

# La mondialisation et le risque de la fragmentation territoriale

## Le cas d'un Etat enclavé du sud: le Mali (Afrique de l'Ouest)

216184

Benjamin Steck  
Université du Havre

### RÉSUMÉ

L'Afrique de l'Ouest apparaît comme un continent en marge de la mondialisation: sa participation au commerce mondial est si faible que la plupart des experts estiment que les principaux acteurs de la mondialisation n'ont aucun intérêt à investir dans cette partie du monde. Et pourtant, les Etats de l'Afrique de l'Ouest sont en fait directement impliqués dans les processus de la mondialisation. Pour leur développement, ils ont un besoin impératif de s'insérer dans les réseaux mondiaux du transport maritime. Ils doivent s'ouvrir aux grandes routes maritimes et définir des politiques qui les relient à des partenaires situés partout dans le monde.

En ce sens, les Etats sont concernés et les politiques qu'ils entreprennent sont du plus haut intérêt. C'est ce point que la communication présentée ici met en valeur. Le cas du Mali, l'un des Etats les plus pauvres du monde et en outre un Etat enclavé, est exemplaire de cette problématique. L'une des questions qui se posent est celle de l'ouverture au transport maritime d'un tel Etat comme passage obligé pour lui permettre de s'engager dans les voies du développement en partenariat avec le monde extérieur. Mais cette ouverture porte en elle le risque d'une fragmentation d'un espace national en voie de construction.

**MOTS-CLÉS:** transport, mondialisation, commerce extérieur, enclavement, fragmentation

### ABSTRACT

**GLOBALISATION AND THE RISK OF TERRITORIAL SPLIT. THE CASE OF MALI, A LAND-LOCKED STATE OF WESTERN AFRICA**

West Africa doesn't seem to be concerned by globalisation: her part in the world trade is so low that most of the observers think there is no interest for the major actors of globalisation to invest in this part of the world. In fact, West African countries are really involved in this evolution. For their development, they need to enter the world wide networks of maritime transport. They must open gateways and they must define policies which link them to partners all over the world.

In that way, the states are concerned and their policies are of major interest. I would like to emphasize that point. My presentation aims to focus on the case of Mali, one of the poorest countries in the world and besides a land-locked state. One of the question is how such a country can open itself to maritime transport as the only mode for a real development in a partnership with foreign countries.

**KEY WORDS:** transportation, globalisation, international trade, landlocked state, territorial split

Dans un monde où l'interdépendance commande l'organisation et le fonctionnement de l'économie mondiale, la réflexion des géographes s'est encore assez peu portée sur l'étude des effets territoriaux de la mondialisation imposée aux Etats du Sud. Il est pourtant de première importance de comprendre comment s'insèrent dans les mécanismes de la globalisation les Etats les plus pauvres et les moins susceptibles à ce jour d'influer sur le cours des choses, tout particulièrement ceux d'Afrique au Sud du Sahara. Certes des travaux essentiels (Taaffe, Morril et Gould, 1963; Rimmer, 1977; Vance, 1986; Hoyle, 1988) ont fait date. Leurs auteurs modélisent les processus de domination, à composante maritime décisive, qui ont déterminé les recompositions territoriales des sociétés du Sud, dans le cadre de la colonisation puis du processus de mondialisation *stricto sensu*. Les chercheurs du réseau international SITRASS, principalement des économistes, ont contribué également à faire progresser la connaissance des mécanismes qui relient transport et développement, dans une Afrique où la mobilité et la circulation sont des constituants essentiels des constructions socio-spatiales. Mais en général la réflexion a davantage privilégié les Etats puissants ou les Etats émergents, en particulier en Asie, ceux où le transport maritime a connu la plus forte croissance et ceux où la révolution du transport conteneurisé a produit le plus de transformations.

Que pèsent, pour dire vrai, les Etats classés par les organisations internationales dans la catégorie des Etats les plus pauvres, ceux qui sont éligibles aux contributions de l'Association Internationale de Développement (ou International Development Association), compte tenu d'un revenu inférieur à 756 dollars par an par habitant en l'an 2000 (Banque Mondiale, 2001)? La structuration des réseaux mondiaux commandées par des logiques qui leur sont totalement étran-

gères les placent en marge des grandes voies du commerce mondial et les laissent au bord des routes qui parcourent l'espace maritime mais aussi l'espace aérien. Les trafics qu'ils suscitent sont très faibles et leur attractivité économique médiocre: l'Afrique tout entière ne génère que moins de 3% du commerce mondial. Il est vrai qu'ils ont peu de choses à échanger, en dehors des matières premières, des sources d'énergie et de quelques productions agricoles, et encore de façon tout à fait variable selon les entités étatiques. Qui plus est, la tendance continue à la baisse des cours de ces productions réduit leurs revenus et freine leurs ambitions. Leur marché est si étroit, à si faible pouvoir d'achat et si peu solvable qu'il n'attire guère les grands acteurs de l'économie mondiale. Les investissements étrangers y sont de médiocre ampleur et les actions dont ils font l'objet relèvent davantage de l'aide, du don, de l'urgence humanitaire que d'autres catégories de l'action internationale. Leurs ports sont par conséquent bien mal classés dans la hiérarchie mondiale, tout particulièrement pour le trafic des conteneurs, désormais valorisé comme indicateur de performance majeur. Pourtant, et leur fragilité même conforte cette affirmation, plus ils sont pauvres, plus ils sont dans l'impérieuse nécessité d'être connectés aux réseaux mondiaux de la transaction et des flux. Le peu qu'ils ont à vendre leur est vital, le peu qu'ils peuvent acheter essentiel.

Dans ce cadre là, l'exemple du Mali, Etat enclavé, est tout particulièrement fécond pour approfondir la réflexion théorique et ses applications opérationnelles aux pays du Sud parmi les plus pauvres. Nous préciserons la nécessité de l'ouverture qui s'impose à lui. Nous verrons ensuite comment s'opère la connexion aux lignes maritimes, vecteur déterminant de ses échanges internationaux. Nous préciserons enfin les risques de fragmentation territoriale que les choix du désenclavement peuvent entraîner.

# LE MALI, ÉTAT PAUVRE ENCLAVÉ CONTRAINT A L'OUVERTURE INTERNATIONALE

## UN ETAT PAUVRE ET ENCLAVÉ

Le Mali est un des Etats les plus démunis de la planète. Selon les classements des organisations internationales, il est de ceux où le niveau de vie par habitant est un des plus faibles: 64% de la population vit en dessous du seuil de pauvreté estimé pour l'an 2000 à un peu moins de 100 000 Fcfa, soit environ 150 euros par an (Banque mondiale, 2001). Il est un de ceux qui subissent le poids écrasant d'une dette disproportionnée par rapport à ses capacités économiques propres, quand bien même il bénéficie depuis dix ans de mesures effectives de remise des dettes publiques. Sa population est peu nombreuse, 10,5 millions d'habitants en 2001 mais croît à un rythme élevé, 3,2% par an, ce qui inflige aux responsables nationaux une contrainte supplémentaire pour toutes les politiques de développement. L'IDH (indicateur de développement humain) y est un des plus faibles du monde, inférieur à 0,3. C'est aussi un vaste Etat et qui plus est un des principaux Etats désertiques d'Afrique, contrainte supplémentaire pour des populations soumises à l'aridité. Le glissement vers le sud des courbes isohyètes d'environ 150 kilomètres, observé depuis vingt ans, confirme l'incertitude qui plane sur le maintien de l'élevage et des productions agricoles dans de vastes régions de cet Etat. Dans cette immensité, les distances constituent une contrainte importante pour l'intégration territoriale que suppose la constitution d'un Etat: de Bamako aux huit capitales régionales, la distance moyenne est de 720 km; de Kayes, la plus à l'ouest à Kidal la plus à l'est, il faut compter 2296 km. Pis encore, le Mali est un Etat enclavé, au sens où il est privé de tout accès à la mer: de ses frontières les plus proches de l'océan Atlantique à celui-ci, il n'y a pas moins de 700 km. La mondialisation semble dès lors un concept bien éloigné des réalités quotidiennes vécues par des populations qui luttent pour une survie aléatoire dans

un cadre naturel dont la précarité est une des caractéristiques premières.

