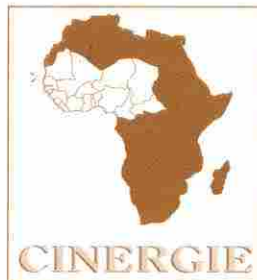


4227

OCDE/OECD

Organisation de Coopération
et de Développement Economiques

Organisation for Economic
Co-operation and Development



CILSS

Comité Permanent Inter-Etats
de Lutte contre la Sécheresse dans le Sahel

Permanent Inter-State Committee
for Drought Control in the Sahel

BAD/ADB

Banque Africaine de Développement
African Development Bank

**ETATS, FRONTIERES ET DYNAMIQUES
D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
EN AFRIQUE DE L'OUEST**

Document de travail N° 5

SAH/D(93)421

Diffusion générale

population

espace

développement

L'étude des perspectives à long terme en Afrique de l'ouest est pilotée par la cellule OCDE/BAD CINERGIE basée à Abidjan.

Sa réalisation est assurée conjointement par un groupe d'experts basé au Secrétariat du Club du Sahel à Paris et par plusieurs groupes d'experts africains des pays de la région. Les études de cas nationales et les principales études thématiques relatives aux changements politiques et sociaux, aux migrations régionales, à l'aménagement du territoire et à la gestion des zones frontalières, sont placées sous la responsabilité directe de spécialistes africains.

Le comité scientifique responsable de l'orientation des travaux, qui comporte une vingtaine de personnes, est composé pour moitié de chercheurs issus de la région.

Un comité d'experts d'une soixantaine de personnes est également régulièrement consulté. Parmi ces experts, 45 chercheurs et spécialistes ouest-africains constituent l'amorce d'un réseau de correspondants, dont la mission est non seulement de contribuer à l'étude par leurs observations et recommandations, mais aussi de faciliter la dissémination des résultats de l'étude dans leur pays.

Enfin, la cellule CINERGIE assure en permanence les contacts politiques au plus haut niveau et une large couverture médiatique, grâce au réseau régional de journalistes spécialement constitué pour garder le contact avec l'opinion publique et pour mobiliser la presse ouest-africaine sur les thèmes abordés dans l'étude.

INTRODUCTION GENERALE



Les objectifs de l'étude

L'étude sur les perspectives à long terme en Afrique de l'Ouest a pour ambition de contribuer aux réflexions actuelles sur la relance de la croissance soutenable et sur la coopération et l'intégration régionales en abordant ces questions sur la longue durée -à l'échelle d'une génération- et sous l'angle des dynamiques du peuplement, c'est-à-dire au sens de la croissance et de la redistribution de la population dans l'espace régional.

Les gouvernements africains, leurs partenaires des agences de coopération et la communauté scientifique y trouveront notamment :

- une description détaillée de l'occupation actuelle de l'espace régional et de l'économie réelle des pays de la région;
- une analyse des tendances lourdes, locales et mondiales qui ont marqué et marqueront encore à l'avenir les évolutions du peuplement, de l'organisation de l'espace, de l'économie et des sociétés en Afrique de l'Ouest;
- un cadre conceptuel et des outils d'analyse adaptés à la compréhension des relations d'interdépendance entre population, espace, économie et société;
- une vision à long terme de la région construite en tenant compte des mécanismes et des germes de changement identifiés dans la rétrospective et d'un ensemble d'hypothèses et d'options clairement identifiées;
- et une première approche des implications politiques et opérationnelles pour les décideurs des pays, les OIG de la région et leurs partenaires des agences de coopération.

Les auteurs de cette étude pensent avoir démontré la nécessité pour tous les partenaires du développement et toutes les disciplines de remettre la population au centre des analyses sur le développement, de raisonner sur la longue durée, d'exprimer aussi concrètement que possible leur vision globale du futur et de situer leur action dans le cadre de cette vision.

Pourquoi une étude régionale ?

On est en droit de s'interroger sur la pertinence de l'approche régionale dans une région où les expériences d'intégration et de coopération institutionnelle sont confrontées à de très importants blocages. De plus, l'espace ouest-africain, constitué de 19 pays¹ dont la population et le PIB varient de un à cent, pourrait sembler trop hétérogène pour constituer un cadre d'analyse satisfaisant. Cependant, l'étude montre clairement qu'il n'est pas possible d'éviter l'approche régionale notamment pour les raisons suivantes :

- l'espace ouest-africain est un espace de forte mobilité des populations et d'interdépendance des économies réelles, pour lesquelles les frontières politiques n'ont pas représenté une contrainte importante; à l'avenir, cette mobilité est appelée sans doute à se poursuivre, et l'interdépendance entre les économies nationales, favorisée par la redistribution des populations au sein de l'espace régional et par la division du travail qui en résulte, devrait aller croissant ;
- cet espace régional, mosaïque d'intérêts divers, a été médiocrement utilisé du point de vue de l'efficacité économique par les politiques officielles, avec pour conséquences une faible valorisation du potentiel offert par les marchés régionaux, une dépendance excessive vis-à-vis des marchés mondiaux et une sensibilité extrême aux interventions extérieures et aux fluctuations de la conjoncture internationale. Une meilleure compréhension des dynamiques démographiques et économiques régionales et des mécanismes spatiaux du développement est nécessaire pour que les Etats s'engagent réellement dans la voie de la coopération régionale.

