espaces environnants. L'ordonnance mauritanienne régissant le commerce extérieur est pourtant stricte, interdisant toute forme de réexportation des produits importés en Mauritanie. Il reste que dans un jeu combiné entre commerçants et douaniers, les habitants de Nara considèrent, par exemple, la ville « rupture de charge » d'Abdel Bagrou comme un réel « port malien » (LE MASSON O. 1997, p 123)³⁸.

Les camions partant de Nouakchott n'ont officiellement pas le droit de se rendre au Mali. Les marchandises déchargées dans les villes relais mauritaniennes sont généralement transitées par le biais de 4 X 4 qui, plusieurs fois par jour, relie la ville de Nara, fournissant les détaillants maures et sarakolés. Pour certains gros transit, les camions se rendent cependant directement à Nara, payant aux douaniers le droit de s'affranchir des règlements nationaux. Des chargements de plus de 30 tonnes de matières importées (farine, sucre, riz, blé, thé, produits manufacturés asiatiques et européens) sont déchargés et achetés par les commerçants de Bamako qui redistribueront sur l'ensemble du territoire malien les produits ainsi achetés. Les camions mauritaniens ne repartent jamais à vide. Ils sont chargés des récoltes de mil des paysans maliens, d'aliment bétail, d'arachide ... achetés par les grossistes des villes frontières mauritaniennes, stockés et revendus au moment où la demande se fait la plus importante, moyen spéculatif supplémentaire de réaliser des profits. Ces profits depuis la dévaluation ont sérieusement décliné et certains négociants sont repartis à Nouakchott. Mais le commerce de la région malienne de Nara reste entièrement maîtrisé par les commerçants maures mauritaniens qui disposent de relais dans les pôles urbains traversés par les réseaux commerciaux. Fait significatif, il existe à Bamako un « garage de Nara » autour duquel habitent les Maures présents dans la capitale malienne. Les relais sont aussi présents à Ouagadougou, Abidjan, Lomé... permettant ainsi la maîtrise d'un commerce régional de produits agricoles ou encore de bois s'étendant des villes côtières de la façade atlantique

³⁸ Les relations entre ces villes frontalières maliennes et mauritaniennes, simples centres administratifs créés au lendemain des indépendances pour certaines mais devenus des centres commerciaux appuyés sur les différentiels de situation, n'ont fait l'objet que de peu d'études. La maîtrise réalisée par Olivier Le Masson intitulée « Adel Bagrou : Belvédère sur l'Afrique de l'Ouest à l'horizon mauritanien » (1997, LEDRA, Université de Rouen) démontre clairement le paradoxe de cette ville qu'est Adel Bagrou, en position cartographique enclavée, apparemment marginalisée, mais porteuse de réelles centralités commerciales. Les informations présentes dans ce travail universitaire, confrontées à notre propre travail de recherche au Mali, nous ont permis de mieux saisir ces logiques de relations, se réalisant au mépris des différentes formes de l'enclavement continental identifié.

jusqu'à la capitale Nouakchott. Et dans cette aire commerciale réticulée, les villes frontières sont les centres de redistribution et de rupture de charge assurant le transfert des marchandises transitées (figure 3.12).

L'espace nigérien est marqué par un commerce identique organisant des échanges à la double échelle locale et régionale. Les travaux d'Emmanuel Grégoire ont démontré ces attributs de situation d'un espace devenu une plaque-tournante d'échanges (1993 & 1998). Il y a une certaine réduction à présenter les relations entre le Niger et le Nigeria comme dominantes voire exclusives dans les dynamiques transfrontalières. L'espace du Niger est constitué finalement de « multiples espaces régionaux qui renvoient à des réalités économiques distinctes » (GREGOIRE E. 1998) où les commerçants de l'ouest du territoire national échangent avec les acteurs du Ghana, du Burkina Faso ou encore de la Côte d'Ivoire ; où les espaces nigériens du sud et de l'est sont le théâtre de ces flux entre Niger et Nigeria impulsés par les commerçants Haoussa ; où le nord de l'espace national regarde « plein nord » vers le Maghreb. C'est d'ailleurs cette dernière information qui questionne plus que les autres la réflexion sur l'enclavement continental. Les relations entre Afrique côtière, Afrique continentale, et Afrique du nord n'ont jamais cessé d'exister. Elles traduisent alors la permanence de certains attributs qui situaient les pôles continentaux en position d'interface, faisant fi des frontières étatiques.

Les relations sont denses entre l'Afrique de l'ouest et la Libye ou encore l'Algérie. Les exportations algériennes, dont la majeure partie échappe aux circuits officiels, de dattes, de sel, sont transitées via le désert, vendues ou échangées dans les villes nigériennes, Agadès en tête, contre différents produits provenant principalement du Nigeria (arachides, sésames, gingembre, épices) doublés d'échanges des marchandises de réexportation que sont les matériaux de construction, les vêtements, les cigarettes ou encore les boissons alcoolisées. Des espaces de la Libye sont exportés des marchandises diverses, des produits alimentaires (pâtes, semoule, riz, huile, farine de blé, boîtes de conserve venant d'Europe), des produits électroménagers, des pièces détachées d'automobile, des vêtements. Les convois de camion traversent le Ténéré et déchargent leurs marchandises principalement à Agades, les rechargeant d'arachides, de mil, de cigarettes, de pagnes, d'ovins et des produits importés du Nigeria. Le système d'échanges révèle ces imbrications multiples entre les flux officiels et ceux illégaux, entre des complémentarités locales, des échanges régionaux, connectés aux marchés mondiaux.

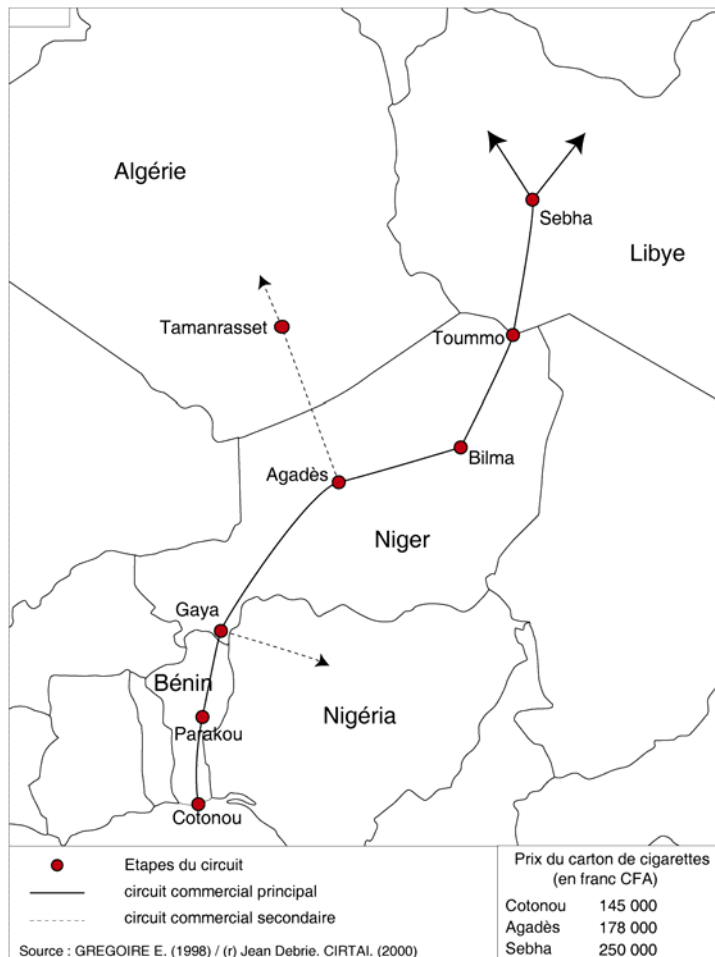
L'exemple du transit de cigarettes (figure 3.13) organisé par une société de droit nigérien mais à capitaux libanais (SOBIMEX), de 1991 à 1996, synthétise ces interactions entre les différentes entités spatiales. Un véritable circuit commercial pénétrait l'ensemble de l'espace ouest africain. Les conteneurs de cigarettes étaient déchargés à Cotonou, transités par voie ferrée jusqu'à Parakou puis par voie routière vers Agadès, Bilma puis Sebha en Libye, reventilés ensuite dans l'ensemble du pays. Graduellement, le prix des cigarettes augmentait au fur et à mesure des pénétrations continentales. L'exemple est significatif de ces opportunités de profit. Il est surtout révélateur d'une séparation inexistante entre commerces légal et illégal. Les camions étaient protégés par l'armée nigérienne jusqu'à Bilma, mais continuaient le reste du trajet vers Sebha sans escorte, et en fraude, les importations de cigarettes étant fortement taxées et réglementées en Libye. Les relations entre les acteurs politiques et les acteurs privés sont cependant peu stables. Les autorités nigériennes qui ont longtemps appuyé ce commerce, légal au Niger, illégal en Libye, ont fermé en 1996 la société Sobimex condamnée pour... pratiques frauduleuses. Le commerce lucratif de cigarettes n'a pourtant pas cessé d'exister, assuré par d'autres intermédiaires, dans d'autres circuits difficiles à déchiffrer.

Masqués par les chiffres officiels, les échanges régionaux en Afrique de l'ouest dépassent les fragmentations étatiques et s'adaptent surtout aux différentiels qu'elles proposent. Ils se développent dans une articulation d'échelle, souvent concentrés dans des zones transfrontalières mais irriguant l'ensemble de l'espace régional. Et ces échanges régionaux sont connectés aux réseaux mondiaux des transactions économiques. D'un certain point de vue, les objectifs identifiés dans les chartes constitutives des intégrations régionales (la région comme relais d'insertion au marché mondial) sont ici partiellement réalisés. Et dans cet « espace d'échanges réels », les espaces des Etats continentaux sont loin d'être marginalisés. Il s'inscrivent dans une dynamique de centralité qui n'est pas sans rappeler les anciens réseaux qui produisaient un « Sahel interface ». Même les contraintes techniques repérées semblent dépassées. Les villes de Nara ou d'Adel Bagrou, par exemple, peuvent difficilement être plus éloignées de l'armature moderne des transports, nécessitant de longues heures de pistes pour traverser cette frontière, devenue aire commerciale, striée par de nombreuses circulations. Au regard de cet aperçu de quelques dynamiques transfrontalières, le constat de la relativité des situations d'enclavement continental se trouve renforcé et peut-être plus encore, la question de l'existence même de cet enclavement mérite d'être posée.

FLUX TRANSFRONTALIERS

Transit de cigarettes
Le réseau Sobimex (1991/1996)

Figure 3. 13



tel-00011321, version 1 - 9 Jan 2006

3.2.2.2 *Les limites d'un espace de relations fondé sur les dysfonctionnements*

L'impact de ces logiques commerciales sur les espaces ouest africains est sujet à débat. Par-delà les interrogations sur le rôle de ces dynamiques dans l'éventuelle déstructuration des territoires nationaux, sur son probable caractère intégrateur à l'échelle régionale, sur l'émergence de territoires nouveaux, c'est surtout la question de l'intérêt de ces espaces transfrontaliers pour l'espace ouest africain dans son ensemble qui constitue l'arrière plan des débats en cours. Quelles sont leurs capacités (ou leurs incapacités) à produire des dynamiques utiles au plus grand nombre, à impulser des logiques de croissances réelles et durables, à remédier aux problèmes rencontrés dans un contexte économique difficile et finalement, pour reprendre le terme consacré, à assurer un développement effectif des espaces ? Cette question apparaît bien corrélée au processus d'enclavement qui graduellement éloigne des espaces de certaines logiques d'ouverture, qui entrave l'égalité d'accès aux marchés, aux possibilités d'échanges, de profits, de développement d'activités économiques compétitives. Les processus identifiés transfrontaliers inscrivent des espaces continentaux dans des armatures réticulaires. Sont-ils pour autant des facteurs de désenclavement susceptibles de briser les distances, d'offrir une continuité spatiale dans les projets d'ouverture dans des échelles locale, régionale et mondiale (et donc dans notre démarche d'étude de contredire cet objet construit qu'est l'enclavement continental) ?

Les termes de ces questions ne sont pas tout à fait objectifs. Ils contiennent déjà un certain nombre de réponses visant à valider les conclusions énoncées dans l'approche des recompositions produites par les forces mondiales. Il est toujours difficile de s'inscrire dans les débats sans en poser les tenants et les aboutissants en fonction de nos sujets (et de nos réponses) d'étude. Pour autant et sans dévier vers un tautologisme par trop dominant, il est évident que les différentes dynamiques repérées dans ces échanges transfrontaliers ne répondent que partiellement au problème de l'équité spatiale (l'égalité d'accès), de l'aménagement cohérent des territoires, de l'encadrement des flux économiques. C'est vrai, ces échanges sont un révélateur fort de la complexité des circulations ouest africaines, de la capacité qu'ont certains acteurs à franchir un espace pourtant discontinu. Mais sans sous-estimer l'importance de cette forme de régionalisation, le constat d'une logique de l'exploitation des dysfonctionnements apparaît comme le déterminant majeur de ces organisations. La question qui pointe est alors celle de la capacité de ces systèmes commerçants à briser le cercle vicieux des distances enclavantes (alors qu'ils naissent de ces distances) profitant ainsi à l'ensemble des entités spatiales inscrites dans les Etats

continentaux. L'utilisation des discontinuités, en tant que potentiel d'échanges, ne semble pouvoir offrir qu'une réponse limitée, forcément inégalitaire dans les possibilités qu'elle propose.

Deux éléments doivent être relevés dans une justification de ce caractère « limité » des échanges transfrontaliers. L'appréhension de différents flux révélait une organisation adossée à quelques pôles et différentiels, centrée sur quelques espaces, mais totalement ouverte vers les flux mondiaux d'importation. Cette structuration n'est pas sans rappeler ce que l'on pouvait appeler des enclaves privées, en cours de formation, dans les recompositions provoquées par les bailleurs de fonds et les entreprises transnationales. Le terme d'enclave ne doit pas être considéré ici comme surface strictement fermée et délimitée. Les commerçants ouvrent certains espaces, les désenclavent, tout comme les entreprises sélectionnaient certaines ouvertures. Et les sélections commerçantes sont motivées par les possibilités de gains tendant à produire un espace du profit. Il ne s'agit pas spécifiquement d'un espace de production, d'interaction entre des zones complémentaires et de redistribution à l'échelle d'un espace ouest africain devenant alors plus homogène.

Même si quelques échanges sont créés par de réelles interactions régionales, la dynamique d'ensemble est d'abord générée par les profits réalisés par la seule opération de circulation. Le jeu commercial ne s'étend pas vraiment sur des complémentarités qui pourraient structurer un espace durable, mais sur des hétérogénéités. La circulation est bien ce terrain privilégié des captations dans les Etats africains marqués par des bases productives faibles. En tant qu'espace du profit pour des commerçants jouant sur les différentiels, faisant des bénéfices sur un simple transfert des marchandises, les dynamiques transfrontalières ne profitent qu'à certains acteurs. Et dans cette logique d'acteurs privés, il est évident que ceux qui contrôlent les réseaux « n'entendent pas se substituer aux pouvoirs publics pour construire des infrastructures, des équipements collectifs au service du plus grand nombre, et assurer le prélèvement et l'allocation des ressources à des fins de croissance généralisée » (DUBRESSON A., RAISON JP. 1999). C'est là le premier élément limitant qui doit être avancé dans l'appréhension d'un éventuel caractère positif et intégrant de ce type de structuration commerciale. S'il est faux de réduire les acteurs impliqués à quelques commerçants, il reste que cette circulation marchande échappe à l'action collective et ne peut guère (ce n'est pas son but) participer à un aménagement équilibré des territoires.

C'est d'autant plus vrai que le deuxième élément « limitant » de ces échanges réside dans l'absence de durabilité des espaces sélectionnés. Les différentiels sont changeants, tributaires

des retournements effectués par les acteurs politiques. L'exemple de la dévaluation du FCFA, annulant pour une part les possibilités de profits de certaines transactions, par exemple entre les espaces maliens et mauritaniens, est exemplaire de cette logique de changement. Les possibilités de profits ne sont jamais annulées, les pouvoirs commerçants s'adaptent constamment aux transformations politiques et économiques, assurant une permanence sans cesse renouvelée de ces échanges régionaux. Mais des espaces pour un temps centraux peuvent être rapidement abandonnés si les « discontinuités rentables » sont supprimées. On perçoit là l'incapacité de ces échanges à organiser et encadrer nouvellement les territoires nationaux. Karine Bennafla le note avec pertinence : « les entités émergentes sont des espaces, non des territoires transfrontaliers » (1999). Elles ne peuvent guère assurer un développement durable de dynamiques de croissance profitables aux espaces traversés.

C'est finalement la même logique identifiée pour les espaces privés d'entreprise qui caractérise les espaces commerçants. Cela a été dit, l'espace de l'entreprise est un support avec lequel il faut composer dans une durée de temps variable. Les stratégies sont plus temporelles que spatiales et c'est ainsi que se hiérarchisent des espaces mouvants qui n'obéissent pas à une volonté de gestion durable territoriale. Porteurs de réels dynamiques d'échanges, les espaces d'entreprise, tout comme les espaces commerçants, ne préfigurent pas l'émergence de territoires nouveaux, stables et susceptibles d'encadrer différemment ces espaces ouest africains dont les appareils politiques ne garantissent plus, ni les Etats, ni les regroupements d'Etats, les conditions de l'organisation collective sur un espace donné. La question de l'encadrement politique se pose à nouveau de façon insistante. Et le parallélisme entre les bénéfices attendus des tentatives d'intégration régionale et les conditions de l'existence des échanges transfrontaliers, traduit une contradiction entre des dynamiques réelles et les tentatives d'homogénéisation politique, rendant d'autant plus difficile les constructions d'entités régionales.

En effet, les échanges transfrontaliers sont les négatifs d'une visée politique régionale. L'intégration vise l'harmonisation d'un territoire communautaire, la gestion cohérente des politiques nationales, la levée des entraves, la mise en place d'un espace d'échanges continu. Les commerçants profitent de l'ensemble de ces contraintes. A tel point qu'en cas de réussite effective de construction de la CEDEAO par exemple, il est tout à fait évident que quantité des circuits commerciaux périliterait. On en est loin. L'état actuel des intégrations ouest africaines ne laisse pas entrevoir une construction rapide de communautés, ni politiques, ni économiques. Se déplaçant sur les espaces ouest africains, au gré des conjonctures nationales,

les échanges transfrontaliers semblent plus actifs que jamais, et plus mobiles aussi. Il est pourtant difficile de trancher dans le débat sur ces dynamiques. A la question « où est l'enclavement ? », Jean Gallais répondait « il est dans le coût économique du fonctionnement informel » (1989, p 188). Avis et réponses tranchés que nous aurions tendance à partager, ils prennent position pour les acteurs non concernés par ces réseaux commerçants (le paysan, le consommateur urbain ou rural, l'entrepreneur et plus spécifiquement le chargeur) qui continuent d'être entravés par les contraintes et les distances enclavantes. Les pouvoirs commerçants ne sont pas des acteurs de l'aménagement. Et les pouvoirs politiques qui assurent les financements ne prennent pas en compte ces dynamiques spatiales. La modernisation nécessaire des transports est dictée par une aide internationale dont la lecture des espaces africains est basée sur la reconnaissance des relations internationales commerciales classiques, statistiquement comptables. Loin de supprimer ces commerces transfrontaliers, cette orientation empêche néanmoins la production d'un espace régional plus homogène.

Mais les termes du débat demeurent complexes. Car il est difficile de séparer strictement les activités, d'identifier des acteurs spécifiquement transfrontaliers et d'autres étrangers à ces échanges. Il y a une imbrication réelle entre les activités ouest africaines se déployant dans un environnement mondialisé, dans cette scène mondiale « faite de réseaux, de proliférations et de volatilité d'allégeances qui s'inscrivent elles-mêmes dans plusieurs espaces » (BADIE B. 1995, p 14). Le chargeur basé à Bamako est enclavé dans ces projets d'ouverture littorale, mais peut profiter aussi souvent des possibilités offertes par la frontière guinéenne ou par les réseaux constitués entre Mali, Guinée, Sénégal et Gambie. Plus précisément encore, un fonctionnaire de Bamako peut être lourdement handicapé financièrement par le coût du transit payé pour l'importation d'un véhicule d'occasion via le port d'Abidjan, mais réaliser des profits en allant rendre visite à un cousin en Guinée, vendant du poisson séché ramené par un ami de Djenné et rachetant des produits agricoles ou encore quelques fagots de bois ou sac de charbon sur le trajet Kankan / Bamako par exemple. Les échanges transfrontaliers ne sont pas limités à une stricte élite commerçante. Ils concernent l'ensemble des couches sociales, du commerçant à l'agriculteur (la vente des produits maraîchers par exemple) en passant par le fonctionnaire.