L'enclavement du Mali, indissociable de sa pauvreté, est comparable à celui d'autres Etats africains, Burkina Faso, Niger, Tchad, Centrafrique, par exemple. Cet enclavement est le fruit d'une inversion territoriale majeure provoquée par les processus de la colonisation), destructeurs de constructions étatiques et d'espaces économiques continentaux fort actifs, au moins entre le dixième siècle et le dix-neuvième siècle (Debrie et Steck, 2001). Le glissement vers les littoraux des centres du pouvoir, de la richesse, du savoir, reliés aux métropoles coloniales, foyer d'impulsion des dynamiques nouvelles, a provoqué un délaissement et un dépeuplement des territoires intérieurs. La distance à l'océan qui n'était pas un facteur important de puissance, l'est devenue. Dès lors que les flux commerciaux se font par la mer, en être éloigné devient un handicap majeur, démultiplicateur de coûts d'une part, réducteur de souveraineté d'autre part, l'obligation du transit par un Etat tiers imposant de lourdes contraintes.

## UNE OUVERTURE AU MONDE INDISPENSABLE

Malgré son enclavement, le Mali n'est pas un isolat coupé du monde. Déjà intensément relié à ses voisins par de multiples échanges, dans le prolongement d'une histoire qui fut brillante politiquement mais aussi économiquement, le Mali a besoin pour son développement d'une interconnexion au réseau mondial des grands échanges. Il ne peut absolument pas s'en passer. Sans cette connexion, le Mali disparaît. La contrainte extérieure est effectivement décisive. Le Mali dépend fortement de ses échanges extérieurs puisque les experts de la Banque Mondiale estiment leur valeur à 44% du PIB pour l'an 2000 (Banque Mondiale, 2001). Aux importations, le Mali dépend du marché mondial pour ses approvisionnements en

hydrocarbures, en matériaux de construction, en produits alimentaires dont les céréales malgré ses propres potentialités. Il est aussi assujetti à l'extérieur pour la presque totalité des produits manufacturés qu'il lui faut se procurer pour assurer la satisfaction des besoins élémentaires de ses entreprises, de ses administrations, de ses populations. L'essor des activités commerciales, commun à tous les pays pauvres et moteur des dynamiques de survie et de croissance, suscite des trafics en augmentation, officiels ou illégaux, mais néanmoins réels, tout spécifiquement depuis l'Asie (CNUCED, 2002). C'est l'oeuvre des réseaux de commerçants compétents, combatifs, ouverts sur le monde et au fait

de toutes les technologies modernes de la communication, de la logistique et du transport et présents sur toutes les places mondiales qui comptent (E. Grégoire et P. Labazée, 1993). Les importations représentent un tonnage variable selon les années mais de l'ordre de 1,5 million de tonnes (figure 1).

L'anomalie que constituent les années 1999 et 2000 s'explique aisément par la politique entreprise par le pouvoir malien afin de préparer dignement la grande compétition sportive que représente la coupe africaine des nations de football. La hausse des importations de matériaux de construction reflète la hausse brutale des besoins pour la construction des stades, des hôtels, des bâtiments

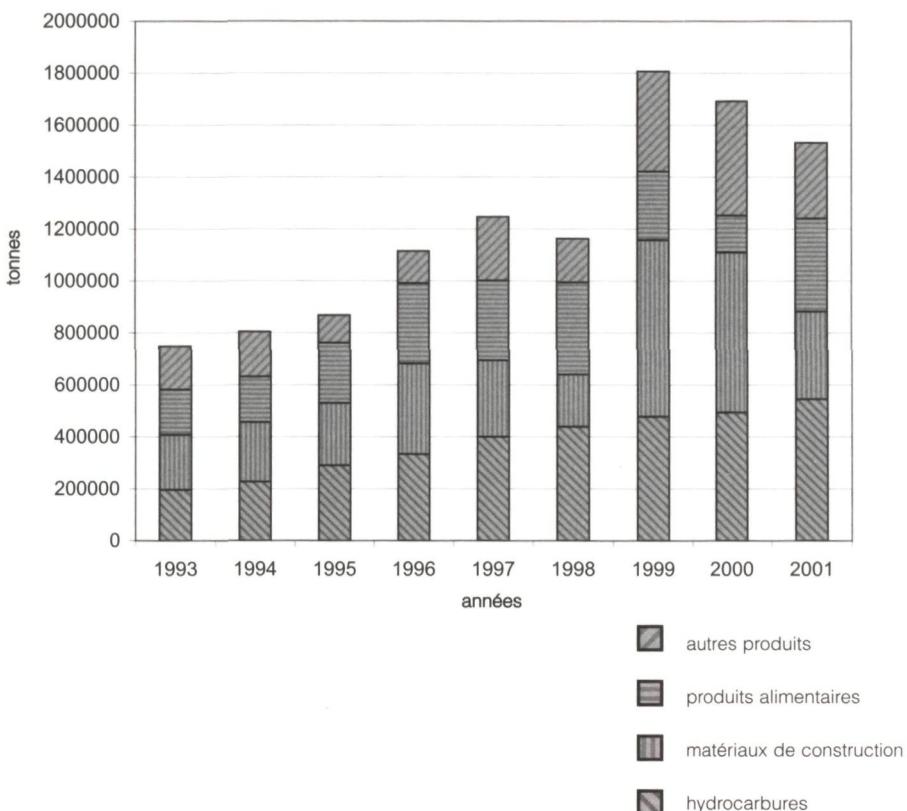


Figure 1. Les importations du Mali.

Source: Direction nationale des transports 2002

publics, à Bamako, mais aussi dans les grandes villes de l'intérieur. Dans un Etat pauvre, toute décision publique, fût-elle modeste à l'échelle mondiale, a des conséquences sur sa situation économique internationale, par delà les seuls mécanismes de l'activité privée. La situation de 2001 semble rétablir une continuité avec les années de la décennie quatre-vingt-dix. Parmi les autres produits importés par le Mali, le poste «machines et véhicules» est le plus important, sinon en tonnages, ce que prouve la figure n°1, du moins en valeur: c'est même le premier poste avec 36% de la valeur des importations maliennes. Ce trafic qui porte entre autres sur les véhicules d'occasion qui constituent l'un des postes majeurs des échanges maritimes entre l'Europe et la Côte Ouest Africaine. Il est clair que seuls les produits divers manufacturés donnent lieu à des trafics conteneurisés. Cela est négligeable à l'échelle des trafics mondiaux de conteneurs mais ne l'est pas

pour l'économie malienne qui s'ouvre de plus en plus à la conteneurisation. Les exportations, quant à elles, représentent 20% de la valeur de la production intérieure brute. Le Mali dépend presque totalement du coton. Les exportations de bétail à destination des marchés des Etats voisins, principalement la Côte d'Ivoire, constituent un complément non négligeable mais au moins aussi aléatoire que le coton. Les fluctuations de la production et surtout des cours de celui-ci plongent le Mali dans une précarité internationale redoutable. Certes si l'on se réfère à la valeur des exportations et non plus aux tonnages en jeu, c'est désormais l'or qui vient en tête, avec pourtant une production modeste de soixante tonnes. Mais son exportation se fait exclusivement par voie aérienne à partir de petits aéroports privés et ne joue donc aucun rôle dans les connexions terrestres du Mali avec les grands ports internationaux. Le coton est de plus en plus exporté par