¹ Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Cap Vert, Côte d'Ivoire, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée Bissau, Liberia, Mali, Mauritanie, Niger, Nigeria, RCA, Sénégal, Sierra Leone, Tchad et Togo.

Pourquoi une étude à long terme dans laquelle la géographie humaine est au coeur des réflexions ?

On peut se demander si les circonstances actuelles se prêtent à une réflexion approfondie sur les évolutions à long terme de l'Afrique de l'Ouest. Est-il opportun de s'intéresser aujourd'hui au peuplement, à la répartition des populations dans l'espace, aux liens entre le peuplement, l'économie et la société, alors que les pays africains sont dans une situation économique préoccupante et qu'ils sont pressés de toute part de remettre à court terme de l'ordre dans leurs économies et leurs institutions ? On donne une réponse positive à cette question pour les raisons qui sont exposées ci après.

L'Afrique de l'Ouest connaît une croissance démographique sans équivalent dans l'histoire. De 45 millions d'habitants en 1930, la population de la région atteint presque 220 millions d'habitants aujourd'hui et, selon les projections disponibles, devrait encore doubler d'ici 2020. Le décuplement de la population régionale en moins d'un siècle s'accompagne d'intenses migrations entre régions naturelles, entre pays, entre milieu rural et milieu urbain, les populations répondant ainsi, aussi rationnellement que possible, aux potentiels et aux contraintes de l'espace, aux injonctions et aux opportunités du contexte national, régional et international.

Si, dans le court terme, les mouvements de population dépendent étroitement des évolutions politiques et économiques, sur le long terme, la causalité inverse s'impose: ce sont les concentrations et les mouvements de population qui entraînent une profonde restructuration de l'espace, de l'organisation des marchés et de la géographie économique et qui sont à la source des dynamiques sociales et politiques. La crise économique actuelle a sensiblement ralenti les migrations intra-régionales. Si cette réaction des populations à la crise est rationnelle du point de vue des individus et dans le court terme, il n'en demeure pas moins que la région Afrique de l'Ouest ne pourra supporter sa croissance démographique totale sans drame écologique, social et politique, ne pourra retrouver une croissance économique soutenable que si les conditions d'une forte mobilité de la population dans l'espace régional sont maintenues et si nécessaires recréées.

L'urbanisation est un phénomène clé dans cette dynamique de peuplement. C'est en effet grâce à l'urbanisation que le processus de division du travail peut s'engager avec ses implications sur le développement des échanges et des marchés, l'accumulation de capital, le développement d'activités nouvelles, la création d'emplois, l'innovation et le changement social. En l'espace de trois décennies, la région a vu émerger un secteur dit "informel" qui, au cours des deux dernières décennies, a accueilli une plus grande part du croît démographique total que l'ensemble du secteur agricole, et qui modifie profondément les structures de l'ensemble de l'économie. Les villes ont aussi suscité l'émergence d'une nouvelle élite politique et économique dont le mode de vie est plus proche des sociétés occidentales que des sociétés traditionnelles qui perdurent encore dans la plupart des zones rurales. Ces transformations structurelles du peuplement et leurs implications ne peuvent être pleinement comprises que dans le temps long, qui est le temps du développement.

Organisation de l'étude

L'étude s'appuie sur une rétrospective longue - les trente dernières années-, dont le but est de mettre en évidence les changements intervenus dans le peuplement, les sociétés et les économies de la région et d'identifier les mécanismes qui ont permis aux sociétés et aux économies de s'adapter à ces changements.

Après la rétrospective, on esquisse quelques images à long terme de la région (à l'horizon 2020), construites autour des thèmes évoqués précédemment, et quelques scénarios à moyen terme (dix ans) résultant de diverses combinaisons d'hypothèses plausibles. A diverses hypothèses de peuplement (répartition de la population dans l'espace régional), on associe les "images" des économies nationales et de l'économie régionale qui paraissent "compatibles". Ces images, qui illustrent les interactions entre la distribution de la population et les comportements supposés des diverses catégories au sein de cette population, tentent ainsi d'apporter des réponses plausibles aux questions suivantes:

- Où vivront les quelque 400 millions d'habitants que comptera l'Afrique de l'Ouest d'ici une génération ?*
- Quels seront les besoins exprimés par les diverses catégories de population ainsi réparties dans l'espace ? Comment et dans quelle mesure les besoins seront-ils satisfaits, sur la base de quels revenus, de quelles activités et de quels échanges ? Quelles seront les conditions des évolutions souhaitables ?*

- *Quelles stratégies faut-il envisager, quelles politiques mener, quels investissements faire pour gérer l'installation des populations ?*
- *Quelles variables clés permettront à l'Afrique de l'Ouest de tirer parti du dynamisme des populations, quels facteurs de blocage devront être levés ?*

Les scénarios à moyen terme illustrent d'autre part les contradictions entre les contraintes et tendances à court et moyen terme et les objectifs à plus long terme. L'ensemble des images à long terme et des scénarios à moyen terme doit aider les décideurs à définir la meilleure stratégie, compatible à la fois avec les buts exprimés dans les images à long terme et les contraintes du court et moyen terme.