Finalement, l'enclavement continental, relatif, n'est pas contredit par ces échanges. Il devient juste hiérarchisé en fonction des types de projets d'ouverture. Mais il semble qu'à une échelle « macro », les permanences des dysfonctionnements interdisent toute forme de construction

d'un espace régional et surtout que l'utilisation des discontinuités ne peut être qu'inégalement désenclavante. Les activités transfrontalières sont une adaptation des populations à un environnement de crise économique et politique, permettant des indispensables possibilités de profit dans un contexte où les conditions de vie deviennent de plus en plus difficiles. En ce sens, elles sont nécessaires. Mais elles interdisent la mise en place d'une économie compétitive à l'échelle de l'Afrique de l'ouest. La circulation n'est pas le moyen d'acheminer les productions à un meilleur coût, de permettre une inscription aux marchés complémentaires régionaux et mondiaux et donc d'assurer une croissance durable, mais devient l'instrument principal des captations de toutes sortes. Sans rentrer dans les débats, il est évident qu'il y a une dangereuse dérive dans cet établissement d'une circulation devenant uniquement marchande. La prégnance actuelle de certains réseaux, tels que les circuits de la drogue en Afrique, constitue un signe inquiétant de l'évolution d'une Afrique de la circulation s'inscrivant comme plaque-tournante de réseaux divers (BACH DC. 1998).

Au regard de ces dynamiques mondiales, la relation entre continentalité et enclavement devient plus complexe. Entre marginalisation, enclave privée, désenclavement technique, insertion transfrontalière, hiérarchisation des circulations, fragmentation spatiale... le seul dénominateur commun de cet enclavement continental réside dans cette permanence problématique d'un espace discontinu.

3.3 Mondialisation et modifications des accessibilités territoriales : la continentalité étatique en question

3.3.1 Stratégies d'acteurs : la fin des continentalités étatiques ?

3.3.1.1 Espace concurrentiel : les acteurs d'une recomposition non identifiée

L'identification des espaces enclavés ne peut pas se limiter à la simple délimitation des territoires des Etats continentaux. En tant que processus construit, l'enclavement continental est une situation spatiale, relative donc et surtout évolutive. Et dans des dynamiques récentes, les attributs de la situation sont peut-être plus mouvants qu'auparavant, traduisant cette accélération d'un mouvement mondial impulsé par des acteurs multiples. La notion d'acteur est pourtant ambiguë lorsqu'elle est reliée à une problématique spatiale. L'acteur se définit bien par l'action qu'il accomplit en fonction d'une stratégie qui suppose de sa part une intentionnalité. Et ces stratégies s'inscrivent dans l'ensemble des interactions des différents acteurs, autrement dit un système (GEMDEV. 2000). Les différentes forces en présence étudiées dans cette étude (bailleurs de fonds, entreprises transnationales, Etats, regroupements régionaux, commerçants transfrontaliers) agissent sur l'espace, en interaction, et correspondent à la définition précédente. Mais la question de l'intentionnalité pose le problème de l'existence d'un schéma spatial identifié par ces acteurs. Les différentes stratégies effectuées s'opèrent certes sur les espaces et les transforment mais dans une logique dominante de profits, rarement dans une visée d'aménagement. Dans cette absence de schéma territorial, les recompositions ne sont pas vraiment identifiées. Et pourtant, dans un ensemble d'actions aléatoires, certains espaces sont transformés, des accessibilités se modifient, des modernisations s'établissent, accélérant des ouvertures. Des possibilités nouvelles se mettent en place dont l'intérêt doit être mesuré ou critiqué. Il est important de synthétiser l'ensemble des forces en présence dans ces recompositions spécifiques. L'exemple de la filière d'exportation cotonnière malienne peut permettre de saisir ces interactions entre ces acteurs opérant des stratégies différentes, concurrentielles, parfois contradictoires impulsant des dynamiques continentales débordant les systèmes d'enclavement.

La filière du coton au Mali : les forces en présence

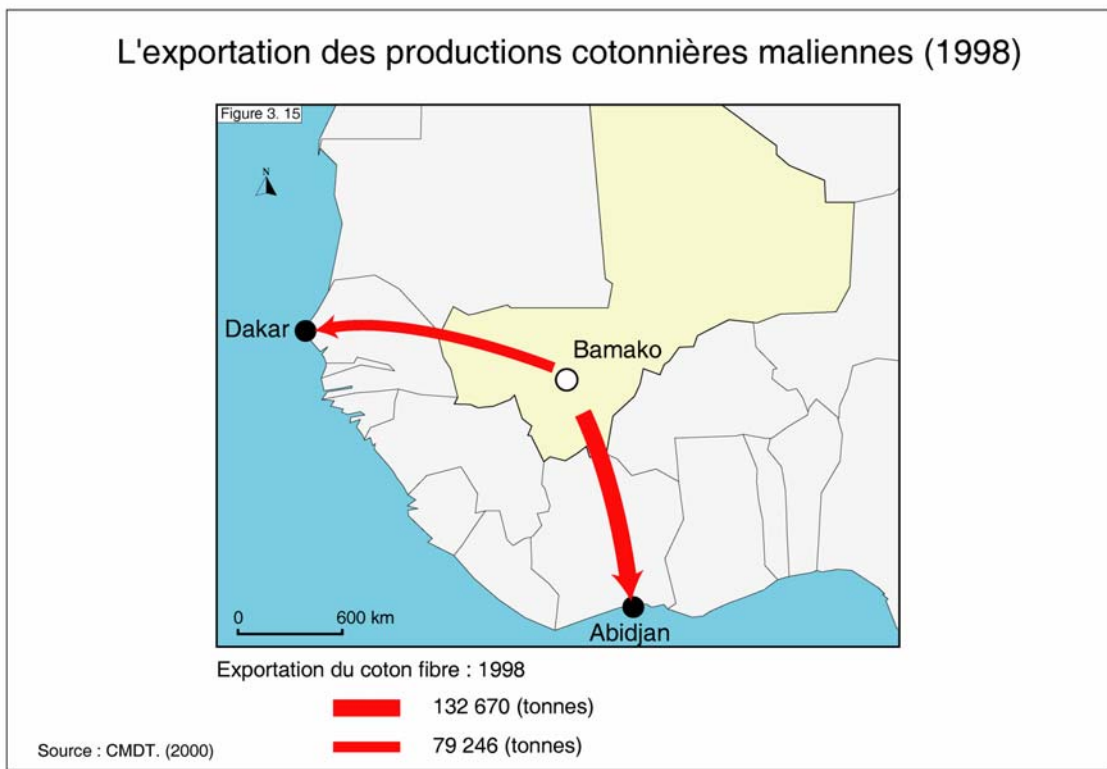
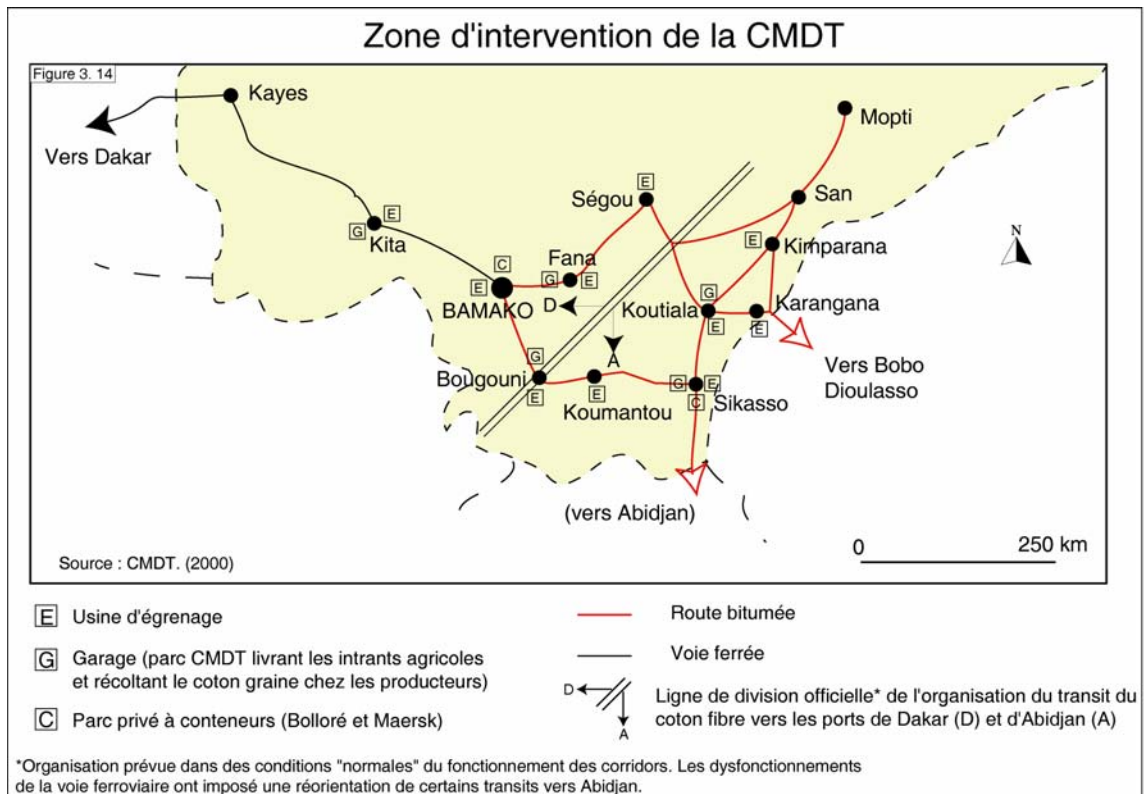
En tant qu'exportation dominante, le coton est la condition principale de l'équilibre de la balance des paiements de l'économie malienne. Il est le produit d'insertion aux marchés mondiaux et la principale source de devises. Son exploitation s'organise autour d'une filière exportatrice qui impose une imbrication entre les acteurs des sphères politiques et économiques dans les champs de l'international et du transnational. Dans des orientations faites d'ajustement, d'aide internationale, d'abandon de certaines prérogatives étatiques, de montée d'acteurs privés, les filières cotonnières africaines deviennent le terrain d'un jeu concurrentiel. Ce dernier est particulièrement important au Mali : la production nationale malienne est la deuxième du continent africain derrière l'Égypte, première en Afrique subsaharienne. Elle dépasse pour l'année record 1997/1998 les 500 000 tonnes de coton graine. Et sur ces totaux de production, seulement 2 % des 220 000 tonnes de coton fibre obtenues après l'égrenage des cotons graines sont destinés aux filatures nationales (deux usines textiles seulement au Mali qui achètent environ 3000 tonnes de coton fibre par an). L'activité du coton structure alors un espace spécifique d'activités inscrivant les espaces de culture dans une organisation d'ouverture mondiale, exemple type de logiques spatiales encadrées par l'environnement mondialisé et de ses forces structurantes.

Les pouvoirs d'Etat maliens demeurent des acteurs déterminants de l'exploitation du coton. Ils résistent pour l'instant aux pressions des institutions de Bretton Woods pour le démantèlement et la privatisation des filières cotonnières, privatisations déjà amorcées par exemple en Côte d'Ivoire ou au Bénin. La filière reste encadrée par la Compagnie Malienne pour le Développement des Fibres Textiles (CMDT), société créée en 1974 par association de l'Etat malien (60 % du capital) et de la société française d'économie mixte CFDT (Compagnie Française pour le Développement des Fibres Textiles) créée en 1949 dont l'Etat français détient 64 % du capital. L'imbrication entre différentes forces politiques, particulièrement dans des relations encore prégnantes entre les Etats africains francophones et leur ancienne tutelle coloniale, est ici décisive dans l'organisation économique des secteurs d'exportation. Cette imbrication politique est pourtant remise en cause. La CFDT se retrouve confrontée aux logiques de privatisation impulsées par la Banque Mondiale qui attaque de front les relations préférentielles instituées en Afrique francophone. La privatisation de la CIDT (Compagnie Ivoirienne du Développement des Fibres Textiles) inscrite dans le cadre du plan d'ajustement structurel signé par les représentants politiques de la Côte d'Ivoire, est déjà partiellement réalisée, au détriment de la CFDT dont le président Michel Fichet pouvait bien fustiger contre

"ces bailleurs de dogme" sans pouvoir pour autant éviter les orientations libérales énoncées dans les plans d'ajustement. La gestion de l'exploitation du coton au Mali est encore, pour quelques temps du moins, à dominante étatique, encadrée par une méthode d'exploitation dite de la filière intégrée, validant les coopérations instaurées entre les représentants maliens et français.

La CMDT assure l'encadrement et la formation des paysans. Elle garantit un système de crédit pour le financement des intrants nécessaires à la culture du coton (engrais, semences, insecticides), livre ces produits directement chez les paysans et assure le transfert du coton graine vers les usines d'égrenage. L'appui technique de la CFDT est renforcé par une structure de recherche visant à améliorer les rendements agricoles (CIRAD, centre de coopération internationale en recherche agronomique pour le développement). La coopération française assure une partie des financements des dispositifs techniques mis en place et des programmes de formation. Un contrat de plan "Etat – CMDT – producteurs" planifie les mécanismes de développement des cultures cotonnières cherchant à renforcer l'adhésion des paysans à cette culture d'exportation. La logique projetée est celle d'une modernisation des exploitations agricoles profitables à la fois aux cultures vivrières et aux cotons destinés à l'exportation. Méthode originale, elle repose sur l'adhésion des sociétés rurales à ce projet de développement. Il n'y a guère de grandes exploitations. Les productions sont assurées par des paysans disposant en moyenne de moins d'un hectare par exploitation, lesquelles décident chaque année de la part réservée au coton en association avec les cultures vivrières.

De cette organisation découle un "éclatement" des productions, éparpillées dans les régions sud agricoles du Mali nécessitant alors un système de regroupement. Des petites exploitations locales maliennes au marché mondial, l'organisation du transport doit progressivement assurer le transfert du coton graine, puis le transit du coton fibre vers les ports de Dakar et d'Abidjan. Longtemps assurées par l'entreprise étatique, ces opérations de transport tendent à être déléguées de façon croissante au secteur privé permettant l'introduction de nouveaux acteurs. Les camions de la CMDT assurent toujours la livraison des intrants dans les zones rurales. Des parcs de camions (camions bennes Renault d'une puissance de 32 ou 64 chevaux financés par la coopération française) regroupés dans les villes de Kita, de Fana, de Koutiala, de Sikasso et de Bougouni (figure 3.14) permettent l'acheminement des engrais, des insecticides, des graines dans les exploitations. Au retour, les camions sont chargés des récoltes de coton regroupées dans les villages puis acheminées dans les usines d'égrenage. Le reste des opérations de transit est assuré par les entreprises privées. D'ailleurs, les livraisons assurées



par la CMDT dans les villages, nécessitant une coûteuse organisation, ne correspondent pas à un choix d'entreprise. Périodiquement, des tentatives de délégation de ces opérations assurant les relations entre les villages et les usines sont établies. Mais les opérateurs privés assurant ce type de prestations sont les « petits transporteurs » circulant dans des véhicules usagés, parfois en toute illégalité et toujours susceptibles de rompre les contrats si d'autres opportunités plus rentables se présentent. Les pannes fréquentes, les accidents, les contrats rompus, plus globalement la variabilité des conditions de transport proposées par ces opérateurs, ne sont guère compatibles avec les exigences de fiabilité et de rapidité que nécessite la compétitivité d'une compagnie inscrite dans un marché concurrentiel mondial.

La CMDT se retrouve dans l'obligation d'assurer ces prestations. D'autant plus que les grandes entreprises de transport, disposant d'un dispositif technique moderne, assurant un service fiable régi par des contrats fixés, ne sont pas intéressées par cette partie de l'acheminement des productions cotonnières. Les productions sont dispersées, parfois difficiles à trouver. Les temps d'attente chez les paysans sont extrêmement variables et difficilement prévisibles. Les chargements sont lents, les camions immobilisés, autant d'éléments rendant difficile la rentabilité des opérations pour des entreprises "officielles", contraintes à un certain nombre de taxes et de frais que les petits transporteurs peuvent limiter. Seules les opérations de transit, assurant la mise en relation des différentes usines et des ports, opérations dont la CMDT s'est totalement déchargée, sont effectuées par ces entrepreneurs privés. La CMDT disposait pourtant d'un parc à camions capable d'assurer une partie des transits vers le port d'Abidjan dans une stratégie identifiée comme « dissuasive » par l'actuel directeur "transit" de la compagnie cotonnière malienne. Il s'agissait d'un instrument, certes proposant une offre de transport très insuffisante par rapport aux volumes croissants à traiter, mais qui permettait pourtant de pallier les grèves fréquentes organisées par les syndicats de transporteurs et de refuser les conditions imposées par les syndicats lorsqu'elles majoraient trop lourdement le coût global du transit. Ce parc est actuellement usagé, ne servant guère qu'en fin de saison pour transporter les derniers chargements de coton – graine dans les délais fixés. Ils ne servent plus aux opérations de transit, peu fonctionnels pour ce type de trajets. Une telle stratégie dissuasive a d'ailleurs moins d'intérêt qu'auparavant. L'introduction des entreprises transnationales dans le secteur des transports africains propose une offre nouvelle, tendant à assurer une part croissante des demandes de transport, dans une dynamique concurrentielle créant des conditions attractives pour la CMDT.

L'impact de ces dynamiques concurrentielles impulsées par les groupes Maersk et Bolloré a été abordé. Dans cette introduction d'acteurs produisant des conditions nouvelles d'ouverture, la relation entre la CMDT et le transporteur UATT (Union Africaine de Transit et de Transports) se révèle également significative d'une logique spatiale réticulaire, connectée aux réseaux mondiaux. L'UATT est le premier transporteur malien disposant d'un parc de 150 véhicules essentiellement destinés au transport effectué pour le compte de la CMDT. Il assure le transit des intrants à destination des régions de culture maliennes. Les différents engrais et produits phytosanitaires sont acheminés du port d'Abidjan jusqu'aux usines, où ils sont redistribués par les camions bennes dans les exploitations agricoles. Un total approximatif de 120 000 tonnes d'intrants (70 % pour la CMDT) est acheminé par an par cette entreprise de transit et de transport. D'octobre à mars (la "saison CMDT"), les camions desservent les centres cotonniers, disposant de relais dans les principales villes du sud du Mali (Sikasso, Segou, Koutiala). La totalité des engrais doit être livrée avant le 31 mars nécessitant l'affrètement d'autres camions (les 150 ne suffisent pas). Trois voyages par mois sont effectués par camion acheminant des chargements de l'ordre de 35 tonnes pour des véhicules censés supporter une charge maximale de 25 tonnes. On retrouve ici le problème d'une surcharge obligatoire pour assurer la rentabilité de l'opération³⁹. De mars à septembre, hors saison CMDT, les camions transportent des marchandises couvrant différents besoins privés. Mais il s'agit toujours d'importations d'intrants agricoles venant d'Abidjan et acheminés dans les régions de culture maliennes.

Car le transit de ces intrants n'est qu'une étape d'un processus assuré dans une logique de filière intégrée par un groupe opérant des stratégies inscrivant des espaces ouest africains dans des réseaux mondiaux. L'entreprise UATT appartient au groupe norvégien Norsk Hydro, présent partout dans le monde et spécialisé dans les engrais et les produits phytosanitaires agricoles. Ce groupe possède entre autres l'entreprise Agri 2000 qui dispose d'une usine à Abidjan. Cette dernière produit une partie des engrais destinés aux zones cotonnières du Mali et du Burkina Faso. Le transport n'est alors qu'un élément d'un dispositif intégré mis en place pour assurer la livraison des produits dans un contexte africain où les incertitudes liées à

³⁹ Dans cette logique, c'est surtout la "diffusion dans l'ensemble de la profession de pratiques relevant de l'économie informelle" (DIAZ OLVERA L., PLAT D. 1993, p 15) qui doit être relevée comme caractéristique majeure des conditions de l'organisation du transport en Afrique de l'ouest. On peut refuser le terme d'informel (par rapport à quelles formes ?) mais il est tout à fait évident que les grandes entreprises, mêmes occidentales, pratiquent des stratégies similaires aux petits entrepreneurs dans un système de dysfonctionnement qui assure les possibilités de profits. D'autant plus que la rentabilité de leurs opérations est plus difficile à réaliser dans un environnement officiel coûteux (taxes, assurances...). Les surcharges, les pratiques corruptives, sont alors inévitablement pratiquées.

l'atomisation du secteur des transports, aux variabilités des conditions proposées par les transporteurs, constituent une entrave aux besoins de continuité spatiale nécessaires à l'établissement des réseaux. Il est vrai pourtant que l'actuelle inscription des groupes Bolloré et Maersk tend à offrir, dans le cadre des flux d'importation et d'exportation, des conditions nouvelles, plus à même d'assurer la continuité. L'entreprise UATT est d'ailleurs engagée dans des tentatives de coopération avec Maersk, révélant des relations entre les acteurs privés et des imbrications entre des stratégies qui peuvent être complémentaires.

