



HAL
open science

Des axes et des pôles : corridors ouest-africains et développement territorial au Mali

Jérôme Lombard, Olivier Ninot

► **To cite this version:**

Jérôme Lombard, Olivier Ninot. Des axes et des pôles : corridors ouest-africains et développement territorial au Mali. Géotransports, 2013, Transport et développement des territoires, 1-2, p.191-204. ird-01098267

HAL Id: ird-01098267

<https://ird.hal.science/ird-01098267>

Submitted on 23 Dec 2014

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.

Des axes et des pôles. Corridors ouest-africains et développement territorial au Mali.

Corridors and hubs: West-African corridors and territorial development in Mali

Jérôme LOMBARD

Chargé de recherches, IRD, UMR Prodig¹, jerome.lombard@ird.fr

Olivier NINOT

Ingénieur de recherches, CNRS, UMR Prodig², Olivier.Ninot@prodig.cnrs.fr

Résumé

Considéré comme une des figures marquantes de l'espace économique d'Afrique de l'Ouest, le corridor international de transport fonctionne comme un territoire de circulations reliant une façade maritime à des arrière-pays de dimensions variables. Une des caractéristiques de cette figure spatiale est la présence d'une ou de plusieurs infrastructures qui traversent des territoires sans y être toujours intégrées et sans avoir nécessairement d'effets structurants. À ce titre, nous faisons l'hypothèse que les nœuds des réseaux de transports internationaux ne sont pas des pôles structurants pour les territoires traversés. Pour comprendre l'interaction entre corridor et développement local, il ne s'agit pas tant de questionner l'efficacité de l'axe et des modes de transports que d'interroger les nœuds qui le jalonnent. Concevoir le corridor sans focaliser sur ces points de l'espace conduit à une perte de sens et donne la prime aux intérêts des groupes logistiques mondiaux. En revanche, réfléchir à l'articulation entre circulations à dimension internationale et circulations locales permet d'interroger les processus d'intégration spatiale et donc le développement territorial. C'est ce changement de focale que nous entendons conduire.

L'objectif de cette contribution est de présenter des travaux en cours sur l'observation, la mesure et l'analyse du fonctionnement des corridors ouest-africains et des connexions mises en places dans les espaces traversés. Avec une approche qualitative et empirique, notre travail questionne autant le paradigme de l'effet structurant que celui de la déstructuration du territoire par des logiques de réseaux. Mais nous nous attachons aussi à dépasser nos expériences et observations de terrain pour tenter, au moyen de figures théoriques, de généraliser nos propos. Nous prendrons comme exemples les corridors internationaux qui desservent le Mali, en insistant sur la démultiplication des options (partie I), sur le renforcement de certains nœuds et le déclin d'autres (partie II), en distinguant les logiques d'exclusion spatiale par le corridor des logiques d'inclusion spatiale autour de certains pôles urbains (partie III).

Mots-clés : Mali, corridor, pôle, nœud, intégration spatiale, développement territorial.

Abstract

Considered as markers in the West African economic space, international transport corridors operate as circulation territories linking the coastal areas to hinterlands of varying sizes. One of the characteristics of this spatial entity is the presence of one or several infrastructures passing through the territories without necessarily being well integrated or having any structuring effects. In this context, we express the hypothesis that international transport network nodes are not always structuring hubs for the territories crossed. To understand the interaction between a corridor and local development, the aim is not to question the efficiency of the corridor and the transport modes, but rather to question the nodes that lie along it. Designing a corridor without focusing on these spatial points leads to a lack of meaning and favors the interests of international logistics groups. Conversely, examining the links between international traffic and local traffic makes it possible to question the

¹ Centre France Nord, 32 avenue Henri Varagnat 93143 Bondy Cedex France, 33 (0)1 48 02 56 25

² 2 rue Valette, 75005 Paris France

spatial integration process and thus territorial development with a more critical eye. It is this change in focus that we have chosen.

The objective of this paper is to present the work underway to observe, measure and analyze the functioning of the West African corridors and connections installed in the spaces they cross. Using a qualitative and empirical approach, our study questions both the paradigm of the structuring effect and that of territorial destructuring by network approaches. However, we also endeavor to go beyond our experience and observations in the field, to attempt to generalize our message using theoretical figures. We will use the international corridors serving Mali as an example, emphasizing the multiplication of options (part I) and the reinforcement of certain nodes and the decline of others (part II), and distinguishing the logic of spatial exclusion by the corridor from the logic of spatial inclusion around certain urban hubs (part III).

Keywords : Mali, corridor, hub, node, spatial integration, territorial development.

INTRODUCTION

Le découpage du Mali en différents hinterlands portuaires apparaît comme une réalité dans les statistiques de trafics, dans les politiques d'amélioration des infrastructures, dans les stratégies portuaires. Le partage du pays en aires d'influence résulte d'une logique de développement des corridors, soutenue par les bailleurs internationaux (N'Guessan, 2003)³, avec pour objectif une meilleure intégration à l'économie mondiale, par la valorisation de ses exportations et l'ouverture des marchés nationaux aux importations. Une telle politique favorise l'implantation locale des opérateurs logistiques et de transport internationaux, présents dans les grands ports mondiaux, européens et asiatiques notamment. En renforçant la concentration des investissements sur les corridors, en en acquérant la maîtrise de l'exploitation (lignes ferroviaires, terminaux de conteneurs), les opérateurs alimentent un processus d'autolégitimation de ces figures spatiales, structurantes et excluantes. Ils justifient aussi les décisions et les politiques qui conduisent à ce que le territoire se structure autour des seuls corridors et à ce qu'ils concentrent les investissements publics consacrés au développement des infrastructures et à celui du tissu économique : en un sens, la prophétie du corridor est auto-réalisatrice selon l'expression de J.-F. Staszak (2000). Les grands acteurs renforcent la dynamique de congruence (Offner, 1993) entre leurs intérêts et ceux des États ou pouvoirs concernés.