On attend finalement de cette étude que les pays de la région, prenant mieux conscience des enjeux du développement à long terme, instaurent un dialogue régional et définissent avec leurs partenaires de la communauté internationale un plan d'action articulé autour de quelques points essentiels :

- *la mise en place d'une capacité africaine régionale et indépendante d'information et d'analyse économique, démographique et sociale, capable de conseiller efficacement les gouvernements de la région;*
- *la définition d'un cadre global d'orientation des stratégies de développement pour l'avenir qui tienne compte des perspectives d'évolution du peuplement régional;*
- *la meilleure prise en compte dans les stratégies de développement national du processus d'urbanisation et de restructuration de l'espace national par les réseaux urbains;*
- *la définition d'une stratégie de conquête des marchés régionaux.*

the first of these is the fact that the system is not a simple one, and that the results are not always the same.

The second of these is the fact that the system is not a simple one, and that the results are not always the same.

The third of these is the fact that the system is not a simple one, and that the results are not always the same.

The fourth of these is the fact that the system is not a simple one, and that the results are not always the same.

The fifth of these is the fact that the system is not a simple one, and that the results are not always the same.

The sixth of these is the fact that the system is not a simple one, and that the results are not always the same.

The seventh of these is the fact that the system is not a simple one, and that the results are not always the same.

The eighth of these is the fact that the system is not a simple one, and that the results are not always the same.

ETUDE DES PERSPECTIVES A LONG TERME EN AFRIQUE DE L'OUEST

Document de travail N° 5

**ETATS, FRONTIERES ET DYNAMIQUES D'AMENAGEMENT
DU TERRITOIRE EN AFRIQUE DE L'OUEST**

John O. IGUE et Bio G. SOULE

L.A.R.E.S.

Décembre 1993

SAH/D(93)421

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	1
I. LA DIMENSION TERRITORIALE DES ETATS OUEST-AFRICAINS	2
1.1 La logique du partage colonial en Afrique	5
1.2 La nature des Etats issus des différentes logiques du partage colonial	7
1.3 Les limites de la territorialité	9
1.4 Conclusion de la première partie	11
II. TYPOLOGIE DES ESPACES FRONTALIERS EN AFRIQUE DE L'OUEST	12
2.1 Les espaces frontaliers inertes	13
2.2 Les espaces frontaliers alternatifs	16
2.3 Les périphéries nationales	20
2.4 Conclusion de la deuxième partie	30
III. LES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE EN AFRIQUE DE L'OUEST	33
3.1 Les fondements de l'aménagement du territoire	34
3.2 Le contenu des politiques d'aménagement du territoire	38
3.2.1 Les objectifs généraux	38
3.2.2 Les objectifs spécifiques par Etat	39
3.3 Conclusion de la troisième partie	48
IV. CADRE INSTITUTIONNEL ET BILAN DES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT EN AFRIQUE DE L'OUEST	49
4.1 Le cadre institutionnel	49
4.2 Bilan des politiques d'aménagement	52
1) Les réformes administrative comme support de l'aménagement du territoire	52
2) La fonctionnalité du réseau urbain	54
3) La gestion des questions sociales	59
4) Les infrastructures de communication	65
5) Les grands aménagements agricoles	70
6) Les industries	71
4.3 Conclusion de la quatrième partie	72
CONCLUSION GENERALE : Les perspectives d'aménagement du territoire	75
5.1 Les perspectives de l'aménagement du territoire	75
5.2 Que faire ?	77

LISTE DES TABLEAUX

Tableau n° 1 :	Hiérarchisation des unités administratives dans certains Etats africains	53
Tableau n° 2 :	Evolution du nombre d'écoles primaires 1960 et 1989	59
Tableau n° 3 :	Evolution des effectifs des écoliers entre 1960 et 1989	60
Tableau n° 4 :	Evolution du nombre moyen d'écoliers par école	61
Tableau n° 5 :	Effectif des écoliers par maître et taux moyen de scolarisation primaire	61
Tableau n° 6 :	Taux de scolarisation au niveau des enseignements du second degré (1989)	62
Tableau n° 7 :	Répartition des établissements de 3 ^{ème} degré	63
Tableau n° 8 :	Couverture sanitaire de certains pays	64
Tableau n° 9 :	Densité du réseau routier de certains pays	66
Tableau n° 10 :	Equipements portuaires de la sous-région	69

LISTE DES CARTES

Typologie des espaces frontaliers en Afrique de l'Ouest	32
Evolution du réseau urbain 1960-1990	58

INTRODUCTION

Il existe une littérature très abondante sur la question de l'Etat africain ; le présent rapport a pour ambition de compléter certaines publications récentes comme, par exemple, celle que vient de réaliser l'Institut de Géographie de Reims sur "Espaces africains en crise : formes d'adaptation et de réorganisation"¹.

Il s'agit de comprendre comment les cadres territoriaux issus du partage colonial ont été aménagés, et dans quelle mesure les politiques d'aménagement ont influé sur le développement économique et le bien-être des populations. Ce domaine d'investigation est d'autant plus important aujourd'hui que tous les travaux récents sur le continent rappellent avec insistance sa mise à l'écart de l'évolution qualitative de l'humanité. " Sur 45 pays africains, 35 ont moins de 10 millions d'habitants et 15 sont enclavés... Regroupant environ 520 millions d'habitants en 1990, l'Afrique représente dans sa partie Sud, 10 % de la population mondiale, 2 % du P.I.B., 1,7 % des exportations et moins de 1 % de la valeur ajoutée Industrielle du monde "². Tout le monde s'accorde sur le fait que, économiquement, l'Afrique ne présente plus d'intérêt dans le fonctionnement mondial³.