Malgré une flotte importante de camions, l'entreprise UATT ne participe pas aux transits d'exportation de coton. La période d'importation des engrais est la même que celle du transit du coton – fibre vers les ports d'Abidjan et de Dakar (les camions de la CMDT apportent les engrais chez les paysans repartant avec les productions cotonnières rapidement égrenées dans les usines). Et les temps d'attente des camions pour les chargements de coton ne permettent pas une vitesse de rotation suffisante pour établir des moyennes rentables d'aller / retour par mois et par camion. D'autant plus que la CMDT impose des "tours de chargement", contrainte par les syndicats des transporteurs d'assurer des transits pour l'ensemble des camions à tour de rôle. Les transporteurs attendent parfois une semaine avant d'être chargés. Les camions de l'UATT repartent alors à vide car l'opération est plus rentable que l'attente de produits d'exportation. Le groupe Maersk, pour l'instant cantonné aux seules activités de transport et de logistique, devient un acteur dominant, particulièrement depuis la mise en exploitation du parc à conteneurs de Sikasso, du transit du coton. Mais il est confronté à un problème similaire de rapidité d'évacuation imposant souvent une remontée à vide des camions chargeant les conteneurs. L'intérêt d'une coopération entre deux entreprises contraintes finalement par les mêmes problèmes mais inversés (retour à vide et aller à vide) et surtout à la difficulté de gestion d'une flotte de camions insuffisante pendant la saison du coton, entraîne alors un projet de mise en commun des instruments techniques. Le projet est en cours d'étude. Il permettrait en cas de concrétisation l'établissement d'un dispositif centré sur la ville de Sikasso renforçant la rapidité et la capacité des opérations de transport dans une logique d'axes reliant les régions cotonnières au port d'Abidjan. Il consacrerait l'utilisation des conteneurs, en croissance rapide, dans cette activité de transit.

D'autant plus que l'exploitation commune du terminal ferroviaire de Sotuba, géré depuis 1995 par les groupes Bolloré et Maersk, est largement orientée vers le transit des conteneurs de coton. Les camions de la CMDT transportent le coton-fibre des usines au terminal où les balles de coton sont conteneurisées dans des unités de 20 pieds (10 tonnes de coton) ou de

40 pieds (20 tonnes de coton) puis acheminées par la voie ferrée vers les parcs à conteneurs privés du port de Dakar à partir desquels elles sont redistribuées vers les marchés mondiaux via les lignes maritimes de Bolloré et de Maersk.

L'intérêt de cette unité de transport dans la constitution d'un réseau permettant un transfert rapide sans détérioration des marchandises sur la totalité des réseaux logistiques maîtrisés par les entreprises (de Bamako ou Sikasso aux marchés mondiaux, les deux groupes se chargent de la totalité des prestations nécessaires à l'acheminement du coton) est évident. Il laisse entrevoir sur cette activité spécifique la probable cessation des modes de transport conventionnel (seulement 25 % du trafic est pour l'instant conteneurisé) relayés par une structuration centrée sur deux pôles de conteneurisation (Bamako et Sikasso) permettant l'ouverture vers les deux axes ivoirien et sénégalais utilisés en fonction des proximités des zones de production. Les productions cotonnières effectuées dans les régions proches de l'axe routier Sikasso / Abidjan sont acheminées vers le port ivoirien, et celles des régions proches de Bamako vers le port de Dakar (figure 3.15). Et cette croissance forte d'un mode de transport encore peu pratiqué en Afrique de l'ouest s'accompagne d'une domination progressive d'entreprises transnationales qui risquent fort de maîtriser totalement le transit de ce produit d'exportation. Elles sont de toute façon les seules à pouvoir financer le coût de ce dispositif technique, financement motivé et rendu obligatoire par la nécessité d'harmoniser les composantes des réseaux établis en Afrique avec le reste du réseau mondial.

L'exemple de la filière cotonnière malienne est révélateur de cette imbrication d'acteurs évoluant dans un environnement mondialisé. Dans les différents stades de la production et de l'exportation, les forces politiques nationales et internationales, les entreprises transnationales, les opérateurs privés nationaux, les paysans, interagissent dans ce système d'intégration d'un secteur d'activité aux ouvertures mondiales. Multiplicité d'intervenants, il reste que le secteur privé, particulièrement les entreprises les plus puissantes, investit progressivement depuis les années 1980 certaines parties des secteurs privatisés sous l'impulsion de la Banque Mondiale. La filière cotonnière malienne échappe pour l'instant à cette évolution libérale, laissant néanmoins aux acteurs privés le secteur stratégique du transit. L'exploitation, réalisée par de petits producteurs, demeure encadrée par le pouvoir étatique... étatiques au pluriel cependant dans une coopération franco-malienne qui révèle la permanence de relations politiques préférentielles. Ce système d'un "pré carré français" particulièrement visible dans le secteur du coton par le biais des actions de la CFDT est probablement condamné.

Il n'est pas évident que la CMDT puisse résister longtemps aux pressions internationales pour la privatisation de l'ensemble de la filière. Les représentants de la CFDT, appuyés par la coopération française, n'ont pas pu faire grand-chose dans la privatisation amorcée des filières ivoiriennes. Ces privatisations sont pourtant ambiguës car, contrairement aux préceptes énoncés par la Banque Mondiale, elles ne règlent en rien les relations entre les sphères publiques et les sphères privées. Les termes de la concurrence ne sont pas vraiment plus clairs. Il est significatif de constater les compositions des acteurs présents dans les processus de privatisation de la Compagnie Ivoirienne de Développement des Fibres Textiles. Le secteur cotonnier nord-est par exemple a été adjugé pour une somme de 29 milliards de Francs CFA au groupe Aiglon associé au groupe français Bolloré et à la société Shorex, les trois partenaires détenant respectivement 70 %, 20 % et 10% du capital. La transparence dans les appels d'offre n'est guère évidente, quand on sait que le groupe Aiglon, spécialisé dans le négoce des produits tropicaux, est dirigé par le milliardaire malien Cheikna Kagnassi, proche des présidents en place des Etats d'Afrique francophones ; que la société Shorex est contrôlée par Patrick Bedié, fils de l'ancien chef d'Etat ivoirien que Vincent Bolloré avait lui même embauché dans son groupe. Il apparaît difficile de dissocier des acteurs privés ou publics.

Ce système d'acteurs provoque des dynamiques faisant évoluer constamment les situations. Une nouvelle circulation, privée, permet d'accélérer cette intégration mais sans irriguer l'ensemble des territoires nationaux. Il reste que ces conditions récentes sont porteuses de modernité et de compétitivité, du moins pour les espaces intégrés aux stratégies. Mais dans ces dernières, quel est le sens des territoires nationaux à partir du moment où l'orientation vise à inclure ce que l'on pourrait appeler des "sous espaces africains" dans une armature mondiale réticulaire. Question corollaire : la distance continentale qui graduellement éloigne, est-elle encore pertinente pour définir un certain type d'enclavement se développant dans des logiques marchandes ? Ce que montre l'exemple de la CMDT, outre l'imbrication des acteurs, ce sont ces possibilités de continuités nouvelles établies sur des circuits d'activités. Du paysan malien producteur de coton au monde, les distances s'en trouvent raccourcies. Les intervalles entre quelques acteurs sont réduits. Et sans être tout à fait contournées, les fragmentations étatiques semblent être dépassées et parfois même utilisées pour les espaces d'activités commerciales. Même dans une logique d'ouverture littorale, les situations spatiales ne sont pas réellement alors déterminées par l'inscription dans un espace national, qu'il soit continental ou littoral, mais dans la place tenue dans ces réseaux d'intégration (officiels comme transfrontaliers d'ailleurs).

3.3.1.2 La fracture littorale / continentale annulée ? De l'intérêt des espaces d'extraversion.

La réflexion sur l'enclavement continental s'oriente nécessairement vers l'appréhension des relations entre frontières et Etats. Dans la compréhension initiale des productions d'un espace de circulation spécifique, les frontières apparaissent orientantes. En délimitant l'aire d'une action politique étatique, elles orientent la construction des réseaux de circulation. Et les fragmentations étatiques produisent en quelque sorte des relations imposant un raccrochage des réseaux nationaux et des accords internationaux faisant de l'enclavement continental un facteur d'organisation. Mais les frontières apparaissent aussi comme une coupure majeure dans les projets d'ouverture littorale. Elles séparent des différentiels, des appareils d'Etat, des systèmes législatifs... et constituent la discontinuité la plus importante d'un système de dysfonctionnements producteurs d'enclavement. L'appréhension des recompositions actuelles tend pourtant à interroger différemment l'impact des frontières. Si certains réseaux commerçants n'existent que par l'inscription des frontières, il est tout à fait évident que les actions liées des entreprises transnationales et des bailleurs de fonds, plus secondairement des intégrations régionales, font de la frontière un marquage spatial à dépasser... et qui, peut-être, est déjà dépassé.

Certes, les tractations entre les sphères politiques et les sphères privées se réalisent toujours dans un niveau étatique. Les représentants des Etats demeurent des interlocuteurs privilégiés avec lesquels toute entreprise privée doit collaborer. Mais au bout du compte, ce sont bien ces dépassements frontaliers qui, sans annuler les Etats, caractérisent des espaces d'activités intégrés et ouverts tel l'espace des exploitations cotonnières en Afrique de l'ouest. Quel est le sens de l'entité Mali, Burkina Faso, ou Côte d'Ivoire (si ce n'est comme contrainte) pour un groupe comme Bolloré qui investit graduellement les secteurs d'activités au gré des opportunités ? Il nous semble, au regard des exemples successifs étudiés, que juste quelques espaces reliés par des parties de réseaux, qui peuvent être continentaux ou littoraux peu importe (seule l'activité importe), sont sélectionnés. Il est difficile d'échapper au constat d'une extraversion renouvelée. Constat évidemment exagéré et orienté par nos hypothèses d'étude, il reste qu'il s'établit des inégalités nouvelles à l'échelle de l'espace ouest africain dont le découpage politique n'est finalement pas réellement pertinent pour expliquer les marginalisations progressives.

Mais si le terme d'extraversion est daté, figé dans une image négative des dépendances africaines, il mérite pourtant d'être interrogé. L'analyse des stratégies des groupes privés, de la filière cotonnière malienne et même des espaces transfrontaliers, valident peut-être ce

renforcement d'axes "aspirant les activités". Mais il serait subjectif de se limiter à ces seules conclusions. Les exemples étudiés témoignent également de réelles modernisations de l'appareil technique des transports. Les débats portant sur les ajustements en cours, sur les privatisations, sur la libéralisation des secteurs, n'interdisent pas une réflexion sur l'intérêt de ces logiques effectivement privatistes mais qui, quoi qu'on en pense, deviennent une réalité forte du fonctionnement des espaces ouest africains. Les "apports" de ces espaces (à dominante réticulaire) doivent être pris en compte dans une volonté de compréhension des évolutions de situation.

Privatisations et modernisation des dispositifs de transport

Dans l'état actuel de faillite financière des pays africains, les capacités d'investissement des groupes privés deviennent un vecteur fort de transformation des dispositifs techniques nécessaires aux activités économiques. Les investissements du groupe Bolloré en Afrique, s'élevaient par exemple à 1,2 milliards de francs français pour la seule année 1999. On peut décrier l'intervention dominante de ces pouvoirs privés. Dans les différents entretiens réalisés lors des séjours d'enquêtes, une crainte souvent énoncée par les acteurs nationaux était celle d'un monopole progressif sur des activités qui échapperaient progressivement aux espaces africains ("le but de Bolloré n'est-il pas de se passer de chargeurs ?"). Certes, ces ressentis masquent l'imbrication entre différents acteurs. L'espace Bolloré en Afrique est d'une certaine façon africain car inscrit dans un système relationnel reliant les stratégies du groupe à celles d'acteurs politiques et économiques jouant habilement de leurs appartenances nationales. Il l'est aussi parce que parallèlement à l'élargissement des activités, probablement plus de 100 000 personnes (planteurs, paysans...) dépendent des orientations du groupe, parce qu'il participe à l'organisation de filières vectrices de revenus conséquents dont il contribue à améliorer la compétitivité. Ces ressentis s'inscrivent cependant et légitimement dans l'évident constat d'une maîtrise (d'une domination ?) externe toujours renouvelée qui marque les relations de l'Afrique au Monde.

Dans le jeu actuel des privatisations, il n'est que peu d'entreprises "africaines" capables de s'inscrire dans le jeu concurrentiel. L'exemple fréquemment cité du groupe Aiglon, dirigé par le milliardaire malien Kagnassi, poids lourds du négoce des produits tropicaux (500 millions de dollars de chiffres d'affaires annoncés pour l'exercice 1998), n'est qu'un des rares exemples en Afrique de l'ouest d'un groupe capable de rivaliser avec les entreprises européennes. D'un côté, l'apport de ces groupes est accepté, de l'autre la nationalité externe est perçue comme un facteur échappant aux maîtrises africaines. Les propos d'un des responsables (de nationalité

maliennne) du terminal ferroviaire de Maersk à Bamako, énoncés lors d'un entretien réalisé en janvier 2000, révélaient cette double perception. En reprenant ses propres termes, il regrettait "en tant qu'africain" cette domination contemporaine de groupes privés étrangers, mais constatait "en tant qu'acteur économique" les avantages de ces groupes qui par leurs capacités d'investissement constituaient une forme de "locomotive économique" pour les économies nationales.

Dans le secteur des transports, ces "avantages " résident dans la réduction de certaines distances. Plusieurs exemples permettent de mesurer ces apports. L'organisation mise en place à Bamako par Bolloré et Maersk tend à minorer les contraintes rencontrées sur l'axe Dakar / Bamako. L'association entre un terminal ferroviaire équipé des instruments nécessaires aux transbordements des marchandises et à la conteneurisation, des connexions ferroviaires établies entre la gare centrale de Bamako et le terminal, mais aussi entre la gare de Dakar et les parcs à conteneurs privés du port, permet depuis 3 ans une réduction des délais de transit de 20 à 7 jours sur l'exportation des conteneurs de Bamako au port de Dakar. Et le prix proposé du transit se révèle plus attractif que le transport routier vers le port d'Abidjan (moyenne approximative présentée dans les rapports statistiques du ministère des transports maliennne, confirmée par les représentants interrogés de Maersk et Bolloré, de 29 FCFA par tonne/km sur l'axe Sikasso / Abidjan et de 16 FCFA par tonne/kilomètre sur l'axe ferroviaire Bamako / Dakar). Ces conditions renouvelées du transit demeurent bien sûr dépendantes du fonctionnement de la voie ferrée. Les difficultés rencontrées par l'Organisme Commun de Gestion du Trafic International (OCGTI)⁴⁰, structure chargée des relations entre Dakar et Bamako, constituent une entrave au déroulement des opérations de transit. Cet organisme qui dépend hiérarchiquement des deux régions ferroviaires maliennne et sénégalaise n'a que peu de pouvoir. Les moyens dont l'organisme dispose apparaissent plus théoriques que réellement efficaces, du moins jusqu'à une date récente. En 1998, sur les 9 locomotives et les 606 wagons (dont 200 plates-formes pour conteneurs) détachés pour le fonctionnement de l'organisme commun, seule la moitié était mise à disposition, entraînant alors une pénurie de

⁴⁰ L'Organisme Commun est la solution imaginée par les représentants politiques maliens et sénégalais pour éviter le système de mise en concession préconisé par la Banque Mondiale. Mis en place en 1995, les premières années d'exploitation n'ont pas été marquées par une amélioration du fonctionnement. Un audit commandé par les représentants du port de Dakar, inquiets d'une fuite croissante des transits vers l'axe ivoirien (et donc du port d'Abidjan) révélait différents dysfonctionnements (conflits entre les deux régions, spéculation sur les wagons, carences techniques...). Les deux dernières années semblent néanmoins marquées par une meilleure gestion et par une augmentation croissante du trafic fret (40 000 tonnes mensuelles dans les derniers mois d'exploitation contre 32 000 en 1998).

matériel allongeant les vitesses de rotation. Le trafic national demeure privilégié par les deux régions ferroviaires.

Les deux groupes privés sont également dépendants des dysfonctionnements techniques, de la vétusté du matériel entraînant de fréquents déraillements. Mais le dispositif mis en place par Bolloré et Maersk permet néanmoins des rotations rapides et moins coûteuses. D'autant plus que les capacités d'investissement des groupes, mais aussi leur pouvoir de négociation avec les organismes politiques, tendent à favoriser un renforcement rapide des dispositifs établis. Bolloré et Maersk disposent maintenant chacun de 2 rames de 30 wagons plats permettant le transit des conteneurs, réglant ainsi le problème longtemps pénalisant des pénuries de wagons. Les distances temps et coût du transit international s'en trouvent considérablement raccourcies.

Les privatisations effectuées sur le système de mise en concession produisent également une amélioration de certaines conditions sélectionnées d'opérations de transport (transit du fret). Si l'infrastructure appartient toujours à l'Etat, l'entretien de ces infrastructures au Cameroun (Camrail) ou encore sur la ligne ferroviaire Abidjan / Ouagadougou (Sitarail) est du ressort des sociétés privées. Les capacités d'investissement permettent alors différentes rénovations des infrastructures (500 000 traverses en bois traité doivent ainsi être posées en remplacement des portions de voie vétustes dans les 5 prochaines années sur la voie camerounaise), et du matériel roulant (achats et rénovations des véhicules de traction). Les investissements ne concernent pas seulement le seul matériel technique. Le dispositif est renforcé par la mise en place d'instruments informatiques et de télécommunication permettant de rationaliser l'utilisation du matériel et d'assurer le suivi des trajets. Les deux sociétés ferroviaires sont équipées d'un système d'information avancé de marchandises (SIAM) permettant de suivre la position des wagons, de prévoir l'arrivée des trains, les différents temps d'attente, ou encore le contenu des marchandises transportées.

Les modernisations du mode de transport ferroviaire ne sont qu'un élément du progressif dispositif établi. Les parcs à conteneurs dans les ports ou dans les villes continentales sont équipés d'un matériel de manutention récent, de surfaces de stockage protégées, de systèmes informatiques gérant les opérations. Le service BLD direct proposé par Bolloré démontrait les possibilités offertes (porte à porte) par les acquisitions progressives d'entreprises. La prise en charge des marchandises est assurée sur la totalité des axes de connexions sur une armature générale permettant de relier les différents pôles ouest africains, du moins les capitales nationales pour l'instant toutes équipées d'instruments permettant le déchargement,

l'entreposage et la redistribution des marchandises. Un dispositif similaire à celui installé dans le terminal de Sotuba à Bamako est par exemple présent à Ouagadougou où la société SDV (filiale de Bolloré) dispose d'un terminal ferroviaire d'une capacité de stockage couvert de 3000 m², renforcé dans la desserte du Burkina Faso par une surface de 1500 m² d'entrepôts couverts à Bobo Dioulasso, pôle économique du Burkina et ville centrale dans les trajets vers la Côte d'Ivoire.

Les dysfonctionnements précédemment cités du terminal de Parakou sont également éclairants de cette différence entre l'état des infrastructures "publiques" et celles nouvelles de certains opérateurs privés. Lors du blocage lié à la panne de l'unique engin de manutention dont dispose l'Organisation Commune Bénin Niger (OCBN), différents déchargements étaient encore effectués. Ils étaient assurés par l'engin de manutention plus récent de la société NITRA, société de transit d'économie certes mixte, mais dans laquelle la filiale de Bolloré Saga possède 47 % des parts. Cette société traitait ses propres transits et notamment ceux assurés par le service BLD direct proposé par Bolloré. Elle louait ensuite son matériel à l'OCBN, renchérissant le coût des opérations pour l'organisation du Bénin et du Niger, révélant un décalage croissant entre les modernisations effectuées par les grands groupes privés et les supports techniques gérés par les Etats dans ce contexte de réduction des investissements. Cette baisse des possibilités de financement des gouvernements africains est d'ailleurs le point d'entrée d'une logique tendant à justifier les privatisations pour les bailleurs de fonds. Les sociétés étatiques de transport, particulièrement ferroviaires, n'ont guère les moyens financiers d'assurer le renouvellement des infrastructures pourtant vétustes qui continuent de se dégrader. Les lignes ferroviaires deviennent de moins en moins fonctionnelles, peu aptes à assurer la régularité des transits, l'intérêt de l'intervention du secteur privé en devient évident. Le programme de privatisation de l'OCBN est d'ailleurs en cours d'élaboration, privatisation prévue dans les prochaines années.

Sur l'ensemble des modes de transport, les opérateurs privés élargissent leurs espaces d'activités. Loin de concerner le seul mode terrestre, les relations aériennes ou maritimes sont le terrain de recompositions identiques. Le développement par exemple du transport express en Afrique est révélateur de l'émergence des apports les plus récents des évolutions logistiques. Certains services proposés contredisent partiellement le constat d'un archaïsme durable des systèmes de transport ouest africains. Ils ne concernent, il est vrai, que certains axes, limités là encore aux raccordements des capitales nationales, élargis cependant à quelques villes secondaires. Dans un contexte concurrentiel marqué entre les 4 opérateurs que

sont DHL, UPS, Chronopost et Universal Express, quasiment tous les pays du continent africain sont connectés aux réseaux mondiaux d'une de ses entreprises. Certes, ces opérateurs adaptent leurs stratégies à un contexte africain considéré comme instable. Contrairement aux services proposés dans d'autres régions du monde, ces opérateurs à l'exception de DHL n'assurent pas l'intégration de tous les services, préférant gérer un réseau de sous-traitance établi avec des entreprises locales. Seul DHL (premier à s'être inscrit dans le marché africain du transport express) utilise par exemple sa propre flotte d'avions. En 1999, DHL a d'ailleurs installé un réseau de dessertes locales centré autour d'un pivot aérien basé à Dakar et permettant la redistribution vers les villes d'Afrique de l'ouest. Mais les autres opérateurs s'inscrivent également dans une concurrence nouvelle, offrant des services de livraison rapides de colis (souvent inférieurs à 30 kg), de courriers postaux, de frets express.