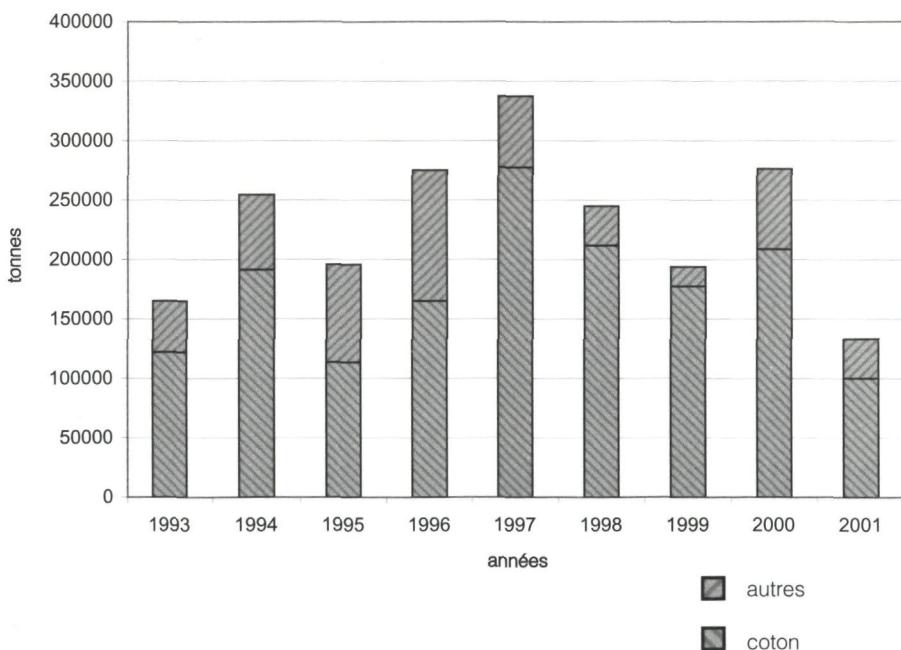


Figure 2. Les exportations du Mali.  
Source: Direction nationale des transports 2002

transport conteneurisé et appelle ainsi l'intérêt des opérateurs internationaux (Debrie, 2001). Mais, ici encore, pour important que cela soit pour le Mali, c'est peu de chose à l'échelle du transport conteneurisé mondial (figure 2).

La crise que traverse le coton malien est préoccupante pour les autorités et l'est d'autant plus qu'un programme de privatisation de la CMDT (Compagnie malienne pour le développement du textile) est en cours accompagné par un plan de licenciements et de réduction du champ des activités. Le recentrage sur le seul coton s'opère au détriment de tous les autres programmes de développement rural qui étaient jusqu'alors confiés à la CMDT. Cette crise du coton explique l'effondrement des tonnages exportés en 2001: avec près de 140 000 tonnes, le Mali est très loin des 350 000 tonnes qu'il

avait atteint en 1997.

En ce sens il apparaît avec évidence combien le Mali est dépendant du marché mondial, à la fois pour y trouver les produits qui lui manquent et dont il a besoin mais aussi comme fournisseur modeste d'une production dont les acteurs internationaux sont maîtres du jeu. Son déficit commercial que traduit un taux de couverture de 89% en 2000, confirme cette dépendance déterminante pour tout son processus de développement.

#### UNE CONCENTRATION DES ÉCHANGES SUR BAMAKO

Les flux suscités par les échanges internationaux sont très massivement concentrés sur Bamako. Certes les flux intérieurs sont importants mais ils n'atteignent pas les flux suscités par les échanges exté-

tonnes

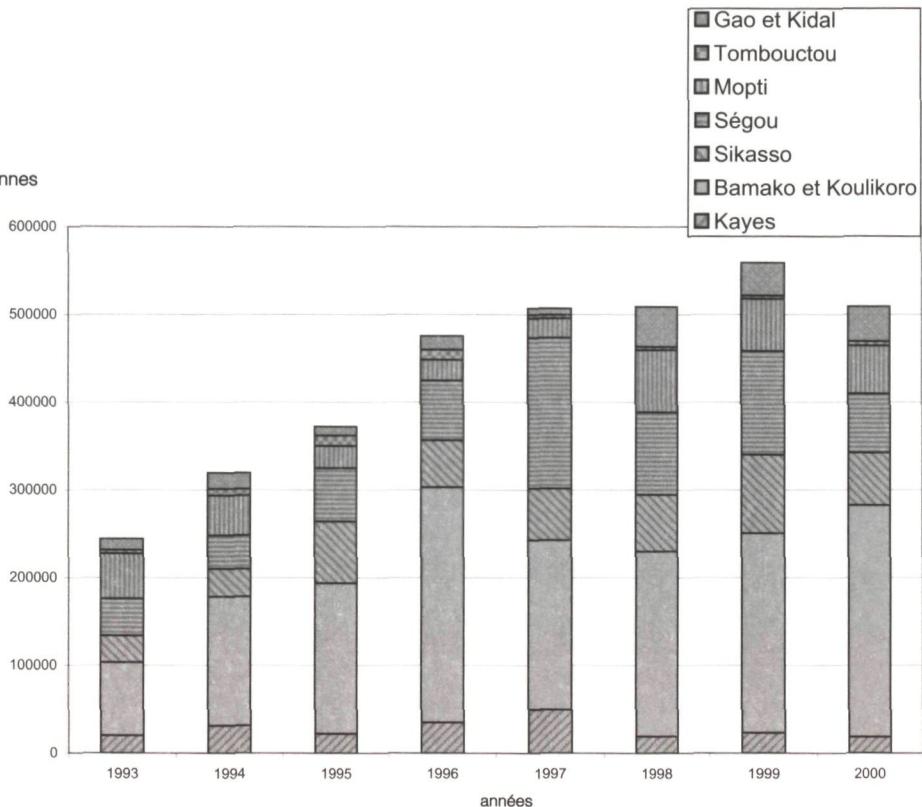


Figure 3. Trafics intérieurs routiers de marchandises hors hydrocarbures par région de destination (se reporter à la Figure 5 pour la localisation des villes).

Source: Direction nationale des Transports 2002

rieurs: 500000 tonnes comparés aux 2 millions de tonnes des échanges internationaux. Il s'agit soit de trafics correspondant à des complémentarités intérieures mais aussi à des redistributions de productions venues de l'étranger ou à des regroupements de productions nationales destinées à être exportées. La capitale

Bamako occupe une position centrale dans ce dispositif. Elle draine une part considérable des rares richesses susceptibles d'être vendues à l'étranger et diffuse les biens importés (figure 3).

Une telle architecture des flux intérieurs pousse évidemment à penser le désenclavement du Mali par sa capitale.

## LA POLITIQUE MALIENNE DE DIVERSIFICATION DE SES PORTES OCÉANES CONFRONTEE A DES RÉALITÉS CONTRAIGNANTES

Le Mali est un cas particulièrement intéressant de ces pays pauvres enclavés dépendant de l'extérieur pour leur survie économique. Il partage les mêmes contraintes de l'enclavement que le Burkina Faso, le Niger, le Tchad, la République centrafricaine qui affrontent les mêmes contraintes de distance aux littoraux. Les grands partenaires du commerce malien sont des Etats extra-africains. C'est tout particulièrement l'ouverture à l'Union européenne qui compte, même si les trafics en provenance d'Asie croissent très rapidement. Certes les échanges transfrontaliers opérés avec les Etats limitrophes, bien que mal connus et de toute façon bien supérieurs à ce que les statistiques officielles en révèlent, appellent eux aussi des liaisons internationales mais de tels trafics ne suscitent pas la nécessaire ouverture au transport maritime transocéanique.