Comment en est-on arrivé là ? On voudrait s'interroger ici sur le rôle joué par les différentes formes d'organisation spatiale, notamment les réformes administratives dans les différentes mutations qu'a connues le continent noir. De ce point de vue, la question des frontières héritées de la colonisation est importante, d'abord du fait de leur caractère artificiel, ensuite du fait des échelles spatiales qu'elles créent. Ces échelles spatiales sont-elles adaptées à un aménagement dynamique et cohérent, susceptible de garantir la sécurité des populations ?

Ce type d'interrogation est indispensable et prend naturellement sa place dans l'étude des perspectives à long terme en Afrique de l'ouest. Le futur impose de nouvelles exigences qui, sans doute, commenceront par une nouvelle recomposition de l'espace politique africain⁴. Aujourd'hui tout le monde semble être unanime sur la nécessité de changer la nature des Etats issus du partage colonial. Ce changement peut-il être efficace sans être accompagné d'une nouvelle structuration spatiale, qu'il s'agisse des cadres nationaux actuels ou de tout l'ensemble de l'espace Ouest-africain ?

Nous nous proposons de faire ici une analyse retrospective pour mieux comprendre la portée des réformes à venir. Cette analyse est articulée autour de trois axes :

- la dimension territoriale actuelle des Etats ;
- la typologie et le rôle des frontières dans l'affermissement de ces Etats ;
- les politiques d'équipement du territoire.

¹ Travaux de l'Institut de Géographie de Reims, n° 83-84, 1993.

² Hugon (Ph.), *L'économie de l'Afrique*, Collection Repères, la Découverte, Paris, 1993, 124 p.

³ DURAND (M.F.), LEVY (J.), RETAILE (D.), *Le Monde, Espaces et systèmes*, Presses de la Fondation Nationale des Sciences.

⁴ BRITO, José, *Sciences and Technology in Africa's Future. United Nations Regional Conference on Space Technology for Sustainable in Africa*. Octobre, pp. 25-29, 1993.

I. LA DIMENSION TERRITORIALE DES ETATS

"Sans espace, pas d'Etat"
Rolland POURTIER.

La question de l'Etat a été abordée en Afrique sous les angles politique, économique, sociologique et territorial. L'intérêt des recherches et du débat se situe, sans nul doute, dans l'échec du développement et dans l'ampleur des crises qui en résultent.

Ceux qui abordent le sujet sous l'angle politique soulèvent, entre autres, les problèmes relatifs à l'encadrement correct des hommes, au mode de gouvernement et à la manière dont sont gérées les ressources du développement. Ils s'intéressent également à la question du pouvoir au sens large du terme, c'est-à-dire à l'importance des différents réseaux d'influence à travers les groupes sociaux qui se disputent le contrôle de l'Etat, y compris le rôle des Lobbies internationaux. La meilleure illustration de cette démarche est celle que nous donnent J.F. BAYART et J.F. MEDARD⁵ mais la littérature en la matière est particulièrement abondante⁶.

L'analyse macro-économique de l'Etat aborde les différents agrégats économiques pour voir si ceux-ci offrent quelques opportunités susceptibles d'améliorer les conditions de vie des populations. On analyse également l'affectation des ressources et leur adéquation aux objectifs de développement. C'est dans le domaine économique que les publications sur l'Etat africain sont les plus nombreuses et aussi les plus équivoques, en particulier ces dernières années où le rôle de la Banque Mondiale et du FMI est déterminant pour l'avenir de ces Etats⁷.

Sur le plan sociologique, l'Etat africain a fait l'objet de plusieurs travaux dont les plus importants sont signés de Georges Balandier, J.L. Amselle, E. M'Bokolo et de Axelle Kabou etc⁸ ; pour ne citer que quelques-uns. Ici, l'analyse concerne davantage les différents rapports sociaux en termes de conflits de classe et des évolutions qui en résultent.

L'analyse territoriale des Etats est singulièrement moins avancée. Quelques travaux géographiques abordent la question, le plus souvent sous l'angle de la régionalisation ou des rapports ville-campagne⁹. Cette insuffisance est d'autant plus regrettable que l'Afrique,

⁵ BAYART J.F., *L'Etat en Afrique : la politique du ventre*, Paris, Fayard, 1989.
MEDARD (J.F.), *Les Etats d'Afrique Noire, formation, mécanismes et crise*, Karthala, ARSAN, 1991, 408 p.

⁶ Se référer à l'abondante bibliographie qui se trouve à la fin du livre de J.F. BAYART, sur l'Etat en Afrique.

⁷ Les études ici sont particulièrement abondantes. Pour s'en faire une idée, on pourrait consulter la bibliographie élaborée par Mamadou Coulibaly au sujet de son livre : *"Le libéralisme, nouveau départ pour l'Afrique Noire"*, L'Harmattan, Paris, 1992. ou celle qui se trouve à la fin de l'ouvrage de Elsa Assidon sur *"le commerce captif"*, L'Harmattan, Paris, 1989.