Le rapprochement des intérêts privés et de la puissance publique accroît les financements et démultiplie les possibilités de réformes portuaires, ferroviaires et routières, vantée et demandée par la Banque mondiale (2009). La perspective de corridors devenant des territoires propres et poutres maîtresses de l'organisation spatiale ouest-africaine, espaces de gouvernance exclusifs et projets qui surpassent les autres, est plus qu'une hypothèse. La logique de corridor rend en effet prioritaire la fluidité des échanges entre deux terminaux (Hall, McCalla et *al.*, 2010) et se caractérise ainsi par le renforcement des effets « tunnel » au détriment des dynamiques économiques locales. Se pose la question du rôle et de l'avenir des villes situées le long de l'axe : sont-elles juste des étapes pour les chauffeurs, des points de sortie et de redistribution des frets et des voyageurs, ou alors des nœuds d'interconnexion entre infrastructure dominante et infrastructures locales, caractéristiques d'un lien entre deux types de trafics ? En d'autres termes, si le corridor n'est pas intégré dans un vaste projet territorial, porté par les pouvoirs nationaux, régionaux ou municipaux en quoi permet-il l'intégration spatiale ? En quoi peut-il contribuer à un processus de développement ?

I – DEMULTIPLICATION DES OPTIONS TERRESTRES RELIANT BAMAKO A LA MER

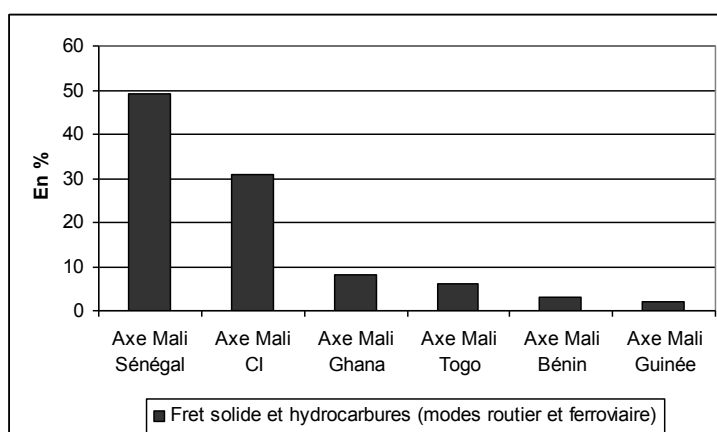
Dans un contexte international caractérisé par l'ouverture des économies africaines aux importations et par la valorisation de leurs exportations, les États ouest-africains sans façade maritime (Mali, Burkina Faso, Niger) optent pour des politiques de diversification de leurs routes d'approvisionnement et d'expédition. Plutôt que de trop dépendre des stratégies des autorités portuaires, insérées dans une compétition croissante entre façades maritimes qui profitent ici et là d'instabilités politiques pour gagner des parts de marché (Debie et De Guio, 2004), les États sont entrés dans une logique de mise en concurrence des ports entre eux. L'objectif est de rééquilibrer le rapport de forces, de rendre les autorités portuaires plus à l'écoute, voire dépendantes, des stratégies nationales. Au Mali comme au Burkina Faso ou à Bouaké, dans le centre-nord de la Côte d'Ivoire (Tape Bidi, 2010), les projets de « ports secs », implantés en-deçà des frontières ou plus près du barycentre des territoires nationaux, marquent la volonté de contourner les problèmes de congestion qui se posent dans les ports côtiers, de réduire les temps d'acheminement en supprimant les opérations de douane au débarquement, de « tirer le littoral vers l'intérieur » (pour reprendre la formule d'un fonctionnaire malien interrogé en 2010), de développer le stockage sur le territoire du

³ En particulier son Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne ou Sub-Saharan Africa Transport Policy Program (SSATP)

pays de destination, « [...] d'assurer un approvisionnement régulier des populations ainsi que des principaux secteurs de l'économie » (Cissé, 2005, p.2).

L'existence de corridors de transport est donc à considérer autrement que le désenclavement et est la seule ligne d'horizon des politiques de transports nationales et internationales. Au Mali, il s'agit aujourd'hui pour le Conseil des chargeurs, structure localisée au ministère des transports, de développer des stratégies conquérantes pour améliorer les dessertes terrestres du pays et soutenir les industriels, commerçants⁴, de s'appropriier en quelque sorte une partie des opérations de logistique et de transport en les attirant sur le territoire malien et en les confiant à des opérateurs nationaux. L'observation de l'évolution des liaisons entre le Mali et la mer souligne la multiplication progressive des solutions. A celle passant par l'ouest du Mali en direction de Dakar, sous-tendue par l'existence depuis 1923 de la voie ferrée Dakar - Bamako (Keita-Ndiaye, 1971), s'est ajoutée la liaison vers la Côte d'Ivoire, qui associe depuis 1934 chemin de fer entre Abidjan et Ferkessédougou (Debrie, 2007), puis piste/route jusqu'à Bamako, via Sikasso. Elles ont longtemps dominé le paysage des transports et des communications terrestres du Mali, la liaison avec la Côte d'Ivoire prenant le dessus sur celle du Sénégal dans les années 1990, en raison des problèmes d'exploitation rencontrés sur la voie ferrée Bamako - Dakar et grâce aux efforts du port ivoirien pour séduire les opérateurs maliens⁵. Avec le coup d'État de 1999 en Côte d'Ivoire puis la scission du pays en deux entités en 2002, la situation a complètement changé, au profit à nouveau de Dakar et surtout de nouvelles options, les opérateurs maliens cherchant dès cette époque à développer le transit par le Togo (Lomé : 26 % du transit malien en 2004) ou le Ghana (Téma et Takoradi : 17,8 % : cf. Amprou, 2005).

Même si la relative stabilisation de la situation politique en Côte d'Ivoire jusqu'aux élections de 2010 s'était traduite par la reprise en 2007 du trafic ferroviaire entre Abidjan et Ouagadougou, le port ivoirien connaît aujourd'hui des difficultés à reconquérir les marchés d'avant 1999 (Fig.1)⁶. Les panneaux publicitaires présents dans les rues de Bamako ou de Ouagadougou, insistant sur les qualités du port d'Abidjan, soulignent ainsi les efforts entrepris pour tenter de retrouver la première place de la rangée. Si le diagramme indique la persistance des solutions ghanéenne, togolaise ou béninoise, il révèle aussi l'émergence de l'axe en provenance de la Guinée, le plus court et le plus prometteur⁷.