La connexion du Mali au réseau mondial des échanges internationaux lui impose, comme pour tout Etat enclavé, des accords de transit avec ses voisins, les Etats littoraux. Ces accords, négociés dès la première décennie des indépendances ont été intégrés à l'appareil réglementaire adopté dans le cadre de la création de l'Union Economique et Monétaire de l'Afrique de l'Ouest (UEMOA) et de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). Mais, quelle que soit la solidité de ces accords, leur application reste soumise aux aléas de la vie politique régionale: le conflit qui mine l'unité de la Côte d'Ivoire, en fait depuis la disparition du président Houphouët-Boigny, mais principalement

depuis les années 2000, ferme les voies principales du commerce extérieur du Mali et rend dangereux et incertains les transits de marchandises, allongés par la multiplication des barrages et des contrôles des forces de sécurité officielles, et soumis aux risques des attaques de bandes armées plus ou moins incontrôlées. Les opérateurs du commerce international doivent aussi prendre la mesure du coût des pratiques officielles ou illégales de ceux qui sont en charge de représenter l'Etat et qui prélèvent à leur profit une part des marchandises qui circulent et dont ils assurent le contrôle. Par ailleurs, quelles que soient les avancées en matière de coopération internationale, les législations nationales sont encore peu harmonisées, en particulier en matière de droit des transports et la coopération internationale que vantent tous les gouvernements d'Afrique de l'Ouest reste largement inaboutie, faute de programmes communs d'infrastructures nouvelles, ou de coopération pour améliorer la qualité des infrastructures existantes. Le rôle qui est celui des opérateurs étrangers, introduit un élément de complexité supplémentaire.

Pour mieux contrôler ses échanges, le Mali a en outre mis sur pieds une structure spécifique, celle des Entrepôts maliens à l'étranger. Présents en Mauritanie, au Sénégal, en Guinée, en Côte d'Ivoire, au Togo, ces entrepôts assurent la gestion des marchandises en transit vers le Mali. Pour certains il s'agit encore de coquilles vides, susceptibles de jouer un rôle à l'avenir mais non encore directement actives. Début 2003, par exemple, s'est

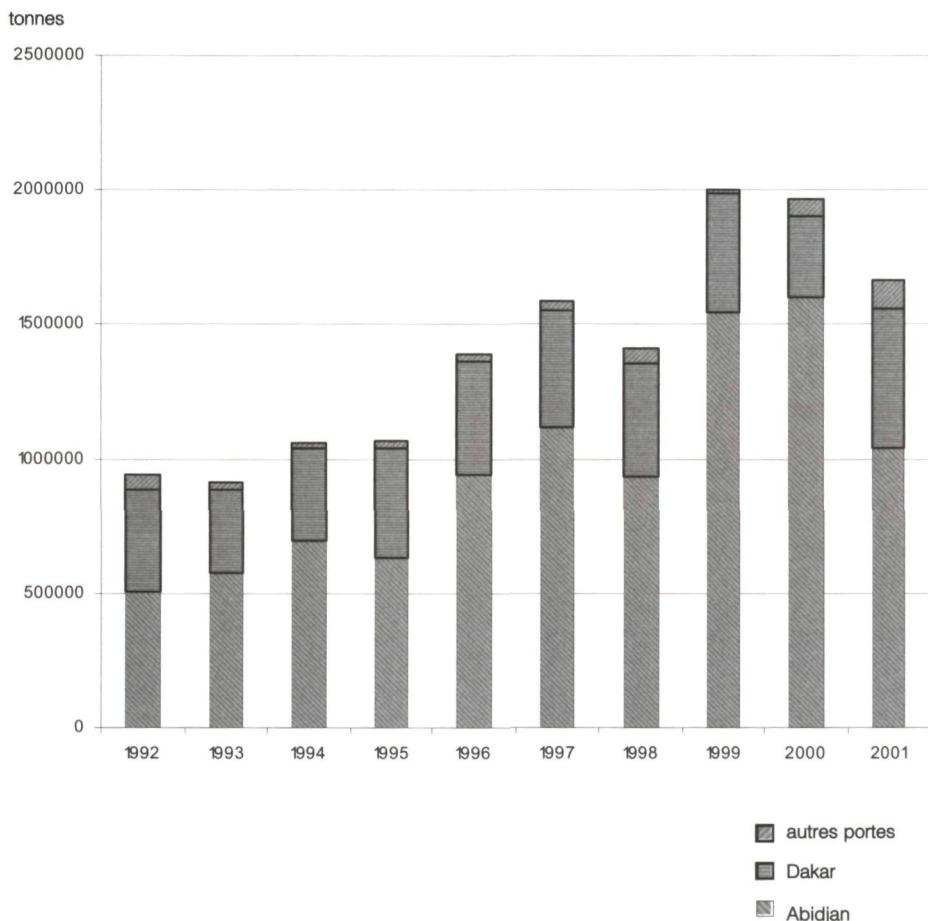


Figure 4. Les deux grandes portes océanes du Mali (se reporter à la Figure 5 pour la localisation des villes et des voies de transit).

Source: Direction nationale des transports 2002

déroulée à Nouakchott, l'inauguration officielle des Entrepôts maliens en Mauritanie mais leur trafic, aux dires mêmes des responsables, est inexistant. La crise politique ivoirienne qui aboutit à une fermeture partielle de la voie abidjanaise et le regain d'intérêt, explicitement affiché, des autorités maliennes pour toutes les autres voies possibles de désenclavement de leur Etat, laisse toutefois penser que ces entrepôts sont appelés à accueillir des trafics détournés de leur voie habituelle.

#### LES DEUX GRANDES VOIES DE DÉSENCLAVEMENT

Pour la desserte du Mali, les statistiques révèlent la prépondérance de deux portes océanes majeures, Abidjan et Dakar et le faible rôle de toutes les autres, à l'exception toute relative de Lomé, incomparable cependant aux deux principales (figure 4).

La première par l'importance des trafics concernés est la voie ivoirienne. Abidjan assure entre 60 et 75% des échanges

