

JANVIER 2025

POLICY PAPER

# LE SAHEL, UN ESPACE À ENCLAVEMENT MULTIPLE



ALAOUI M'HAMMDI NEZHA & LARABI JAÏDI

*L'enclavement des quatre pays de la région sahélo-saharienne subit des contraintes et induit des effets de plus en plus transnationaux et complexes. Il s'agit ainsi de clarifier cette notion d'enclavement dans ses multiples dimensions, externe, interne et inter-régionale en mettant en exergue les facteurs qui y ont contribué.*

*Cet article analyse ainsi les trois figures de l'enclavement des pays du Sahel. L'enclavement externe, qui se manifeste par l'éloignement des lieux actifs du territoire national et des littoraux, reste prépondérant bien que l'enclavement interne, qui entrave le développement local et pérennise les situations de marginalité, pèse aujourd'hui de plus en plus lourdement. Dans les régions transfrontalières se déploient par ailleurs des espaces enclavés, et structurés par des flux dominés par l'informalité et l'insécurité. Les trajectoires du développement de ces pays sont par leurs dysfonctionnements territoriaux et leur durée à l'origine de ce multiple enclavement.*

*Enfin, l'article examine les moyens d'opérationnaliser des solutions pérennes de désenclavement de la région. Le développement des infrastructures s'avère, à cet égard, nécessaire mais insuffisant. Les complémentarités continentales/maritimes doivent être repensées. Le choix d'un port devient de plus en plus un enjeu stratégique aussi bien pour les pays côtiers que les pays sans littoral pour rééquilibrer les rapports de force et rendre les pays portuaires plus à l'écoute des stratégies des pays enclavés. Les pré- et post-acheminements routiers et ferroviaires deviennent les maillons importants des chaînes logistiques. De simples voies de transit, les corridors devraient s'inscrire dans un processus d'organisation spatiale pour devenir des lieux de création et de diffusion de la richesse. Cela requiert une réflexion sur l'aménagement intégré et concerté des territoires. Le principal enjeu du désenclavement se noue autour de la dialectique entre un cadre supranational dans lequel il faudrait s'insérer et une latitude qu'il conviendrait de donner aux différentes initiatives nationales et locales pour leur permettre de mettre en valeur leurs potentialités.*

---

## INTRODUCTION

L'enclavement spatial du Sahel, et contrairement aux apparences, est une question complexe. Ce Papier tentera d'appréhender la notion d'enclavement territorial à partir de ses différentes dimensions et localisations géographiques. La réflexion nous a ainsi incités à d'abord clarifier les traits essentiels de l'enclavement des quatre pays du Sahel (Burkina Faso, Mali, Niger, Tchad), lesquels renseignent sur les différentes figures d'enclavement qui caractérisent ces pays. Cet éclairage nous a conduits à relever les contraintes qui s'exercent à différentes échelles territoriales et qui constituent autant d'handicaps à lever dans une perspective de désenclavement global de la région.

Dans un second temps, l'enclavement de ces pays sera étudié en profondeur, pour mettre en relief ses trois figures. La figure externe, en rapport avec l'accessibilité à la mer, c'est-à-dire la mise en contact des pays enclavés avec l'économie monde par l'ouverture qu'offrent les ports des pays du littoral aux mouvements des biens en provenance et à destination des pays enclavés. La figure interne fait référence aux espaces d'enclavement à l'intérieur des territoires nationaux. Ils résultent des déséquilibres territoriaux hérités du passé et entretenus ou reproduits par les politiques de développement peu soucieuses du maillage des territoires par les services publics. La figure interrégionale se manifeste dans les « zones frontalières », où la présence sécuritaire de l'État n'est pas dissuasive de la recherche par les acteurs locaux ou transfuges d'initiatives propres usant de moyens illégaux. Ces zones deviennent des lieux où prolifèrent les transactions informelles et les actes de dissidence violents.

Le troisième temps de notre réflexion est consacré à la définition des voies de désenclavement du Sahel. Nous mettons l'accent sur trois voies qui permettent de donner une cohérence à l'approche du traitement de l'enclavement. Un désenclavement profond ne peut faire l'objet d'une approche exclusivement nationale. Sa pertinence réside dans des actions coordonnées à trois niveaux. Le premier est celui d'une politique de développement d'infrastructures multimodales et multisectorielles qui établirait les connections nécessaires à la constitution d'une trame du développement du Sahel et des pays du littoral. Une approche qui permettrait de déconstruire les figures d'enclavement et de reconfigurer un espace connecté. Le second est la promotion des corridors de diverses natures. Les corridors ne peuvent être réduits à de simples couloirs de transit mais doivent en revanche être considérés comme des espaces de création et de diffusion de la richesse. Le troisième est l'adoption d'une approche d'aménagement de territoire intégrée et concertée favorisant une sortie commune de l'enclavement des espaces. Une vision partagée en la matière peut être le support de programmes de développement s'inscrivant dans une dynamique d'intégration régionale.

## I. L'ENCLAVEMENT SPATIAL: DÉFINITION ET TRAITS ESSENTIELS

L'enclavement est une catégorie spatiale multiforme. Clarifier les sens multiples du désenclavement est un préalable à l'étude des territoires dits enclavés, identifiés généralement par leur éloignement des réseaux dynamiques. Le Burkina Faso, le Mali et le Niger sont trois pays sans façades maritimes de l'Afrique de l'Ouest. Le Tchad est un pays de l'Afrique Centrale qui manque d'accès direct à la mer. Les quatre pays sahéliens sont tributaires, pour leur import/export de marchandises, des pays voisins littoraux.

Ils ne sont pas moins préoccupés par les problèmes d'enclavement intérieur liés aux concentrations des localisations des activités et des défaillances dans les voies de transport

des marchandises et mobilité des personnes. Les régions frontalières entre ces pays constituent des lieux de tension et de « dissidence » impactant le développement. Ainsi, l'enclavement/désenclavement des territoires du Sahel, se manifeste par des contraintes, de diverses natures, qui dépendent des spécificités liées aux différents territoires et à des pratiques publiques et humaines s'exerçant à différentes échelles.

## 1.1. L'enclavement : donner un sens à la notion

L'enclavement caractérise un territoire fermé, souffrant d'un déficit d'accessibilité à la mer du fait de sa privation de façade maritime. Les pays du Sahel constituent une illustration de la difficulté des États à assurer leur développement dès lors qu'ils sont privés d'accès à la mer. La circulation des biens et services et la mobilité des personnes de ou vers les littoraux sont perçus comme le déterminant unique de la création de la richesse.

Cette perception occulte le fait que l'enclavement désigne aussi l'état d'un territoire sans voie de communication avec son environnement régional et le reste du pays ou disposant de voies de communication dégradées limitant la mobilité des hommes et des biens dans l'espace et dans le temps. Il en est de même des communications entre des régions frontalières peu sécurisées et l'intérieur des pays. Ce déficit de desserte spatiale est considéré comme un handicap, il est vécu comme un enfermement des régions intérieures ou frontalières d'un territoire.<sup>1</sup>

L'éloignement de la mer et son accessibilité ne sont pas le seul critère de l'enclavement d'un territoire. De grands empires africains sont nés sur le « rivage » saharien, à des centaines, voire des milliers de kilomètres des côtes océanes ; les circulations transsahariennes étaient parmi les fondements de leur puissance. Si, aujourd'hui, on considère le Sahel comme une zone enclavée, c'est à cause d'une orientation de l'aménagement du territoire, mise en place dans le cadre d'une politique d'exploitation de l'espace qui a attribué aux côtes et à certains pôles d'activité des valeurs et des fonctions qu'ils n'avaient pas auparavant.

La fragilité des pays du Sahel n'est donc pas uniquement due à l'enclavement externe, ce dernier peut en être accentué par l'existence de zones d'enclavement intérieures. La superposition de trois formes d'enclavement : interne, externe et interrégional<sup>2</sup> aggrave le degré d'enclavement sous toutes ses formes. Les difficultés générées par les discontinuités des interactions et liaisons entre les territoires de ces pays impactent le développement économique et social des populations, et l'intégration régionale des pays enclavés (Steck B. 1998).

L'enclavement est fondamentalement une notion relative, définie en relation avec un gradient fermeture-ouverture (Debrie J, Steck B, 2001). Il n'est pas une fatalité. Il est seulement une négation du développement quand il devient absolu et définitif. La capacité d'un territoire à créer et diffuser la valeur dépend des systèmes, des politiques publiques et des pratiques des hommes et des systèmes. Pour analyser l'enclavement, il faut d'abord connaître les pratiques et entendre les divers discours des acteurs locaux à propos de la position géographique relative de leur territoire (Dumont, F & J, Lombard. 2005).

L'enclavement n'est pas un attribut spatial qui confinerait des territoires concernés dans une position absolue. C'est un processus relatif fondé sur des discontinuités produites par des mécanismes fondamentalement historiques et qui aboutit à des disparités territoriales. Ce sont les stratégies

---

1. Cet enfermement peut aussi avoir un rôle protecteur vis-à-vis de menaces exogènes (épidémie, acculturation) et conservateur de caractères endogènes (cadre de vie, culture, activité).

2. Même si l'interrégional offre des opportunités d'échanges transfrontaliers, cet échange demeure faible par son intensité, instable par son informalité, générateur d'effets pervers dans son sillage (trafic, drogues...).

des acteurs publics et privés qui suscitent l'enclavement. Quand l'action des pouvoirs publics ne permet pas d'atténuer les effets négatifs de l'enclavement ou, à l'inverse, quand l'État ou les collectivités locales alimentent par leurs propres choix les processus de marginalisation, voire de stigmatisation, de certaines catégories sociales, c'est bien une société à plusieurs vitesses qui se dessine. Il s'agit alors d'espaces dans lesquels l'enclavement des uns se nourrit de celui des autres.

Pour relier l'enclave au centre ou pour désenclaver un espace par rapport à un autre, les réseaux sont déterminants : réseaux d'infrastructures, mais aussi et surtout réseaux sociaux. L'absence de réseaux et d'horizons multiples, autres que locaux, contribue à scléroser les initiatives. Le désenclavement consiste à construire des infrastructures de transport afin d'insérer de tels territoires dans les réseaux existants, de les sortir de leur isolement et de mieux les intégrer dans le système monde. Mais la construction de voies de communication ne suffit pas toujours. Il arrive même qu'elle soit contre-productive et aboutisse à l'effet inverse: les nouveaux équipements sont alors autant d'incitations à la concentration des flux dans une direction donnée. L'alternative consiste à organiser des corridors d'échange alimentés par des localisations d'activités sur l'espace de communication. Cela passe par des accords avec les pays voisins non seulement pour faciliter la circulation des biens et des personnes mais aussi pour créer des chaînes de valeur régionale comme fondement à des intégrations économiques productives.