La filiale de la poste Chronopost est par exemple présente en Côte d'Ivoire, au Cameroun, au Maroc et au Burkina Faso. Elle établit des partenariats avec les postes nationales. La société Chronopost international Burkina est ainsi constituée à 60 % de capitaux burkinabé et de 40 % de capitaux français. Elle traite une moyenne annuelle de 35 000 objets, gérés dans les agences de Ouagadougou et de Bobo Dioulasso, elles-mêmes relayées par 25 guichets présents dans les principales villes. Le réseau aérien intégré dont dispose la filiale de la poste n'est pas utilisé dans les dessertes locales, le volume des importations et exportations africaines ne justifiant pas cette utilisation. Les lignes commerciales aériennes classiques (Air France, Swissair) sont alors utilisées permettant la rapidité des opérations dans une offre de transport express qui tend à s'accroître. La société Universal Express, devenue filiale du groupe Bolloré, assure le même type de services, en coopération avec la compagnie Swissair sur l'ensemble des pays ouest africains déjà concernés par le service BLD Direct, renforçant le dispositif mis en place permettant de relier les villes principales ouest africaines, mais aussi et de façon croissante les villes d'Afrique australe et de l'est ainsi que Madagascar. Exemple parmi d'autres, le continent africain délaissé pour un temps, est marqué par des concurrences croissantes. A travers les privatisations, les investissements effectués par les opérateurs privés inscrivent des dispositifs modernes qui introduisent alors des espaces ouest africains dans cette accélération mondiale généralisée des transactions économiques.

L'espace d'extraversion est-il différent d'un espace d'intégration (régionale) ?

Ce constat d'une modernisation des instruments du transport doit être avancé comme un des apports majeurs de l'action des opérateurs privés. Pour autant, éviter les conclusions de

simples extraversion et dominations étrangères ne dispense pas d'une lecture critique des privatisations. Même modernisés, il est évident que ces apports externes ne règlent en rien les problèmes repérés d'une sélection d'espaces d'activités objets de toutes les attentions dans les financements actuels. L'exemple des privatisations ferroviaires est significatif d'une volonté de rationalisation économique qui s'établit au détriment d'une desserte équilibrée des territoires. Le système de mise en concession des entreprises anciennement étatiques s'est effectivement traduit par une croissance de certains flux. Le volume du trafic marchand de la ligne ferroviaire Abidjan / Ouagadougou, concédée à la société privée SITARAIL, était de 250 000 tonnes en 1996, de 350 000 tonnes en 1997, de 400 000 tonnes en 1998 et supérieur à 500 000 tonnes pour l'année 1999. Mais c'est bien de volume marchand dont il est question. Sur chacune des lignes privatisées (et même dans l'orientation actuelle de l'OCGTI), le trafic fret, rentable, identifié comme "fonds de commerce", est privilégié.

Les besoins d'instruments de traction performants, de wagons disponibles en assez grand nombre pour transporter un trafic croissant et assurer des vitesses de rotation aptes à satisfaire la clientèle, valident un recentrage des moyens sur le fret et donc des moyens accordés aux trafics voyageurs qui de fait sont en réduction continue. La mesure la plus impopulaire prise par la société Camrail est bien la réduction du nombre d'omnibus assurant les relations entre Yaoundé et Ngaoundéré (et donc de tous les centres et marchés jalonnant cette relation), réduction imposée par le besoin de locomotives pour les trafics de fret. La conséquence la plus remarquable de ces privatisations est connue. Elle n'est pas spécifique aux voies ferroviaires africaines d'ailleurs, caractérisée par une fermeture croissante de dessertes anciennement assurées de villes et de villages, dessertes non rentables. Bien sûr, les lignes de chemin de fer en Afrique de l'ouest ne forment pas de réseau, elles ne sont que de simples pénétrantes. Ce n'est pas de l'abandon de certaines lignes dont il s'agit. Les trains circulent toujours sur l'ensemble de la ligne, ils s'arrêtent pourtant de moins en moins souvent dans les différentes gares qui jalonnent les voies, limitant les temps d'arrêt. Ils sont de façon croissante chargés uniquement de marchandises, accentuant une fonction d'aspirateur des activités dans une stricte logique de rentabilité. La notion même de service public, utile au plus grand nombre, structurant des activités multiples tout au long des trajets ferroviaires, sur laquelle s'appuient les gestions, certes déficitaires et dysfonctionnantes des régies ferroviaires, est progressivement annulée.

Dans ces rationalités économiques résident les limites de l'évolution privatiste qui consacre alors des inégalités spatiales (inégalités d'accès, de possibilités d'ouverture, de

compétitivité...). Elles sont la conséquence d'une faiblesse financière des structures politiques africaines, qui elles-mêmes ne sont pas tout à fait relayées par les bailleurs de fonds dans l'identification et la réalisation de réels plans d'aménagement. Ce constat mérite pourtant d'être nuancé. Les projets sectoriels des transports ne visent pas un quadrillage complet des territoires et sont eux-mêmes dictés par une logique de rationalisation. Mais différents projets de relations nouvelles, notamment celles des liens entre capitales, sont planifiés et pour une part financés. Ajoutés aux modernisations opérées par les entreprises privées, ils renforcent alors également une armature centrale peut-être progressivement plus apte à assurer une intégration des différents espaces africains.

Car sans être réellement planifiées, les actions liées des bailleurs de fonds et des entreprises transnationales finissent par couvrir l'espace relationnel des capitales africaines. Les investissements effectués au Mali sont peut-être plus qu'ailleurs en Afrique de l'ouest susceptibles à court terme de transformer profondément les conditions des relations internationales. A partir de Bamako, les chargeurs peuvent utiliser principalement les corridors ivoirien et sénégalais. Mais les programmes régionaux du Fonds Européen de Développement laissent apparaître une volonté de bitumage entre Bamako et Conakry, entre Bamako et Dakar, et même un projet de route entre Bamako et la frontière mauritanienne, route qui, raccordée à la route de l'espoir, permettrait une relation bitumée avec le port de Nouakchott. On comprend tout l'intérêt du projet d'un terminal multimodal (projet soutenu par la coopération française) installé dans la capitale Bamako qui se retrouverait, en cas d'achèvement des projets, centralisée autour de 4 ouvertures littorales bitumées permettant la connexion aux interfaces portuaires d'Abidjan, de Conakry, de Dakar, de Nouakchott (et de Lomé).

D'autant plus qu'à partir de l'axe national reliant les régions est du territoire, les principaux pôles régionaux se retrouvent reliés à la capitale. Et les financements nationaux de l'Union Européenne (8^{ème} FED) commencent à assurer le bitumage entre les villes du nord (Goundam, Tombouctou) pour l'instant exclues de l'armature nationale. Relations littorales, inscription des pôles urbains nationaux dans une armature centrale, ce sont aussi les liaisons entre les Etats continentaux qui pourraient progressivement se retrouver plus nombreuses. Le dernier programme du Fonds Européen semble devoir financer le bitumage de la route entre Gao et Labbenzanga, autrement dit, à terme entre Gao et Niamey et donc entre les axes maliens et nigériens. Et la simple lecture des cartes d'infrastructures révèle des relations entre les axes maliens et burkinabé qui pourraient être multipliées par l'achèvement du revêtement de la

route reliant Mopti à Ouagadougou. Le problème des densités extrêmement faibles des réseaux des Etats ouest africains, de la faiblesse des dessertes rurales, ne sont pas réglés, mais l'émergence d'un réseau central permettant à la fois l'ouverture littorale pour les Etats continentaux mais aussi des possibilités de relations routières revêtues entre eux devient effective. Et cette armature centrale est le support des actions des opérateurs privés qui sélectionnent les capitales dans leurs stratégies mais également, et probablement de façon croissante, des pôles secondaires (Bobo Dioulasso, Sikasso, Parakou...) permettant des dessertes plus élargies.

Enfin, il est édifiant de constater que, paradoxalement, le renforcement d'un espace d'extraversion (doublé il est vrai de quelques projets de l'aide internationale plus "détachés" d'une stricte rationalité économique) n'est pas totalement éloigné de ce que pourrait être un espace d'intégration assurant les raccordements entre les réseaux nationaux. Et c'est d'autant plus vrai que les volontés d'élargissement des entreprises de leurs espaces d'activités (même s'ils sont avant tout des espaces de profit) dans un contexte de plus en plus concurrentiel, vont dans le sens d'une desserte de plus en plus complète. Il ne s'agit pas de poser un constat excessif d'un règlement des discontinuités identifiées dans le système d'enclavement. Les contraintes rencontrées dans les projets de mobilité allongent toujours les distances. Mais il semble qu'une des contraintes rencontrées par les chargeurs continentaux dans leur projet d'ouverture littorale, la contrainte technique, est peut-être en voie de dépassement. La position continentale est vectrice dans un système économique mondial de contraintes indéniables consacrées en système d'enclavement par les dysfonctionnements. Mais elle propose également une relative centralité définie par des possibilités plurielles d'ouverture. Pour les chargeurs maliens, nigériens, du Burkina Faso, la dépendance à l'ouverture littorale est peut-être réduite par ces choix d'axes permettant l'élaboration de stratégies qui tiennent dans une comparaison des distances, interrogeant alors le sens même des dépendances littorales.

3.3.2 "Variations de vue" : relativité et réalité de l'enclavement continental

Dans les lectures successives (l'enclavement facteur d'organisation, l'enclavement processus de discontinuités ou système de distances, l'enclavement dépassé par certaines recompositions) visant à cerner un enclavement plus complexe que ne le laisse paraître le stéréotype de l'Etat sahélien marginalisé, sous développé, enclavé, autant de mots souvent devenus synonymes, c'est bien le constat d'une relativité qui détermine les conclusions énoncées. Ce constat est frustrant, posant la question de l'intérêt d'un objet scientifique dont le sens varie en fonction des éléments privilégiés dans les questionnements. Pour tel opérateur, l'enclavement est réel, définit par un processus graduel de fermeture, pour un autre, les discontinuités sont au contraire des potentialités d'activités ou plutôt de profits, et pour beaucoup, la dimension "risque" des opérations de circulation en Afrique de l'ouest est d'une certaine façon intégrée et assumée dans une capacité de franchissement des distances particulière, toujours surprenante pour l'observateur "étranger".

Malgré des discontinuités spatiales multiples, les acteurs ouest africains circulent, bien plus probablement que dans d'autres espaces du monde pourtant plus « continus ». Mais peut-être que dans cette relativité, commune de toute façon à n'importe quelle lecture d'objets scientifiques, réside le principal intérêt des travaux de recherche, à partir du moment où cette relativité est constamment interrogée. Les "variations de vue" préconisées par Paul Valéry (1973, p 1200) doivent être effectuées autour de l'objet étudié. Elles permettent d'éviter des conclusions fixées, fausses finalement car n'étant que de simples points de vue. Au (presque) terme de cette recherche, il semble qu'une dernière variation peut être posée, interrogeant différemment l'enclavement identifié. La dépendance littorale impose une connexion aux interfaces portuaires. A bien des égards, les villes côtières sont les pôles centraux des espaces ouest africains. Mais le terme de dépendance est peut-être contredit par les évolutions contemporaines qui multiplient les trajets d'ouverture.

Les possibilités proposées dans l'espace de circulation ouest africain ne répondent que très médiocrement aux projets des opérateurs. Pour autant, ces chargeurs, prisonniers de discontinuités, disposent d'un certain nombre de choix dans des possibilités de trajets certes limitées mais néanmoins plurielles et probablement de façon croissante. Et cette "multiplicité des cheminements qui fonde l'indétermination du cheminement est, selon Michel Serres, la condition de la ruse" (RAFFESTIN C. 1981, p 184). Cette ruse en tant que projet identifié de stratégies s'inscrit alors dans une perspective de mise en concurrence des ports africains qui s'exprime dans des relations nouvelles entre chargeurs continentaux et communautés

portuaires. Les entrepôts maliens présents dans 5 ports malgré l'utilisation restreinte de deux corridors principaux, la présence du Conseil Burkinabé des Chargeurs dans les différents pôles littoraux, révèlent cette tentative de diversification et de mise en concurrence. Les nombreux avantages accordés par les ports pour le transit des chargeurs continentaux révèlent que ce signal concurrentiel a été bien reçu par les communautés portuaires qui se trouvent dans cette concurrence confrontées à des dépendances nouvelles vis-à-vis des marchés continentaux. Dépendance relative bien sûr, il reste que les positions continentales sont d'une certaine façon centrales dans l'espace d'extraversion / intégration progressivement constitué.

3.3.2.1 La concurrence portuaire : vers une inversion des situations ouest africaines ?

Dans ce contexte d'augmentation des corridors d'ouverture, la concurrence entre les ports ouest africains est active. Les stratégies de captation des transits continentaux se font plus fréquentes. Elles obligent l'ensemble des acteurs des ports à multiplier les actions susceptibles de réorienter les trafics vers le port dont ils assurent le développement commercial. Exemple significatif, lors de la Foire Internationale de Bamako (FEBAK) en 1999, les ports de Dakar, de Lomé, de Conakry, d'Abidjan, étaient représentés, disposant chacun d'un stand permettant de présenter les atouts et les avantages offerts dans ces interfaces littorales concentrées dans une frange côtière de quelques centaines de kilomètres. Les plaquettes publicitaires distribuées lors de la foire sont révélatrices d'une stratégie et d'un discours qui cherchent à inscrire les ports dans une position d'interface dominante. Les ports nationaux deviennent alors une "porte océane", une "plate-forme internationale de transbordement" voire une "porte naturelle du Mali" (Dakar), ou encore un "Hub port à la croisée de nouveaux marchés" et même un "outil de l'intégration régionale" (Abidjan), ou plus simplement une "plaque-tournante d'un vaste réseau de distribution" et un "outil de l'ouverture sahélienne" (Lomé). La dimension internationale des outils portuaires devient valorisée, pleinement inscrite dans les projets de développement, recherchant les trafics continentaux mouvants.

Car ces transits sont caractérisés par des renversements de flux fréquents. C'est là toute la logique concurrentielle, les importations et les exportations venant des Etats continentaux ne sont pas extensibles indéfiniment. Il est vrai que depuis quelques années, les économies du Mali ou du Burkina Faso connaissent des taux de croissance positifs et une augmentation de leurs échanges internationaux passant par les ports. La production intérieure malienne a ainsi

connu une croissance de 32 % pour les produits agricoles et de 18 % pour les produits industriels pour la seule période 1993 – 1997. Sur cette période, les importations maliennes ont augmenté de 30 % et les exportations de 20 %. Ces croissances justifient les motivations des représentants commerciaux chargés du développement des trafics traités par les ports. L'augmentation forte des productions cotonnières constitue d'ailleurs un attrait nouveau. Suite à la production record de 1997 – 1998, les représentants de la Compagnie Malienne du Développement des Fibres Textiles ont d'ailleurs reçu la visite des délégations de l'ensemble des ports présents à la foire de Bamako, toutes venant proposer (ou confirmer et renforcer pour les ports de Dakar et d'Abidjan) différents avantages spécifiques accordés aux traitements des produits cotonniers. Mais si les croissances sont continues, il n'empêche que le volume du transit potentiel reste à la hauteur des capacités de consommation et de production de ces Etats peu peuplés, caractérisés par des bases productives faibles. Dit autrement, il ne peut y avoir de place pour tout le monde. Les ports sont nombreux, souvent éloignés d'une centaine de kilomètres et les potentialités offertes par les marchés continentaux ne sont guère proportionnelles aux attentes portuaires. Et donc, lorsque un port gagne des parts de marché, c'est au détriment d'un autre (et rarement grâce à une croissance forte des transits).

L'analyse des flux de transit traités dans les ports ouest africains laisse apparaître des lignes de force dans cette concurrence. Il est pourtant difficile d'en sortir des conclusions stables permettant une mesure de tendances durables. L'appréhension d'une situation à un instant "t" n'a que peu d'intérêt, tant il est vrai qu'une année après les flux peuvent se retrouver réorientés dans un contexte d'instabilité générant de fréquentes fermetures de corridors. Les traitements présentés, réalisés à partir de sources comparées des marchandises traitées et déclarées par les divisions statistiques des ports et par les représentants des chargeurs continentaux, témoignent de ces évolutions aboutissant parfois à de radicales inversions de flux.

Premier exemple, l'analyse du transit international généré par les opérateurs du Burkina Faso (figure 3.16) de 1990 à 1998 ("photographié" sur les années 1990, 1993, 1998) démontre cette utilisation mouvante des corridors et des ports d'ouverture. Les années sélectionnées ne sont bien sûr pas prises au hasard, elles rendent compte des situations présentes avant, pendant et après la crise politique togolaise. Peu rassurés par l'instabilité politique, les opérateurs utilisant le corridor togolais réorientent massivement leurs transits vers le port

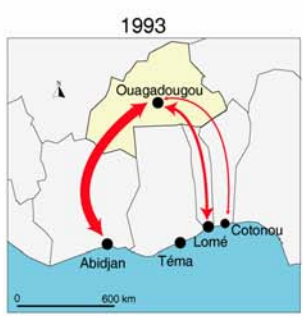
FLUX DE TRANSIT : EVOLUTIONS VOIES IVOIRIENNE / TOGOLAISE / BENINOISE

Figure 3. 16 Transit international *
Burkina Faso
1990



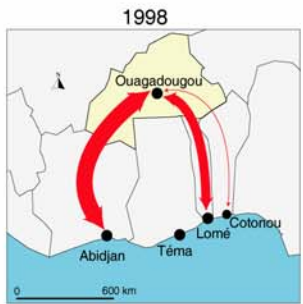
Transit total en milliers de tonnes (hors hydrocarbures)

—	17
—	239
—	304



Transit total en milliers de tonnes (hors hydrocarbures)

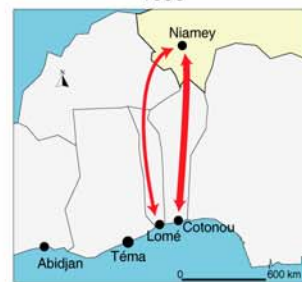
—	47
—	90
—	302



Transit total en milliers de tonnes (hors hydrocarbures)

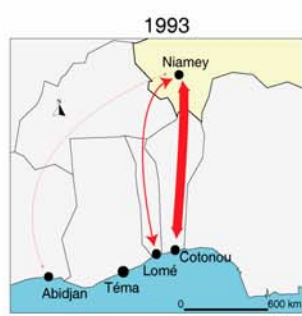
—	20
—	298
—	515

Figure 3. 17 Transit international *
Niger
1990



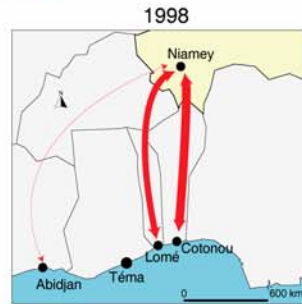
Transit total en milliers de tonnes (hors hydrocarbures)

—	91
—	187



Transit total en milliers de tonnes (hors hydrocarbures)

—	2
—	35
—	250



Transit total en milliers de tonnes (hors hydrocarbures)

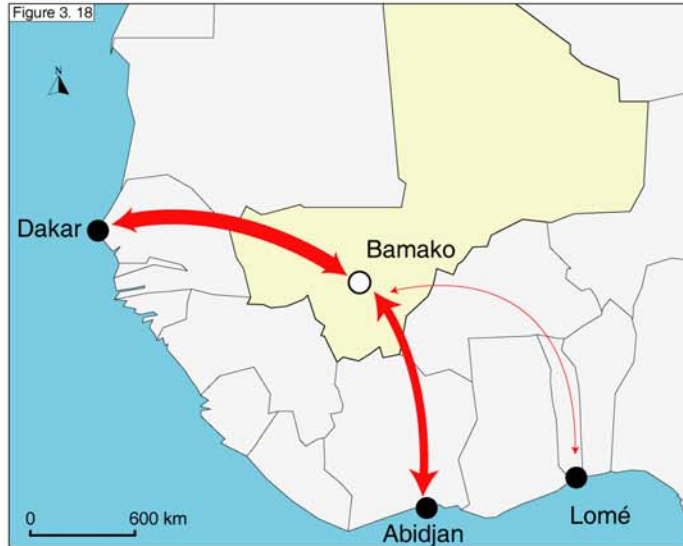
—	7
—	168
—	228

Source : Ports Autonomes Abidjan, Lomé, Cotonou, Tema, Rapports commerciaux 1990-1999 NITRA / CBC, (2000) (f) Jean Diebne, CIRTAI, (2000)

* Transit international, imports et exports hors échanges continentaux ouest africains, transitant par les ports, marchandises déclarées

FLUX : INVERSION

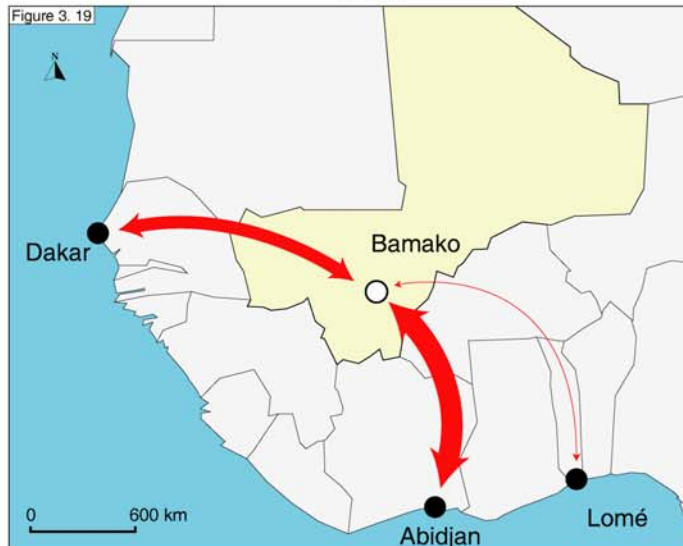
Transit international * : marchandises maliennes
1992