Source : Conseil malien des chargeurs

Fig.1 - Répartition par axe du fret solide et des hydrocarbures en 2007

⁴ Le CMC réunit chaque année une assemblée de plus de 250 industriels et commerçants. Si le secrétaire général est un fonctionnaire de l'État malien, le président et les vice-présidents sont des dirigeants d'entreprises.

⁵ En 1996, l'axe Abidjan-Mali traitait ainsi près de 940 000 tonnes (importations et exportations additionnées) alors que l'axe de Dakar n'en supportait que 431 000 (source : Entrepôts maliens au Sénégal et direction des Transports du Sénégal).

⁶ Aucune statistique précise ne permet d'évaluer les effets sur le trafic du port d'Abidjan du conflit postélectoral de début 2011 en Côte d'Ivoire. Il semble cependant certain qu'une partie des opérateurs se soient détournés de la plateforme ivoirienne pour recourir, comme au début de la décennie 2000, aux ports voisins, à commencer par ceux de Dakar et Téma. Cf. « Blocage des activités au port d'Abidjan. L'hinterland évite la Côte d'Ivoire », <http://news.abidjan.net/h/387765.html>, 18 janvier 2011.

⁷ « Conakry se propose en débouché du Mali sur l'Atlantique », www.lesafriques.com, 15 mars 2011.

Dans le contexte politique ouest-africain assez instable, la diversification des corridors comme alternative aux difficultés d'Abidjan apparaît être une stratégie intéressante pour le Mali (Debrie et De Guio, *op. cit.*). Elle représente cependant pour les chargeurs un surcoût notable. On souligne ainsi la relative faiblesse des coûts d'acheminement du riz malien au départ du port ivoirien, en comparaison de ceux enregistrés sur les corridors ghanéen ou togolais (Tab.1). En outre, selon l'institut ISEMAR, pour l'acheminement des conteneurs vers les pays enclavés ouest-africains, « [...] le corridor ivoirien présente un des meilleurs rapports qualité / fiabilité / coût / délais, malgré les incontournables problèmes de contrôles, les ponctions illégales de taxes ou encore les récurrentes congestions aux abords des terminaux portuaires » (ISEMAR, 2008).

Port de transit	Conakry	Abidjan	Dakar	Lomé	Tema	Nouakchott
Coûts à la tonne (CFA)	36 666	43 458	45 950	50 666	50 800	100 000
Distance (km)	990	1225	1355	1 965	1975	1390
Coûts à la tonne/km (CFA)	37	35,5	33,9	25,8	25,7	72

Source : Diallo, Dembele et al. (2010).

Tab.1 - Charges liées au transport du riz importé jusque Bamako (2007)

L'existence d'une multitude d'options d'acheminement aboutit-elle à l'éclatement du territoire malien en différentes aires de taille inégale, correspondant chacune à un hinterland portuaire ? Aucune statistique, présentant la répartition du fret importé ou exporté par région et par axe emprunté, ne permet de confirmer cette hypothèse. Néanmoins, les observations et les entretiens avec les responsables du ministère malien des Transports confirment une telle évolution (Fig.2). La région de Kayes tire une partie importante de son activité d'import-export des trafics circulant sur l'axe se dirigeant vers Dakar. Idem pour la région de Sikasso, exportatrice de produits agricoles vers la Côte d'Ivoire. Quelques autres faits soulignent l'attraction de la région de Gao pour le transit via le Bénin. Sur l'axe routier reliant Bobo Dioulasso à Sikasso, on croise de nombreux camions immatriculés au Ghana, desservant à la fois le sud du Mali et la partie centrale du pays (Koutiala, Ségou). Enfin Bamako, dont l'approvisionnement est assuré historiquement par Dakar et Abidjan, dépend aussi en partie du port de Conakry, seulement éloigné de 990 km (contre plus de 1 200 km dans les deux autres cas) et désormais représenté dans la capitale malienne par une agence commerciale⁸.

Cette logique de découpage peut favoriser l'arrimage de chaque partie du territoire national à un corridor et à un port côtier, tout en permettant à l'État malien de conforter ses voies d'approvisionnement et d'expédition. Elle pose aussi la question des relations interrégionales internes au Mali et de l'avenir de l'intégration territoriale⁹. En outre, une distance se creuse entre, d'un côté, un corridor qui tend à s'organiser en un espace fonctionnel (et dans une certaine mesure efficace) concentrant infrastructures, flux, opérateurs, pouvoirs publics et privés, et de l'autre côté, les dessertes locales qui, sur les mêmes infrastructures, peinent à être réalisées dans de bonnes conditions en termes de coût, de temps, de sécurité. Le corridor de transport comme « outil de programmation et de gouvernance » (Debrie et Comtois, 2010) s'appuie-t-il sur les dynamiques spatiales locales, qui sous-tendent l'existence même d'axes de circulations, qui alimentent les échanges qui s'y déroulent, qui dépendent des interfaces que constituent les nœuds, ou bien les ignore-t-il ?

⁸ Selon des entretiens menés en 2010, les Grands Moulins de Bamako seraient en partie alimentés en céréales par des convois de camions arrivant chaque semaine du port de Conakry.

⁹ B. Steck parle au contraire de fragmentation territoriale pour le Mali. Cf. Steck (2004).