## 1.2. Caractéristiques de l'enclavement des pays du Sahel

L'observation de la carte ci-dessous renseigne sur les positions géographiques des pays du Sahel et de l'importance des distances qui les séparent des frontières des pays de l'Afrique de l'Ouest et des pays du Golfe de Guinée où se localisent les principaux ports maritimes du littoral Atlantique. Malgré son éloignement de la mer, le Burkina Faso occupe en Afrique de l'Ouest une position géographique stratégique: il a quatre frontières avec des pays côtiers (la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Ghana, et le Benin)<sup>3</sup> qui disposent de ports maritimes. Divers corridors, plus proches que d'autres en termes de distance, passent par le Burkina Faso pour rejoindre ces ports (F.A.D. 2013). C'est pourquoi son rôle de transit et de plaque tournante des échanges de marchandises entre les États sahéliens (Niger, Mali) et les États côtiers (Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Benin) est particulièrement important (Sigue, O & V. Zoma. 2020). Toutefois, certains ports sont très faiblement utilisés par le Mali et le Niger au regard de la longue distance à parcourir en passant par le Burkina Faso. La qualité des infrastructures routières et portuaires reste aussi une entrave à la dynamique du transit (Zoma, V. 2019).

3. Dans l'ensemble, le Burkina Faso a des frontières avec six pays : Mali, Niger, Benin, Togo, Ghana et Côte d'Ivoire.

## Carte 1

## Pays enclavés du Sahel et pays de la façade atlantique de l'Afrique de l'Ouest et du Golfe de Guinée



Source : Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest

L'enclavement du Mali, qui se traduit par l'éloignement des ports et la faiblesse du réseau routier, annihile les efforts de développement du pays. Les échanges transnationaux, essentiellement d'importation de produits de consommation et d'exportation de matières premières, agricoles et minières, sont très importants pour les pays. L'essentiel des échanges se fait à travers la route en provenance ou en direction des pays côtiers (Togola, L. 2021). Le Mali est un vaste État et, qui plus est, un des principaux États désertiques d'Afrique. Dans ce contexte, l'incertitude plane sur le maintien de l'élevage et des productions agricoles dans de vastes régions de cet État (Steck, B 2004). Dans cette immensité, les distances constituent une contrainte importante pour l'intégration territoriale que suppose la constitution d'un État: 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.

Avec une superficie de 1 267 000 km<sup>2</sup>, le Niger est le plus grand pays de l'Afrique de l'Ouest. 80 % des importations arrivent par voie maritime et entrent au pays par la route. La capitale, Niamey, est à 1060 km du port le plus proche, celui de Cotonou. Malgré la présence du fleuve Niger, qui le traverse du nord-ouest au sud-est sur 520 km, le transport fluvial est médiocre. De plus, la voie aérienne, déjà embryonnaire, s'est considérablement rétrécie avec la disparition de la compagnie « Air Afrique ». S'y ajoute l'absence de chemin de fer. Les transports routiers sont donc importants pour le désenclavement du Niger (Yonlihinza, I.A 2011).

Le Tchad est un grand pays sahélien qui s'étend sur 2 000 km du Nord au Sud et sur 1.000 km d'Est en Ouest, couvrant un territoire d'une superficie de 1.284.000 km<sup>2</sup>. Totalement enclavé, il partage 5 676 km de frontières avec 6 pays limitrophes. Le positionnement géographique du Tchad a ses ambivalences : en position de charnière entre Afrique de l'Ouest et Afrique centrale, le pays est rattaché tantôt au premier ensemble régional, tantôt au second. Le réseau routier

4. La majorité de la population tchadienne en 2020 était rurale (78,3 % de la population totale). La densité de la population est de 8,7 habitants au km<sup>2</sup>.

intérieur du Tchad est peu développé et structuré au regard de l'étendue du territoire.<sup>5</sup> Le réseau fluvial<sup>6</sup> est tributaire des saisons, il est difficilement navigable. Le transport aérien est peu utilisé pour l'approvisionnement et les expéditions du Tchad. Le coût du fret aérien est dissuasif. Le désenclavement emprunte plus les voies terrestres, le multimodal et le maritime à destination et en provenance des ports de l'Atlantique (RT, 2011). La position d'enclavement du Tchad, aggravée par des coûts de transports exorbitants sur les principaux axes régionaux qui relient le pays à la mer, est l'un des grands obstacles au développement de son économie.

### 1.3. Une combinaison interactive de facteurs

Outre la géographie, les pays enclavés subissent une combinaison interactive de facteurs très variés. La figure 1 reprend les principales catégories de facteurs qui contraignent le positionnement des productions enclavées sur le marché mondial et surtaxent les produits internationaux consommés dans les pays sans littoral.

**Figure 1**

La qualification de l'enclavement d'un territoire : une somme de contraintes en interaction dynamique

Catégories des principaux facteurs de contraintes			
Géographique & physique	Économique & logistique	Politique & humain	Réglementaire & légal
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Distances kilométriques</li> <li>• Conditions climatiques</li> <li>• Systèmes orographiques</li> <li>• Densité végétale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dégradation des réseaux routiers</li> <li>• Inefficacité des réseaux ferroviaires et fluviaux</li> <li>• Cartellisation et manque de compétition</li> <li>• Gestion des ruptures de charge et traçabilité des flux physiques et infos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gouvernance</li> <li>• Corruption</li> <li>• Instabilités ethniques et politiques</li> <li>• Barrages illégaux</li> <li>• Formation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Non – harmonisation sous-régionale des réglementations</li> <li>• Sur-tonnage des poids lourds</li> <li>• Processus de dédouanements transfrontaliers</li> <li>• Solvabilité bancaire des acteurs logistiques</li> </ul>

Source : Yann Alix (2011).

La classification par ordre d'importance d'une catégorie de facteurs vis-à-vis d'une autre relève de l'analyse au cas par cas. C'est pourquoi les indices d'intensité et de temporalité des contraintes se placent dans une logique transversale signifiant que chaque pays ou zone enclavée présentent leurs propres combinaisons, intensités et temporalités de contraintes. Toutefois, de ces principales

5. Le réseau totalise 40.000 km dont 25.000 km de routes d'intérêt national ou régional et 15.000 km de pistes de desserte d'intérêt local.

6. Il comprend le Chari (1.200 km) tributaire du Lac Tchad et son affluent le Logone (1.000 km). Ce dernier est seulement navigable 2 mois par an alors que le Chari est navigable de façon quasi-permanente en aval de N'Djaména, et 4 mois par an de Sarh à N'Djaména.

catégories, il est intéressant de noter que seuls les éléments liés à la géographie physique (distance) et climatique (saison des pluies, tempêtes tropicales ou de sable, etc.) demeurent difficilement modifiables par une action humaine.<sup>7</sup> Ainsi, la plupart des contraintes de l'enclavement relèvent de facteurs humains qui pourraient, selon l'intensité et la durée des actions, se trouver en partie résolues, surtout s'il s'agit d'acheminements terrestres et de la logistique des circuits de transport.

Quant aux facteurs économiques et logistiques, les pays enclavés doivent supporter de lourds investissements pour entretenir la qualité des réseaux routiers, des équipements, des réseaux de transmission des données et des services rendus.<sup>8</sup> Les pré- et post-acheminements routiers et ferroviaires sont aussi des maillons des chaînes logistiques, leurs conditions en termes de temps de passage, de sécurité et de coût d'acheminement, peuvent, selon les cas, faciliter ou pénaliser les hinterlands domestiques éloignés des ports ainsi que les pays enclavés, et agir fortement sur la dynamique du développement économique des régions de transit ou de localisation. La qualité et les performances des chaînes logistiques dépendent de nombreux facteurs. Certains sont liés aux conditions du fret maritime, du passage portuaire et des pré- et post-acheminements terrestres. D'autres sont imprévisibles, comme la météorologie et les mouvements sociaux.

Les facteurs politiques et humains agissent aussi sur les coûts, les temps et la sécurité d'acheminement des marchandises, particulièrement pour les pays sans littoral (V. Zoma, 2019). Les tracasseries routières se matérialisent par non seulement la corruption mais aussi et surtout par les nombreux barrages de contrôle ou de sécurité qui se transforment très souvent en barrages « de rackets ». L'instabilité politico-sociale du pays et l'insécurité tant dans les villes que sur les routes de l'hinterland se traduisent par l'obligation de payer des redevances indues lors des contrôles routiers.

Enfin, les facteurs réglementaires ou, plus précisément, le non-respect des réglementations, ne sont pas les moindres des contraintes. Les normes communautaires des Organisations régionales (telle l'UEMOA) relatives aux points de contrôle routier inter-États et aux modalités pratiques d'application du plan régional de contrôle sur les axes routiers inter-États ne sont pas strictement appliquées. Le manque de volonté politique ferme des États à appliquer les textes régionaux en matière de facilitation du transport régional amplifie les tracasseries qui sont devenues le véritable obstacle à la circulation des marchandises et à la mobilité des personnes.

## II. LES DIFFÉRENTES FIGURES DE L'ENCLAVEMENT

Au Sahel, l'enclavement se manifeste par l'éloignement des lieux actifs du territoire national et des littoraux, accentué par l'effet des distances à parcourir pour les atteindre. L'acuité de l'enclavement varie selon les échelles considérées. L'enclavement intérieur des pays du Sahel est lié à l'insuffisance des connections entre les régions, ce qui favorise la concentration de la richesse dans des lieux privilégiés et empêche la diffusion des fruits de la croissance sur l'ensemble du pays. L'enclavement externe se traduit par l'éloignement de la mer et soumet son accessibilité à la volonté des pays voisins du littoral. Enfin, l'enclavement des zones frontalières caractérisées par leur marginalité par rapport aux centres dynamiques du pouvoir économique et politique crée les conditions de tensions récurrentes qui, par moments, peuvent aller jusqu'à la remise en cause de leur appartenance au territoire national.