Transit total en milliers de tonnes (hors hydrocarbures)



Transit international * marchandises maliennes
1996



Transit total en milliers de tonnes (hors hydrocarbures)



Source : Observatoire des Transports (Mali), 1997
Directions commerciales, Ports Autonomes Dakar et Abidjan
Jean Debrie, CIRTAI, (2000)

* Transit international, imports et exports hors échanges continentaux ouest africains, transitant par les ports, marchandises déclarées

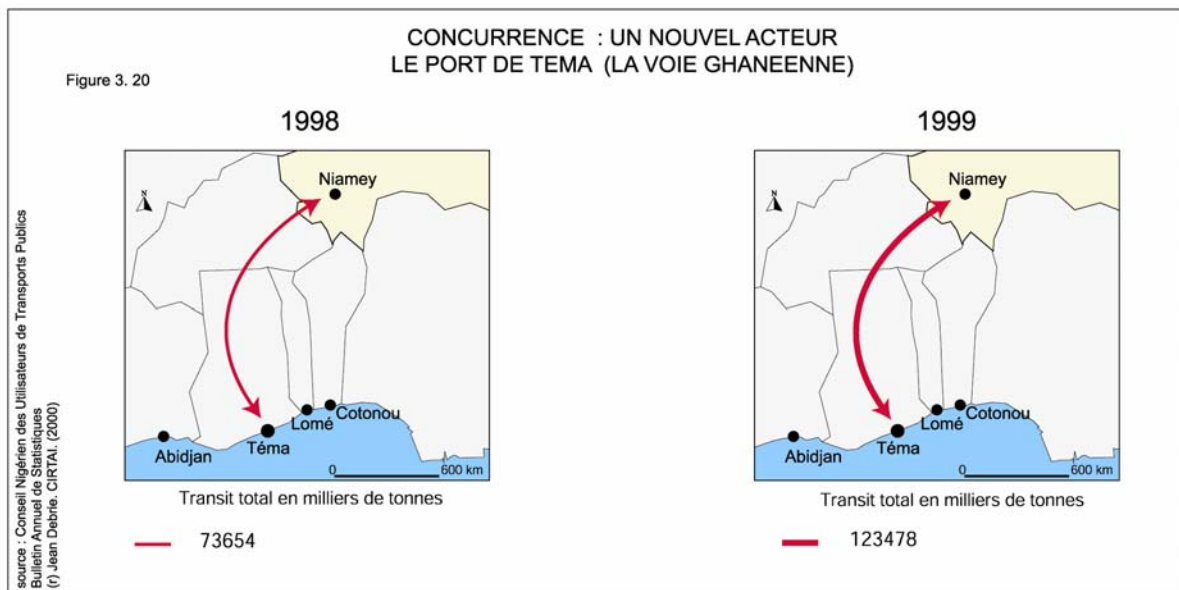
d'Abidjan et le port de Cotonou pour quelques années avant de revenir à une fréquentation du port togolais après le retour d'une stabilité (fragile) politique. Outre l'évolution forte du jeu concurrentiel (le port de Lomé traitait 42 % des transits du Burkina Faso en 1990, 20 % en 1993, et 35 % en 1998), l'évolution ainsi mesurée révèle différentes logiques. C'est d'abord l'augmentation globale du transit qui valide l'intérêt des ports attirés par ces possibilités croissantes de profits dans le traitement de marchandises qui représentaient en 1990 un total de 560 000 tonnes et de 833 000 tonnes pour l'année 1998. Dans cette concurrence, l'évolution laisse apparaître un jeu de vases communicants entre les ports de Lomé et de Cotonou. Ces deux ports sont très largement liés, se disputant les mêmes marchés, opérant les mêmes stratégies, présentant des capacités portuaires similaires. L'augmentation nette du trafic de transit d'une de ces deux interfaces est provoquée par les crises conjoncturelles rencontrées par l'autre. La même réorientation, mais inversée, peut d'ailleurs être constatée dans les volumes traités lors des crises politiques rencontrées par le Bénin dans les années 1980. Mais c'est aussi la primauté progressive du port d'Abidjan que démontre le traitement des statistiques. Le port ivoirien est la porte littorale principale du Burkina Faso (62 % des transits en 1998). Comme il l'est d'ailleurs, mais récemment, pour les chargeurs continentaux maliens.

Terme souvent utilisé par les acteurs de la communauté portuaire du port de Dakar, la "porte naturelle" du Mali ne l'est plus vraiment. Les fréquents dysfonctionnements de la voie ferrée Bamako / Dakar rencontrés dans les années 1990 ont motivé un changement de stratégies des chargeurs maliens. L'inversion est marquée (figure 3.18 & 3.19). Alors qu'en 1992 le port de Dakar traitait près de 64 % des flux maliens contre 35 % pour le port d'Abidjan, la situation est actuellement inversée en faveur du port ivoirien qui transite actuellement 60 % des marchandises à destination ou en provenance du Mali. Il devient alors dans les années 1990 le port d'ouverture majeur des espaces continentaux, réussissant même à attirer certains transits du Niger pourtant éloigné en terme de distance métrique et de franchissements frontaliers.

Le transit international nigérien (figure 3.17) reste, il est vrai, un terrain concurrentiel entre les ports béninois et togolais. Et la concurrence, longtemps faussée par les relations préférentielles politiques concrétisées par le monopole de l'OCBN est actuellement plus vive. Le port de Lomé, après les années de baisse forte des trafics traités, tend à s'inscrire, à travers l'opération « Solidarité sur la mer », dans une concurrence actuellement plus concrète. Les dysfonctionnements importants rencontrés par l'OCBN (qui ne peut plus gérer la totalité des trafics) permettent au Togo de capter une partie des transits plus importante (42 % pour

l'année 1998). Mais ces derniers traitements révélant les concurrences entre ces deux ports proches, ouverts sur les mêmes marchés, masquent pourtant une évolution plus récente. Cette dernière est particulièrement significative de l'importance actuelle des concurrences portuaires. Le port ghanéen de Téma devient une interface nouvelle pour l'ouverture des transits du Burkina Faso et du Niger, dépassant alors la fracture classique anglophone / francophone.

La place de cet acteur nouveau est pourtant difficile à mesurer tant la stratégie de captation de transit apparaît masquée. Les statistiques annuelles proposées par le port de Téma ne révèlent aucune augmentation significative de ce type de trafic... et pour cause, il n'existe pas de catégorie "transit international" dans les typologies présentées. Ces transits sont alors classés dans une catégorie "divers". Les acteurs portuaires de Lomé, alertés par ces rumeurs faisant état d'une réorientation de certains flux vers le Ghana, ont alors étudié les trafics en cours, contacté les autorités portuaires du port de Téma et semblent être rassurés. Les conclusions de l'étude "Trafic du pays du Sahel : le port autonome de Lomé ou le port de Téma ?" (Port de Lomé, 1999) terminent effectivement sur des "informations recueillies plutôt rassurantes". Ces conclusions semblent pourtant sous-estimer l'émergence d'un réel acteur concurrentiel. Lors des séjours d'enquête effectués au Bénin et au Togo, les représentants des chargeurs nigériens et du Burkina laissaient entendre des conclusions moins "rassurantes", confirmées par les statistiques du Conseil Nigérien des Utilisateurs des Transports Publics (CNUT) qui révèlent une croissance de près de 40 % des transits traités entre 1998 et 1999 (figure 3.20).



L'introduction du port de Téma est récente, elle interroge surtout les comportements "spatiaux" des chargeurs continentaux. L'absence d'inquiétude des représentants du port de Lomé est pour une part justifiée par le constat classique d'une permanence des habitudes de consommation des corridors, par les difficultés qu'auraient les chargeurs à réorienter leurs trafics. Cette réorientation, imposant l'intégration d'étapes administratives et commerciales nouvelles, se révélerait particulièrement difficile dans la sélection par des opérateurs "francophones" d'un corridor "anglophone". Cette analyse, contredite par la croissance mesurée entre 1998 et 1999, n'est pourtant pas totalement fautive. L'ensemble des chargeurs, mais aussi des transporteurs rencontrés pendant les séjours de recherche confirme la difficulté d'intégrer le fonctionnement d'un corridor présentant des encadrements politiques et des conditions de passages portuaires différents. Si les différences de langue ne sont guère évoquées comme contraintes, les risques contenus dans toutes les opérations de circulation en Afrique de l'ouest sont considérés comme amplifiés par les nouveautés que propose nécessairement un corridor d'ouverture qui n'a jamais vraiment été utilisé par les opérateurs continentaux. Mais à partir du moment où les corridors anciennement pratiqués sont identifiés comme dysfonctionnants, annulant parfois la rentabilité des opérations, le risque proposé par une ouverture nouvelle devient intégré dans les stratégies. Le corridor ghanéen est alors pratiqué dans un contexte où les corridors togolais et béninois ne répondent plus aux attentes des chargeurs. La médiocrité du service proposé par l'OCBN, les prix pratiqués par le port de Lomé (les nombreuses lettres envoyées par les représentants des chargeurs nigériens au directeur de l'opération « Solidarité sur la mer » font état d'une série de surtarifications des services portuaires et douaniers) motivent des changements d'habitude. Et les conditions proposées par le port de Téma semblent attractives. Au dire des chargeurs nigériens, le coût global du franchissement portuaire serait moins cher que celui de Lomé d'environ 6500 FCFA / tonnes. Et plus encore, l'absence de législation régissant les charges autorisées permet aux transporteurs de pratiquer la surcharge en toute légalité sur le corridor ghanéen. Malgré les taxes importantes payées aux postes douaniers du Niger pour cette surcharge, l'opération est apparemment rentable inscrivant un nouveau corridor dans les stratégies d'ouverture.

Dans un cadre concurrentiel, les opérateurs continentaux sélectionnent alors les corridors en fonction de distances économiques. Dans cette mise en comparaison des distances réside un facteur augmentant les concurrences. Les représentants commerciaux des ports s'affrontent, cherchant à attirer les transits, luttant finalement pour fixer une place dominante, une situation espérée dans les plaquettes publicitaires d'interface régionale. Le port d'Abidjan occupe une

place centrale, sélectionnée d'ailleurs par les armateurs comme port d'éclatement régional, relayant le port de Dakar, pourtant ancienne plaque-tournante malienne, a un rôle marginal. Lomé et Cotonou s'affrontent et cherchent à rogner difficilement les parts d'Abidjan. Le port de Téma tend à émerger. Mais ces places sont en évolution constante, toujours susceptibles d'être transformées dans le contexte d'instabilité qui caractérise l'Afrique de l'ouest. Les récents problèmes politiques en Côte d'Ivoire ne sont pas sans conséquence sur les situations concurrentielles. Les chiffres annuels ne sont pas encore disponibles. Mais déjà, pour les 6 premiers mois d'activités de l'année 2000, le volume traité des marchandises maliennes dans l'interface ivoirienne connaît une réduction de près de 20 %, forcément traités dans d'autres ports. Et la communauté portuaire d'Abidjan n'est pas responsable de cette réduction des transits.

A tel point que le terme même de concurrence portuaire est inexacte. Les stratégies de captation des transits sont réelles. Mais la réorientation des flux de transit est-elle liée aux stratégies portuaires ? Les années difficiles rencontrées par le port de Lomé sont provoquées par la crise politique togolaise, la réduction du transit malien via le port de Dakar est produite par les dysfonctionnements importants présents sur l'axe ferroviaire Dakar / Bamako, le port de Cotonou ne peut guère espérer une augmentation de trafic dans un contexte difficile de gestion de transit par l'OCBN. Les ports ouest africains courtisent l'arrière-pays continental, sans maîtriser tout à fait les conditions de l'ouverture. Les stratégies d'appel aux transits témoignent d'un espace concurrentiel et donc évolutif. Les opérateurs continentaux évoluent alors dans cet espace privilégiant les distances les plus courtes. Mais dans la production de ces distances, différents éléments rentrent en compte. Les communautés portuaires n'ont que peu d'influence sur l'ensemble des facteurs constitutifs des compétitivités des chaînes de transport.

Finalement, une dualité entre un port à la fois pôle central mais synapse dépendant s'établit. Inversant totalement le constat habituellement posé, il semble légitime au regard des exemples étudiés de poser le constat d'une dépendance portuaire : dépendance par rapport à une stabilité politique que seuls les Etats peuvent garantir, par rapport à des financements d'infrastructures sur les corridors que seuls les bailleurs de fonds peuvent financer, par rapport aux sélections et aux modernisations effectuées par des entreprises transnationales et même par rapport aux choix des chargeurs continentaux jouant de ces distances économiques nouvelles. De ce point de vue, une inversion relative des centralités est peut-être en composition.

3.3.2.2 L'arrière-pays n'est plus captif : une réévaluation des territoires intérieurs ?

Cette dualité interface / dépendance n'est pas une spécificité ouest africaine. Si la dynamique progressive de production d'une interaction généralisée à l'échelle du monde (mondialisation) consacre des centralités littorales transformant ainsi les positions continentales en situation contraignante, elle ouvre cependant l'espace des interdépendances. Les ports deviennent alors des passages obligés de réseaux en connexion mais ne sont plus la "porte d'entrée d'un territoire spécifique, d'un arrière-pays strictement contrôlé" (SLACK B., STARR JT. 1995). La notion même de port national devient partiellement erronée car masquant les concurrences pour la captation des transits dans des échelles continentales internationales. L'actuelle compétition entre les ports d'Europe de l'ouest (Anvers, Rotterdam, le Havre...), par exemple, est significative de cette ouverture concurrentielle vers des réseaux en connexion s'étendant maintenant jusqu'en Europe de l'est. Mais les situations ouest africaines présentent pourtant une certaine spécificité s'éloignant des évolutions contemporaines. Les deux dernières décennies sont caractérisées par des transformations de l'espace maritime mondial. Même sujettes à débat, il est évident que les formations d'alliances stratégiques, les actions des armateurs dictées par les besoins d'économie d'échelle, tendent à une concentration des flux aboutissant à la sélection de ports principaux (pivots) redistribuant les marchandises à l'échelle régionale. Ce schéma bien connu d'un "hub and spoke" est une évolution majeure des conditions des dessertes internationales (HAYUT Y. 1981). Ce modèle est probablement exagéré. Si concentration il y a, les stratégies de logistiques totales assurant un service mondial de porte à porte assurent la permanence de dessertes portuaires puis terrestres moins concentrées que ne le laissaient prévoir les modèles économiques. C'est bien l'articulation de ces deux logiques qui structure l'espace des dessertes terrestres dépendantes des transports maritimes. Et les termes de cette articulation dépendent des conditions et des éventuelles rentabilités économiques des espaces desservis.

C'est justement dans ces conditions des rentabilités économiques que réside la spécificité ouest africaine. La sélection d'un port central redistribuant les marchandises sur l'espace régional n'est pas possible. Le contexte d'instabilité politique et économique l'interdit. Le groupe Bolloré avait, par exemple, à la fin des années 1980 identifié le Port de Lomé comme interface principale où devait se concentrer la majorité des investissements. Il était alors question d'une privatisation partielle du port. La crise politique au début des années 1990 a pourtant imposé une réorientation des investissements. Les deux groupes Bolloré et Maersk, suivant l'évolution des transits, ont privilégié le port d'Abidjan dans les investissements.

L'instabilité actuelle pourrait pourtant réduire la position dominante du port ivoirien. Ces instabilités imposent alors le maintien des activités, même sur des corridors peu utilisés mais qui rapidement, parallèlement à des dysfonctionnements rencontrés ailleurs, peuvent être à nouveau sélectionnés par les chargeurs. Les entretiens réalisés avec les représentants à Lomé des entreprises Maersk, Saga, SDV, Getma, révélaient la même conclusion. Certaines activités de transit, particulièrement celle du conteneur, étaient proches d'une cessation totale. Le directeur de SDV Togo révélait que l'entreprise n'avait traité que 5 conteneurs pour les 6 premiers mois d'activité de l'année 1999. Suite à l'élection présidentielle, les opérateurs économiques semblaient se méfier à nouveau des conditions proposées par le corridor togolais. Il n'est question pourtant d'aucune fermeture pour les entreprises présentes, qui attendent un retour des situations antérieures, voire une instabilité sur un autre corridor.

Dans cette impossibilité de sélectionner un port pivot réside un intérêt certain dans la desserte des espaces continentaux. Les entreprises se voient contraintes de diversifier les investissements sur l'ensemble des corridors et de privilégier ainsi l'élargissement des axes de transit. On retrouve ici une théorie de la "planche savonneuse" qui, par l'instabilité qu'elle propose, impose une maîtrise élargie des activités de transport, unique moyen d'assurer un contrôle des opérations de transit. Dans un contexte portuaire concurrentiel, dans la modernisation des axes de transport d'ouverture littorale financée par les bailleurs de fonds, dans les stratégies des entreprises transnationales, se développe alors un espace de possibilités plurielles pour les chargeurs continentaux. Il est porteur de compétitivité accrue pour ces chargeurs qui peuvent maintenant introduire une variable concurrentielle économique dans leurs stratégies. Ces recompositions sont importantes : l'arrière-pays n'est plus captif, encore moins "naturel" pour reprendre une expression classique qui n'a plus vraiment de sens.

Et plus encore, les interfaces portuaires sont dépendantes d'un seul corridor de desserte. Elles sont confrontées à un ensemble de contraintes qui sont justement celles qui développent progressivement un système d'enclavement. Dans ces relations nouvelles avec les arrière-pays continentaux s'établit une distance continentale... mais inversée. Les contraintes liées, politiques, économiques et techniques entravent les projets de développement commerciaux des ports qui cherchent à s'inscrire comme porte d'ouverture ouest africaine pour des marchés continentaux émergents. Dans ces situations concurrentielles peut se définir un enclavement portuaire inversant totalement les conclusions énoncées précédemment.

Alors bien sûr, ce constat d'un enclavement littoral est posé en fonction d'une variation de vue scientifique appliquée dans le but de relativiser l'enclavement continental ou plutôt de le

questionner différemment. Il serait abusif d'annoncer le retour de certaines centralités continentales (et la fin des centralités littorales). Quoiqu'on pense des taux de croissance positifs des économies nationales des Etats continentaux (supérieurs il est vrai à ceux des Etats littoraux), l'Afrique de l'ouest reste marquée par une fracture économique dans laquelle les Etats continentaux demeurent inscrits dans une double logique de périphérie et de dépendance. Et dans les projets d'ouverture, malgré la modernisation et la multiplication des corridors utilisés, les chargeurs sont toujours confrontés à un ensemble de contraintes qui éloigne artificiellement les distances. La dépendance portuaire aux marchés du Mali, de Burkina Faso, du Niger, ne doit d'ailleurs pas être surestimée. La part de ces transits ne représente guère que 5 % du total traité par les ports d'Abidjan et de Dakar, qui restent principalement des outils des ouvertures nationales. La dépendance est surtout effective pour les ports de Cotonou et de Lomé qui doivent s'ouvrir nécessairement sur l'international ouest africain pour se développer dans un contexte marqué par la taille réduite des marchés nationaux.

Mais malgré toutes ces remarques, cette variation de vue opérée autour des concurrences portuaires inversant d'une certaine façon l'enclavement ne semble pas être qu'un exercice géographique personnel, un changement d'échelle simple jeu diatopique d'un travail universitaire. Le récent séminaire, organisé en septembre 1998 par l'autorité portuaire de Dakar, intitulé "Problématique de l'enclavement continental du Sénégal au sein de l'UEMOA et la compétitivité du port de Dakar" en témoigne. Certaines conclusions énoncées dans le rapport général sont plus qu'éclairantes d'une relativité totale de ce que pourraient être les situations de l'enclavement. On peut lire par exemple dans le rapport que le Mali est "notre porte d'entrée dans l'UEMOA", que la "bataille du transport maritime se gagnera à terre" ou encore que le Sénégal est "enclavé par rapport aux sept pays de l'UEMOA". Globalement, les acteurs politiques et économiques sénégalais présents relèvent que l'isolement du port de Dakar est préjudiciable à l'ouverture du Sénégal vers le marché continental. Il est particulièrement saisissant de constater que le Mali est identifié comme une porte. La problématique des marginalisations progressives par rapport aux lieux centraux des ouvertures internationales en devient complètement inversée.