⁸ Balandier G. : *"Le détournement, pouvoir et modernité"*, Fayard, 1985.
Amselle J.L. et M'Bokolo, E. : *"Au cœur de l'ethnie : ethnies, tribalisme et Etat en Afrique"* La Découverte, 1985.
Kabou Axelle : *"Et si l'Afrique refusait le développement ?"*, L'Harmattan, 1991.

⁹ Gallais, J. : *"Pôles d'Etat et frontières en Afrique contemporaine"*, *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 138 p, 1982.
Seck, A. : *"Découpage territorial et mal développement en Afrique"*.

héritière du partage coloniale, est le continent le plus balkanisé de la planète, et compte de nombreux pays à l'intérieur desquels l'exercice du pouvoir, et donc la question de l'Etat, sont plus que problématiques.

Les difficultés de cette approche qui visent à montrer les avantages ou les inconvénients offerts par la taille des territoires résident dans son caractère subjectif ; des pays comme la Suisse, le Luxembourg et Singapour se classent parmi les plus dynamiques et les plus riches du monde alors que toute la théorie relative à l'intégration régionale, à la facilité de marché, et à la rentabilité des équipements territoriaux a pendant longtemps prôné les avantages des grands ensembles territoriaux.

Nous pensons que l'analyse territoriale au sens spatial du terme est néanmoins indispensable dans la perspective de l'aménagement du territoire. Elle doit cependant tenir compte de l'hétérogénéité des situations : Etats trop petits ou trop grands, mal situés ou mal définis, etc. Chacune de ces situations est si complexe qu'il paraît nécessaire d'y consacrer quelque attention.

A titre d'exemple, les Etats africains que l'on peut considérer comme grands connaissent les difficultés de l'encadrement correct des populations en raison du caractère squelettique des équipements légués par la colonisation. Cette situation est d'autant plus préoccupante que les populations sont généralement peu nombreuses et mal réparties dans l'espace, ceci rendant difficile la mobilisation et l'encadrement des habitants à des fins de production et, plus généralement, de développement et de construction nationale. Dans ce cas de figure, dire que l'espace "mange l'homme" n'est pas un abus de langage.

Dans les Etats trop petits, le problème est inversé. L'étroitesse territoriale se fait sentir par le manque de ressources et par la faiblesse du marché de consommation. En outre, aux contraintes de superficie, s'ajoute celle d'une population peu nombreuse au faible pouvoir d'achat, et d'une économie générant des ressources insuffisantes pour répondre aux exigences du développement.

Ainsi, dans son livre "... Et demain l'Afrique", Edem Kodjo cite le cas de quelques petits pays africains dont le budget annuel de fonctionnement est inférieur à 25 milliards de FCFA¹⁰. La limitation excessive des moyens financiers constitue le goulot d'étranglement des petits pays du continent en général et de l'Afrique de l'Ouest en particulier. Sur ces difficultés territoriales se greffent les contraintes d'enclavement et celles relatives aux difficultés climatiques comme la proximité du Sahara ou des courants marins froids peu favorables aux bonnes pluviométries¹¹.

Tropiques, Lieux et liens, Ed. ORSTOM, Paris, 1989, pp. 377-383.

Pourtier, R. : "Les espaces de l'Etat", *Tropiques, Lieux et Liens*, Ed. ORSTOM, Paris, 394-401

Retaillé, D. : Le contrôle de l'espace entre territorialité et géographicit . *Les problèmes d'intégration des Etats sahélo-sahariens*. In, THERY, H.  d. L'ETAT ET LES STRATEGIES DU TERRITOIRE. Ed. du CNRS, Paris, 1991, pp. 89-100.

¹⁰ Kodjo, Edem : "... Et demain l'Afrique." Ed. STOCK, Paris, 1985.

¹¹ Ces cas concernent d'un côté les pays sahéliens, de l'autre le Cap-Vert, le Sénégal et la Mauritanie baignés par le courant froid originaire des Iles Canaries ; cela concerne partiellement aussi la côte du Golfe du Bénin entre Accra et Cotonou avec la remontée d'un courant froid entre juillet et août par le phénomène d'Upwelling et créant une fraîcheur empêchant les précipitations.

Mais le plus grand handicap territorial des Etats hérités de la colonisation est celui de la contestation frontalière se traduisant par des conflits parfois très graves allant jusqu'aux luttes armées. Ces contestations sont de plusieurs natures :

- refus des groupes ethniques de faire partie du territoire considéré (cas des Casamançais au Sénégal ou des Touaregs au Mali et au Niger...)
- mauvaise délimitation frontalière soit parce qu'elle divise d'anciennes entités historiques en deux avec cassure de leur unité organique (exemple des populations haoussa entre le Niger et le Nigeria, des populations Evé entre le Togo et le Ghana...), soit parce qu'elle traverse une zone gorgée de ressources minières convoitées de part et d'autre (cas du Mali et du Burkina Faso).

Les conflits et l'instabilité qui en résultent obèrent les préoccupations de développement et ponctionnent les maigres ressources qui devraient y être consacrées au profit de l'armement et de la sécurité.