D'un corridor à l'autre : territoire malien partagé

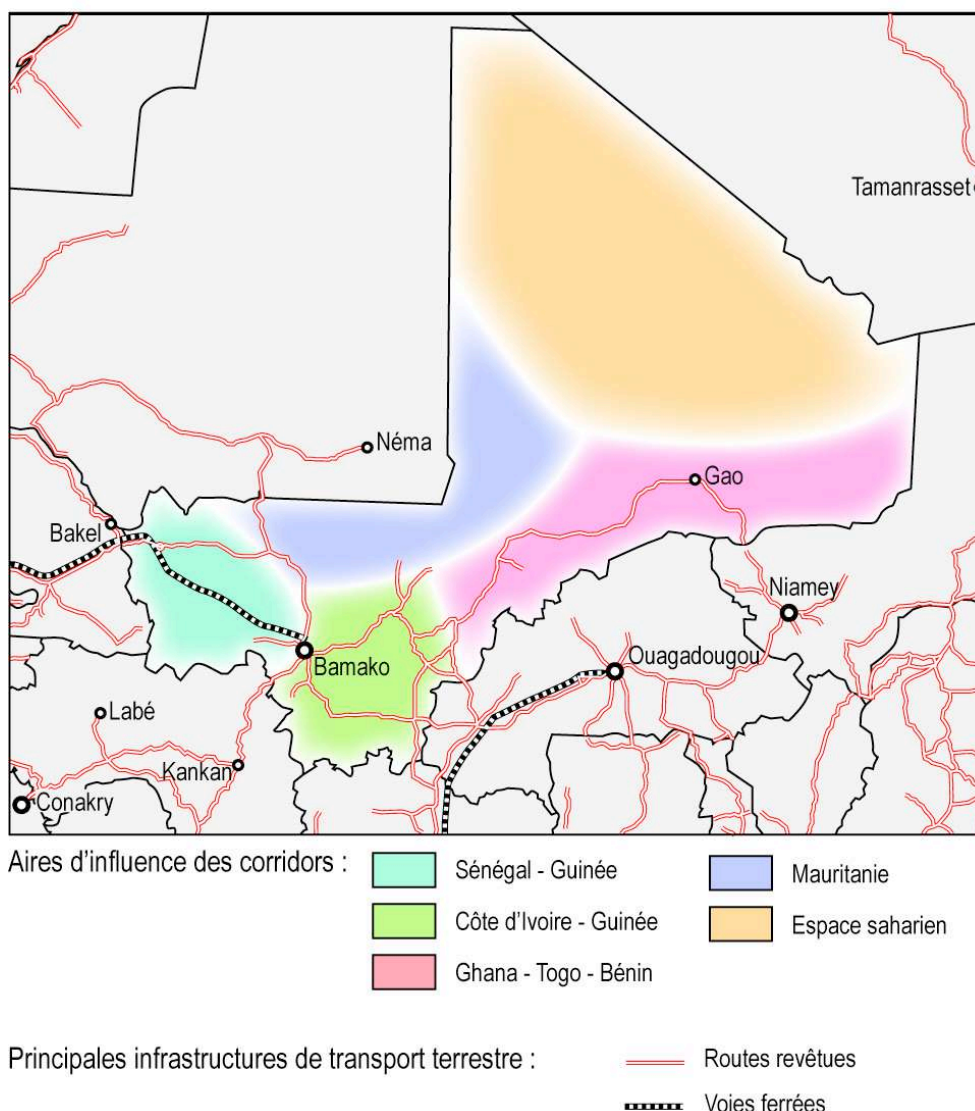


Fig.2 - D'un corridor à l'autre. Le territoire malien partagé

II – NŒUDS DE TRANSPORT ET CORRIDORS

La question cruciale pour l'avenir est de savoir si les corridors interagissent avec les dynamiques économiques locales, autrement dit si la fluidité et la rapidité recherchées sur les axes principaux profitent aux pôles urbains secondaires et aux espaces traversés.

Dans l'ouest du Mali, de par son positionnement historique sur le chemin de fer la reliant à Bamako, la ville de Kayes a développé une fonction de polarisation des échanges régionaux. Jusqu'à la fin des années 1990, l'activité de transport développée entre les villes de la région était importante (Tab.2). Elle provenait en partie des trafics portant sur les productions locales (céréales de la zone sahélo-saharienne, fruits ou autres variétés de céréales du Fouta-Djalou, cultures de décrue ou irriguées des berges du Fleuve). Avant l'ouverture de la route reliant la ville à Bamako (2007) et le bitumage de celle se dirigeant vers le Sénégal (Kayes se situe à moins de 100 km de la frontière), la gare ferroviaire avait un rôle d'interface entre convois routiers arrivant de Dakar et trains partant sur Bamako (Tab.3).

	Véhicules maliens chargés		Véhicules étrangers chargés	
	entrants	sortants	entrants	sortants
Kayes - Kayes	1 742	2 384	-	-
Kayes - Nioro	496	665	-	-
Kayes - Yélimané	770	802	-	-
Kayes - Kéniéba	519	567	-	3
Kayes - Sénégal	26	4	1 484	332
Kayes - Mauritanie	-	2	-	35

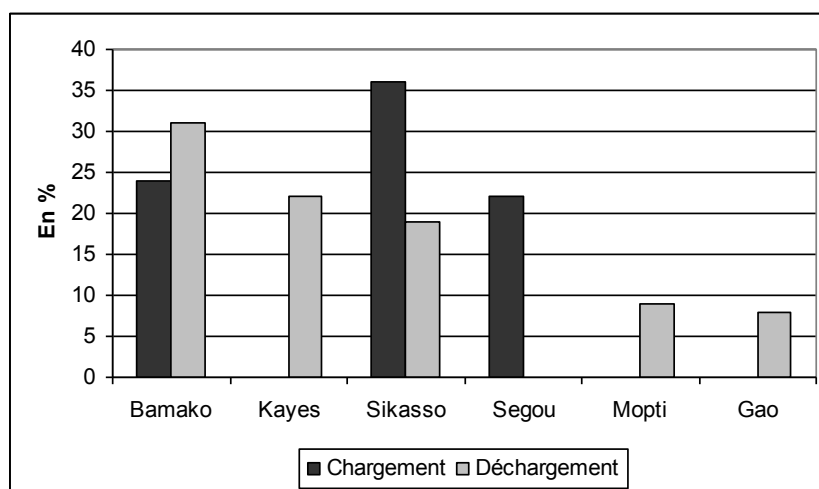
Source : Ministère des Travaux publics et des Transports du Mali.