L'enclavement ne se laisse décidément que difficilement saisir. L'appréhension de certaines dynamiques contredit pour une part la réalité d'une permanence de centralités étatiques enclavées. Elle la contredit parce que différents acteurs produisent des espaces dépassant les fragmentations étatiques, intégrant certaines activités dans une circulation accélérée et

multiplient certaines possibilités dans lesquelles la distinction entre espaces continentaux et littoraux n'est plus pertinente. D'autant plus que l'hinterland continental devient un théâtre de différentes concurrences qui ont pour principales conséquences de réduire les distances vers les interfaces littorales. L'enclavement pourrait alors se définir dans l'éloignement aux réseaux contemporains qui quadrillent de plus en plus une Afrique de l'ouest finalement considérée comme un bloc où certaines parties peuvent être et sont déjà pour certaines sélectionnées et intégrées dans l'espace mondial des transactions marchandes. Et les volontés actuelles, encore il est vrai peu abouties, d'une production d'une région économique (l'intégration régionale) sont susceptibles d'inverser des situations. Dans cette éventuelle région, les acteurs d'un port déclarent alors être enclavés et plus encore, identifient un Etat continental comme une porte d'ouverture à atteindre plus efficacement. La réponse à la question d'une éventuelle réévaluation des territoires intérieurs par des acteurs évoluant en système dans un environnement mondialisé est alors positive.

Des ports veulent devenir des interfaces régionales conscients du probable développement des échanges commerciaux régionaux, appuyés par des acteurs politiques qui veulent valoriser la fonction lucrative de corridor. Des organismes internationaux veulent accélérer les insertions aux marchés mondiaux et peut-être développer un espace d'intégration régionale. De grandes entreprises de logistique opèrent des stratégies à l'échelle mondiale qui créent de nouvelles dynamiques spatiales mais non-territoriales. Cet ensemble d'acteurs évolue en interrelation dans un environnement concurrentiel. Si chacun dans son discours déclare participer à la modernisation des espaces ouest africains, dans les faits chaque acteur véhicule sa propre logique. Rien de bien spécifique à l'Afrique, les géographes ont depuis longtemps déjà démontré que les productions d'espace étaient faites d'une multitude d'actions souvent peu "réfléchies". La spécificité réside dans le fait qu'aucune de ces actions n'est finalement vraiment territoriale entendue ici comme projet identifié d'une équité spatiale à l'intérieur d'un cadre délimité.

Et pourtant, malgré cette forme "d'anarchie" spatiale, les espaces ainsi recomposés n'apparaissent pas dénués d'intérêt, particulièrement pour les opérateurs continentaux. Il semble nécessaire de sortir du débat extraversion / intégration. Le support du possible pour les mobilités devient plus dense et plus moderne. Inégal dans les possibilités qu'il propose, il offre une armature générale qui pourrait servir de support aux dessertes territoriales. Au regard des financements et de l'état actuel des réseaux, il apparaît que peu d'éléments serait nécessaire pour que chaque ville régionale soit reliée aux capitales, elles-mêmes reliées par

plusieurs voies aux autres réseaux nationaux et donc internationaux. Dans le contexte actuel de raréfaction des ressources, le quadrillage total des territoires, effectué dans d'autres pays du monde, n'est de toute façon plus possible. La rationalisation des investissements doit alors être orientée vers les chaînons manquants d'un réseau devenu régional par le raccordement des réseaux nationaux. Malgré toutes les faiblesses des projets soutenus par l'aide internationale (technicité, non prise en compte des interactions entre les transports et les territoires traversés, peu de préoccupations rurales), leurs actions raccordent parfois des espaces. L'analyse des financements de l'Union Européenne au Mali, par exemple, démontrait une relative cohérence permettant de relier les villes ignorées par l'armature moderne aux réseaux internationaux mais également le raccrochement de certaines zones rurales. Le terme de désenclavement est peut-être exagéré pour ces financements d'infrastructures, mais ces derniers permettent néanmoins d'offrir des conditions techniques plus à même de faciliter les mobilités.

Mais au bout du compte, dans ces recompositions et ces relativités, c'est bien l'interrogation sur l'encadrement politique qu'imposent les réflexions sur l'enclavement. Les potentialités nouvelles n'ont d'intérêt qu'à partir du moment où elles sont encadrées par un pouvoir, quel qu'il soit, capable d'assurer les stabilités, de lutter contre les inégalités que génèrent nécessairement les logiques privatistes, capable aussi d'assurer la maintenance des réseaux, l'harmonisation des cadres législatifs, de lutter contre les discontinuités... capable en fait d'annuler les distances identifiées. Force est de constater qu'un tel pouvoir politique n'existe pas en Afrique de l'ouest. Et c'est là que résident les permanences de l'enclavement continental. Les recompositions relativisent l'association stable entre continentalités étatiques et enclavement, elles ne contestent pas les discontinuités rencontrées dans les trajets vers les littoraux qui sont d'autant plus fortes que les distances métriques sont importantes.

Eléments de conclusion

« Il n'y a pas de vue plus vraie qu'une autre des choses visibles. Il y a des variations de vue du même objet » Paul Valery, *Cahiers, Sensibilités*.

L'exercice de conclusion est difficile. Comment clore un raisonnement imparfait qui réclame d'autres variations, d'autres interrogations et mises en acte aptes à saisir la complexité d'un enclavement relatif ? Cette difficulté est d'autant plus forte que l'observateur d'un objet scientifique ne peut pas objectivement mesurer les limites de sa propre recherche récente. La lecture critique demande un recul nécessaire minorant alors l'intérêt d'une stricte conclusion personnelle qui doit être opérée finalement plus tard et surtout par d'autres lecteurs plus neutres car moins enfermés dans un regard orienté. La seule « fermeture » possible à l'étude est alors d'ouvrir, mais sans conclure, sur la pertinence même de l'outil utilisé pour relire certaines dynamiques spatiales. Au regard de l'itinéraire géographique mené (productions, distances, recompositions), c'est la question de l'existence d'un réel enclavement continental qui doit être posée et plus encore la possibilité de le mesurer, du moins de le cerner en tant que situation spatiale inscrite dans des relations diverses.

La démarche utilisée propose un certain nombre de réponses sur cet objet qu'est l'enclavement continental. Partant d'une problématique générale visant à comprendre en quoi des continentalités étatiques pouvaient bien être enclavées dans un espace relationnel, le choix de recherche s'est inscrit dans l'étude d'un espace de circulation terrestre participant à la production des espaces continentaux et à leurs inscriptions mondiales. Cette circulation ne constitue qu'un des éléments des sphères du mouvement et c'est là une première limite du travail entrepris. Il reste qu'elle permet d'appréhender le passage entre une simple position continentale transformée en situation lorsqu'elle est inscrite dans le champ des relations contemporaines. Et dans ces dernières, la continentalité devient une contrainte spatiale, c'est à dire une distance à franchir imposant la connexion aux interfaces littorales. Mais toute contrainte est avant tout orientante, imposant des réponses opérées par les pouvoirs porteurs des capacités de production évoluant dans les espaces appropriés. Et les circulations sont les instruments de lutte contre les distances. Une armature technique est progressivement mise en place établissant les relations entre terre et mer. Les pouvoirs coloniaux produisent une forme de continuité entre les espaces africains identifiés et leurs propres territoires nationaux inscrivant des axes pénétrants. Mais ce sont surtout les politiques d'aménagement réalisées par

les gouvernements successifs des Etats indépendants qui inscrivent des solutions de franchissement dans une articulation entre territorialisation et mise en relation des armatures nationales. Dans ces découpages hérités devenus espaces nationaux, la circulation doit à bien des égards "faire le territoire". Centrés autour des capitales polarisatrices, des axes construisent les relations entre les régions des découpages administratifs légués. Et les armatures nationales terrestres, basées sur l'extension des routes revêtues, sont connectées entre elles produisant un schéma international de circulation marchande. Le découpage en Etats de l'Afrique de l'ouest impose nécessairement des relations, validant l'établissement de coopérations nombreuses dans le domaine des transits et du transport régissant les conditions de consommation des axes d'ouverture, répondant ainsi aux impératifs d'ouverture rencontrés par les chargeurs continentaux. Le premier itinéraire de réflexion sur l'enclavement continental offrait cette réponse : les positions continentales sont orientantes. Elles imposent des réponses, c'est à dire des productions et des organisations circulatoires. Il est alors difficile de parler d'enclave pour définir des espaces étatiques ouverts sur un espace international. L'enclave continentale en tant qu'espace fermé n'existe pas.

Conclusion éloignée de l'enclavement recherché peut-être, il reste que l'hypothèse posée faisant de l'enclavement une absence de réponse opérationnelle aux besoins des conditions de l'ouverture internationale se retrouvait confirmée par la deuxième étape du travail. Il existe alors un écart entre les réseaux territoriaux et les effectifs réseaux techniques établis qui n'offrent qu'une solution limitée aux opérateurs économiques des Etats continentaux. Si une distance au Monde valide une marginalisation économique pour l'ensemble des espaces africains, la graduation des situations d'enclavement s'établit dans un processus perturbateur des mobilités qui est d'autant plus fort que les positions sont éloignées des littoraux. Le support des ouvertures est dysfonctionnant et donc enclavant. L'écart entre les volontés de transaction et les possibilités d'ouverture se déploie dans un ensemble de contraintes techniques, économiques, et politiques. Même en évitant le problème d'une survalorisation technique inscrite dans cette image des effets structurants des infrastructures, il est évident que la vétusté et le caractère limité des appareils techniques, les densités, les connectivités, les connexités très faibles des instruments de mise en relation, constituent une entrave aux possibilités d'échanges internationaux. D'autant plus que l'encadrement politique propose un contexte d'instabilité problématique toujours susceptible de fermer telle ou telle ouverture. Il propose aussi une fragmentation vectrice de discontinuités multiples. La corruption est alors un mode de fonctionnement entraînant l'ensemble des acteurs impliqués dans des circulations

devenues le lieu privilégié des captations dans un contexte économique difficile. Les contraintes ne peuvent pas être dissociées.

Les contraintes économiques participent au processus de dysfonctionnements. Elles limitent les possibilités d'investissement, consacrent les faiblesses des outils nécessaires aux transports, imposent les pratiques illégales devenues impératives pour la rentabilité des opérations (surcharge, corruption), proposent des variations susceptibles d'accélérer les dégradations des outils privés (dévaluation)... Entre économie environnante, politique encadrante et technique supportante, un système d'enclavement se déploie sur un support technique d'ouverture limité, vulnérable, dégradé, coupé. Il allonge artificiellement les distances continentales, enfermant alors les opérateurs des Etats que sont le Mali, le Niger, le Burkina Faso dans un terrain de discontinuités. L'enclavement est une question de distances multipliées. Mais ces distances sont difficiles à mesurer dans un contexte d'instabilité. Elles le sont dans le cadre de la recherche bien sûr, interrogeant le sens d'une mesure précise, mais elle le sont surtout pour les acteurs projetant l'ouverture littorale. Les conditions des ouvertures sont changeantes, les opérations sont souvent un pari... risqué. Dans l'impossibilité de maîtrise des distances réside un enclavement continental. C'était là la deuxième réponse de l'itinéraire de recherche.

Mais l'appréhension des recompositions en cours, impulsées par les acteurs multiples des processus d'interaction généralisée, tendait à complexifier ce modèle construit d'un enclavement continental. L'aide internationale orientant les plans d'aménagement consacre une rationalisation des investissements, une volonté de libéralisation d'un transport considéré en secteur et surtout une vision strictement technicienne de la circulation. Les projets des différents bailleurs s'appuient souvent sur le terme de désenclavement, mais en le résumant à la simple nécessité de construits techniques libéralisés ouvrant certains espaces d'activités. La négation des circulations réside dans cette logique d'axes privilégiés qui ignore l'interaction entre les réseaux et les territoires traversés. Mais en arrière-plan des ajustements qui cadrent les relations entre bailleurs et acteurs étatiques, c'est surtout l'introduction croissante des acteurs privés qu'implique l'orientation libérale. L'Afrique de l'ouest est alors le théâtre d'une mise en place d'espaces d'entreprises débordant les fragmentations étatiques. Les exemples développés des stratégies des groupes Bolloré et Maersk démontraient l'impact de ces recompositions privatistes qui dans une logique de tentative monopolistique sur le secteur des transports produisent des formes d'enclaves privées. Quelques espaces sont alors inscrits dans une logique d'ouverture accélérée. Il se produit des structurations spatiales nouvelles. Elles ne

se limitent pas aux seules activités d'entreprises transnationales. L'exemple de la filière cotonnière malienne révélait l'ensemble des acteurs « imbriqués », des représentants politiques des Etats à l'aide internationale en passant par les transporteurs nationaux ou étrangers jusqu'aux paysans. Ces acteurs intègrent les espaces d'activités dans le système mondial des échanges. Du paysan malien au Monde, les distances s'en trouvent raccourcies, quelques intervalles sont réduits dans une logique d'ouverture. Il y a bien une réévaluation de certains espaces intérieurs. Mais dans ces recompositions contemporaines, se développe une circulation à deux vitesses où seuls quelques supports d'échanges sont l'objet de toutes les modernisations. L'inégalité dans les dessertes spatiales est validée, peu combattue dans les plans d'aménagement.

Le terme même d'aménagement est d'ailleurs excessif pour caractériser les opérations en cours. L'aide internationale, malgré toute son importance, n'est pas porteuse d'une volonté d'harmonisation territoriale. Et les cadres de l'organisation collective en Afrique ne peuvent guère aménager leurs territoires. Il était important de questionner les tentatives d'intégration régionale, ne serait-ce que parce que dans les textes fondateurs, l'ensemble des éléments repérés dans le modèle de l'enclavement est relevé et identifié comme entraves à combattre. Simple discours pourtant, l'espace régional est toujours fragmenté, coupé par des discontinuités multiples, marqué par des inégalités de desserte et par la faiblesse des relations techniques entre les Etats. Dans cette permanence des discontinuités tient alors un enclavement continental qui perdure. Et ces contraintes politiques entravent les dynamiques du changement. Elles réduisent par exemple l'intérêt d'une modernisation des circulations qui, sans obéir à un schéma territorial, propose progressivement et parallèlement aux expansions des espaces d'entreprise et des financements des bailleurs un quadrillage plus complet de l'espace ouest africain. Ce quadrillage pourrait alors servir de base à une réelle vision d'aménagement, orientant les dernières composantes nécessaires à une desserte des territoires plus homogène. La troisième étape de l'itinéraire de recherche présentait donc de façon plus complexe les situations d'enclavement. Elle ne contredit pas les systèmes de distances, ni les discontinuités, mais y ajoute des réévaluations tendant à associer à l'éloignement continental toujours enclavant une mise en marge nouvelle opérée en fonction d'une distance aux réseaux mondiaux contemporains. La question de l'abandon définitif de certains espaces continentaux dans les dessertes territoriales devient récurrente. Elle pose la problématique classique d'une défaillance politique dans les espaces réclamant les cadres d'une organisation collective. Elle

pose aussi le problème d'un enclavement définitif car non combattu dans les espaces oubliés des recompositions.

Mais de quel enclavement s'agit-il ? Celui mesuré en fonction d'une circulation privilégiée dans l'étude, tout entière orientée vers l'espace technique des ouvertures littorales, bien sûr. Mais elle est loin de résumer la totalité des circulations quadrillant l'espace ouest africain. Elle traite d'un enclavement spécifique qui peut difficilement masquer d'autres dynamiques spatiales. C'est alors un regard parmi d'autres. S'il est impossible d'appréhender la totalité d'un phénomène étudié, les choix opérés ne dispensent pas d'ouvertures qui ne sont rien d'autre finalement qu'une critique de l'objet scientifique construit. A cet égard, trois variations ont été effectuées, de façon rapide mais qui interrogent différemment l'enclavement.

L'exemple de Djenné, de ses mises en situation changeantes, démontre cette relativité des fermetures. Certes, un renversement géographique transforme une ancienne interface. Djenné n'est plus cette centralité africaine adossée sur l'artère commerciale qu'était le fleuve Niger. Elle n'est plus un carrefour, elle est à l'écart de l'armature nationale, devient difficilement accessible et n'exerce plus qu'une influence locale n'ouvrant plus l'espace ouest africain vers le nord. Autant d'éléments validant un modèle de l'enclavement continental. Elle est pourtant loin d'être enfermée. Le marché du lundi témoigne d'un espace d'échanges fait de pénétrations diverses, de la vente des produits locaux à l'achat des produits manufacturés européens. Des circuits commerciaux intègrent toujours ce pôle devenu il est vrai moins "rayonnant" mais qui continue d'être intégré dans un espace de circulation, quelles que soient les entraves rencontrées. Les fermetures ne sont jamais totales, ni définitives.

La compréhension des échanges transfrontaliers contredisait de façon plus prégnante encore la réalité d'un enclavement continental. Les fragmentations étatiques permettent aussi la production d'espaces d'échanges rendus possibles par les différentiels. Mais plus que ce caractère ambigu de la frontière (entrave ou moteur des échanges), c'est bien la complexité des réseaux commerciaux produisant une imbrication entre flux locaux, régionaux et mondiaux qui révèle des circulations dépassant les fragmentations identifiées. Et les espaces étatiques continentaux se retrouvent souvent dans des situations d'interface tout simplement parce que leur position continentale les inscrit au centre des découpages politiques ouest africains. On est bien loin alors des contraintes de situation qui marquent l'entrée dans un système de fermeture. Ces échanges particuliers ne préfigurent en rien l'émergence d'espaces durables, étant sujets à des réorientations fréquentes liées aux transformations des différentiels. Cette logique de fonctionnement basée justement sur les dysfonctionnements ne

règle pas pour la plupart des acteurs ouest africains les problèmes rencontrés. Mais les échanges, par exemple dans les lointaines régions frontalières malienne et mauritanienne, interrogent la validité de l'enclavement expliqué.

Et que dire de la dernière variation effectuée autour des concurrences portuaires qui, pour une part, inversent certaines situations ? C'est vrai, elle constitue un exemple des réévaluations des territoires continentaux. Lorsqu'elle est reliée aux modernisations effectuées par les bailleurs de fonds et les entreprises transnationales, elle valide les conclusions énoncées sur la mise en place de construits réticulaires intégrant certains pôles dans une logique d'accélération des circulations marchandes dépassant la fracture littorale / continentale. Les dépendances à l'ouverture littorale deviennent partiellement réglées par la multiplicité des choix qui s'offrent aux opérateurs dans un contexte concurrentiel (sans régler toutefois le problème des discontinuités). Mais quand les représentants d'une communauté portuaire se déclarent enclavés, quelle est la pertinence d'une catégorie spatiale de l'enclavement continental ? L'enclavement ne se définirait alors qu'en fonction de l'endroit où se "place" l'étude. Question de point de vue donc, il devient un construit relatif.

Pourtant, conclure sur l'absolue relativité de l'enclavement serait une manière de recommencer. Les limites d'une lecture orientée doivent être assumées. Le constat est connu, il n'est de réalité que celle que l'on relit à travers ses propres regards. Plus que la relativité, c'est alors l'intérêt d'un travail qui sélectionne un type de circulation parmi d'autres qui constitue l'interrogation finale. Sommes-nous condamnés à une géographie des apparences ? C'est à dire une géographie qui ne peut aborder qu'une partie des complexités circulatoires, sans comprendre l'ensemble des réponses apportées aux défis des distances. Cette question est d'autant plus importante qu'elle se pose dans un contexte ouest africain où la capacité du franchissement des espaces par des populations pourtant confrontées aux dysfonctionnements ne cesse de surprendre le « voyageur » habitué à d'autres conditions de mobilité. Le problème devient celui d'une position scientifique désaxée d'un observateur qui, d'une certaine façon, peine à saisir les réalités de circulation.

Mais ces remarques conclusives qui traduisent les limites de la recherche menée résument l'orientation entreprise : l'enclavement n'est peut-être qu'un outil théorique, il permet pourtant de relire certaines dynamiques et plus encore de varier les vues autour des objets étudiés. Au bout du compte, dans une dialectique de l'ouverture et de la fermeture, c'est la métaphore de la clé contenue dans l'étymologie du mot enclave qui valide l'intérêt d'une lecture spatiale construite à partir d'un concept d'enclavement. Quelles clés et pour ouvrir quelles portes ? La

porte privilégiée dans ce travail était celle des ouvertures mondiales dans un espace terrestre continental permettant la connexion aux interfaces littorales. C'est un choix parmi d'autres. Il appelle d'autres études susceptibles de cerner les mises en relation multiples des espaces ouest africains. Elles peuvent être abordées par l'enclavement, c'est à dire par cette compréhension des clés ouvrant ou fermant les portes des distances à franchir dans cet intervalle qu'est l'espace.