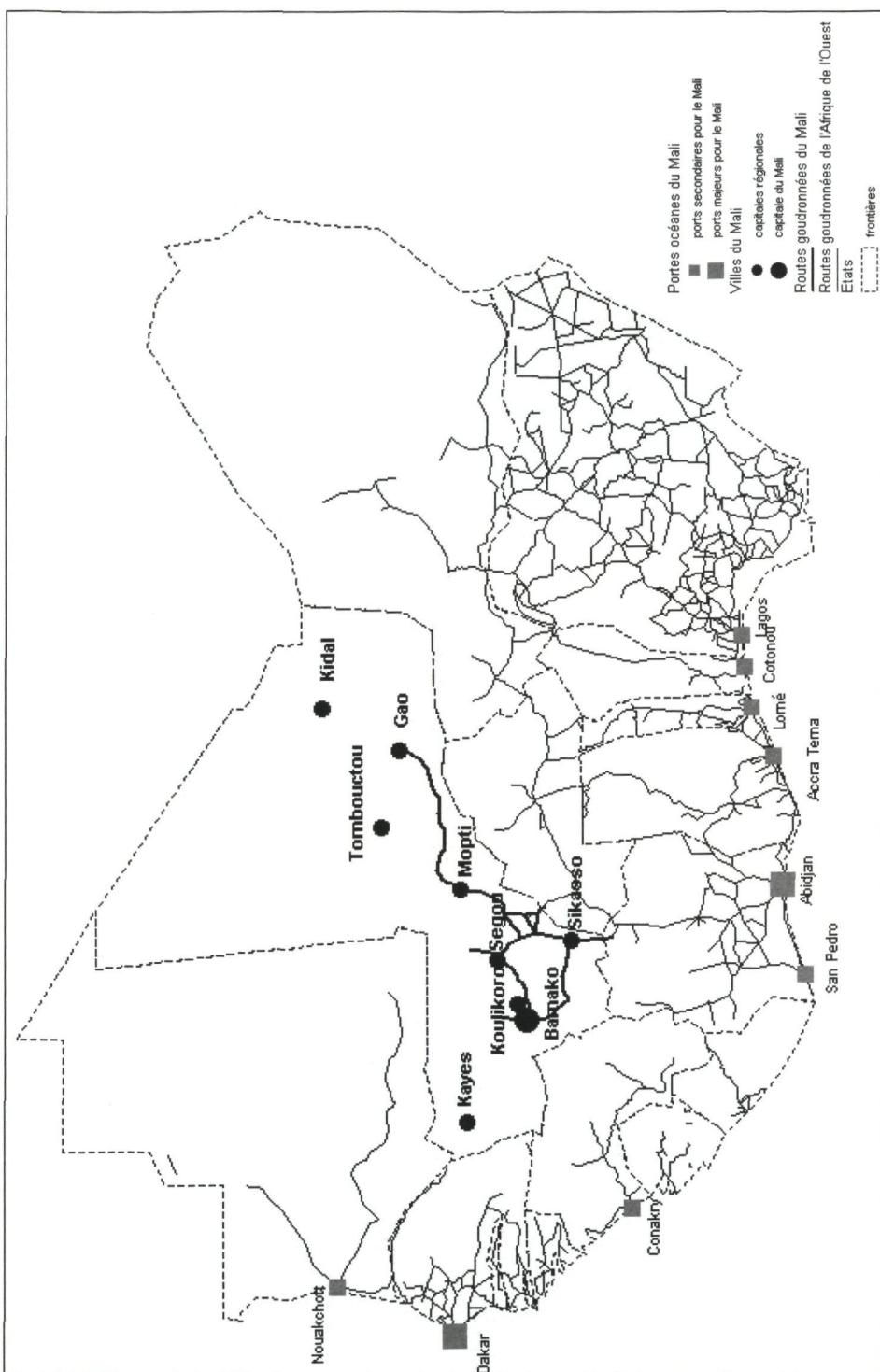


Figure 5. Ports et routes goudronnées: les voies du désenclavement malien.

extérieurs du Mali, selon les années. La liaison Bamako-Abidjan a eu jusqu'à une date récente la faveur des acteurs économiques. Elle est une des plus courtes en termes de distance et de temps de parcours. La route goudronnée est en bon état et assure de bonnes conditions de circulation. Par ailleurs le port d'Abidjan est le plus performant et celui qui a les plus fortes capacités de réponse à la croissance des trafics. Certes la multiplication des barrages, légaux et illégaux, freinent la fluidité des trafics. Par ailleurs, les troubles politiques et la guerre civile qui a conduit à une partition partielle du pays, ont abouti à la fermeture de cette liaison et la confiance des acteurs économiques est ébranlée, même dans une perspective de retour à la normale. Cette voie routière est doublée par ailleurs par la voie ferroviaire qui relie Abidjan à Ouagadougou au Burkina Faso et qui permet par des prolongements routiers de qualité d'atteindre ensuite Bamako. Sa fermeture temporaire sème également l'incertitude chez les acteurs concernés, malgré sa réouverture et la satisfaction générale des acteurs depuis sa privatisation au profit du groupe Bolloré qui y a consacré de gros investissements pour la rendre plus efficace. La liaison par Abidjan est, entre autres, privilégiée pour le coton dont la zone principale de production se situe au sud du Mali, aux confins de la Côte d'Ivoire et du Burkina Faso. Dépendre ainsi d'une voie de désenclavement constitue bien pour un Etat comme le Mali une faiblesse dont les responsables politiques sont conscients. La route ivoirienne va probablement pâtir des événements politiques récents. Ils ne peuvent manquer d'avoir des effets évidents sur la réorientation progressive des échanges maliens vers d'autres voies. L'autre grande voie est la voie sénégalaise. Elle pourrait être une bonne voie si la voie ferrée était efficace, ce qui n'est pas le cas. Certes les processus de privatisation, annoncés depuis plusieurs années, semblent avoir abouti et les programmes de rénovation de la voie semblent engagés mais ils nécessiteront plusieurs années de travail pour aboutir à rénover une voie presque centenaire qui s'est

dégradée au fil du temps. Quant à la route, elle est encore défaillante puisque la jonction entre Dakar et Bamako n'est pas achevée aux normes modernes qu'exigent de plus en plus les acteurs économiques concernés. Quand bien même Kayes serait prochainement reliée à Dakar par une voie goudronnée de qualité, la liaison Kayes-Bamako tarde à être engagée. Les projets actuels consistent à goudronner la voie Kayes-Diéma mais entre Diéma et Bamako, on ne compte, au printemps 2003, que 85 km de goudron sur 345 km de route. L'explication à ce retard de programmation des voies routières entre Bamako et Dakar est à chercher, selon les responsables politiques et les acteurs privés, dans la volonté de privilégier la voie ferroviaire, offrant l'avantage d'une infrastructure déjà existante. Les insuffisances dans sa maintenance, son entretien, son fonctionnement créent une contrainte majeure dans la possibilité pour le Mali de bénéficier d'une voie alternative à celle d'Abidjan. Quant au port de Dakar lui-même, il n'est pas en mesure de traiter correctement tous les trafics qui ne peuvent plus passer par Abidjan. Les opérateurs internationaux se plaignent des dysfonctionnements qui freinent la sortie des marchandises et des conteneurs à destination du Mali. Certes un programme d'extension des terminaux dédiés aux conteneurs au nord du port devrait améliorer la situation mais le résultat n'en sera pas immédiat.

## LES VOIES ALTERNATIVES

Toutes les autres routes (figure 6) sont pour l'instant du moins de faible importance pour le désenclavement du Mali. Dans les faits, la route la plus courte est celle qui passe par la Guinée et par Conakry mais cette route présente de graves faiblesses quant à son tracé, son revêtement et le franchissement des fleuves et des rivières. En outre le port de Conakry n'est pas capable de faire face à une subite augmentation des trafics issus du Mali, liée à la crise ivoirienne. Il n'est pas plus capable de répondre à des besoins qui s'inscriraient dans la durée, à moins d'investissements considérables,

non prévus, semble-t-il. Par ailleurs, il faut tenir compte d'une certaine réticence des acteurs économiques: ils portent un jugement négatif sur l'Etat guinéen, son passé, son régime, ses proximités dangereuses avec les petits Etats du Sud, Sierra Leone et Liberia, instables depuis plusieurs décennies. Pourtant il existe entre les deux Etats une communauté culturelle très forte. L'épopée du Mandingue, à l'origine de l'empire du Mali, est commune aux populations maliennes et guinéennes et la présence des Malinkés, nombreux de part et d'autre de la frontière devrait être un élément positif pour le développement des échanges entre ces deux Etats. Les autres routes potentielles sont de divers intérêts. La route par le Ghana et Accra-Téma intéresse les acteurs maliens mais pour l'instant elle ne semble pas avoir entraîné de nombreux trafics, même avec la fermeture de la voie ivoirienne. Les observateurs citent souvent l'obstacle de la langue, des conditions juridiques, les pratiques douanières, mais aussi l'insuffisance des moyens de transport routier disponibles sur ce marché et

les faiblesses des voies routières. Dans le cadre de la CEDEAO en émergence, la voie ghanéenne pourrait toutefois devenir une voie majeure pour désenclaver le Mali. Les opérateurs en sont persuadés, d'autant que le Ghana jouit d'un climat politique et d'une vie économique propices dans un cadre régional plutôt en difficultés.