Tab.2 - Flux de véhicules entrants et sortants en 1997 dans les Cercles de la région de Kayes

	Sucre		Sel		Poisson fumé	
	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ
Total (tonnes)	4555	3585	4780	6616	2535	2118

Source : Volbrecht (1999)

Tab.3 - Trafics de trois produits arrivant à Kayes par route et repartant à Bamako par train en 1998



Source : Conseil malien des chargeurs

Fig.3 - Principales régions de chargement et de déchargement de fret en 2007

Depuis le bitumage des routes allant à la frontière sénégalaise et vers Bamako, la distribution des trafics semble avoir changé. Plusieurs centaines de camions, en provenance de Dakar et se rendant à Bamako, traversent chaque jour Kayes sans s'arrêter (ou seulement pour ravitailler)¹⁰. Des entrepreneurs maliens ont investi dans des remorques citernes d'hydrocarbures, dans le but de se placer sur le marché d'importations au départ du port de Dakar. De même, des hommes d'affaires avisés se sont équipés en autocars sur la ligne Bamako - Kayes (certaines compagnies y font circuler deux à trois cars par jour), mais l'objectif visé est de développer les liaisons sur Dakar. La fonction d'étape sur le corridor prend-elle le dessus sur la fonction d'interface, à l'image de ce qui est perceptible à Diéma ? Cette localité, auparavant isolée, se trouve désormais située au carrefour d'axes routiers

¹⁰ « Kayes amorce son décollage : le soleil se lève à l'ouest », *L'Essor*, 20 septembre 2006.

internationaux et est devenue un lieu d'arrêt pour les véhicules, de restauration et de repos pour les chauffeurs (Fiori, 2010 et Photo 1). L'économie de la région de Kayes bénéficie des grands chantiers régionaux (construction de routes et entretien du barrage de Manantali ; pose d'antennes et de lignes téléphoniques ; réalisation de lignes électriques à haute tension ; mines d'or ; transport et parc à containers près de la gare de Kayes), dont les marchés de transport sont sous-traités à des opérateurs locaux par SDV ou Maersk. Mais jusqu'à quand ? La ville voit passer des commerçants ou des migrants en transit, qui consomment, s'arrêtent un temps et travaillent sur place (Bredeloup, 2005), mais leurs routes les emmènent au Sénégal, en Mauritanie, au Niger ou au Bénin. Les informations présentées (Fig.3, et Tab.1 cf avant-dernière ligne) sont peu flatteuses pour l'économie de la région de Kayes qui apparaît d'abord comme importatrice de denrées venues de Bamako et de Dakar. Les effets du trafic croissant sur les contrées traversées, mesurables par l'augmentation de la pollution, du bruit, de l'insécurité, du désagrément général, comme constaté dans la ville de Kayes, traversée par de nombreux camions (Photo 2), est enfin à considérer (Charlton et Vowles, 2008).

Au sud du pays, sur l'axe Bamako - Abidjan, l'exemple de Sikasso est également révélateur à la fois des potentialités locales et des impasses générées par le corridor. Sikasso est située au cœur d'une région d'intenses productions agricoles, collectées par les grossistes puis distribués dans tout le Mali à partir des entrepôts du marché (halles commerciales avec, de chaque côté d'une vaste place rectangulaire, magasins et quais où viennent stationner les camions prêts à charger). Une industrie de première transformation s'est greffée, mais elle reste très liée au coton (fabrication d'huile). La ville compte aussi deux usines de lavage de mangues avant exportation et une (chinoise) de montage de tracteurs. L'activité de transport semble s'être renforcée depuis le constat fait en 1998 par l'étude Ecoloc du Club du Sahel (1998 : 42, 71) qui soulignait à l'époque que le commerce et le transport paraissaient sous-développés, dynamisant peu les relations entre la ville et l'hinterland agricole par comparaison avec les échanges entre la zone et le reste du Mali ou la sous-région. Un renforcement de l'activité de chargement et de transport est noté (Fig.3), confirmant la spécialisation de la région comme grenier du sud du Mali et du nord de la Côte d'Ivoire (céréales, mangues, pommes de terre). C'est aussi une région où la consommation urbaine et de quelques gros villages dynamise les importations de produits manufacturés. Néanmoins, l'articulation entre trafic international et trafic local pose question. Les très nombreux camions et semi-remorques (plus de 180) observées, le 2 juin 2010, sur la route menant aux douanes de Sikasso (photo 3), qui étaient immatriculés à la fois au Mali et en Côte d'Ivoire, étaient-ils destinés à la région ? Pas sûr, si l'on s'en tient aux quelques entretiens menés ici et là : du bois pour la Mauritanie, du riz en vrac, du blé, du ciment, de la farine, du sucre pour Bamako. En 1998, l'étude Ecoloc concluait déjà sur cette faiblesse : « [...] Sikasso ne doit pas seulement être un carrefour que l'on traverse ; elle doit être une cité où l'on s'arrête, une zone de rupture de charge. Elle doit donc être animée par des opérateurs (transporteurs, grands commerçants, industriels, etc.), qui sachent rivaliser avec leurs concurrents étrangers, ivoiriens ou installés en Côte d'Ivoire notamment » (Club du Sahel, 1998 : 112).

Le positionnement géographique de villes comme Kayes ou Sikasso sur un axe de transport international ne suffit pas, semble-t-il, à générer un processus d'interaction spatiale qui leur soit profitable. J.-J. Bavoux, F. Beaucire et *al.* rappellent que « [...] l'infrastructure ne constitue pas une condition nécessaire, car son existence ne suffit pas à déclencher une dynamique économique et sociale positive » (Bavoux, Beaucire et *al.*, 2005 : 206). Les chercheurs français comme anglophones (*cf.* notamment Colletis-Wahl et Meunier, 2000 ; Mac Kinnon, Pirie et *al.*, *op. cit.*) insistent en revanche pour lier la question des effets structurants des infrastructures aux dynamiques territoriales, aux politiques locales (« a *strong regional policy* ») et aux jeux d'acteurs, sans lesquels le développement économique et social paraît impossible. L'observation montre, en effet, que les corridors de transport semblent avoir des impacts mitigés sur le développement économique et spatial. Principalement portés par des intérêts privés, ils ne structurent que faiblement le territoire, sans enclencher une dynamique d'intégration socio-économique.