Références bibliographiques

- ADE AJAYI JF., CROWDER M. (1988) *Atlas historique de l'Afrique*, Paris, Les éditions du Jaguar, 172 p.
- ANDRE Y., BAILLY A., CLARY M. (1990) *Modèles graphiques et représentations spatiales*, Paris-Montpellier, Anthropos/Reclus, 217 p.
- ANTHEAUME B., ARREGHINI L. (1995) « Bénin et Togo, espaces couloirs africains » in *Mappe Monde*, n°1, pp.18-22.
- ASCHE H. (1994) *Le Burkina Faso contemporain*, Paris, L'Harmattan, 288 p.
- ASSIDON E. (1989) *Le commerce captif : les sociétés commerciales françaises de l'Afrique noire*, Paris, L'Harmattan, 184 p.
- AUPHAN E., BARRE A., CHESNAIS M., MARCADON J. (1997) *Les transports. Géographie de la circulation dans le monde d'aujourd'hui*, Paris, Armand Colin, 215 p.
- AURAY JP., BAILLY A., DERYCKE PH., HURIOT JM. (1994) *Encyclopédie d'Economie Spatiale*, Paris, Economica, 427 p.
- AURIAC F., BRUNET R. (1986) *Espaces, jeux et enjeux*, Paris, Fayard/Fondation Diderot, 343 p.
- BACH DC. (1998) *Régionalisation, mondialisation et fragmentation en Afrique subsaharienne*, Paris, Karthala, 319 p.
- BACHELARD G. (1947) *La formation de l'esprit scientifique*, Paris, Librairie philosophique Jean Vrin, 257 p.
- BADIE B. (1995) *La fin des territoires*, Paris, Fayard Collection « L'espace du politique », 278 p.
- BADIE B. (1992) *L'Etat importé. L'occidentalisation de l'ordre politique*, Paris, Fayard, 334 p.
- BADIE B., SMOUTS MC. (1992) *Le retournement du monde*, Paris, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 249 p.
- BAILLY A. (1997) *Terres d'exclusions Terres d'espérances*, Paris, Economica, 119 p.
- BAKIS H. (1990) *Communications et territoires*, Paris, La Documentation française, 404 p.
- BAMAS S., GUIRO BA. (1996) « Prix et coûts du camionnage au Burkina Faso » in *Actes du SITRASS 4. La chaîne de transport en Afrique subsaharienne*, Brazzaville, octobre, pp. 223-239.

BANEGAS R., HIBOU B. (2000) « L'Afrique en dent de scie » in *Le Monde des Débats*, n°13, avril, pp. 6-8.

BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT. (1999) *Rapport sur le développement en Afrique 1999, Le développement des infrastructures en Afrique*, Paris, Economica, 245 p.

BANQUE MONDIALE. (1999) *Partenariat Mali/Banque Mondiale 1997-1998*, Bamako, Bureau de la Banque Mondiale au Mali, 82 p.

BANQUE MONDIALE. (1998) *Transport et commerce international en Afrique de l'ouest et du centre*, Table ronde de Cotonou, document de travail SSATP n°30, 223 p.

BANQUE MONDIALE. (1989) *Les corridors de transports du Sahel : le cas du Mali*, Bamako, Bureau de la Banque Mondiale au Mali, 86p.

BATTEUX C., PARGNY F. (1998) « Les transports en Afrique de l'ouest : la voie de la diversification » in *Le Moci*, n°1349-1350, août, pp.51-60.

BAUCHET P. (1998) *Les transports mondiaux, instruments de domination*, Paris, Economica, 304 p.

BAUCHET P. (1991) *Le transport international dans l'économie mondiale*, Paris, Economica, 377 p.

BAVOUX J-J. (1998) *Introduction à l'analyse spatiale*, Paris, Armand Colin, collection Synthèse, 96 p.

BAYARD JF., ELLIS S., HIBOU B. (1997) *La criminalisation de l'Etat en Afrique*, Bruxelles, Editions Complexes, 167 p.

BAYARD JF. (1989) *L'Etat en Afrique. La politique du ventre*, Paris, Fayard, 439 p.

BECQUART-LECLERCQ J. (1984) « Paradoxes de la corruption politique » in *Pouvoirs*, n°31, pp. 19-31.

BENNAFLA K. (1999) « La fin des territoires nationaux ? » in *Politique Africaine*, mars, n° 73, pp. 25-49.

BERNADET M. (1997) *Le transport routier de marchandises. Fonctionnement et dysfonctionnements*, Paris, Economica, 323 p.

BIO-SAWÉ I. (1995) *Le port de Cotonou, d'hier à aujourd'hui*, Port Autonome de Cotonou, 204 p.

BIYO A., GLETON-QUENUM M. (1998) « ces routes qui tuent » in *Jeune Afrique Economie* n°256, janvier, pp.24-38.

BLUM R. (1999) *Mondialisation : chances et risques*, Paris, Rapport d'information Assemblée Nationale, Commission des affaires étrangères, n°1963, 116 p.

- BONNAFOUS A., PLASSARD P., VULIN B. (1993) *Circuler demain*, éditions de l'aube/Datar, 188 p.
- BONNEMAISON J. (1989) « L'espace réticulé. Commentaires sur l'idéologie géographique » in *Tropiques, lieux et liens*, Edition de l'ORSTOM, pp.500-510.
- BONNIFAIT J. (2000) « Des routes pour l'Afrique. Les voies du salut » in *Marchés Nouveaux, Jeune Afrique Economie*, n°308, 08/21 mai, pp. 85-98.
- BORTOLI L. (1989) « Etat et Sahel en Afrique de l'ouest » in *Cahiers Géographiques de Rouen n° spécial Sahel 89*, pp.177-181.
- BOST F., RAISON JP. (1992) « Les pays les moins avancés » in *Encyclopédie de Géographie* (sous la dir de BAILLY A., FERRAS R., PUMAIN D.), Paris, Economica, pp. 763-777.
- BOUF D., RIZET C. (1996) « Prix et coûts du camionnage. Une comparaison Afrique, Asie du Sud Est » in *Actes du SITRASS 4. La chaîne de transport en Afrique subsaharienne*, Brazzaville, octobre, pp. 295-313.
- BOURDIEU P. (1998) « L'essence du néolibéralisme » in *Le Monde Diplomatique*, n°528, mars, p 3.
- BOURGOING R. (1995) « Cinq mille francs et les pièces ! » in *Courrier International* n° 221, Février, p 27.
- BRASSEUR G. (1974) « le Mali » in *Notes et Etudes documentaires*, avril, n° 4081. 4082. 4083, pp. 5-113.
- BRAUDEL F. (1991) *La dynamique du capitalisme*, Paris, Champs Flammarion, 123 p.
- BRESSANT A., DISTLER C. (1995) *La planète relationnelle*, Paris, Flammarion, 290 p.
- BRET B. (1996) « Les inégalités : une question de géographie politique » in *L'Information géographique*, n°60, pp. 10-19.
- BRIE [de] C. (2000) « Quand la Banque Mondiale nie l'évidence » in *Manière de voir (Le Monde Diplomatique)*, n° 51, mai-juin, pp. 50-52.
- BRIE [de] C. (1996) « Régionalisme et globalisation. L'Afrique dans le circuit mondial des zones franches » in *Le Monde Diplomatique*, mars, pp.14-15.
- BRUNET R. (1997) *Champs et contrechamps*, Paris, Belin/Mappemonde, 319 p.
- BRUNET R. (1993) « L'enjeu du transport » in *L'espace géographique*, n° 3, pp. 219-232.
- BRUNET R., FRANCOIS JC., GRASLAND C. (1997) « La discontinuité en géographie : origines et problèmes de recherche » in *L'espace géographique*, n° 4, pp. 297-308.
- BRUNET R., FERRAS R., THERY H. (1993) *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*, Montpellier - Paris, RECLUS – La Documentation Française, 520 p.

- BRUNET R., DOLLFUS O. (1990) *Mondes nouveaux, Géographie Universelle*, Paris, Hachette Reclus, 551 p.
- BRUNSVICK Y., DANZIN A. (1998) *Naissance d'une civilisation*, Paris, UNESCO, Collections Défis, 111 p.
- BURGI N., GOLUB PS. (2000) « Le mythe trompeur du postnational » in *Le Monde Diplomatique*, n° 553, avril, pp. 14-15.
- CAILLIE R. (1830) *Voyage à Tombouctou et Jenné*, Paris, édition de 1979, François Maspero, volume 2, 373 p.
- CAUPIN V. (1997) « Le Niger sous astreinte » in *Marchés Tropicaux et Méditerranéens*, 28 février, n°2677, pp. 437-462.
- CEREXHE E., BEAULIEU (DE) L. (1997) *Introduction à l'union économique ouest africaine*, Bruxelles, De Boeck & Larcier.sa, 157 p.
- CHALEARD JL., DUBRESSON A. (1999) *Villes et campagnes dans les pays du sud*, Paris, Karthala, 260 p.
- CHAMPAUD J. (1992) *Le Mali, la transition*, Politique Africaine, n°47, Paris, Karthala, 180 p.
- CHAUVEAU JP. (1989) « Rivages, passages » in *Cahiers d'Etudes Africaines*, n° 114, XXIX-2, pp. 187-191.
- CHAUVEAU JP. (1986) « Une histoire maritime africaine est-elle possible ? » in *Cahiers d'Etudes Africaines*, XXVI (1-2), n°101-102, pp. 173 – 235.
- CHENEAU-LOQUAY A. (2001) « Afrique : la fracture numérique redessine la fracture nord-sud » in *Problèmes politiques et sociaux*, n°861, pp. 33-38.
- CHESNAIS M. (1991) *Réseaux en évolution*, Caen, Paradigme, 166 p.
- CHOSSUDOVSKY M. (1997) « la corruption mondiale généralisée » in *Manières de voir, Le Monde Diplomatique*, n°331, février.
- CHRISTOPHE F. (1999) « L'autre mondialisation » in *Soirée Théma : Mondialisation, la contre-attaque*, Documentaire Arte, diffusé le 01/03/2000, 60 mn.
- CLAISSE G., DUCHIER D. (1993) « Des observatoires d'effets TGV : réflexions méthodologiques » in *6^e entretiens du centre Jacques Cartier sur Villes et TGV*, Lyon, 5-11 décembre.
- CLAVAL P. (1978) *Espace et pouvoir*, Paris, PUF, 257 p.
- COQUERY-VIDROVITCH C., MONIOT H. (1993) *L'Afrique Noire de 1800 à nos jours*, Paris. Presses Universitaires de France, 499 p.
- COHEN D. (1997) *Richesse du monde, pauvreté des nations*, Paris, Flammarion, 165p.

- COMMISSION EUROPEENNE. (1997) *Vers une infrastructure de développement durable*, Bruxelles, Direction générale du développement, 286 p.
- COUR JM., SNERCH S. (1998) *Pour préparer l'avenir de l'Afrique de l'ouest*, Paris, OCDE-Club du Sahel, 157 p.
- COUSSY J., HUGON P. (1991) *Intégration régionale et ajustement structurel en Afrique sub-saharienne*, Paris, Ministère de la Coopération et du Développement, 307 p.
- D'ALMEIDA-TOPOR H. (1994) *L'Afrique au XX^e siècle*, Paris, Armand Colin, 363 p.
- D'ALMEIDA-TOPOR H. (1992) *Les transports en Afrique XIX^e-XX^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 365 p.
- DANEY C. (1988) « Les chemins de fer en Afrique » in *L'information géographique* n°52, pp.115-121.
- DE BENOIST JR. (1995) « De l'AOF à l'UEMOA » in *Marchés tropicaux et méditerranéens* n°2586, juin, pp.1181-1188.
- DEBRIE J. (2001) « Transport et espaces d'entreprise : les stratégies africaines du groupe Bolloré » in *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 39, pp. 43-54.
- DEBRIE J., STECK B. (2001) « L'enclavement : réévaluation théorique et application à l'espace de l'Afrique de l'ouest » in *L'espace géographique*, n° 1, pp. 26-36.
- DEVEY-MALU M. (1998) « Mali 1998 Les infrastructures économiques » in *Marchés tropicaux et méditerranéens*, n°2744, juin , pp.1254-1260.
- DIAKITE M. (1997) *Le défi de l'intégration économique en Afrique de l'ouest*, L'harmattan, 287p.
- DIARA AM. (1998) *Transport et développement économique dans trois Etats continentaux de l'Afrique Occidentale*, Thèse de doctorat d'Etat, Université Bordeaux III, 3 vol, 1592 p.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D. (1993) « Eléments pour une typologie des entreprises de transport routier de marchandises en Afrique Subsaharienne » in *Transports en Afrique Sub-Saharienne*, Actes de la session jointe SITRASS, Sixième conférence mondiale sur la recherche dans les transports, Lyon, juillet, pp. 11-24.
- DIAZ OLVERA M., LE NIR M., PLAT D., RAUX C. (1996) « Les effets de frontières, une barrière à la compréhension des échanges internationaux ? » in *L'Espace géographique*, tome XXV, n°3, pp.193-202.
- DIBLEY D., REARDON T., STAATZ J. (1997) « How does a devaluation affect an economy ? Lessons from Africa, Asia and Latin America » in *Etudes et recherches sahéliennes*, juillet-décembre, pp 9-26.
- DI MEO G (1991) *L'Homme, la société, l'espace*, Paris, Anthropos : Economica, 319 p.

- DIOP S. (1997) « Les difficultés rencontrées par les chargeurs au niveau de la douane, du port et des autres intervenants » in *Sunuport bulletin de liaison du port autonome de Dakar*, n°10, décembre, pp. 5-6.
- DOLLFUS O., GRATALOUP C., LEVY J. (1999) « Trois ou quatre choses que la mondialisation dit à la géographie » in *L'Espace Géographique*, tome 28, n°1, pp. 1-11.
- DOLLFUS O. (1997) *La mondialisation*, Paris, Presses de Sciences Po, 167 p.
- DOLLFUS O. (1994) *L'Espace Monde*, Paris, Economica, 111 p.
- DOUMENGUE F. (1986) *Enclavement et développement*, Paris, ACCT, 92 p.
- DUBRESSON A. (1999) « Les grandes villes africaines : trois questions sur le futur urbain du continent » in *L'information géographique*, n° 2, pp. 51 - 64.
- DUBRESSON A., RAISON JP. (1998) *L'Afrique subsaharienne : une géographie du changement*, Paris, Armand Colin, 248 p.
- DUBRESSON A., MARCHAL JY., RAISON JP. (1994) *Les Afriques au sud du Sahara*, Paris-Montpellier, Belin/Reclus, 480p.
- DUPRE LA TOUR F. (1998) « Cent-vingt ans de chemins de fer en Afrique Noire francophone. De la construction aux privatisations » in *Revue Générale des Chemins de Fer*, n° 7-8, pp. 135-151.
- DUPUY C., MILELLI C., SAVARY J. (1991) *Stratégies des multinationales*, Montpellier-Paris, Reclus-La Documentation Française, 219 p.
- DUPUY G. (1988) *Réseaux territoriaux*, Caen, Paradigme, 286 p.
- DUPUY G. (1993) « Géographie et économie des réseaux » in *L'Espace géographique*, tome XXII, n°3, pp.193-209.
- DUPUY G. (1987) « Les réseaux techniques sont-ils des réseaux territoriaux ? » in *L'Espace géographique*, n°3, pp.175-184.
- DURAND MF., LEVY J., RETAILLE D. (1993) *Le monde espaces et systèmes*, Paris, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 597 p.
- DURAND-DASTES F. (1992) « les modèles en géographie » in *Encyclopédie de Géographie* (sous la dir de BAILLY A., FERRAS R., PUMAIN D.), Paris, Economica, pp.311-327.
- DURUFLE G. (1990) *L'ajustement structurel en Afrique*, Paris, Karthala, 207 p.
- DUVAL G. (2000) « Le temps des multinationales » in *Alternatives économiques*, n°184, septembre, pp. 44-45.
- EECKHOUT VAN L. (2000) « Avec la mondialisation, le risque-pays change de nature » in *Le Monde Dossiers et Documents*, n°290, septembre, p 6.

- EGG J., HERRERA J. (1998) *Echanges transfrontaliers et intégration régionale en Afrique subsaharienne*, Editions de l'aube/ORSTOM, 210 p.
- ELA JM. (1998) « Les voies de l'afro-renaissance » in *Le Monde Diplomatique*, n°535, octobre, p 3.
- ENGELHARD P. (1998) *L'Afrique : miroir du monde. Plaidoyer pour une nouvelle économie*, Paris, arléa, 222 p.
- ENGELHARD P. (1996) *L'Homme mondial*, Paris, arléa, 569 p.
- FALL S. (1997) « Compétitivité et potentiel de croissance du port de Dakar » in *Sunuport bulletin de liaison du port autonome de Dakar*, n°10, décembre, pp.7-12.
- FERRAS R. (1993) *Les modèles graphiques en géographie*, Montpellier, Economica/Reclus, 112 p.
- FICHET M. (1998) « Le coton, moteur du développement » in *Le Monde Diplomatique, supplément « Mali : s'ouvrir sur le monde avec ses traditions »*, septembre, pp. 34-35.
- FIGARI S. (2000) « L'offre africaine de transport express » in *Marchés Tropicaux et méditerranéens*, n°2867, 20 octobre, pp. 2052-2057.
- FOUCHER M. (1997) « La fin de la géopolitique ? » in *Politiques étrangères*, n°1, pp. 19-31.
- FOUCHER M. (1994) *Fronts et frontières, un tour du monde géopolitique*, Paris, Fayard (seconde édition), 691 p.
- FRENAY P. (1996) « Essai à propos de l'impact des voies de communications » in *Actes du SITRASS 4. La chaîne de transport en Afrique subsaharienne*, Brazzaville, octobre, pp.339-343.
- GABAS JJ., SINDZINGRE A. (1997) « Les enjeux de l'aide dans un contexte de mondialisation » in *cahier du GEMDEV « La convention de Lomé »*, n° 25, juin, pp. 38-71.
- GALLAIS J. (1994) *Les tropiques. Terres de risques et de violences*, Paris, Armand Colin, 271 p.
- GALLAIS J. (1989) *Etat et Sahel*, Cahiers géographiques de Rouen, 189 p.
- GALLAIS J. (1984) *Hommes du Sahel*, Paris, Flammarion, 289 p.
- GALLAIS J. (1976) « de quelques aspects de l'espace vécu dans les civilisations du monde tropical » in *L'espace géographique*, n° 1, pp. 5 - 10.
- GAY JC. (1995) *Les discontinuités spatiales*, Paris, Economica, 112 p.
- GEMDEV. (1999) *Mondialisation Les mots et les choses*, Paris, Karthala, 358 p.
- GILGUY S. (1991) « le transport routier des marchandises en Afrique » in *Marchés tropicaux et méditerranéens*, 27 septembre, pp. 2385 - 2395.

GIRI J. (1999) *Le Sahel au XXI^e siècle. Un essai de réflexion prospective sur les sociétés sahéliennes*, Paris, Karthala, 342 p.

GIRI J. (1994) *Histoire économique du Sahel*, Paris, Karthala, 259 p.

GOASGUEN R. (1997) «Toujours convalescente, L'Afrique de l'Ouest aigüise malgré tout l'appétit des armateurs », in *Port-Alliance N°93*, juin, pp.6-11.

GODARD X. (1996) « Transport local, transport international : quelle articulation ? » in *Actes du SITRASS 4. La chaîne de transport en Afrique subsaharienne*, Brazzaville, octobre, pp.339-343.

GOLDSMITH E. (1996) « Quand les firmes transnationales imposent leur loi : une seconde jeunesse pour les comptoirs coloniaux » in *Le Monde Diplomatique*, avril, pp. 18-19.

GOTTMAN J. (1952) *La politique des Etats et leur géographie*, Paris, Armand Colin, 228 p.

GOUSSOT M. (1998) *Les transports dans le monde*, Synthèse, Paris, Armand Colin, 96 p.

GOZALVES B., GONZALES TAPIA I., ROUX JC. (2000) « De l'enclavement à la globalisation : une ouverture risquée pour la Bolivie » in *Les cahiers d'Outre - Mer*, n° 212, octobre - décembre, pp. 317-340.

GRANIER P. (1997) *Djenné. Une petite ville au passé de métropole*, mémoire de maîtrise, Université de Rouen, Département de Géographie, LEDRA, 174 p.

GRATALOUP C. (1999) « Représenter-penser un Monde mondialisé » in *L'Espace Géographique*, tome 28, n°1, pp. 13-22.

GRATALOUP C. (1996) *Lieux d'histoire. Essai de géohistoire systématique*, Montpellier, GIP RECLUS, Collection Espaces Modes d'emploi, 200 p.

GRATALOUP C. (1993) « Le même et l'autre : renouvellement de la chorématique » in *Espaces Temps*, n° 51-52, pp. 143-196.

GREGOIRE E. (1998) « Sahara nigérien : terre d'échanges » in *Echanges transfrontaliers et intégration régionale en Afrique subsaharienne*, (sous la dir de EGG J., HERRERA J.), éditions de l'aube/ORSTOM, pp. 91-104.

GREGOIRE E., LABAZEE P. (1993) *Grands commerçants d'Afrique de l'Ouest*, Paris, Karthala, 263p.

GROU P. (1990) *L'espace des multinationales*, Montpellier-Paris, RECLUS-La Documentation Française, 168 p.

GUERNIER E. (1949) *Afrique Occidentale Française*, Tome second, Paris, Encyclopédie Coloniale et Maritime, 400 p.

GUICHONNET P., RAFFESTIN C. (1974) *Géographie des frontières*, Paris, PUF, 224 p.