---

7. Les obstacles topographiques trouvent des solutions par le génie civil dans la construction d'ouvrages d'arts comme les tunnels ou les ponts.

8. Selon la Banque mondiale, les surcoûts terrestres de transport pour atteindre les marchés enclavés tchadiens atteignent de telles proportions que même le secteur aérien présente de meilleurs coûts totaux rapportés au transport d'une tonne sur un kilomètre



## 2.1. L'enclavement interne : des territoires marginalisés

L'enclavement interne est comparable dans tous les pays du Sahel (Burkina Faso, Mali, Niger, Tchad,) comme celui d'autres États africains. Cet enclavement est le fruit d'une disparité territoriale majeure provoquée par les processus de la colonisation, destructeurs de constructions étatiques et d'espaces économiques actifs (Debrie et Steck, 2001).

Les violences et les conflits postcoloniaux ont contribué à cristalliser d'importantes disparités territoriales, notamment dans les espaces les plus périphériques et éloignés des capitales. L'éloignement des centres, la pauvreté des infrastructures de communication, des milieux contraignants ont contribué à singulariser, au sein des territoires nationaux, des régions aux caractéristiques bien différentes. D'un côté, des régions profondément rurales, dominées et marginalisées ; de l'autre, des régions plus urbaines donnant accès aux voies du désenclavement national.

De nombreuses zones rurales sont encore à l'écart des trajectoires nationales de développement. L'enclavement géographique et les conditions agro-climatiques de ces régions sont autant d'éléments peu favorables aux activités économiques autres que l'élevage transhumant, une petite agriculture vivrière de type oasis et, si la situation sécuritaire le permet, un peu de tourisme. Ce à quoi s'ajoute, quand les ressources du sous-sol s'y prêtent, une activité minière, telle que l'exploitation des gisements d'uranium au Niger. Toutefois, cette activité, fortement mécanisée, ne crée qu'assez peu d'emplois et ses impacts économiques se mesurent principalement en termes de recettes pour le budget de l'État et de devises gagnées à l'exportation.

L'enclavement a influencé, dans une certaine mesure, la démographie et rend aussi compte des vigoureux contrastes du peuplement. Si les habitants des quatre pays sahéliens sont encore majoritairement ruraux, le rythme d'urbanisation est très élevé, faisant grossir les capitales et apparaître de nombreux villes et bourgs secondaires, sans pour autant faire diminuer la population des campagnes. Ainsi, la population de Bamako (4,2 millions d'habitants) est aujourd'hui équivalente à l'ensemble des populations urbaines combinées du Burkina Faso, du Mali, du Niger et du Tchad en 1980. Entre 1980 et 2020, les agglomérations de plus de 10 000 habitants ont été multipliées par 30 au Sahel, et la population rurale a parallèlement doublé, avec l'émergence de multiples centres urbains et ruraux et une dispersion de ces centres. (A.S, 2022).

Les territoires nationaux sont aujourd'hui marqués par d'importantes disparités. Des dynamiques similaires s'observent au Niger, au Mali comme au Tchad et au Burkina : dans le sillage de l'urbanisation, un processus de « densification » et de « complexification » du territoire se met en place. Des centres urbains croissent, les bourgs se multiplient, les espaces ruraux se désertifient. Des régions sont encore très médiocrement innervées par les infrastructures de communication et manquent de certains attributs de la centralité (équipements scolaires et sanitaires, marchés). L'absence de services publics explique en partie la mise en place d'économies parallèles et illégales capables de supporter un niveau de risque potentiellement non négligeable.

Ainsi, les analyses produites par divers auteurs (Alix, Y. Bontianti, A & I-A Yonlininza ; Bourgeot, A & E. Grégoire ; Brachet, J, Debrie, J) montrent que toutes les régions sont fragilisées par l'existence de zones enclavées en leur sein, mais celles en position périphérique dans leurs cadres nationaux, présentent un passif plus lourd. La faiblesse, voire l'absence de flux intra-régionaux, participent d'un enclavement que l'on peut appeler interne. La dépendance à l'égard de centres éloignés et peu accessibles, le faible niveau d'intégration à des réseaux de relations voisins et/ou englobants entretiennent cette forme d'enclavement. L'enclavement interne- mesuré à travers les distances, les temps, coûts, infrastructures et équipements de transport – peut se manifester de manière similaire ou différenciée.

Le Nord-Est du Niger, région la plus enclavée et la moins développée du pays à l'aune des critères habituels du développement, apparaît désavantagé au sein de son ensemble national (Brachet, 2005). Dans le sud nigérien, l'intégration relative de certains espaces, situés sur les grands axes de communication et près des pôles urbains, contrastent d'autant avec la marginalisation des lieux qui en sont éloignés. Au Tchad, les savanes du sud offrent peu de communication et handicapent fortement les relations lointaines (Magrin, G & O. Ninot, 2005). La localisation des ressources économiques du territoire malien (coton, mines...) illustre l'importance des enclavements internes d'autres espaces territoriaux propres à ce pays et la force avec laquelle ils freinent sa dynamique de développement (Halassi, D.A, 2018).

Dans l'ensemble de ces pays, le niveau d'urbanisation supérieur à la moyenne nationale de quelques régions constitue un atout pour le développement de ces espaces. À l'inverse, le peuplement lâche et peu homogène, et la pauvreté de l'armature urbaine témoignent de la marginalité des autres régions dans le territoire national. Les régions enclavées se caractérisent par les faibles densités des populations et les difficultés de communication avec les régions de concentration des populations et des activités (Brachet, J 2011). Ces caractéristiques constituent aujourd'hui des obstacles à la diffusion territoriale du développement qui s'ajoute aux caractères physiques de l'enclavement.

Un territoire national, qui présente des zones d'enclavement interne, court le risque d'une fragmentation qui n'est pas pure hypothèse. L'enclavement interne peut remettre en question la cohésion d'un État dont la constitution et l'unification sont relativement récentes et dont les forces humaines qui le constituent ont des histoires, des relations, des proximités qui peuvent diverger et appeler des conciliations difficiles.

Les politiques publiques ne se concrétisent pas encore dans ces quatre pays au bénéfice de l'ensemble des territoires. Si les situations diffèrent d'un pays à l'autre, les progrès à réaliser en matière de gouvernance, de renforcement institutionnel et de gestion publique (manque d'efficacité de la dépense publique, phénomènes de prédation) sont considérables (Grégoire, E. 2019).

## **2.2. L'enclavement inter-régional : les zones frontalières**

Les frontières sahélo-sahariennes sont le fruit de l'histoire coloniale. Les États sahéliens présentent une certaine unité sociologique, étant tous peuplés au sud de populations noires sédentaires vivant de l'agriculture tandis que leur partie septentrionale est le berceau de la tradition pastorale maure, touareg et toubou et oasisienne en général. Les indépendances ont scellé ce que les populations ont vécu comme démembrement de leur cohésion politico-sociale entraînant leur marginalisation.

Des litiges et des conflits frontaliers ont eu lieu entre États voisins. Le Burkina Faso et le Mali se sont livrés à des affrontements en 1974 et surtout en 1989-1991, chacun revendiquant l'Agacher.<sup>9</sup> Des conflits touchant les frontières sahariennes ont porté sur la bande d'Aozou, territoire tchadien revendiqué par la Libye. Des tensions ont en outre éclaté entre la Libye et le Niger à propos de l'oasis de Toummo. Artificielles, les frontières ont fait naître des mouvements sécessionnistes revendiquant l'autonomie et parfois même l'indépendance.

La zone des « trois frontières » est sans limite précise entre trois pays du Sahel : le Mali, le Burkina Faso et le Niger. Excentrée par rapport aux capitales-lieux de concentration du pouvoir politique, marginalisée dans les plans et programmes de développement, cette région « transnationale »

---

9. Bande de terrain frontalière de 275 km de long sur 50 de large située à l'extrême nord-ouest du Burkina Faso. Finalement, ils portèrent le conflit devant la Cour internationale de justice. Se basant sur la reconnaissance par les deux parties de la frontière établie avant l'indépendance, la Cour partagea les 3 000 km<sup>2</sup> de façon presque égale entre les deux États.

frontalière est particulièrement difficile à contrôler pour les gouvernements de ces trois États. Ces espaces épineux deviennent des lieux enclavés par rapport à leur pays d'appartenance et ouvertes les unes sur les autres mais propices, dans des périodes de crise, aux rébellions contre les États centraux.<sup>10</sup> (OIM. 2016)

Bien que réelles, les frontières perdent toute signification étant sans cesse transgressées : les acteurs les contournent ou les détournent à leur profit si bien qu'elles sont devenues de véritables « passoires », situation dont bénéficient les trafiquants de drogues, les contrebandiers, les populations, les migrants ainsi que les corps constitués (douaniers, policiers, militaires, etc.) qui perçoivent des prébendes (Bennafia, K & D. Meier. 2018).

Quand l'État central est faible et le contexte géopolitique favorable, des organisations djihadistes se jouent des frontières, les outrepassent en voulant instaurer de nouveaux États, comme c'est le cas de « l'État islamique dans le Grand Sahara » (EIGS) sous implantation des partisans d'Al Qaida au Maghreb islamique (AQMI) dans le nord du Mali en 2006. Les frontières nigéro-maliennes sont franchies en toute impunité par les groupes djihadistes qui remettent en cause les États et leurs frontières pour édifier un nouvel et vaste ensemble islamique qui couvrirait une partie du Mali et du Niger jusqu'aux confins du lac Tchad.

À une économie auparavant licite et illicite s'est juxtaposée, à partir de 2006, une économie criminelle qui constitue un autre mode d'insertion du Sahel dans l'économie mondiale. Plusieurs auteurs (Antil, 2019 ; Simon, 2011 ; Grégoire, E, 2013 et 2018) ont montré que ce vaste ensemble est devenu une aire de transit de stupéfiants. Ce trafic s'est développé parallèlement aux flux marchands régionaux et transnationaux, la porosité accrue des frontières et la faiblesse des systèmes judiciaires (Dumortier, B.2017) et policiers nationaux constituant pour les trafiquants un avantage comparatif. Ces flux vont de pair avec une accélération de la circulation d'armes. Sur ces flux marchands transsahariens se greffent des mouvements migratoires de grande ampleur (Brachet, J ; A, Choplin et O, Pliez 2011).