A. Choplin (2009)

Photo 1 - Le trafic international de poids-lourds à Diéma (Région de Kayes)



A. Choplin (2009)

Photo 2 : Traversée de la ville de Kayes par les poids-lourds surchargés



J. Lombard (2010)

Photo 3 - File de camions ivoiriens et maliens en attente au contrôle des douanes à la sortie Sud de Sikasso

III – EXCLUSION, INTEGRATION

« Le principe qui guide l'analyse des corridors concerne la cohésion du corridor, soit les facteurs centripètes qui favorisent une concentration d'activités le long d'une ceinture axiale plus élevée que d'autres régions de taille similaire » (Debrie et Comtois, *op. cit.*). Cette remarque peut signifier qu'un espace de transport particulier est en voie de se constituer, avec pour conséquence un effet « tunnel » manifeste et des effets entraînants limités sur les économies et les circulations locales. Seules comptent les relations entre les terminaux situés aux deux extrémités, indépendamment de celles existant dans les espaces traversés. Or il apparaît que l'éventualité d'un processus de développement associé au corridor dépend de la convergence d'intérêts entre la logique internationale caractérisant le corridor et les dynamiques régionales et locales. Par exemple, sur l'axe Sikasso - Côte d'Ivoire, le désenclavement du Mali *via* Abidjan (auquel répond un approvisionnement du nord de la Côte d'Ivoire en produits importés depuis Bamako *via* Sikasso), les échanges transfrontaliers (à plus ou moins grande distance) et l'économie locale trouvent-ils intérêt à fonctionner ensemble ? Ces trois grandes catégories de flux contribuent-ils à créer un espace intégré ? En quoi leur coprésence en un espace particulier provoque-t-elle des économies d'échelles, des effets d'entraînement, l'émergence de nouvelles activités ou d'opportunités (cumulées en un lieu ou dans un réseau de lieux) ? Engendre-t-elle un processus de développement ? À un premier niveau d'observation, on peut facilement avoir l'impression que tout est lié. Mais à y regarder de plus près, on comprend que la situation est plus complexe : le trafic de transit en provenance d'Abidjan est plutôt bien surveillé et sécurisé alors que les trafics transfrontaliers gagnent souvent à échapper à toute forme de contrôle ; les marchés frontaliers les plus dynamiques ne sont pas situés sur les routes bitumées empruntées par les camions assurant le trafic de transit ; l'économie de la ville de Sikasso profite sans doute de sa position de carrefour et d'étape, mais en l'absence d'étude précise il est difficile

d'affirmer l'existence d'effets entraînants du corridor international sur l'économie locale, agricole notamment.

L'évolution récente des corridors ferroviaires¹¹ a vu des groupes économiques d'envergure mondiale, principalement SDV et Maersk (Ndjambou, 2004), prendre le contrôle des différents points et rouages clefs des lignes, selon une logique d'intégration verticale. D'une part, en s'appropriant les axes, *via* la prise en charge des opérations de transport, de manutention et de transit des marchandises, permise notamment par la progression de la conteneurisation en Afrique¹². D'autre part, en développant une sorte d'extra-territorialisation des corridors eux-mêmes, les chemins de fer ivoiriens et sénégalais privatisés ne fonctionnant que pour assurer le trafic de transit¹³. « *We now observe the emerging power of multinational enterprises that are able to establish their own, dedicated infrastructure networks* », précisent ainsi P. Hall, M. Hesse et al. (2006 : 1406). Le basculement des trafics sur l'un ou l'autre des corridors¹⁴, au gré des crises politiques ou infrastructurelles, montre la vulnérabilité des espaces traversés et le faible intérêt qu'ils représentent pour les opérateurs.

Les axes routiers qui autorisent une alternative à la ligne ferroviaire ou favorisent un nouvel itinéraire (par exemple sur le corridor Bamako - Nouakchott) contribuent à une réelle amélioration des conditions de circulation dans les espaces traversés. Le camion, l'autocar, même s'ils restent prisonniers de l'axe et à la condition que les usagers puissent y accéder, augmentent les possibilités de se déplacer, de vendre ses récoltes ou des marchandises. Mais si sur quelques axes privilégiés la concentration de moyens crée des opportunités, la circulation des biens et des personnes se heurte malgré tout à de nombreuses entraves. Par exemple, les axes routiers internationaux sont réputés pour être des lieux de prédation importants, dès la sortie du port, au franchissement des frontières, à chaque poste des forces de l'ordre ou des douanes, la libre circulation des biens et des personnes au sein de l'espace CEDEAO devant encore se négocier au quotidien¹⁵.

D'une certaine façon, bâti sur le principe d'exclusion plus que d'intégration spatiale, le corridor alimente les déséquilibres, en polarisant les énergies, les investissements, les acteurs, les politiques. « [...] *Rather than spatial integration through transport networks fostering regional convergence, it [the capacity of transport investment to generate benefits] is often associated with regional divergence, deepening pre-existing differences between core and peripheral areas* » (Mac Kinnon, Pirie et al., 2008 : 28).

L'existence de tels processus d'exclusion pose la question des projets politiques sous-jacents. L'option des bailleurs de fonds est de privilégier la connexion des pays enclavés à l'économie mondiale par les corridors de transport. Dès les années 1970, ont été mis en place des réglementations spécifiques visant à faciliter les opérations de manutention portuaire, de transit, de transport, dans le cadre des institutions régionales (CEDEAO, UEMOA notamment) ou d'accords bilatéraux, ainsi que des dispositifs (tels que convois de camions ou ports « secs »), visant à découpler le transit du trafic local. Comme le rappelle J. Debie, « *le tracé [résulte du] formatage par un pouvoir portant un projet* » (Debie, 2007 : 57). Au Mali, l'obsession du désenclavement et l'acheminement des biens priment manifestement sur d'autres considérations. À Sikasso, les transports internationaux et l'agriculture sont par exemple des activités localement importantes mais qui ne se rencontrent pas, ne développent pas de synergie, et suivent des développements parallèles. De même, dans la région de Kayes, les dynamiques impulsées par les réseaux et les

¹¹ Depuis 1995, l'exploitation commerciale de la ligne de chemin de fer qui relie Abidjan et Ouagadougou a été confiée, sous le régime de la concession, à Sitarail, une société appartenant majoritairement au groupe Bolloré et dont les États ivoirien et burkinabé détiennent chacun 15 % du capital. Ce groupe gère par ailleurs depuis 2004 le terminal à conteneurs de Vridi au port d'Abidjan ainsi qu'un terminal privé à Bamako. Sur le corridor sénégal-malien, la séparation des activités est encore la règle : l'exploitation de la ligne ferroviaire est depuis 2003 aux mains de Transrail, une société relevant au départ d'un consortium à capitaux canadiens et français, puis depuis 2007 d'un groupe d'affaires sénégalais (Advens). Quant au terminal à conteneurs du port de Dakar, auparavant géré par Bolloré, il est depuis 2008 aux mains de Dubai Port World.