La voie togolaise est plus attractive et joue effectivement un rôle majeur pour délivrer le Mali d'un seul partenaire qui le tient. Les acteurs maliens en sont généralement satisfaits et les opérateurs internationaux également. Certes le port de Lomé n'a pas de très grandes capacités ni de très grandes possibilités de les accroître mais il jouit d'une image pour l'instant favorable. Le seul obstacle à terme est constitué par la longueur d'une telle voie, ce qui, inévitablement renchérit les coûts et allonge les délais.

La voie mauritanienne est très longue et le port de Nouakchott n'a pas les instruments suffisants pour traiter les trafics maliens dans leur ensemble. Toutefois le programme routier mauritanien est très

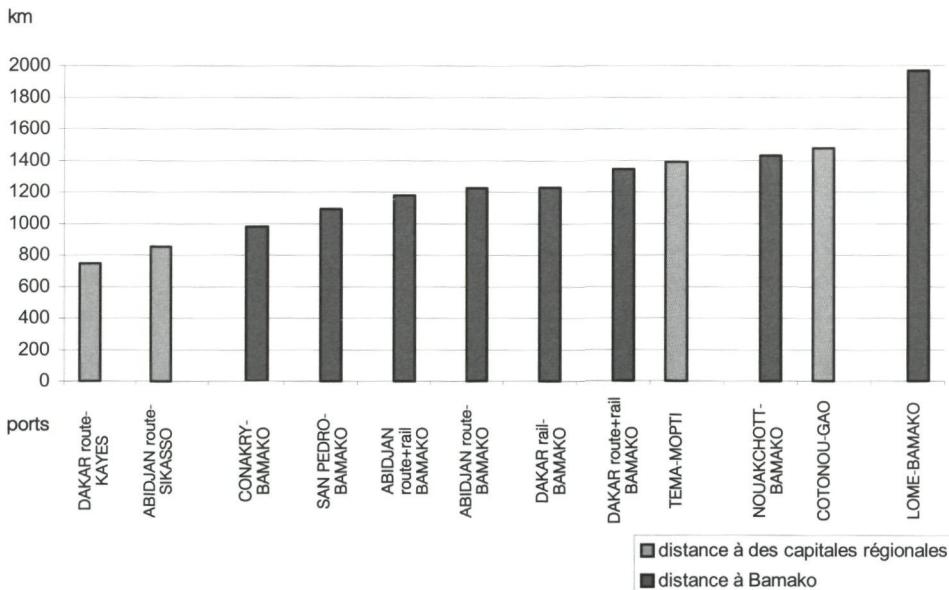


Figure 6. Distances du Mali à la mer (se reporter à la Figure 5 pour la localisation des villes).

Source: Direction nationale des Transports 2002

avancé et «la route de l'espoir», entièrement rénovée, est un excellent instrument de circulation. Ses connexions avec le nord du Mali progressent beaucoup plus vite que les travaux du côté malien. L'axe Ayoun-Nioro est pratiquement achevé et sont prévus à courte échéance les voies Kiffa-Kayes et Néma-Nara. Quand ces connexions seront achevées, le nord-ouest du Mali sera très correctement relié au port de Nouakchott, avant même d'être relié par la route goudronnée à la capitale Bamako.

Cependant quoi que puissent faire les autorités maliennes dans leur volonté de desserrer le carcan de l'enclavement, la distance demeure une contrainte décisive et en ce sens, les éventuelles solutions mauritanienes d'un côté ou togolaises de l'autre, souffrent du handicap de distances considérables. Elles sont par conséquent onéreuses. Pour une tonne de marchandises en conventionnel, il faut compter

approximativement 32 000 Fcfa entre Abidjan et Bamako, mais près de 50 000 Fcfa entre Lomé et Bamako. Pour un conteneur de 22 tonnes de marchandises, il faut compter 900 000 Fcfa entre Abidjan et Bamako mais près de 1 400 000 Fcfa entre Lomé et Bamako (Direction nationale des transports, sur la base d'informations fournies par les transporteurs routiers 2002). Ces voies alternatives ne peuvent être intéressantes que dans une perspective géopolitique qui permettrait au Mali, Etat souverain, de réduire sa dépendance par rapport à un ou deux Etats limitrophes littoraux. La réduction des aléas politiques n'est toutefois pas forcément compatible avec une politique de réduction des coûts du transit. La logique des opérateurs privés, de plus en plus puissante dans une économie qui se libéralise par ailleurs, peut alors entrer en friction avec cette logique de l'Etat, soucieux d'assurer les conditions de son indépendance.

## LA MONDIALISATION FACTEUR DE RECOMPOSITIONS RÉGIONALES DU TERRITOIRE MALIEN

L'impérieuse nécessité de la connexion au monde des échanges internationaux conduit à poser le problème des ajustements territoriaux qu'elle provoque. La mondialisation est un des facteurs qui conduisent à cette réorganisation, par l'obligation de maîtriser la distance, de contrôler des corridors, d'aménager des plates formes logistiques mais il y en a d'autres. Bamako est certes la capitale, le lieu majeur de la concentration des hommes et des responsabilités, de la création de richesses, du développement des activités de valorisation des productions. Elle est par conséquent le légitime foyer des flux. Mais l'observation des évolutions en cours conduit à penser que des forces sont à l'oeuvre qui pourraient mener à une nouvelle distribution des flux. Ces forces sont tout autant celles des opérateurs économiques que celles de l'Etat. Les processus de décentralisation décidés par les pouvoirs publics confortent les dynamiques propres aux

échanges transfrontaliers internationaux. L'une des hypothèses majeures de ce travail est que les effets de la mondialisation se combinent au déploiement d'une politique régionale pour recomposer le territoire national malien.

### LA DÉCENTRALISATION INSTITUTIONNELLE CONFIRME LES BESOINS DE DÉSENCLAVEMENT INTERNATIONAL

Si l'espace malien était ou demeurait centré sur Bamako, on pourrait comprendre que tout s'organise à partir de la capitale, y compris les flux internationaux mais d'autres perspectives se présentent. Le développement régional se poursuit sur la base de la décentralisation, avec la réorganisation territoriale fondée sur les régions, les cercles, les communes rurales et urbaines. Une dévolution de compétences et de moyens accompagne cette transformation, en particulier dans le domaine des infrastructures routières,