Dans ce contexte, les frontières et l'hinterland saharien sont de moins en moins contrôlés par les États : à des frontières étatiques statiques et très poreuses se sont substituées des frontières informelles et mobiles<sup>11</sup> (CILSS, 2023). Ces dernières se juxtaposent aux frontières de l'État. On assiste à une régionalisation informelle qui ignore les frontières nationales et profite de la faiblesse des États pour instaurer une économie parallèle. (Grégoire, 2018 ; M.A, Pérouse de Montclos, 2021).

*In fine*, les zones transfrontalières sont devenues des espaces de non-droit et d'insécurité. Le nombre d'événements d'insécurité et de conflits dans les quatre pays augmente sans cesse, selon le Armed Conflict Location & Event Data Project (ACLED). Entre 1997 et 2023, 49 % des événements violents se sont produits à moins de 100 km des frontières nationales. Les principaux épicentres des conflits frontaliers sont le lac Tchad et la triple frontière Burkina Faso/Mali/Niger.<sup>12</sup> Les acteurs violents naviguent dans un réseau complexe d'alliances et de rivalités, évoluant souvent

10. Les rébellions touarègues maliennes de 1963, de 1990-1996 et de 2006-2008 entraînèrent parfois avec elles d'autres nomades d'origine arabo-berbère qui exprimaient, eux aussi, leurs frustrations face aux problèmes politiques et économiques qui n'avaient toujours pas été résolus depuis l'indépendance. Une collusion entre les rebelles touaregs et les islamistes d'AQMI se produisit en 2012, les Touaregs sont allés jusqu'à proclamer l'indépendance (l'Azawad)).

11. C'est exactement ce qui s'est produit au Mali où AQMI et d'autres groupes salafistes assistés des rebelles touaregs du MNLA et d'Ansar Dine s'emparèrent de plus de la moitié du pays avant de voir leur territoire se réduire sous l'effet de l'opération Serval. Plus à l'Est, la secte salafiste Boko Haram fait également fi des frontières qui séparent le Nigéria, du Cameroun, du Niger et du Tchad afin d'édifier un califat islamique dans le bassin du lac Tchad.

12. L'indicateur des dynamiques spatiales des conflits (SCDi) cartographie l'évolution spatiale et temporelle de la violence en Afrique du Nord et de l'Ouest depuis 1997.

de relations hostiles à relations de coopération. (ACLED, 2024).<sup>13</sup> La violence se propage depuis le Sahel central vers les pays voisins.

La crise sécuritaire a entraîné un déplacement massif de populations et une perturbation des moyens d'existence, de la transhumance pastorale, des marchés et du commerce. On a compté fin 2022 3,2 millions de personnes déplacées internes dans les quatre pays touchés par les conflits (IDMC, 2022). Il y avait 1,24 million de réfugiés et demandeurs d'asile dans la région, dont presque la moitié était accueillie au Tchad. Les déplacements des populations accroissent la pression sur les services sociaux de base, dont la congestion entraîne une pénurie de services essentiels (IRC, 2023). Le déplacement des populations et des transhumants a exacerbé la demande sur des ressources naturelles limitées (terres agricoles, pâturages et eau) entraînant des affrontements entre agriculteurs et communautés pastorales (OCDE, 2020).

Ces événements soulignent la nécessité de trouver des solutions transfrontalières coordonnées.. Il s'agit notamment d'appuyer le renforcement de la sécurité et la stabilité régionale au Sahel, par le biais de la consolidation des capacités opérationnelles et stratégiques ainsi que par la promotion d'une approche régionale en matière de gestion des frontières. De ces objectifs ressort la nécessité du renforcement de la collaboration transfrontalière à tous les niveaux entre les acteurs aux frontières des pays.<sup>14</sup>

### **2.3. L'enclavement externe : un accès aux ports du littoral éloigné**

Les pays du Sahel enclavés sont pour la plupart exportateurs des produits agricoles et miniers. L'accès à la mer pour s'insérer dans le marché mondial est incontournable. Un État enclavé, fût-il pauvre, est à sa taille un marché intéressant pour les opérateurs. Les acteurs économiques nationaux et étrangers présents sur les marchés enclavés recherchent le maximum d'efficacité, de sécurité et de rentabilité. Ils doivent pouvoir les atteindre sans risquer en permanence les effets désastreux des blocages et des surcoûts. La disponibilité et les infrastructures portuaires des pays littoraux ainsi que le transit vers l'arrière-pensée de ces pays et des pays enclavés pèsent sur les coûts d'acheminement des produits et par conséquent sur les choix des ports et des voies de communication.

Parmi les dix principaux ports à conteneurs du Golfe de Guinée, on compte essentiellement cinq ports de desserte des pays enclavés du Sahel dont quatre transitant par le Burkina Faso.<sup>15</sup> Il s'agit des ports de Dakar (pour le Mali), Cotonou pour (le Niger), Abidjan, Lomé, Tema et Cotonou (pour le Burkina Faso ainsi que le Mali et le Niger). Avant la crise ivoirienne en 2002, plus de la moitié du transit de ces pays s'effectuait par le seul port d'Abidjan. Cette prédominance du port d'Abidjan tenait à sa position géographique vis-à-vis du Burkina Faso et du Mali mais aussi à l'existence du chemin de fer (pour le Burkina Faso). La crise politique de la Côte d'Ivoire a progressivement déplacé les trafics vers Tema (Ghana), et Lomé (Togo) et renforcé la compétition entre les ports en Afrique de l'Ouest (Charlier, J. 2017).

---

13. Un débordement d'insécurité dans le nord du Bénin, de la Côte d'Ivoire, du Ghana et du Togo a entraîné des déplacements transfrontaliers, avec plusieurs milliers de nouvelles personnes déplacées en 2022.

14. Deux initiatives complémentaires financées par le gouvernement du Japon, « Gestion coordonnée des frontières au Burkina Faso, au Mali, en Mauritanie et au Niger » et « Immigration et gestion des frontières au Niger », l'OIM au Niger cherche à contribuer aux objectifs des politiques et stratégies définies au niveau de la sous-région par les pays du G5 Sahel (Burkina Faso, Mali, Mauritanie, Niger et Tchad).

15. Abidjan et San Pedro (Côte d'Ivoire), Dakar (Sénégal), Douala et Kribi (Cameroun), Cotonou (Bénin), Lomé (Togo), Lagos (Nigéria), Tema et Takoradi (Ghana). Les projets en cours (N'Dayane au Sénégal, Lekki au Nigéria). Ces ports sont tous localisés dans les pays de la CEDEAO, à l'exception des ports camerounais de Douala et de Kribi

Plusieurs nouveaux ports viennent concurrencer les ports existants. Parallèlement, les projets d'agrandissement portuaires et de modernisation sont nombreux.<sup>16</sup> Les principaux ports du golfe de Guinée ont procédé depuis une quinzaine d'années à des investissements massifs pour augmenter leurs capacités et mettre à niveau leurs infrastructures. Cette dynamique se traduit par une amélioration des performances du passage portuaire avec toutefois d'importantes disparités entre les ports selon leur configuration physique et géographique. Aujourd'hui, les grands investissements portuaires imposés par la massification des navires ont besoin d'un taux élevé d'utilisation pour assurer leur rentabilité. Pour cela, ils doivent attirer le maximum de fret des pays enclavés.

## Carte 2

### Vue d'ensemble des principaux ports de l'Afrique de l'Ouest et du Golfe de Guinée



Source : Delavelle Ch & Ph. Dorson (2020), *Observatoire Europe-Afrique 2030*

Le choix d'un port devient de plus en plus un enjeu stratégique et économique, aussi bien pour les pays côtiers, les compagnies maritimes et les pays sans littoral. Dans le jeu de la compétition, la performance d'un port de commerce dépend aussi de sa capacité à s'ajuster à la dynamique de son arrière-pays en termes de production et d'échange de biens (Steck, B. 1996). Pour les armateurs et les consignataires, la cadence de traitement des navires détermine le choix du port de débarquement (Lihoussou, 2014). Pour les chargeurs des pays à façade maritime et ceux des pays sans littoral, les facteurs déterminants du choix du port sont relatifs aux coûts des formalités portuaires, aux délais de séjour des marchandises au port et de leur acheminement entre le port et la destination finale de la marchandise, à la fluidité dans le traitement des opérations.<sup>17</sup> Autant de défis pour améliorer la compétitivité des ports, ce qui a amené les autorités à s'engager dans d'ambitieux programmes d'investissement (Ba, D ; M.D, Thiam & A.T, Diaw. 2018). La concurrence que se livrent les ports pour capter ces trafics les met souvent en compétition risquée.

Dans le même temps, les pays enclavés peuvent se jouer de la concurrence que provoque la volonté de les desservir. Ils multiplient leurs stratégies en diversifiant les ports qu'ils utilisent pour leur transport international de marchandises (J. Lombard et O. Ninot, 2013 ; V. Zoma, 2019). Ils

16. Au Sénégal, deux projets portuaires vont permettre de désengorger le port de Dakar.

17. Le coût du passage portuaire reste un élément de poids dans la sélection d'un port. Il est constitué des coûts de la manutention, des frais d'escale, du pilotage, du remorquage, des droits de ports et des taxes sur les marchandises.

disposent, aussi paradoxal que cela puisse paraître, d'une force dont ils peuvent user sur leurs principaux voisins du littoral : chaque port de la 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. D'une faiblesse, ils peuvent faire un atout.

À titre d'exemple, le Niger est approvisionné à partir de cinq principaux ports (Cotonou, Abidjan, Lagos, Tema et Lomé). Abidjan est le port le plus éloigné (1770 km) et Cotonou est le plus proche (1058 km) (V. Zoma, 2019). Dans un premier temps, l'héritage colonial et la proximité l'ont amené à privilégier la voie béninoise.<sup>18</sup> (Allagbe, B.S & L, N'Djambou. 2018) La diversification des voies d'ouverture du territoire sur l'Atlantique s'est imposée ultérieurement. Le Niger est devenu un pôle d'attraction pour les ports maritimes du golfe de Guinée, il transite par le Burkina Faso lorsqu'il utilise les ports ivoiriens, ghanéens et togolais.. Le Mali utilise les ports du Togo, du Bénin et du Ghana et transite aussi par le Burkina Faso.