¹² Les infrastructures restent la propriété des États qui n'ont pas les moyens de leur réhabilitation.

¹³ Lequel représente 70 % du trafic de marchandises sur l'axe ivoiro-burkinabé pour la période 1995-2008.

¹⁴ D'abord sur l'axe d'Abidjan, à la suite des problèmes récurrents rencontrés sur la ligne de Dakar ; puis, avec la crise ivoirienne de 2002, sur celui de Dakar ou sur le Ghana ou le Togo.

¹⁵ En 1999-2000, entre Cotonou et Niamey, sur moins de 1 000 km, 34 contrôles étaient comptabilisés. Entre Abidjan et Ouagadougou, sur 1 100 km, 37 étaient repérés. Dix ans plus tard, les informations plus partielles et fragmentées recueillies par divers observateurs sur ces corridors laissent à penser que la situation ne s'est pas améliorée.

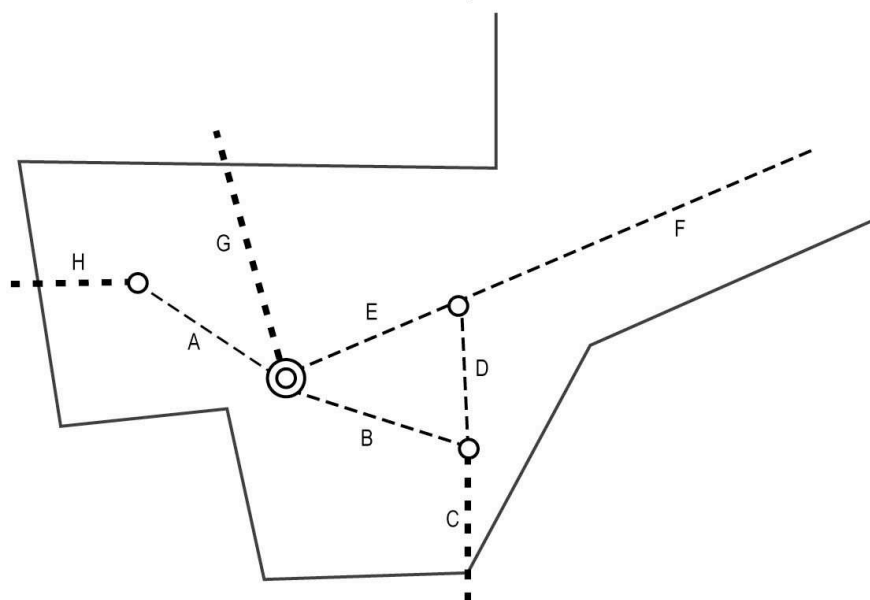
revenus de l'émigration, celles de l'exploitation aurifère (dans le sud de la région) soutenue par les importations de matériels d'extraction ou d'hydrocarbures¹⁶, et les intenses circulations internationales (de transit notamment) ne contribuent pas à faire émerger ensemble des processus de développement dans les localités qui n'apparaissent encore aujourd'hui que comme des relais sur un corridor, des haltes pour professionnels de la route.

CONCLUSION

Les défis de gouvernance, de justice spatiale, auxquels sont confrontés les systèmes de transport sur les corridors internationaux, posent de redoutables problèmes aux États et aux instances supranationales. Ces derniers ont appuyé le nouveau concept à la mode, le corridor de transport, en passe de devenir un projet territorialisé en lui-même, sans être intégré dans un processus local d'interaction spatiale. Si cette perspective repose sur des postulats discutables et discutés, elle séduit aisément des autorités en quête de solutions spectaculaires et considérées comme modernes pour conjuguer aménagement du territoire et objectifs de développement.

Or ces corridors peuvent être un des éléments de projets plus globaux qui dépassent le simple cadre du transport. La question essentielle est celle de la possibilité de voir se transformer une dynamique logistique, technique, favorisant un axe, concentrée sur un petit nombre d'acteurs puissants, le tout pouvant fonctionner isolément des contextes locaux, en une dynamique de développement. Ce terme étant entendu comme un processus par lequel les richesses créées sont redistribuées, réinvesties localement dans des activités éventuellement connexes, le tout contribuant à faire émerger des acteurs peut-être moins puissants mais mieux ancrés localement, à renforcer les capacités économiques et politiques locales, à produire des emplois et des richesses, etc.

Des axes et des corridors : réalités complexes



Dimension internationale prépondérante : H / C / G

Dimension nationale prépondérante : A / B / D / E / F

Fig.4 - Des axes et des corridors. Une interaction complexe.

¹⁶ La commune de Sadiola, à 70 km au sud de Kayes, aurait ainsi profité de ce boom économique, sa population passant de 400 à 4 000 habitants. Cette croissance démographique désordonnée s'accompagne cependant du développement inquiétant de la prostitution et de risques sanitaires majeurs (Bertini, 2004).

Le processus de développement dépend autant, sinon plus, de la dynamique des centres urbains que des axes qui les relient. Ce sont ces derniers qui constituent (ou ne constituent pas) les relais entre les logiques locales et celles des niveaux supérieurs. Ainsi les centres qui ne se caractérisent que par les fonctions de nœuds et de relais sur les corridors internationaux renforcent les effets « tunnel » ; ceux qui, tout en participant aux corridors, ont des effets polarisants pour les économies locales les atténuent. Les corridors ne sont donc pas tant des lignes continues que des pointillés signifiant qu'existent des potentialités relationnelles locales à exploiter. Ce constat invite à comprendre l'implantation des corridors dans les territoires et l'interaction entre dynamiques d'échelles différentes. La complexité des corridors est bien réelle (Fig.4). Composés de plusieurs tronçons reliés par des nœuds, ils ne peuvent être compris comme des entités monolithiques et homogènes, les nœuds et tronçons s'inscrivant dans des dynamiques relevant de niveaux scalaires variés mais peu articulés les uns aux autres.