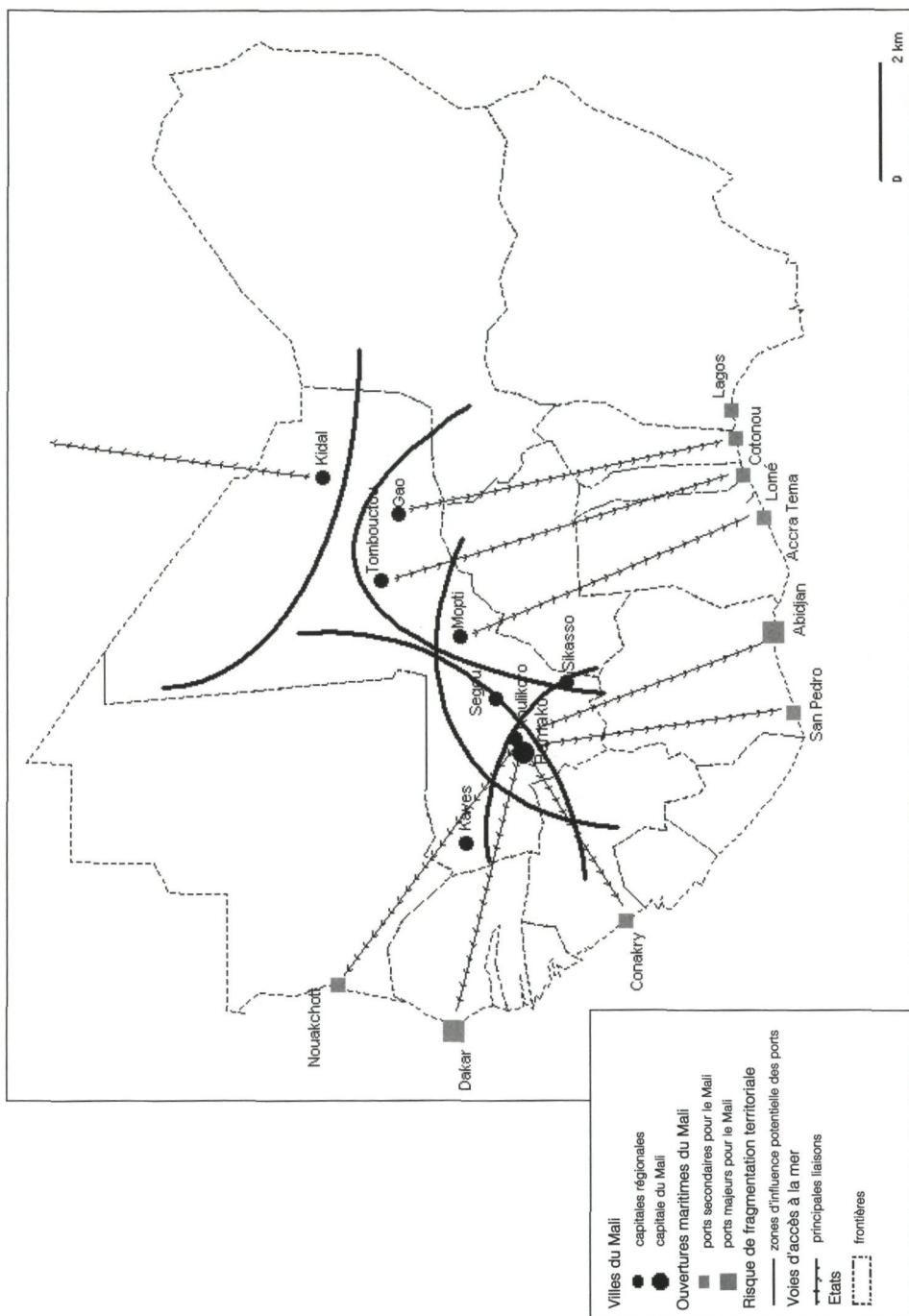


Figure 7. Les recompositions territoriales potentielles du Mali.

selon une classification hiérarchique des voies. L'Etat n'est donc plus le seul acteur. Le désenclavement des régions et des communautés villageoises leur incombe en grande partie, dans le cadre de projets de développement local qu'elles doivent produire et partiellement financer.

Cette volonté de conduire une politique de décentralisation vise à établir les conditions de la paix intérieure par la reconnaissance des particularismes ethniques et régionaux. La prise en compte des revendications des Touaregs, après une période de très forte tension armée, a accéléré le processus de réflexion sur cette nouvelle organisation territoriale. Il s'agit également de faire entrer le Mali dans la voie de la démocratie telle qu'elle est imposée par les instances internationales comme contre partie des aides qu'elles peuvent apporter. La décentralisation s'accompagne effectivement de la généralisation des procédures électives pour constituer les conseils et assurer les responsabilités publiques.

Chercher à répondre aux attentes effectives des populations, à la fois économiques, politiques et culturelles, fait cependant courir au Mali le risque d'une fragmentation de son territoire. La région de Kayes n'a pas les mêmes impératifs d'ouverture que celle de Gao: elle est dans l'orbite maritime de Dakar, voire de Nouakchott alors que celle de Gao regarde davantage vers Lomé ou Cotonou, voire Lagos. La région de Sikasso est à la fois dans une situation de contiguïté territoriale et dans une situation de continuité infrastructurelle avec la Côte d'Ivoire. La région de Ségou et celle de Mopti ont des intérêts à de meilleures connexions avec le Ghana, le Togo ou le Bénin. La région de Tombouctou, bien que la plus saharienne des régions maliennes est concernée par toutes les autres ouvertures potentielles maritimes du Mali. On peut ainsi aboutir à une sorte de scénario de recomposition territoriale, en grande partie commandée par les logiques de l'ouverture internationale du Mali: l'ouest orienté davantage vers le Sénégal ou la Mauritanie; le sud vers la Guinée ou la Côte d'Ivoire, voire le Ghana; l'est vers le Togo, voire le Bénin ou

même le Nigeria, sans négliger le renouveau des anciennes attractions, telles celles, en grande partie délaissées, vers le nord, du commerce transsaharien en direction de l'Algérie (figure 7).

## DÉSENCLAVEMENT INTERNATIONAL, DÉSENCLAVEMENT RÉGIONAL: DÉVELOPPER LES INFRASTRUCTURES

Les programmes routiers, en lien avec la politique de décentralisation entreprise depuis une dizaine d'années, semblent aller dans ce sens, même si leur premier objectif manifeste est d'assurer une meilleure liaison entre la capitale et les régions afin d'unifier correctement le territoire national. C'est qu'en fait ces programmes ont aussi pour but de construire un espace ouest-africain entre les Etats membres de la CEDEAO.

C'est là un des axes des politiques dites sectorielles des transports mises en oeuvre sous couvert des instances internationales, accompagnant les plans d'ajustements structurels lancés dans les années quatre-vingt dix. La Banque Mondiale finance la plus grande partie du programme routier malien qui vise à améliorer les relations intérieures entre les régions et la capitale mais vise aussi à mieux relier le Mali à ses voisins et par conséquent aux places portuaires dont il dépend pour son commerce extérieur. Le programme s'appuie sur la politique de développement économique adoptée en 1992. Le programme lui-même a démarré en avril 1995 et s'est achevé en décembre 2002, pour un montant global de 306 millions de dollars dont 65 millions à la charge de l'AID, le reste étant cofinancé par l'Etat malien mais aussi de multiples bailleurs extérieurs dont par exemple la Banque africaine de développement (BAD), la Banque européenne d'investissements (BEI), l'Union européenne (UE), l'Agence française de développement (AFD), la Deutschen Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ)... «Les programmes de développement des infrastructures lancés par le gouvernement ont pour but de rendre l'économie malienne plus compétitive (notamment à l'exportation) et de renforcer plus particu-

lièrement le développement agricole par le désenclavement des zones rurales. Ils portent sur la consolidation des infrastructures, l'amélioration de l'efficacité de leur utilisation, ainsi que sur la réduction des coûts d'investissements et de maintenance. La Banque mondiale apporte un appui diversifié aux programmes d'infrastructures routières, de chemin de fer, d'électricité, d'approvisionnement en eau potable et de services urbains à travers plusieurs projets en cours d'exécution.» (Partenariat Mali Banque Mondiale, 2001, page 14). Les contributions portant spécifiquement sur les infrastructures représentent environ un tiers de l'appui financier total.