L'objectif des quatre pays sans littoral est de rééquilibrer le rapport de force, de rendre les autorités portuaires des pays du littoral plus à l'écoute, voire en quête de séduction des pays enclavés. Au Mali, comme au Burkina Faso, les projets de « ports secs », implantés en-deçà des frontières 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 », de développer le stockage sur le territoire du pays de destination, d'assurer un approvisionnement régulier des populations ainsi que des principaux secteurs de l'économie.

Par ailleurs, l'enclavement est exacerbé par de nombreux contrôles administratifs qui jalonnent le parcours, d'où le renchérissement des coûts de transports, posant ainsi la problématique de la recherche d'un système de transport efficace.

### **III. LES ENJEUX OPÉRATIONNELS DU DÉSENCLAVEMENT : DE LA NÉCESSITÉ LOGISTIQUE À UNE APPROCHE DE DÉVELOPPEMENT**

L'enclavement, qu'il soit interne, interrégional ou externe, renvoie systématiquement aux lacunes des systèmes des infrastructures dans la variété de leurs fonctions et utilités (transport, communication, services publics...). L'amélioration de ces infrastructures et services par des politiques nationales et une coordination régionale demeure indispensable pour valoriser les potentiels économiques régionaux. Elle ne constitue toutefois pas une condition suffisante.<sup>19</sup> Un processus d'organisation spatiale de deux ou plusieurs actifs d'infrastructure doit nécessairement s'inscrire dans une approche de corridors pour impacter au mieux le développement social et économique des pays concernés. Cela implique de mettre délibérément l'accent sur le développement de corridors où divers services logistiques se complètent dans une approche multisectorielle créant un espace de création de valeur et impulsant les connections nécessaires aux interrelations entre les régions de l'intérieur, les zones frontalières et les accès aux ports maritimes des littoraux. De son côté, la mise en cohérence du réseau de corridors requiert une approche faisant le lien entre le développement

---

18. De son côté, le Bénin sentait la nécessité de rompre l'isolement de la partie nord de son territoire. Ceci a conduit les deux États à créer l'Organisation Commune Bénin-Niger (OCBN) pour coordonner les activités d'import-export du Niger et du Bénin, prouvant déjà la nécessité d'une coopération inter-États.

19. Les échecs des grands projets d'infrastructure fondés sur la promesse d'effets positifs et de désenclavement sont nombreux, tant en Afrique que dans d'autres régions du monde, même en Europe.

des infrastructures et la coordination des politiques de l'aménagement du territoire à l'échelle régionale.

### **3.1. L'articulation des trois désenclavements : l'importance du rôle des infrastructures dans la connectivité et le développement**

Le principal enjeu de l'opérationnalisation du désenclavement réside dans la maîtrise de la dialectique entre l'échelle supranationale et les initiatives nationales et locales. L'articulation entre les différentes échelles territoriales du Sahel tire sa nécessité de l'atavisme des pratiques de gestion du développement dans les pays de cette région (organisations administratives nationales fermées sur elles-mêmes, autoritarisme dans l'exercice du pouvoir, cultures locales, etc.) constituant parfois des facteurs de blocage aux dynamiques de l'intégration régionale portées par les Communautés économiques régionales (CER).

L'enclavement n'est pas un attribut spatial qui confinerait les territoires concernés dans une position absolue et irréversible. C'est plutôt un processus relatif fondé sur des discontinuités produites par des mécanismes fondamentalement historiques et qui aboutit à des disparités territoriales. La question de l'enclavement s'inscrit par conséquent à la jonction des différenciations spatiales suscitées par l'action des sociétés humaines sur des territoires eux-mêmes divers. Les différenciations, les discontinuités, les ruptures enserrant des territoires, parfois jusqu'à les enfermer et les isoler les uns des autres.

Ce sont les stratégies des acteurs publics et privés qui suscitent l'enclavement, mais ces stratégies demeurent réversibles et peuvent impulser des dynamiques opposées, favorables au désenclavement. Pour relier l'enclave à la mer ou à un centre dynamique ou pour désenclaver un espace frontalier par rapport à un autre, les réseaux sont déterminants : réseaux d'infrastructures, mais aussi réseaux sociaux. L'absence de réseaux et d'horizons multiples, autres que nationaux ou locaux, contribue à scléroser les initiatives alimentant de ce fait les processus de marginalisation des territoires voire de stigmatisation des exclus. Il s'agit alors d'espaces dans lesquels l'enclavement des uns se nourrit de celui des autres.

Au plan des équipements portuaires et des dessertes d'arrière-pays, le Sahel n'est en rien homogène. Aucun système cohérent n'a été mis en place à l'échelle régionale. Il y a une série de sous-systèmes éclatés fonctionnant à l'échelle nationale et guère connectés. Une part non négligeable des territoires nationaux est très médiocrement innervée par les infrastructures de communication et de services sociaux. Que l'on évoque les secteurs du transport, de la santé, de l'éducation, du logement, des politiques publiques de soutien à l'économie, la capacité des États à offrir des services est limitée. De plus, les investissements sont souvent extrêmement mal répartis sur le territoire.

Le développement dans l'espace du Sahel est tributaire du niveau d'équipement en infrastructures dans les domaines des routes, de l'énergie, des aménagements hydrauliques et des télécommunications qui sont concentrés en général autour des grandes agglomérations urbaines au détriment des vastes zones à faible densité humaine. L'insuffisance de ces infrastructures freine le désenclavement et le développement intégré de cet espace.

Pour les pays enclavés, l'amélioration du transport et de la logistique est un enjeu majeur sur

le plan socio-économique.<sup>20</sup> Un système de transport de fret plus efficace désenclaverait des régions entières. La réduction des coûts et des temps de transport favoriserait le développement économique des régions fortement peuplées qui ne se trouvent pas à proximité immédiate des zones portuaires.

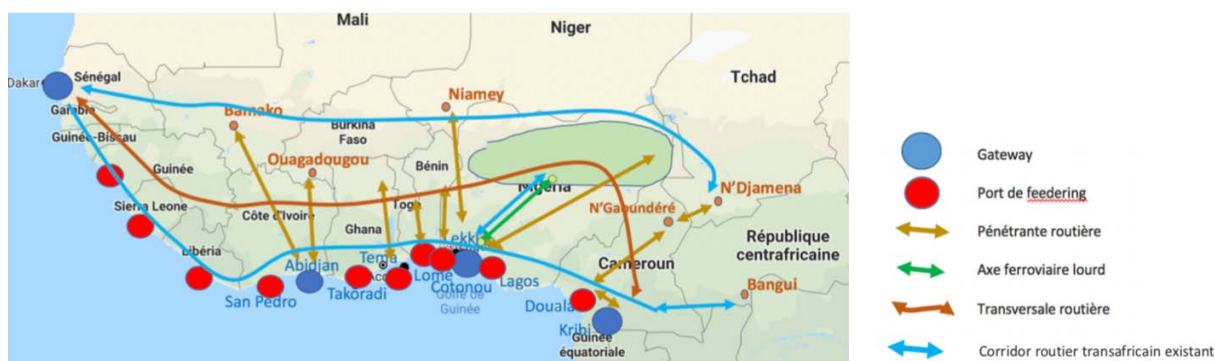
Dans le domaine des infrastructures énergétiques, les principales sources d'énergie demeurent d'origine thermique dans la plupart des pays avec le corollaire d'achat de carburant et de groupes électrogènes à des prix exorbitants pour des rendements souvent dérisoires. En moyenne, le pourcentage de la population disposant d'un accès à l'électricité dans l'espace du Sahel est de 16.3 %. La part des énergies renouvelables est très faible alors qu'il existe d'énormes potentialités dans ce domaine. De ce fait, le coût de l'énergie reste élevé, aussi bien pour les ménages que pour les industries.

Au niveau des infrastructures hydrauliques, toutes les statistiques élaborées sur le Sahel montrent l'immensité des besoins à satisfaire en dépit des énormes potentialités (eau de surface, eau souterraine). En effet, de l'adduction en eau potable pour les populations aux abreuvoirs pour bétails, en passant par les installations hydro-agricoles pour l'agriculture, les défis à relever restent nombreux afin de stabiliser les populations dans leur terroir d'origine. Enfin, la question de la communication demeure également une préoccupation centrale au niveau du Sahel. Le faible accès aux technologies de l'information et de la communication (TIC) peut parfois être une source d'exclusion sociale pour certaines populations de ces pays.

Pour assurer le développement socioéconomique et l'intégration régionale dans l'espace du Sahel, promouvoir les échanges internes et intra régionaux et faciliter la circulation des personnes et des biens, les États se doivent d'investir dans le développement des infrastructures. Il s'agira à terme de créer des pôles de développement dans les zones frontalières, notamment par leur désenclavement par une jonction contrôlée avec le Maghreb et les autres régions africaines.

**Carte 3**

**Investissements prioritaires pour une logistique régionale compétitive**



Source : Delavelle Ch & Ph. Dorson (2020), *Observatoire Europe-Afrique 2030*

20. En matière d'infrastructures de transport, les pays disposent de peu de linéaires de routes aménagées et surtout dans les zones rurales à faible densité humaine. La densité de routes couvertes en asphalte se situe en moyenne autour de 0.4% . Il en est de même au niveau du transport ferroviaire, aérien et fluvial.



### 3.2. Les corridors, des voies de transit ou de développement local et régional

Nous interprétons le concept de corridors au prisme de sa fonctionnalité multidimensionnelle : zone de transit, d'équipement, et de localisation d'activité et d'espace de gestion de flux de circulation et de production de biens et de services. En ce sens, le corridor n'a pas qu'une acception d'une zone géographique caractérisée par un couloir de transit aménagé.<sup>21</sup> Il combine des caractéristiques physiques et non physiques. Les infrastructures physiques couvrent les réseaux et les équipements de transport et de télécommunication et les systèmes de production. Les infrastructures non physiques regroupent le capital, les connaissances, la main-d'œuvre et les ressources appliquées aux réseaux physiques. Il renvoie à des questions d'occupation de l'espace mais aussi à des questions institutionnelles de planification et de gouvernance (Debie. J & C Comtois, 2010).