Ces différentes situations donnent un intérêt particulier à la réflexion sur la territorialité en Afrique en dépit du caractère subjectif de la démarche. Le problème de la territorialité se pose d'abord en termes de nécessité d'affermir les frontières de l'Etat, puis de créer une communauté nationale solide. Il se pose également en termes d'espace culturel dynamique, c'est-à-dire de référence morale sans laquelle on peut douter du bon fonctionnement de l'Etat. Or, l'émergence d'une véritable communauté nationale soudée par les mêmes références culturelles est souvent mise à mal par la multiplicité ethnique et par les questions tribales, exploitées de façon habile pour conquérir le pouvoir et s'assurer de ses avantages. Ces problèmes se sont déjà posés aux différentes puissances colonisatrices.

La France avait choisi de régler cette question par l'assimilation des sujets colonisés à ses valeurs morales. Cette politique n'a finalement concerné qu'une faible couche de la population qui constitue de nos jours l'élite urbaine. Les débats actuels tant sur la francophonie que sur les migrations des ex-colonisés vers l'ex-métropole en montrent les limites. Les Anglais ont agi tout autrement en instaurant dans leurs territoires un système d'administration indirect, accordant aux peuples colonisés la possibilité d'évoluer selon leur propre culture bien qu'aucune colonie britannique ne corresponde à une entité historique. L'absence d'un territoire culturel autonome a fait de la politique de l'"indirect rule" le facteur essentiel des tensions tribales dans les pays anglophones.

De notre point de vue, ce sont ces questions qui expliquent la profondeur des crises africaines dans la mesure où elles ont rendu très difficile la gestion des nouveaux Etats. On comprend dès lors pourquoi les dirigeants actuels de l'Afrique, quels que soient leurs convictions, leur niveau de formation et leur moralité échouent toujours de la même manière. Le problème de fond pour sortir l'Afrique de ces malheurs n'est pas seulement une question de liberté démocratique, c'est aussi celui de la gestion de l'héritage colonial à travers les frontières léguées par la colonisation.

Il est donc nécessaire de se demander si les populations africaines ont intégré ou non dans leur conscience l'apparition des nouveaux Etats. C'est cette conscience qui doit

déterminer l'attachement de ces populations à leur nouveau pays et la manière dont elles se battent pour les rendre fonctionnels et bien équipés.

Nous aborderons ces problèmes sous trois angles :

- la logique du partage colonial
- la nature des Etats qui résultent de cette logique
- les limites de la territorialité.

1.1 Les logiques du partage colonial en Afrique

Cette question est fondamentale dans la mesure où elle permet de régler le problème relatif à la nature de l'Etat africain. En effet, en interrogeant l'histoire, on est en droit de dire que les territoires coloniaux n'ont pas forcément été conçus dans une perspective de développement ; si cela avait été le cas, leur configuration aurait probablement été différente. Trois préoccupations essentielles étaient à l'origine des colonies : les manoeuvres militaires, le contrôle des matières premières pour les industries de la métropole et le peuplement des territoires conquis à partir du trop plein démographique européen après la révolution industrielle. Selon chacune de ces logiques, la nature du territoire et surtout son mode de gestion changent.

1.1.1 Frontières et espaces de manoeuvre militaire

Les colonies de manoeuvre militaire sont souvent caractérisées par leur position et leur taille. Nées de la suprématie militaire des conquérants, elles se situent généralement là où les conditions de visibilité et de circulation sont relativement bonnes. De cette logique, la France, la Grande Bretagne et à moindre degré l'Italie se sont lancées dans la conquête des déserts africains depuis la Méditerranée jusqu'à l'orée de la forêt équatoriale. De cette conquête du désert, la France sort victorieuse avec l'occupation de toute l'Afrique Occidentale allant de la Méditerranée au fleuve Niger avec pour frontière orientale les régions montagneuses du Darfour. Elle y installe ses plus vastes colonies.

La particularité de ces espaces de manoeuvre militaire africains repose premièrement sur l'effectif réduit de leur population, les franges méditerranéennes exceptées, sur le tracé rectiligne de leurs frontières et sur l'étendue territoriale. C'est dans ce milieu que furent installées les principales bases militaires avec la construction d'imposants forts qu'on croyait militairement imprenables et à partir desquels se réalisent les différents essais de nouveaux armements en particulier les essais nucléaires.

1.1.2 Frontières et contrôle des ressources naturelles

A la différence des espaces de manoeuvre militaire, les colonies de cette catégorie sont généralement situées dans les zones côtières et forestières. Mais leur délimitation résulte plutôt d'un effet du hasard, car les connaissances géologiques qu'on avait de l'Afrique étaient si médiocres qu'on ne pouvait pas à priori savoir jusqu'où s'étendaient les réserves des

métaux précieux¹². Néanmoins, trois avantages étaient évidents : le rôle de la mer comme élément de contact avec le monde extérieur et base des ports d'évacuation, celui des grands complexes fluviaux comme voie d'évacuation des matières premières vers les côtes, et l'importance des forêts tropicales pour la recherche botanique et l'exploitation forestière.

Français, Anglais, Belges, Allemands et Portugais se sont rués vers les forêts africaines sur les traces d'aventuriers aussi célèbres que Pierre Savorgnan de Brazza, David Livingstone et les émissaires du Roi Léopold II de Belgique dont l'un des plus importants fut curieusement le Britannique John Stanley envoyé en Afrique à la recherche de Livingstone.