Sur les corridors, les nœuds renseignent finalement plus que les axes. Focaliser sur les premiers revient à s'interroger sur les dynamiques de développement portées ou non par les circulations internationales. Focaliser sur les seconds, sur les infrastructures, revient à adopter une vision technique et logistique des corridors : celle des grands acteurs de la circulation, soucieux de l'efficacité des transports, de la rapidité et de la fluidité, et moins de l'intégration entre corridors et territoires.

Bibliographie

- Amprou J., 2005, *Crise ivoirienne et flux régionaux de transport*. Paris, AFD [rapport Jumbo].
- Diallo B., Dembele N., Staatz J., 2010, *Analyse des prix de parité en Afrique de l'Ouest. Le cas du riz*, Michigan State University / Atelier de validation des résultats provisoires de l'étude sur la transmission et les prix de parité du riz et du maïs à l'importation dans la sous-région. Bamako, 13-15 janvier.
- Banque, 2009, *Beyond the Bottlenecks. Ports in Africa*. Washington, AICD.
- Bavoux J.-J., Beaucire F., Chapelon L., Zembri P., 2005, *Géographie des transports*. Paris, Armand Colin.
- Bertini B., 2004, *La lutte contre le VIH/Sida au Mali. L'arrivée des anti-rétroviraux (ARV) à Kayes : entre espoirs et doutes*. Montreuil, GRDR.
- Bredeloup S. (coord.), 2005, *Les migrants africains : des acteurs invisibles du développement urbain durable ?*, Paris, Rapport pour le programme PIR-CNRS *Développement Urbain Durable*.
- Charlton C., Vowles T., 2008, *Inter-urban and Regional Transport*, in R. Knowles, J. Shaw, I. Docherty (ed.), *Transport Geographies. Mobilities, Flows and Spaces*, Oxford, Blackwell Publishing, pp. 120-136.
- Cissé H., 2005, *La création des ports secs au Mali*, Communication au Séminaire international *Systèmes de transport de marchandises en Afrique de l'Ouest*, Association mondiale de la route (AIPCR), Ouagadougou, 13-15 juin, 4 p.
- Club du Sahel, 1998, *L'économie locale de Sikasso (Mali)*, Paris, OCDE [Programme « Relance des économies locales en Afrique de l'Ouest »].
- Colletis-Wahl K., Meunier C., 2000, *Économie des transports : la question du lien infrastructure / développement appliquée aux PED ?*, *Mondes en développement*, 28, pp. 109-117.
- Debie J., 2007, *Géohistoire d'un tracé technique : frontières et réseaux en Afrique de l'Ouest continentale francophone*, *Flux*, 70, octobre/décembre, pp. 49-58.
- Debie J., De Guio S., 2004, *Interfaces portuaires et compositions spatiales : instabilités africaines*, *Autrepart*, 32, pp. 21-36.
- Debie J., Comtois Cl., 2010, *Une relecture du concept de corridors de transport : illustration comparée Europe / Amérique du Nord*, *Cahiers scientifiques du transport*, 58, pp. 127-144.

- Fiori S., 2010, Public life on a Sahel crossroad, in *International Conference Public Life in the In-Between City*, Faculty of Architecture and Town Planning, Technion, Haifa, 6-10 juin.
- Hall P., Hesse M., Rodrigue J.-P., 2006, Reexploring the interface between economic and transport geography, *Environment and Planning A*, 38, pp. 1401-1408.
- Hall P, Maccalla R. J., Comtois C., Slack B. (ed.), 2010, *Integrating Seaports and Trade Corridors*. Farnham, Ashgate.
- ISEMAR, 2008, *Enjeux et position concurrentielle de la conteneurisation ouest-africaine*. Note de synthèse n° 104, 4 p. [<http://www.isemar.asso.fr/fr/pdf/note-de-synthese-isemar-104.pdf>].
- Keita Ndiaye R., 1971, *Kayes et sa région. Étude de géographie urbaine au Mali*. Strasbourg, Université Louis Pasteur [thèse de géographie].
- Lombard J., 2008, Kayes, ville ouverte. Migrations internationales et transports dans l'ouest du Mali, *Autrepart*, 47, pp. 91-107.
- Lombard J., Ninot O., 2010, Connecter et intégrer. Les territoires et les mutations des transports en Afrique, *Bulletin de l'Association des géographes français*, 1, pp. 69-86.
- Ndjambou L. E., 2004, Échanges maritimes et enclavement en Afrique. Le cas des ports d'Abidjan et de Cotonou, *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 226-227, pp. 233-258.
- N'Guessan N., 2003, *La problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique Subsaharienne*. Washington D.C., Banque Mondiale et Commission économique pour l'Afrique [document d'analyse SSATP n° 3F].
- Mac-Kinnon D., Pirie G., Gather M., 2008, Transport and Economic Development, in R. Knowles, J. Shaw, I. Docherty (ed.), *Transport Geographies*. Oxford, Blackwell Publishing, pp. 10-28.
- Steck B., 2004, La mondialisation et le risque de la fragmentation territoriale. Le cas d'un État enclavé du sud : le Mali (Afrique de l'Ouest), *Belgeo*, 4, p. 479-495.
- Tape Bidi J., 2010, Quelques réflexions sur l'existence d'un port sec à Bouaké en Côte d'Ivoire, in K. Fodouop, J. Tape Bidi (collab.), *L'armature du développement en Afrique. Industries, transports et communications*. Paris, Karthala, p. 77-86.
- Volbrecht L., 1999, *Le rôle des transports de marchandises à Kayes au Mali*. Université de Paris I La Sorbonne, UFR de géographie [mémoire de maîtrise].