Les corridors sont un support, une ressource et un enjeu. Sur l'aspect organisationnel, trois facteurs principaux sont déterminants dans la performance d'un corridor : la capacité, la continuité et la fluidité. Le fonctionnement d'un corridor repose sur la continuité des réseaux de transport, le nombre de fréquences et la régularité des mouvements. Les corridors renvoient ainsi au concept d'intermodalité dans un contexte de congestion des principales portes et voies de circulation. Dans une rhétorique de l'effet structurant des infrastructures, le concept associe le développement des infrastructures de transport à l'interdépendance des différents secteurs de l'économie

Dans des pays enclavés extérieurement, le trafic maritime repose sur une interaction étroite entre une infrastructure portuaire et les axes de transport fournissant des structures intermodales et des connexions avec les arrières-pays. Ancrés aux ports, plusieurs corridors contribuent au désenclavement des pays de l'intérieur, tels que le Burkina Faso, le Mali et le Niger. En raison de sa situation géographique, le Burkina Faso constitue une plaque tournante des échanges de marchandises entre les pays du Sahel et ceux de la bande côtière. Cette situation permet au Mali et au Niger d'avoir accès à plusieurs ports de la région par divers corridors (Sigue ,O et V, Zoma. 2020). Les flux des échanges du Mali par les pays côtiers empruntent plusieurs corridors : le corridor routier ou routiers/ferroviaires Abidjan-Bamako, Dakar-Bamako Nouakchott-Bamako, Tema-Bamako, Lomé-Bamako, Conakry-Bamako (V. Zoma, 2019). La trame des cinq corridors desservant le Niger a contribué fortement à son désenclavement : il s'agit de la voie béninoise, nigériane, ivoirienne, togolaise et ghanéenne (Bontianti, A et I-A Yonlininza 2008).

Chaque corridor présente ainsi une somme d'opportunités et de contraintes à mettre en relation avec chacun des marchés enclavés. Les corridors de désenclavement des pays sans littoral sont pour les ports des dispositifs d'accès à l'arrière-pays que constituent ces pays. Les différences des coûts de transport sur les corridors jouent un rôle essentiel dans le choix des ports. Pour être attractif, il est non seulement nécessaire pour un port d'être desservi par des infrastructures de transport adéquates et des opérateurs professionnels offrant des services de transport de qualité, à des prix compétitifs, mais il faut aussi que l'environnement dans lequel ceux-ci opèrent fonctionne normalement (Noitoria, F. 2019). Le grand défi des couloirs d'accès aux ports en compétition est non seulement de les doter d'infrastructures de qualité, mais aussi de maintenir cette qualité dans la durée. De ce point de vue, la préservation et l'entretien du capital infrastructurel jouent un rôle déterminant.

21. Il existe une importante littérature concernant les corridors de transport qui émane, d'une part, des domaines académiques, en particulier de la géographie, de l'économie et des sciences de gestion et, d'autre part, des discours institutionnels, notamment des organismes internationaux et régionaux. Cette littérature n'a pas fait l'objet d'une synthèse qui permettrait d'aborder le corridor en tant que produit des évolutions successives du domaine des transports et des communications au domaine de localisation d'activités et de diffusion de la croissance/développement.

Les infrastructures de transport routiers ou/et ferroviaires sont identifiées comme les instruments indispensables des processus de développement territorial et d'intégration régionale. Mais, de très nombreux dysfonctionnements entravent la fluidité des circulations sur les corridors, maillons déterminants de l'intégration. Malgré l'existence de conventions et accords inter-États, notamment dans le cadre de la CEDEAO, les conditions de passage de ces corridors restent disparates d'un pays à l'autre, avec toutefois des obstacles communs qui ne favorisent pas la fluidité des trafics.

Les corridors d'infrastructure se réfèrent au processus d'organisation spatiale de deux ou plusieurs actifs d'infrastructure pour améliorer le développement social et économique des pays partageant un ou des corridors. Cela implique de mettre délibérément l'accent sur une approche multimodale de développement des infrastructures, en ce sens que toutes les infrastructures, telles que les ports, les routes, les chemins de fer, les pipelines, les voies navigables intérieures, et les autres services logistiques se complètent dans une approche multisectorielle.

Une politique de désenclavement réussie suppose que, par-delà la fluidité améliorée des circulations, soit rendue possible leur capacité à féconder les territoires traversés au profit des économies et des sociétés dont elles impactent la vie quotidienne. Des régions intérieures des pays enclavés (Burkina, Mali, Niger ou Tchad) tirent une partie importante de leur activité des trafics circulant sur l'axe se dirigeant vers des ports de pays du littoral (Dakar, Abidjan, Cotonou).

Les logiques de proximité ou de coût peuvent favoriser l'arrimage de régions d'un territoire national enclavé à un corridor et à un port côtier. Cet arrimage pose aussi la question de la dynamique de l'intégration territoriale et des relations interrégionales internes. Un corridor peut tendre à s'organiser en un espace fonctionnel (et dans une certaine mesure efficace) concentrant infrastructures, flux, opérateurs, pouvoirs publics et privés sans susciter la création de dessertes locales qui, sur des infrastructures similaires, pourraient être réalisées et servir de support à la création et à la diffusion d'activités dans la région.

Autrement dit, les acteurs publics devraient agir pour que les corridors interagissent avec les dynamiques économiques locales et assurer que la fluidité et la dynamique d'activité sur l'axe principal du corridor profite aux pôles urbains secondaires et aux espaces traversés. 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.

Le principe qui devrait guider la logique d'intervention publique concerne la capacité institutionnelle d'un corridor à localiser des activités au-delà du couloir axial. Autrement, le corridor constituerait un simple espace de transport ou de transit, avec pour conséquence un effet « tunnel » manifeste et des effets entraînants limités sur les économies et les circulations locales. Seules compteraient les relations entre les terminaux situés aux deux extrémités, indépendamment de celles existant dans les espaces traversés.

Les corridors peuvent être un des éléments de projets plus globaux qui dépassent le simple cadre du transport ou de transit. La question essentielle est celle de la possibilité de voir se transformer une dynamique logistique en une territoriale favorisant une autre de développement. Ce terme étant entendu comme un processus par lequel les richesses créées sont redistribuées et réinvesties localement dans des activités éventuellement connexes. Cette dynamique contribue à faire émerger des acteurs ancrés localement et renforcer les capacités économiques et politiques locales, à produire des emplois et des richesses.

### 3.3. L'aménagement du territoire, socle de l'approche de développement

Les pays du Sahel ont adopté, depuis quelques années, des politiques de l'aménagement du territoire. La plupart de ces politiques ont été actualisées ou sont en cours de relecture pour prendre en compte les nouvelles données politiques, économiques et les exigences de la décentralisation, de l'intégration sous régionale, voire régionale.

Cette démarche est cruciale dans la recherche de solutions définitives aux crises récurrentes qui ont ébranlé ces pays en mettant en péril la cohésion nationale et leur intégrité territoriale. Elle peut être un instrument de planification d'un développement harmonieux de l'espace national par la meilleure répartition des activités et, partant, des populations en fonction des équilibres économiques recherchés. Les faiblesses dans l'orientation spatiale des investissements, l'allocation des ressources et la responsabilisation à la base expliquent pour une grande part la situation actuelle de disparités importantes entre les régions des pays du Sahel, de la persistance des effets négatifs du désenclavement. La crise que traversent ces pays révèle les risques de la persistance de ces disparités.

Les pays du Sahel subissent des dynamiques transfrontalières nées des intérêts économiques des populations, sur un espace donné. Ce dernier est construit indépendamment de la volonté des États et selon celle des populations de vouloir être ensemble. Les frontières administratives nationales fractionnent souvent des bassins naturels riches en matières premières. Les politiques de l'aménagement des territoires peuvent contribuer à renforcer le développement des territoires le long des frontières et la gestion harmonieuse et consensuelle des ressources partagées à travers la consolidation spatiale des expériences de projets et programmes transfrontaliers (A.S. 2022, b). C'est pour cette raison que des politiques d'aménagement de territoire rénovées et concertées pourraient être le cadre de référence politique, administratif, juridique, technique et de planification multisectorielle des investissements physiques à réaliser sur le territoire national et dans la région (Alvergne ,Ch. 2007). Un cadre permettant aussi la prise en charge de l'exclusion spatiale, du déséquilibre démographique, des disparités socioéconomiques et du défi environnemental.

Ces politiques devraient être bâties sur des investigations concertées pour construire des scénarios alternatifs, globaux ou thématiques et des visions aptes à assurer un développement harmonieux, équilibré et durable des pays concernés. Cela permettrait la formulation des stratégies globales et la réalisation de grands pôles de développement. Une relance de l'aménagement du territoire implique de renouveler les échelles d'intervention et les manières de faire. Le temps des politiques d'aménagement conçues et pilotées de manière isolée semble révolu.

Des politiques d'aménagement des territoires coordonnées pourraient par ailleurs servir de cadre de mise en cohérence des politiques de désenclavement. Elles établiraient des programmes et projets qui seraient des vecteurs d'un développement équilibré. Elles feraient du désenclavement un vecteur d'une intégration régionale et donnant aux corridors une fonction essentielle dans la connexion des territoires.

La mise en cohérence du désenclavement dans le cadre d'une politique d'aménagement des territoires nécessitera : (i) la relecture des schémas existants ; (ii) la définition des orientations des politiques de désenclavement et ; (iii) l'élaboration et l'approbation d'un Schéma transrégional harmonisé et intégré. Cette démarche devrait s'appuyer sur l'élaboration des cartes thématiques aux niveaux régional et national. Elle appelle aussi à : (i) mettre en place le cadre institutionnel et à le rendre fonctionnel aux niveaux national, régional et local ; (ii) assurer la cohérence avec les outils d'intégration communautaire (CEDEAO, UEMOA), etc.