L'enjeu principal fut l'Afrique Centrale et ses réserves forestières particulièrement importantes. Mais d'une manière ou d'une autre, c'est toute la côte de l'Afrique de l'Ouest depuis le fleuve Gambie jusqu'à l'embouchure du Congo qui fut concernée par ce type de colonisation. Mais compte tenu des enjeux économiques de cette partie de l'Afrique, notamment le commerce des comptoirs dominé par la traite des esclaves, une des activités les plus rentables de la période pré-coloniale, il y eut beaucoup de transactions territoriales, chaque puissance cherchant à disposer d'un accès à la mer. C'est ainsi que de petits territoires comme la Gambie, la Guinée-Bissau, la Sierra Léone, le Bénin, le Togo, la Guinée Equatoriale et l'enclave du Cabinda firent leur apparition à côté d'entités relativement vastes comme le Zaïre, le Nigeria, l'Angola, etc.

Les frontières issues de ce type de partage ont le plus souvent utilisé les principaux complexes fluviaux tels que le Congo, le fleuve Sénégal, la Volta, le Mono et les petites rivières du Sud. Mais l'existence de ces complexes fluviaux comme élément de délimitation des espaces conquis ne constitue en rien les bases d'une territorialité solide dans la mesure où ces fleuves traversent souvent l'espace occupé par les mêmes groupes ethniques et dans le cas contraire sont exploités à des fins de pêche et de communication, en accord avec les populations riveraines.

Malgré leurs énormes potentialités naturelles, ces espaces n'ont connu qu'un développement tardif en raison de nombreux obstacles naturels dus à la forte densité forestière, en particulier en Afrique Centrale. De plus, l'exploitation des énormes ressources naturelles a été le fait de compagnies concessionnaires visant à un profit immédiat et non à la mise en valeur effective de ces territoires. Seules des régions regroupant d'importantes populations autochtones aux structures politiques traditionnelles assez élaborées et très versées dans le commerce de traite comme le Ghana actuel, le Nigeria, et le Cameroun, ont bénéficié de gros efforts de la part des colons pour promouvoir les ressources naturelles et amorcer une véritable mise en valeur du territoire.

1.1.3 Les colonies de peuplement

La logique des espaces de peuplement est tout à fait différente. Mais ce modèle de colonie n'existe pas en Afrique de l'Ouest qui est notre cadre de travail. Nous l'évoquons

¹² C'est seulement sur l'Afrique Occidentale et plus particulièrement sur l'Empire du Mali qu'on disposait de bonnes informations sur l'importance de l'or dans cette sous-région à cause d'une part du récit des voyageurs arabes, d'autre part du fameux voyage de Kankan Moussa à la Mecque au 13^e siècle.

donc à titre indicatif afin de signaler que, contrairement aux autres, cette logique coloniale a favorisé un bon équipement territorial, mais au seul profit des européens....

En tout état de cause, de ces trois logiques coloniales sont nés des Etats différents tant par leur organisation territoriale et leur fonctionnement que par leur niveau d'équipement.

1.2 La nature des Etats issus des différentes logiques du partage colonial

Le développement qui vient d'être fait montre bien les différents objectifs de la colonisation et les résultats qu'on pouvait en attendre. C'est par rapport à cela qu'une typologie des Etats paraît indispensable conformément aux préoccupations actuelles centrées sur le bien-être des populations. Seule cette typologie peut permettre de mieux comprendre les options de développement choisies par chacun des Etats et les difficultés à les faire aboutir dans la mesure où l'héritage colonial pèse lourdement sur ces options. Trois types d'Etats peuvent être identifiés selon cette logique coloniale.

1.2.1 Les grands Etats sahéliens qui résultent du territoire de manoeuvre militaire

Ils sont au nombre de cinq : la Mauritanie, le Niger, le Mali, le Tchad auxquels s'ajoute aujourd'hui le Burkina-Faso faisant partie au départ de la Côte-d'Ivoire. Les 4 premiers ont chacun une superficie supérieure à 1 million de km², une population de moins de 10 millions d'habitants et une densité démographique inférieure à 10 hab/km². Les zones occupées, souvent qualifiées de territoire utile, ne représentent pas le quart de l'espace national. C'est cette partie utile qui fut pendant longtemps gérée par les pouvoirs en place avant la découverte de certains gisements miniers dans l'arrière-pays, comme le fer en Mauritanie et l'uranium au Niger. Même dans cette partie utile, la gestion n'a jamais été facile du fait d'abord des distances qui séparent les agglomérations, ainsi que de la position décentrée des villes capitales par rapport au reste du pays. L'effet de distance est renforcé par la nature des frontières qui isolent les populations de leurs voisins immédiats, citoyens d'autres territoires. Ainsi au Niger, les villes de Zinder, Maradi, Tahoua et Agadès sont à plus de 600 à 1.000 km de Niamey. Il en est de même de Tombouctou et Gao par rapport à Bamako au Mali. Les liaisons entre ces villes sont d'autant plus difficiles que les infrastructures de communications ne sont pas toujours de bonne qualité. La position des villes capitales des pays sahéliens par rapport au reste du territoire pose de sérieux problèmes en liaison avec le rôle que celles-ci doivent jouer en tant que facteur de l'intégration nationale. Elles sont situées en biais par rapport au reste du territoire créant ainsi des "angles morts". Au Niger, cette situation a fait éclater l'espace national en plusieurs pôles : pôles du Niger-Nigeria affectant tout le pays Haoussa, pôle du bassin du Lac Tchad avec tout le pays Kanouri, pôle de la région de Niamey, pôles des confins désertiques. Cet éclatement en plusieurs pôles aux intérêts divergents n'a jamais permis à l'Etat de dominer correctement le territoire national.