- GUMUCHIAN H., MAROIS C. (2000) *Initiation à la recherche en géographie*, Montréal/Paris, Presses de l'université de Montréal / Anthropos Economica, 425 p.
- HADJAJJ B. (1998) *Les parias de la mondialisation*, Paris, Présence Africaine, 250 p.
- HAGGETT P. (1973) *L'analyse spatiale en géographie humaine*, Paris, Armand Colin, 390 p.
- HAMMOUDA HB. (1999) « Bretton Woods face à sa crédibilité » in *L'Autre Afrique*, n°101, octobre-novembre, pp. 12-13.
- HAYUTH Y. (1981) « Containerisation and the load center concept » in *Economic Geography*, Vol 57, pp. 160-176.
- HIBOU B. (1999) *La privatisation des Etats*, Paris, Karthala/CERI, 398 p.
- HIBOU B. (1996) *L'Afrique est-elle protectionniste ?*, Paris, Karthala, 334 p.
- HOYLE B., CHARLIER J. (1995) « Inter – port competition in developing countries : an East African case study » in *Journal of Transport Geography*, vol 3, n° 2, pp. 87-103.
- HOYLE BS., KNOWLES RD. (1992) *Modern Transport Geography*, London, Belhaven Press, 276 p.
- HOYLE BS. (1982) *Seaports and Development. The Experience of Kenya and Tanzania*, London, Gordon and Breach Science Publishers, 254 p.
- HUBERT JP. (1998) « A la recherche d'une géométrie de l'espace habité chez Camille Vallaux, Jean Gottmann et Gilles Ritchot » in *L'Espace géographique*, n°3, pp. 217-227.
- HUGON A. (1998) *Introduction à l'histoire de l'Afrique contemporaine*, Paris, Armand Colin, 95p.
- HUGON P. (1998) « La régionalisation comparée en Afrique sub-saharienne et en Asie de l'est », in *Revue Tiers Monde*, n°155, juillet-septembre, pp. 479-716.
- HUGON P. (1995) « Robinson ou Vendredi ? La rationalité économique en Afrique » in *Sciences Humaines* n° 47, février, pp.10-13.
- HUGON P. (1993) *L'économie de l'Afrique*, Paris, La découverte, 123p.
- HURIOT JM. (1997) «Economie, espace, exclusion» in *Terres d'exclusions Terres d'espérances* (AS BAILLY, dir), Paris, Economica, pp.75-88.
- HUYGHE F. (1996) « Le médium ambigu » in *Qu'est-ce qu'une route ? Les cahiers de médiologie*, n°2, deuxième semestre, pp.51-65.
- IGUE J. (1995) *Le territoire et l'état en Afrique. Les dimensions spatiales du développement*, Paris, Karthala, 277 p.
- IGUE J., SOULE BG. (1992) *L'Etat-entrepôt au Bénin. commerce informel ou solution à la crise ?*, Paris, Karthala, 210 p.

- IGUE J. (1989) « Le développement des périphéries nationales en Afrique » in *Tropiques, lieux et liens*, Edition de l'ORSTOM, pp.594-605.
- ILLIFE J. (1997) *Les Africains, Histoire d'un continent*, Paris, Flammarion, 459 p.
- KANTE M. (1996) « l'enjeu des politiques de transport pour un pays enclavé » in *Actes du SITRASS 4*, octobre, pp. 53-59.
- KEITA KB. (1988) *Transports et enjeux vivriers en Afrique. Le cas du Mali*, Caen, Paradigme, 304 p.
- KEOHANE O., NYE JS. (2000) « La mondialisation en question » in *Problèmes économiques*, n° 2.688-2.689, 15-22 novembre, pp. 59-62, (source : Foreign Policy, 2000, n°118).
- KNAFOU R. (1997) *L'état de la géographie*, Belin / Mappemonde, Paris, 438 p.
- KOULIBALY M. (1999) « Les coûts de la corruption » in *Le Courrier ACP-CEE*, octobre-novembre, pp 67-70.
- KRUGMAN PR. (2000) *La mondialisation n'est pas coupable*, traduction française, Paris, La Découverte/Poche, 219 p.
- LACOSTE Y. (1965) *Géographie du sous – développement*, Paris, Quadrige / PUF, 288 p.
- LEJEAL F. (1999) « Le Burkina Faso » in *Marchés tropicaux et méditerranéens*, Hors Série, juin, 80 p.
- LEJEAL F. (1998) «La mondialisation : quels enjeux pour l'Afrique ?», in *Marchés tropicaux et méditerranéens*, n° 2758, 18 septembre, pp.1957-1958.
- LE MASSON O. (1997) *Adel-Bagrou. Belvédère sur l'Afrique de l'ouest à l'horizon mauritanien*, mémoire de maîtrise, Université de Rouen, Département de Géographie, LEDRA, 200 p.
- LENAIN P. (1996) *Le FMI*, Paris, La Découverte, 124 p.
- LEVY J. (1999) *Le tournant géographique*, Paris, Belin, 400 p.
- LEVY J. (1996) *Le monde pour cité*, Paris, Hachette Collection questions de politique, 143 p.
- LEVY J. (1994) *L'espace légitime*, Paris, Presse de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 442 p.
- LOMBARD J. (1999) « Les difficultés et les ambiguïtés du Projet Sectoriel des Transports Malien dans la région de Kayes », *Communication Colloque SITRASS V*, Cotonou, 2-3-4 novembre, 16 p.
- MANGA-FOMBAD (1999) « Enrayer la corruption en Afrique » in *Revue Internationale des Sciences Sociales*, juin, n°160, pp. 271-285.

- MARGOLIN JL. (1991) « Maillage mondial, espaces nationaux, histoire » in *Espaces Temps*, n° 45 – 46, pp. 95-102.
- MASSOU P. (2000) « Privatisations : un processus perverti » in *Jeune Afrique Economie*, hors série « Les 500 », janvier, pp. 38-43.
- MAUNOIR E. (2000) « CAMRAIL : une première année faste » in *Inter Rail COOPERATION*, n°3, septembre, pp. 8-20.
- MAYOR F. (1998) « L' Afrique et le monde » in *Le courrier de l'Unesco*, février, pp. 36-37.
- MAZRUI AA. (1998) *Histoire générale de l'Afrique. Tome VIII : L'Afrique depuis 1935*, Paris, Présence Africaine / Edicef / UNESCO, 639 p.
- MENVILLE J. (1999) « Entre l'entreprise et le marché, le territoire » in *Sciences de la société*, n°48, octobre, pp. 3-8.
- MICHAÏLOF S. (1993) *La France et l'Afrique. Vade-mecum pour un nouveau voyage*, Paris, Karthala 510 p.
- MONNARD M. (1998) « Togo : conquérir de nouveaux marchés », in *Jeune Afrique*, n°1926, décembre, pp.57-59.
- MOREAU-DEFARGES P. (1994) *Introduction à la géopolitique*, Paris, Points/Essais, 240 p.
- MOSLEY P. (1992) « Policy-making without facts : a note on the assesment of strucural adjustment policies in Nigeria 1985-1990 » in *African Affairs*, avril, Vol. 91.
- MOULOD JM. (1992) « Problématique de la desserte des pays sans littoral », in *La desserte portuaire des pays sans littoral Séminaire internationale de Dunkerque*, octobre, pp.329-353.
- MUCCHIELLI JL. (1998) *Multinationales et mondialisation*, Paris, Seuil/Points, 378 p.
- MUSCURA L. (1998) « les mots justes de Jean Gottmann » in *Cybergeog*, n°54, 26 mars, 15 p.
- NATIONS UNIES / COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE, 1990, *Programme de la 2^e décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique. Stratégies sous régionales. L'Afrique de l'ouest*, 27 p.
- NDIAYE A. (1995) « Le terminal à containers de Bamako : un outil performant pour désenclaver le Mali », in *Lloyd*, mars, p 2.
- NEUMEISTER M. (1990) «Conteneurisation en Afrique de l'Ouest. L'édifiant voyage du JMMU », in *Journal de la Marine marchande*, novembre, pp. 2788-2793.
- NINOT O. (1996) *Transports et intégration régionale en zone franc*, Mémoire de DEA, Université de Paris X, Département de géographie, 119 p.
- O'BRIEN R. (1992) *Global Financial Integration : The End of Geography*, Londres, Pinter Publishers, 120 p.

- OFFNER JM. (1993) « Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique » in *L'espace géographique*, tome XXII, n°3, pp.233-242.
- OFFNER JM. (1990) « La représentation graphique des réseaux : outil heuristique ou innovation de gestion ? » in *Flux*, n° 2 ; pp. 61-65.
- OFFNER JM., PUMAIN D. (1996) *Réseaux et territoires Significations croisées*, Paris, éditions de l'aube, 286 p.
- OGOULAT AD. (1998) « Les Etats de la façade atlantique de l'Afrique et la mer aujourd'hui, quelques aspects géopolitiques et géostratégiques » in *Norois, Revue géographique de l'ouest et des pays de l'Atlantique Nord*, octobre-décembre, t. 45, n° 180, pp. 587-607.
- OLLIVRO J. (2000) *L'homme à toutes vitesses*, Presses universitaires de Rennes, 180 p.
- ORTHLIEB M. (1992) « Le transport multimodal et les pays enclavés » in *La desserte portuaire des pays sans littoral Séminaire internationale de Dunkerque*, octobre, pp.275-289.
- O. U. A. (1963) *Charte de l'Organisation de l'Unité Africaine*, publiée à l'issue de la Conférence d'Addis-Abeba, 25 mai, 33 articles.
- PALLIER G. (1982) *Les problèmes de développement dans les pays intérieurs de l'Afrique occidentale*, Thèse Doctorat d'Etat, Bordeaux III, 2 tomes, 1278 p.
- PALSON G. (1998) *Transport maritime de conteneurs entre l'Afrique de l'ouest et l'Europe*, SSATP n°31, Banque Mondiale et Commission Economique pour l'Afrique, 33 p.
- PARGNY F. (1998) « Pays du Sahel, contre l'enclavement le partenariat », in *Le Moci*, n° 1369-1370, 24 décembre, pp.14-22.
- PARTANT F. (1987) *La fin du développement*, Paris, Babel, 254 p.
- PEAN P. (1988) *L'argent noir. Corruption et sous développement*, Paris, Fayard, 279 p.
- PEGUY PY. (1998) « Les réformes des entreprises de transport ferroviaire en Afrique Sub-Saharienne » in *Rail International*, vol 29, n°12, pp. 25-33.
- PEGUY PY. (1998) « Transport. Epine dorsale des politiques de développement » in *Le courrier ACP-CEE*, n°169, mai-juin, pp. 46-49.
- PELISSIER P. (1990) « L'Afrique tourne-t-elle le dos à la mer ? » in *Cahiers d'études Africaines*, XXXI –117, pp. 7-15.
- PEREC G. (1974) *Espèces d'espaces*, Paris, Galilée, 128 p.
- PINI G. (1991) « La géographie des transports » in *Les concepts de la géographie humaine*, Paris, Masson, pp.135-140.
- PLACCA JB. (1999) « Etats-Unis d'Afrique. Et si on rêvait un peu ? » in *L'Autre Afrique*, n°96, 01/14 septembre, pp. 10-11.
- PLANTU J. (1982) *Les cours du caoutchouc sont trop élastiques*, Paris, la Découverte, 123 p.

- PLASSARD F. (1992) « Les réseaux de transport et de communication » in *Encyclopédie de Géographie* (sous la dir de BAILLY A., FERRAS R., PUMAIN D.), Paris, Economica, pp.533-556.
- PLASSARD-BUGUET F. (1987) « L'espace économique existe-t-il ? » in *L'Espace Géographique*, n°2, pp.143-148.
- PORT AUTONOME DE DAKAR. (1998) *Séminaire sur la problématique de l'enclavement du Sénégal au sein de l'UEMOA : rapport général*, Dakar, 30 p.
- POURTIER R. (1999) *Villes africaines*, Paris, La documentation française, Le dossier, Bimestriel n° 8009, 64 p.
- POURTIER R. (1995) *Atlas de la Zone Franc en Afrique subsaharienne*, Paris, La Documentation Française, 112 p.
- POURTIER R. (1990) « L'Afrique dans tous ses Etats » in *Espaces Temps*, n°43-44, pp. 82-86.
- POURTIER R. (1989) *Le Gabon (tome 2) Etat et développement*, Paris, L'Harmattan, 350 p.
- PRADEAU C. (1994) *Jeux et enjeux des frontières*, Bordeaux, Presses Universitaires de Bordeaux, 362 p.
- PROTAT P. (1995) « Réseaux africains : un peu d'histoire » in *Revue générale des chemins de fer*, juillet- août, pp.5-11.
- PUJOLLE T. (1994) *L'Afrique noire*, Paris, Dominos Flammarion, 126p.
- PUMAIN D., SAINT-JULIEN T. (1997) *L'analyse spatiale 1. Localisations dans l'espace*, Paris, Armand Colin, 167 p.
- RAFFESTIN C. (1980) *Pour une géographie du pouvoir*, Paris, Litec, 249 p.
- RAISON JP. (1991) « Les va-et-vient d'un sédentaire contrarié » in *Histoires de géographes* (textes réunis par BLANC-PAMARD C.), Paris, éditions du CNRS, pp. 35-49.
- RAULIN N., LECADRE R. (2000) *Vincent Bolloré enquête sur un capitaliste au-dessus de tout soupçon*, Paris, Denoel impacts, 328 p.
- RAYNAUT C. (1989) « Quelques réflexions sur la notion d'enclavement » in *Cahiers Géographiques de Rouen n° spécial Sahel 89*, pp.129-136.
- REBELO J. (1993) « Transit corridor evaluation : a guide from a trade logistic management perspective » in *Transports en Afrique Sub-Saharienne*, Actes de la session jointe SITRASS, Sixième conférence mondiale sur la recherche dans les transports, Lyon, Juillet, pp. 127-141.
- REICH R. (1993) *L'économie mondialisée*, traduction française, Paris, Dunod, 335 p.
- REICHMAN. S (1989) *Les transports : servitude ou liberté*, Paris, PUF, 197 p.
- RETAILLE D. (1997) *Le monde du géographe*, Paris, Presses de Sciences Po, 288 p.

- RETAILLE D. (1993) *Positions*, Dossier pour l'obtention de l'habilitation à diriger des recherches, Livre 2, Université de Rouen, 165 p.
- RETAILLE D. (1993 b) « Afrique : le besoin de parler autrement qu'en surface » in *Les cahiers Espaces Temps*, n° 51-52, 2^e trimestre, pp. 52-62.
- REYNAUD A. (1981) *Société, espace et justice*, Paris, Presse Universitaire de France, 263 p.
- REZENTHEL R. (1995) « La coopération et la solidarité : des facteurs de réussite pour les ports africains », in *Journal de la Marine marchande*, décembre, pp.3173-3175.
- RIMMER J. (1967) « The search for spatial regularities in the development of Australian seaports 1861-1961 » in *Geografiska Annaler*, volume 49B, n°1, pp. 42-54.
- RIZET C.,GWET H. (2000) « Les surcoûts du camionnage en Afrique après la dévaluation du Franc CFA » in *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°38, pp. 3-18.
- ROBERT AC. (2000) « Internet, la grenouille et le tracteur rouillé » in *Manière de voir (Le Monde Diplomatique)*, n° 51, mai-juin, pp. 96-97.
- ROCCA JL. (1993) *La corruption*, Paris, Alternatives économiques Syros, 134 p.
- ROPIVIA ML. (1994) *Géopolitique de l'intégration en Afrique noire*, Paris, L'Harmattan, 238 p.
- SANTOS M. (1997) *La nature de l'espace*, Paris, L'Harmattan. Collection Géographies en liberté, 275 p.
- SANTOS M. (1986) *Pour une géographie nouvelle*, Paris, Publisud, 188 p.
- SAVY M., VELTZ P. (1993) *Les nouveaux espaces de l'entreprise*, Paris, DATAR/éditions de l'aube, 199 p.
- SINDZINGRE A. (1997) « Corruptions africaines : éléments d'analyse comparative avec l'Asie de l'Est » in *Revue Internationale de Politique Comparée*, n°2 (vol 4), septembre, pp. 377-412.
- SLACK B., STARR JT. (1995) « Ports as gateways : a traditional concept revisited » in 5^{ème} *Conférence Internationale Villes et Ports*, AIVP, Dakar, novembre, pp 89-96.
- SMITH S., GLASER A. (1997) *Ces Messieurs Afrique. Le Paris-Village du continent noir*, Paris, Calmann/Levy, 235 p.
- SMITH S., GLASER A. (1997) *Ces Messieurs Afrique 2. Des réseaux aux lobbies*, Paris, Calmann/Levy, 286 p.
- SPECTOR C. (1997) *Le pouvoir. Textes choisis et présentés*, Paris, Flammarion, 238 p.
- STASZAK JF. (1989) « La route de l'espoir : un outil du désenclavement du Sahel mauritanien » in *Cahiers Géographiques de Rouen n° spécial Sahel 89*, pp. 145 – 154.

- STECK B. (2000) *Contribution à une géographie du développement*, Dossier pour l'obtention de l'Habilitation à Diriger des Recherches, volume 2, Université du Havre, 261 p.
- STECK B. (1998) « L'exclusion ou le territoire du repli progressif » in *L'information géographique*, volume 62, n°2, pp. 66-71.
- STECK B. (1997) « Le paradoxe maritime de l'Afrique de l'ouest. Une problématique des marginalités emboîtées » in *Géographes Associés*, n°20, 1^{er} semestre, pp. 79-87.
- STECK B. (1995) « Les ports de la côte ouest africaine : articuler la nécessaire ouverture mondiale et l'indispensable aménagement équilibré des territoires » in *AIVP DAKAR*, novembre, pp.291-298.
- STOURDZE Y. (1973) « espace, circulation, pouvoir » in *L'homme et la société*, n°29-30, juillet/décembre, pp. 97-105.
- SURET-CANALE J. (1994) « Grandeur et marginalisation des civilisations du Sahel » in *Pays du Sahel* (sous la dir de VERNET J), Paris, Autrement / Série monde, pp. 50-67.
- SURET-CANALE J. (1971) *Afrique Noire : l'ère coloniale 1900-1945*, Paris, Editions sociales, 637 p.
- SURET-CANALE J. (1972) *Afrique Noire, De la colonisation aux indépendances*, Paris, Editions sociales, 430 p.
- TAAFFE EJ., MORRILL R., GOULD PR. (1963) « Transport expansion in underdeveloped countries : a comparative analysis » in *Geographical Review*, n°53, pp 503-529.
- TAIEB A. (1997) « Des observatoires des transports internationaux pour les pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre », in *Journal de la Marine marchande*, 13 mai, pp.1363-1364.
- TAPSOBA F. (1992) « une stratégie globale de désenclavement », in *La desserte portuaire des pays sans littoral Séminaire internationale de Dunkerque*, octobre, pp.361-393.
- TARRIUS A. (1989) *Anthropologie du mouvement*, Caen, Paradigme, 185 p.
- TOLOTTI S. (1995) « Le secret, c'est le réseau » in *Croissance*, n°386 Spécial Afrique, octobre, pp. 33-36.
- TOUPET C. (1992) *Le Sahel*, Paris, Nathan Université, 192 p.
- TRAORE AD. (1999) *L'Etat. l'Afrique dans un monde sans frontières*, Arles, Actes Sud, 185 p.
- TSHIYEMBE M. (1999) « Le pacte républicain rénové par la multinationalité » in *L'autre Afrique*, n° 101, octobre, pp. 30-31.
- VALERY P. (1973) *Cahiers. Sensibilités*, Paris, Gallimard, bibliothèque de la Pléiade, 1475 p.

- VALETTE J. (1994) *La France et l'Afrique : l'Afrique subsaharienne de 1914 à 1960*, Paris, Sedes, 316 p.
- VARLET J. (1998) *Autoroutes, économie et territoires*, Actes du colloque SATCAR, Clermont-Ferrand, 18-19 mai 1995, 423 p.
- VARLET J. (1997) *Dynamique des réseaux de transport et recompositions territoriales*, Dossier pour l'obtention de l'Habilitation à Diriger des Recherches, Tome 1, Université de Toulouse-Le Mirail, 375 p.
- VELTZ P. (1997) *Mondialisation Villes et Territoires*, Paris, PUF, 262 p.
- VERNET J. (1994) *Pays du Sahel. Du Tchad au Sénégal, du Mali au Niger*, Paris, Autrement série monde, 231p.
- VICTOR JC. (1999) « Mondialisation : un seul monde ? » in *Le dessous des cartes*, magazine produit par ARTE et la Cinquième, recherches : Laboratoire d'Etudes Politiques et d'Analyses Cartographiques, RAISSON V., TETART F. 80 mn
- VIGARIE A. (1993) *Echanges et transports internationaux*, Sirey, 228 p.
- VIRILIO P. (1991) « pour une géographie des trajets », in *Flux Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoire*, n°5, juillet-septembre, pp.51-52.
- WEBER RL. (1987) *L'alternative entre transports routiers et transports ferroviaires sur l'axe Abidjan-Niger et les pays enclavés*, Thèse pour le doctorat, Université Aix Marseille II, institut de géographie, 2 vol, 623 p.
- WACKERMANN G. (1986) « Enclavement et mobilité en Afrique occidentale : l'exemple du Burkina Faso » in *Afrique Contemporaine* n° 140, octobre/décembre, pp.24-39.
- WALLERSTEIN I. (1997) « Le capitalisme va mourir de sa réussite » in *Sciences Humaines*, n° 71, avril, pp. 36-39.
- WHITE HP., SENIOR ML. (1983) *Transport geography*, London, Longman, 224 p.
- WOLKOWITSCH M. (1992) *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, 191 p.
- ZEMBRI P., VARLET J. (1999) *Réseaux de communication et aménagement du territoire : état de l'art des approches de la géographie des transports*, GDR 903 « Réseaux », CNRS, 92 p.