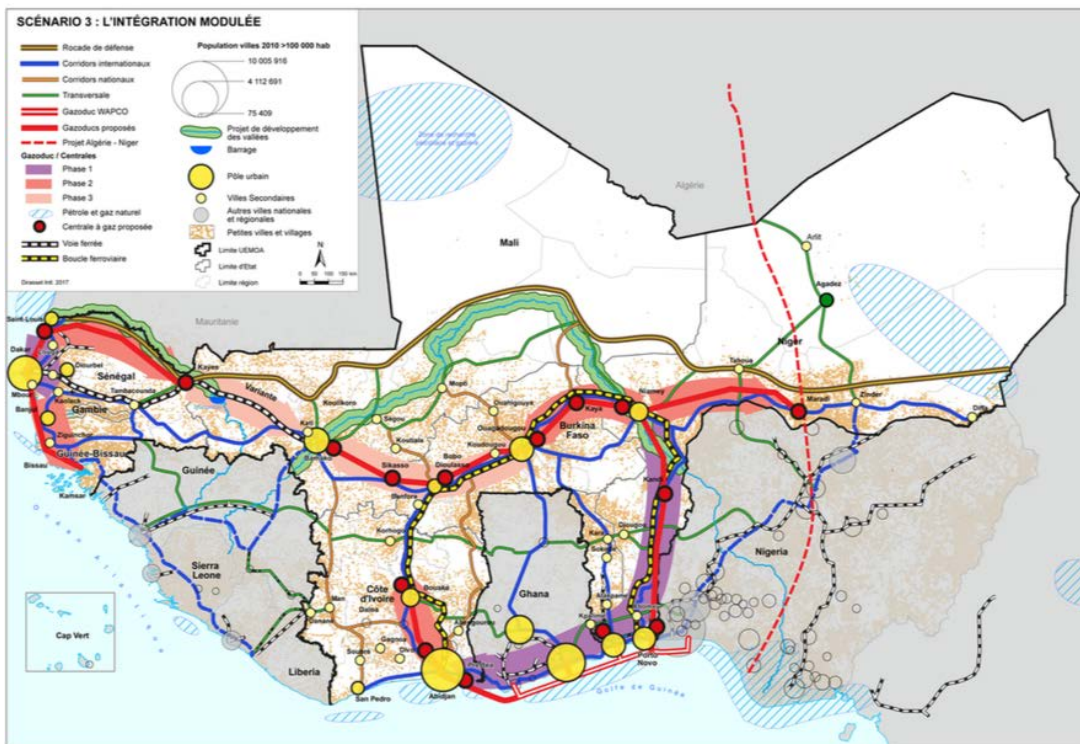
Les espaces appelés « pays frontières » font l’objet d’attention particulière de la part des Organisations sous régionales (UEMOA, CEDEAO), car ils constituent de vrais facteurs d’intégration et des territoires de développement homogènes et viables. Les Communautés économiques de la région (CEDEAO, UEMOA, CEEAC, ...) devraient jouer un rôle dans la promotion de programmes et projets de désenclavement en soutenant la coordination des politiques d’aménagement des territoires dans les pays concernés et en apportant leur appui à des projets de corridors transfrontaliers et au développement des ZES dans l’aménagement du territoire productif. L’UEMOA a impulsé une réflexion sur des scénarios d’aménagement du territoire des pays qu’elle regroupe (Carte). Cette investigation pourrait servir de cadre de débat sur le futur de l’aménagement de ces territoires.

Dans ce cadre, il faudrait repenser le modèle de Zones économiques spéciales (ZES) plus apte à parvenir à une industrialisation inclusive et durable, qui fait passer, d’une part, l’intégration dans le commerce international par la constitution autour des ZES de chaînes de valeur locales et sous-régionales et, d’autre part, la résorption du gap d’infrastructures par le développement de corridors régionaux et de plateformes multimodales telles qu’en offrent déjà certaines ZES. Pour ces dernières, comme pour les économies locales, il est important que les marchés locaux et sous-régionaux puissent représenter une part croissante des débouchés des industries de transformation qu’hébergent les ZES (Ouallet, A 2021).

La réussite des ZES est liée à la présence des infrastructures logistiques. Mais il faudrait donner au développement de ces Zones une fonction d’aménagement du territoire plus stratégique (pôles de développement). Comme il faudrait éviter qu’elles se concentrent sur les gisements de matières premières, dans les grands bassins d’emploi et de consommation, ou sur les côtes. Les ZES peuvent être différenciées en fonction des réalités territoriales, depuis des Zones très simples dans des territoires relativement pauvres, jusqu’à des clusters et des technopôles dans des grandes villes.

**Carte 4**

**Scénario d’un schéma aménagement du territoire UEMOA**



Source : Schéma de développement de l’espace régional (SDER) de l’UEMOA

Plusieurs ZES africaines récentes développent une coopération interétatique, comme dans le domaine de la logistique afin d'associer les pays de l'intérieur et les pays côtiers pour l'exportation. L'expérience de la Zone transfrontalière de Sikoko, qui associe le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire et le Mali est à méditer pour servir d'exemples à d'autres régions.<sup>22</sup>

Les politiques d'aménagement doivent contribuer à consolider les politiques publiques des pays de la région en établissant des schémas et des formes de péréquation entre les espaces. Ces politiques nationales isolées ont conduit à une concurrence entre les États, alors que le contexte économique aurait dû appeler une complémentarité. Des productions de même nature furent encouragées dans la plupart des pays, créant ainsi des situations de concurrence aux conséquences désastreuses lorsque les cours mondiaux chutent.

Des politiques d'aménagement des territoires qui intègrent le désenclavement comme une orientation fondamentale définiront de nouvelles pratiques institutionnelles en distinguant, à cet effet, trois échelles qui correspondent à trois dimensions de l'action du désenclavement. Chacune d'elles constitue le cadre d'une action spécifique : i) l'échelle locale de la décentralisation qui s'appuierait sur les expériences d'élaboration de plans locaux de développement pour renforcer le rôle des collectivités locales dans la mise en place d'une politique locale d'aménagement ; ii) l'échelle transfrontalière où les efforts seront portés sur la mise en évidence de territoires transfrontaliers homogènes, caractérisés par des trajectoires économiques et sociales communes ; iii) l'échelle sous-régionale où l'action consiste à corriger les disparités territoriales et à mettre en place un système d'information sur les impacts territoriaux du désenclavement.

## CONCLUSION

La clarification de ce que l'on entend par l'enclavement nous a permis d'assurer une compréhension de ses modes de manifestation dans la région du Sahel et des exigences du désenclavement ou de la sortie du triple enfermement national, interrégional et externe. L'accès à la mer est le mode opératoire pour rompre l'enclavement externe, s'inscrire dans l'économie-monde, valoriser les ressources par les exportations et couvrir les besoins incompressibles par les acquisitions venant de l'étranger. Le désenclavement interne exige, en revanche, l'accès des territoires aux services publics et l'exploitation des ressources latentes souvent ignorées par les pratiques centripètes du développement. Il signifie aussi connecter les pôles de richesses au reste du territoire, pour diffuser équitablement la richesse et innover les régions marginalisées par des flux. Le désenclavement interrégional renvoie au traitement des régions frontières éloignées des lieux de concentration des activités dynamiques et des centres de décision politique. Ces zones frontières des pays du Sahel sont insécurisées ; elles deviennent des lieux de dissidence politique, où prospèrent divers genres d'activités illicites. La perte de contrôle du centre politique sur ces régions en fait des zones frontalières ouvertes entre elles mais enclavées par rapport au reste du pays.

Ces réalités multifformes des désenclavements relèvent de dysfonctionnements cumulés dans le temps ; La profondeur et la durée des inversions territoriales à l'origine de l'enclavement ainsi que l'inertie des forces qui s'exercent apparaissent ainsi comme des éléments communs aux différentes situations d'enclavement. Les contraintes de l'enclavement forment des obstacles majeurs au développement mais elle peuvent être levées si leurs enjeux sont maîtrisés.

22. Le Triangle de SiKoko est une ZES commune à trois pays, Burkina Faso, Côte d'Ivoire et Mali. Il s'agit de la première zone économique transfrontalière africaine, lancée à l'initiative de la CEDEAO et s'appuyant sur des relations intercommunautaires historiques. Lancé en 2018 par les trois pays, ce projet a reçu l'appui de la Banque mondiale. Il couvre les régions de Sikasso au Mali, de Bobo-Dioulasso au Burkina et de Korhogo en Côte d'Ivoire

Le désenclavement du Sahel appelle des politiques de longue durée qui articuleraient au mieux les actions de développement avec des actions de gouvernance comme avec des actions relatives à la sécurité. Autrement dit, il faut faire mieux et parfois différemment que par le passé, en décloisonnant les approches sectorielles en silo, en proposant des axes d'intervention transversaux et en travaillant mieux avec une pluralité d'acteurs (collectivités locales, entreprises, sociétés civiles...). L'emboîtement des formes d'enclavement fait que les enjeux du développement et du désenclavement se resserrent aujourd'hui ici et là autour des mêmes questions : l'urgence du développement local ; l'importance de la connexion des territoires nationaux et l'intégration du rapport national-régional.

Dans cette perspective, le Sahel a besoin de politiques d'aménagement du territoire qui aillent au-delà de la dotation des territoires enclavés en équipements. Cette approche devrait prendre appui sur les expériences menées en Afrique de l'Ouest et tenter de renouveler les échelles, de promouvoir l'intégration régionale, les espaces transfrontaliers et la décentralisation. Ceci nécessite une compréhension commune des problèmes. Il s'agit de faire en sorte que les acteurs puissent mieux se connaître, qu'une confiance et des pratiques de travail en commun se mettent en place. Il importe de favoriser des synergies plus étroites entre les pays du Sahel et les pays du littoral atlantique. Compte tenu de la proximité du Sahel de son voisinage immédiat, il est nécessaire, afin de s'attaquer plus efficacement aux questions transfrontalières, d'examiner de manière plus approfondie la possibilité d'un espace commun de dialogue et de coopération.