Dans le même temps, le Mali est soumis à des besoins de désenclavement interne qui conduisent à mettre en oeuvre une politique d'infrastructures au plus près des besoins des populations rurales ou même urbaines des régions les plus éloignées de la capitale. On rejoint ici une des grandes difficultés des politiques d'infrastructures terrestres: comment concilier les exigences indépassables de

la relation internationale et de l'unification territoriale nationale avec les exigences tout aussi essentielles des populations dans leurs besoins de déplacement intérieur (Godard, 1996). Une route goudronnée permet des vitesses deux à trois fois supérieures à celles qui sont permises sur des pistes peu entretenues, ce qui évidemment réduit les distances et favorise la relation. Mais là où la difficulté surgit, c'est lorsqu'il faut mobiliser les financements pour les programmes de pistes rurales. La décentralisation en cours n'apporte aucune solution. La redéfinition des rôles de la CMDT, en vue de sa privatisation, prive les régions sud d'un opérateur attentif au développement de ces voies rurales indispensables pour la collecte du coton. L'Etat malien n'a pas les moyens suffisants et les bailleurs de fonds internationaux investissent davantage dans les grands programmes routiers à échelle nationale. Désenclaver à toutes les échelles est pourtant une des conditions principales d'une insertion réussie dans les processus de la mondialisation.

## CONCLUSION: LES ÉTATS ENCLAVÉS CONFRONTÉS AU RISQUE DE LA FRAGMENTATION

Le Mali constitue un cas intéressant parce qu'il témoigne de la difficulté à s'affirmer dans le contexte mondial dès lors qu'on est privé d'accès à la mer. La pauvreté n'est pas liée à l'enclavement; elle peut en être renforcée. Dans le même temps, par sa position et sa fragilité, le Mali dispose, aussi paradoxal que cela puisse paraître, d'une force dont il peut user sur ses principaux voisins: chaque port de la COA (Côte Ouest Africaine) vise à accroître son hinterland et à gagner des parts de marché vers l'intérieur, quelles que soient par ailleurs les faiblesses des trafics concernés. Le Mali peut ainsi jouer de la concurrence que provoque la volonté de le desservir. D'une faiblesse, il peut faire un force.

En cela, l'exemple malien permet de mieux comprendre comment fonctionne l'indispensable articulation entre les logiques de l'action économique privée et

celles de la puissance publique en charge de l'administration des hommes et des territoires. Les acteurs économiques nationaux et étrangers présents sur le marché malien recherchent le maximum d'efficacité, de rapidité, de sécurité, de rentabilité. Ils appellent des moyens que seule la puissance publique peut mettre en oeuvre pour satisfaire leurs attentes. La politique d'infrastructures d'une part et les choix opérés en terme de droit, de réglementation, de douane, de fiscalité encadrent leurs stratégies propres. Un Etat enclavé, fût-il pauvre, est aussi à sa taille un marché. Des opérateurs s'y intéressent. Mais ils doivent pouvoir l'atteindre sans risquer en permanence les effets désastreux des attentes, des blocages, des surcoûts. Les passages portuaires et le transit au travers des Etats littoraux pèsent sur les coûts et par conséquent sur les choix des acteurs écono-

miques. Ils sont également déterminants en ce qu'ils limitent la souveraineté des entités continentales.

L'enclavement peut remettre en question la cohésion d'un Etat dont la constitution et l'unification sont récentes et dont les forces humaines qui le constituent ont des histoires, des partenariats, des proximités qui peuvent diverger et appeler des conciliations difficiles.

L'espace malien court en effet le risque d'une fragmentation qui n'est pas pure hypothèse. La décentralisation en marche confère aux régions, aux cercles, aux communes des compétences nouvelles. Certes, sans moyens, elles ne peuvent pas faire grand chose mais l'apprentissage de

la gestion des affaires publiques, la prise de conscience que les choses peuvent être en partie décidées sur place, portent en elles les germes de désengagement vis-à-vis d'un Etat récent et qui ne s'est peut-être pas aussi fortement affirmé qu'on le croit généralement. Les pressions internationales exercées sur tous les Etats pour qu'ils optent pour les voies libérales du développement, le jeu des opérateurs locaux ouverts à cette proposition, l'émergence d'une classe d'entrepreneurs à l'aise dans les processus de la mondialisation, la construction, même difficile, d'une communauté ouest-africaine portent en germe des tensions dans un territoire qui est une construction spatiale en devenir.

## BIBLIOGRAPHIE

---

- BANQUE MONDIALE (1994), *République du Mali. Projet sectoriel des transports. Manuel de mise en oeuvre*, Divisions infrastructures, Département du Sahel, Région Afrique, 37 p.
- BANQUE MONDIALE (2001), *Partenariat Mali Banque Mondiale 2001*, Bureau la Banque Mondiale au Mali, 75 p.
- CHARLIER J. (1993), «Les ports africains et la problématique du désenclavement en Afrique Centre-Orientale», in RÉSENTHAL R. (éd.), *La desserte portuaire des pays sans littoral d'Europe et d'Afrique*, Port Autonome de Dunkerque/ CNUCED, pp. 45-58.
- DUBRESSON A. et RAISON J.-P. (1998), *L'Afrique subsaharienne. Une géographie du changement*, Collection U, Paris, Armand Colin, 248 p.
- DEBRIE J. (2001), *De la continentalité à l'Etat enclavé. Circulation et ouvertures littorales des territoires intérieurs de l'ouest africain*, thèse de doctorat, Université du Havre, 347 p.
- DEBRIE J. & STECK B. (2001), «L'enclavement: réévaluation théorique et application à l'espace de l'Afrique de l'ouest», *L'espace géographique*, 1, pp. 26-36
- GODARD X. (1996), «Transport local, transport international: quelle articulation?», communication au colloque *SITRASS*, Brazzaville.
- GRÉGOIRE E. & LABAZÉE P. (dir.) (1993), *Grands commerçants d'Afrique de l'Ouest. Logiques et pratiques d'un groupe d'hommes d'affaires contemporains*, Paris, Karthala-ORSTOM, 262 p.
- HOYLE B. & CHARLIER J. (1995), «Inter-port competition in developing countries: an East African case study», *Journal of Transport Geography*, vol.3, n°2, pp. 87-103.
- MINISTÈRE DE LA DÉCENTRALISATION (s.d.), *Programme de décentralisation. Guide de découpage territorial*, Mission de décentralisation, Bamako, 22 p. + annexes.
- MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE ET DES TRANSPORTS (2002), *Annuaire statistique des transports résultats 2001*, Bamako, 58 p.
- RÉPUBLIQUE DU MALI (s.d.), *Projet sectoriel des transports. Rapport d'évaluation*, Bamako, 105 p.
- RIMMER P.-J. (1977), «A conceptual framework for examining urban and regional transport needs in south-east Asia», *Pacific viewpoint*, 18, pp. 133-147.
- SLACK B. & STARR J. T. (1995), *Ports as gateways:a traditional concept revisited*, communication à la 5<sup>e</sup> conférence internationale Villes et Ports, Dakar, 22/25 novembre 1995.
- STECK B. (1996), «Les ports de la côte

ouest africaine: articuler la nécessaire ouverture mondiale et l'indispensable aménagement équilibré des territoires», *Portes océanes et développement des territoires intérieurs*, AIVP, pp. 291-298.

• STECK B. (1997), «Les marginalités de l'Afrique de l'Ouest», *Géographes Associés*, n°20, 1<sup>er</sup> semestre, pp.79-87.

- TAAFFE J.-T., MORRIL R. & GOULD P.-J. (1963), «Transport expansion in underdeveloped countries», *Geographical Review*, 53, pp. 502-529.
- VANCE J.-E. (1986), *Capturing the horizon: the historical geography of transportation*, London, Harper and Row.

---

Benjamin Steck  
professeur à l'Université du Havre (France)  
chercheur au CIRTAI  
[benjamin.steck@univ-lehavre.fr](mailto:benjamin.steck@univ-lehavre.fr)

manuscrit déposé en septembre 2003; révisé en mai 2004