## Bibliographie

- ACLED. (2024), Annual Report 2023, Armed Conflict Location & Event Data Project (ACLED), July 2024, Wisconsin.
- Allagbe, B.S et L. N'Djambou (2018), *Puissance publique et développement portuaire le cas de Cotonou (Bénin)*, in : Moderniser les ports ouest-africains, enjeux et perspectives, dirigé par Lihoussou. M & B. Steck, éditions Management et Société ; 2018, Caen.
- Alix, Y. (2011), *Territoires enclavés et opportunités de marché : analyse des performances logistiques des corridors de transport en Afrique subsaharienne*, Fondation SEFACIL –. Revue Organisations & territoires, Le Havre.
- Antil, A. (2019), *Sahel : soubassements d'un désastre*, Politique étrangère, no 3, 2019, Paris.
- A.S. (2022), *Programme de Développement d'Urgence (PDU), Projet d'Appui à la Décentralisation et au Développement des Villes Intermédiaires Productives*, Alliance Sahel (2022).
- A.S (2022, b), *Programme de Développement d'Urgence (PDU), Programme d'Urgence pour la Stabilisation des Espaces Frontaliers du G5 Sahel*, Alliance Sahel (2022).
- Alvergne, Ch. (2007), *Quelles politiques territoriales pour inscrire l'Afrique dans la mondialisation ? L'aménagement du territoire en Afrique subsaharienne*, Les Cahiers d'Outre-Mer, 238 | Avril-Juin 2007, <https://doi.org/10.4000/com>.
- Ba. D, M.D. Thiam & A.T. Diaw. (2018), *Le port de Dakar : d'un outil d'État à un instrument de la logistique mondiale*, in : Moderniser les ports ouest-africains, enjeux et perspectives, dirigé par Lihoussou. M & B. Steck, éditions Management et Société ; 2018, Caen.
- Bennafla, K & D, Meier. (2018), *Enjeux frontaliers et territoriaux au Sahel et au Moyen-Orient*, Égypte/ Monde arabe, n° 3.
- Bontianti, A. & I-A, Yonlininza. (2008), *La RN 6 : un exemple d'intégration économique sous-régionale et un facteur de désenclavement du Niger*. Cahiers d'Outre-Mer, Janvier-Juin 2008, France.

- Bourgeot A. & E. Grégoire (2011), *Désordres, pouvoirs et recompositions territoriales au Sahara*, Hérodote, 2011, Paris.
- Brachet, J, A. Choplin, O. Pliez. (2011), *Le Sahara entre espace de circulation et frontière migratoire de l'Europe*. Hérodote, 2011, Paris.
- Brachet, J.(2005), *Perceptions de l'enclavement dans une oasis saharienne du Nord Niger*, Espace Populations Sociétés, 2005, 1.
- Charlier, J. (2017), *les façades portuaires entre Sahel et Méditerranée*, in : L'Afrique : du Sahel et du Sahara à la Méditerranée, Sous-direction de Brigitte Dumortier (dir). Armand Colin, 2017, France.
- CILSS. (2023), *Le Sahel et l'Afrique de l'Ouest, Insécurité dans les zones frontalières*, 2023, Global Report on Food Crises.
- Debrie, J. & Steck B. (2001), *L'enclavement : réévaluation théorique et application à l'espace de l'Afrique de l'ouest*, L'espace géographique, no 1, 2001, CIRTAI UMR IDEES, Université du Havre.
- Debrie. J & C Comtois (2010), *Une relecture du concept de corridors de transport : une illustration comparée Europe/Amérique du Nord*, les Cahiers Scientifiques du Transport – No 58- 2010,
- Dumont, F & J, Lombard. (2005), *L'enclavement des uns n'est pas celui des autres*, Espace, Population, Sociétés, 2005,1.
- Dumortier, B. (2017), *Territoires, tensions et conflits du Sahel à la Méditerranée*, in : L'Afrique : du Sahel et du Sahara à la Méditerranée, Armand Colin, 2017, France.
- F.A.D. (2013), *Projet Aménagement de routes de désenclavement, Burkina Faso*, Rapport d'évaluation du projet, Fonds Africain de Développement, octobre 2013.
- Grégoire, E.(2019), *Le Sahel et le Sahara entre crises et résiliences*, Hérodote. Géopolitique du Sahel et du Sahara, Hérodote no 172, la Découverte, 1er trimestre 2019.
- Grégoire, E. (2018), *Frontières étatiques, frontières mobiles et rentes frontalières dans l'espace saharo-sahélien*, Information géographique,1, no 82.
- Grégoire, E. (2013), *Islamistes et rebelles Touaregs maliens : alliances, rivalités et ruptures*. EchoGéo, Sur le Vif, <http://echogeo.revues.org/13466>
- Halassi, D.A (2018), *Compétitivité portuaire et desserte des corridors de désenclavement du Mali*, in : Moderniser les ports ouest-africains, enjeux et perspectives, dirigé par Lihoussou. M & B. Steck, Editions Management et Société ; 2018, Caen.
- IDMC. (2022), *Annual Report*, Internal Displacement Monitoring Centre, 2022, London.
- IRC. (2024), *Annual Report 2023*, International Rescue Committee, May 31, 2024, New York.
- Lihoussou, M. (2014), *Port et désenclavement territorial: Cas de l'arrière-pays du port de Cotonou*. Thèse de doctorat de Géographie, Spécialité: Transport et Logistique. Université du Havre.
- Lombard, J & O. Ninot (2012), *Des mobilités aux transports. Regards croisés en Afrique de l'Ouest*, EchoGéo, 20- 2012.
- Magrin, G & O, Ninot. (2005): *Les zones soudaniennes du Tchad et du Sénégal : deux sud enclavés entre mondialisation et marginalisation*. Espaces, Populations, Sociétés, 2005,1.
- Noitoria, F. (2019), *Présentation sur les bonnes pratiques en matière de développement et gestion des corridors : cas du Tchad*, Communication Ulaanbaatar, 29 octobre 2019, Mongolie.
- OCDE.(2020), *Frontières et conflits en Afrique du Nord et de l'Ouest*, 10 novembre 2020, Paris.
- OIM. (2016), *Communautés transfrontalières au Sahel, enjeux économiques et défis sécuritaires*, Étude de cas des communautés de Makalondi (Niger-Burkina Faso) et de Yassane (Niger-Mali), OIM, Niger, 2016, Niamey.

- Ouallet, A. (2021), *Frontières et projets territoriaux. Exemple de l'espace sahel-saharien*. Espace Géo- graphique, 2021, Tome 50 (1).
- Pérouse de Montclos, M.A. (2019), *La politique de la France au Sahel : une vision militaire*, Hérodote, Géopolitique du Sahel et du Sahara, Revue de géographie et de géopolitique, no 172, Premier trimestre 2019.
- RT. (2011), *Réseau des transports en République du Tchad*, République du Tchad, Ministère des Infrastructures et équipements, République du Tchad, Secrétariat Général, 2011, N'Djaména.
- Sautier, G. (1959), *Les liaisons entre le Tchad et la mer : essai d'analyse géographique d'une situation de concurrence dans le domaine des transports*, Bulletin de l'Association de géographes français, No 286-287. 1959.
- Simon J. (2011), *Le Sahel comme espace de transit des stupéfiants, Acteurs et conséquences politiques*. Hérodote, 2011/3, no 142.
- Sigue, O & V. Zoma (2020), *Burkina Faso, pays stratégique du désenclavement du Mali et du Niger : exemple de transit routier de marchandises Longbowu*, Revue des Lettres, Langues et Sciences de l'Homme et de la Société, N° 009, Vol.1, Juin 2020.
- Steck, B. (1996), *Les ports de la côte ouest africaine : articuler la nécessaire ouverture mondiale et l'indispensable aménagement équilibré des territoires*, Publié dans : Portes océanes et développement des territoires intérieurs, AIVP.
- Steck, B. (1998), *L'exclusion ou le territoire du repli progressif*, l'information géographique, Année 1998, n° 2 , Paris.
- Steck, B. (2004), *La mondialisation et le risque de fragmentation internationale, le cas d'un État enclavé du sud : le Mali*, Revue belge de géographie, 4/2004.
- Togola, I. (2021), *la place du transport routier dans l'économie d'un pays enclavé : cas de la République du Mali*, Revue Française d'Économie et de Gestion, Volume 2 : Numéro 11.
- Yonlihinza, I.A. (2011), *Transports et désenclavement dans la problématique du développement local à Téra au Niger*. Économies et finances, Université Toulouse le Mirail, Toulouse II, Université Abdou Moumouni, 2011, Toulouse.
- Zoma, V. (2019), *Transport et intégration régionale dans l'espace UEMOA : le transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso*, Thèse de doctorat en géographie, Université Joseph KI-Zerbo, Burkina-Fasso.





## À PROPOS DES AUTEURS



### NEZHA ALAOUI M'HAMMDI

Mrs. Nezha Alaoui M'Hammdi is Senior Fellow at Policy Center for the New South (since 2020) and the current Ambassador of His Majesty the King of Morocco to Ethiopia and Djibouti since 2016. She has served as first Permanent Representative of the Kingdom of Morocco after its return to the African Union by 2017, and to the Peace and Security Council of the AU (April 2018). She is currently Dean of the Council of Arab League Ambassadors to Ethiopia. [Read more](#)



### LARABI JAÏDI

Larabi Jaïdi is a Senior Fellow at the Policy Center for the New South and an Affiliate Professor at Mohammed VI Polytechnic University. His areas of expertise include international economy, economic policies, international economic relations, regional economies, social development, international relations, and Mediterranean studies. He also served on the Special Commission on the New Development Model of Morocco, a consultative body created in November 2019 to formulate the country's new developmental guidelines. [Read more](#)

## À PROPOS DU POLICY CENTER FOR THE NEW SOUTH

Le Policy Center for the New South: Un bien public pour le renforcement des politiques publiques. Le Policy Center for the New South (PCNS) est un think tank marocain dont la mission est de contribuer à l'amélioration des politiques publiques, aussi bien économiques que sociales et internationales, qui concernent le Maroc et l'Afrique, parties intégrantes du Sud global.

Le PCNS défend le concept d'un « nouveau Sud » ouvert, responsable et entreprenant ; un Sud qui définit ses propres narratifs, ainsi que les cartes mentales autour des bassins de la Méditerranée et de l'Atlantique Sud, dans le cadre d'un rapport décomplexé avec le reste du monde. Le think tank se propose d'accompagner, par ses travaux, l'élaboration des politiques publiques en Afrique, et de donner la parole aux experts du Sud sur les évolutions géopolitiques qui les concernent. Ce positionnement, axé sur le dialogue et les partenariats, consiste à cultiver une expertise et une excellence africaines, à même de contribuer au diagnostic et aux solutions des défis africains.

Les opinions exprimées dans cette publication sont celles des auteurs.

### Policy Center for the New South

Rabat Campus of Mohammed VI Polytechnic University,  
Rocade Rabat Salé - 11103  
Email : [contact@policycenter.ma](mailto:contact@policycenter.ma)  
Phone : +212 (0) 537 54 04 04  
Fax : +212 (0) 537 71 31 54



[www.policycenter.ma](http://www.policycenter.ma)