Les pays sahéliens, très vulnérables, sont confrontés à de multiples problèmes comme l'enclavement (la Mauritanie exceptée), la sécheresse, l'avancée du désert, la sécurité alimentaire ; problèmes considérables auxquels les maigres ressources disponibles ne permettent pas de faire face. De plus, équiper le territoire est un problème très ardu compte tenu de sa taille et de la faible densité d'occupation ; compte tenu également du faible niveau d'équipement laissé par la colonisation. Les équipements d'origine coloniale se limitent

généralement aux voies ferrées, conçues pour évacuer les matières premières vers la côte, et qui ne constituent nulle part de véritables réseaux.

Les problèmes d'équipement se posaient autrement pendant la période coloniale en raison de la simplicité des objectifs et aussi de l'appartenance de ces colonies à un vaste ensemble territorial comme l'Afrique Occidentale Française ou l'Afrique Equatoriale Française à partir duquel les difficultés de l'enclavement et de l'approvisionnement vivriers étaient mieux résolues. La fin de ces ensembles régionaux apparaît aujourd'hui comme le plus grand handicap de ces territoires sahéliens dont la création était liée à des préoccupations géostratégiques.

Les problèmes ethniques fragilisent également la cohésion nationale. Les conflits entre Maures et Noirs en Mauritanie, la question Touareg au Mali et au Niger et le problème de clans tribaux au Tchad ruinent les chances d'un développement harmonieux de ces pays, cela d'autant plus que les ressources financières sont largement insuffisantes par rapport aux besoins d'équipement et d'entretien de ce qui est déjà réalisé. Sur le plan territorial, les tensions tribales débouchent sur le repli des groupes socio-culturels sur eux-mêmes, c'est-à-dire sur la création de nouveaux espaces à partir desquels se manifeste mieux l'identité culturelle qui s'exprime par le renforcement de ces nouveaux espaces autre que l'espace de l'Etat. Cette question du repli sur soi des groupes ethniques est très préoccupante malgré les anciennes solidarités nées de la forte emprise de l'Islam.

1.2.2 Les territoires, réserves de matières premières

Les colonies à fortes potentialités minières et agricoles ont connu un sort plus enviable. L'exploitation des mines et la mise en valeur agricole fondée sur une vigoureuse économie de plantation ont favorisé une croissance économique leur permettant d'être mieux aménagées et mieux équipées que les territoires sahéliens. Parmi ces pays on peut mentionner la Côte-d'Ivoire, le Ghana, le Nigeria et le Cameroun. Le territoire mieux aménagé a contribué à forger une prise de conscience nationale assez plus forte. On se souvient d'ailleurs que ce sentiment national s'est manifesté de façon négative contre les différentes vagues de migrations qui ont pourtant contribué à l'équipement de ces pays. Ces migrations ont également joué un rôle considérable dans l'augmentation rapide de leur population, l'amélioration de la densité et le développement urbain. Ainsi, ces territoires paraissent plus fonctionnels, comparés à ceux situés à l'orée du désert. Mais la mévente de leurs matières premières ces dernières années a sérieusement compromis cet effort d'équipement et a engendré des charges énormes liées à l'entretien des anciennes réalisations. Cette situation crée l'instabilité de l'Etat à partir du reflux forcé des innombrables travailleurs qu'ils avaient accueillis pendant le boom des matières premières.

1.2.3 Les enclaves commerciales

Le dernier modèle d'Etat est celui des enclaves commerciales comme la Gambie, le Togo et le Bénin, c'est-à-dire des couloirs conçus pour donner aux pays de l'hinterland sahélien un débouché à la mer ou pour assurer une certaine présence le long de la côte. Ces territoires étaient uniquement basés sur les activités de transit, qui se sont doublées de nos jours du commerce de réexportation. Leurs ressources sont donc largement tributaires de leur fonction de relais commercial entre le marché international et les pays limitrophes. Les

ressources financières tirées de cette fonction de relais sont à peine suffisantes pour financer les services administratifs et les installations d'entreposage parfois très développées. L'insuffisance de ces ressources limite les possibilités d'équipement du territoire pourtant de faible taille.

C'est suivant ces trois types d'Etats que fonctionnent les frontières en Afrique et que se définissent mieux les territoires qu'elles délimitent.

1.3. Les limites de la territorialité

L'origine coloniales de ces Etats est porteuse d'instabilité. Leur existence et leur fonctionnement entraînent aujourd'hui une incertitude qu'analyse très bien Jean-Pierre RAISON dans un récent travail justement intitulé : "Les formes spatiales de l'incertitude en Afrique contemporaine"¹³. Cette incertitude se manifeste par des désorganisations territoriales telles que :

- la crise de l'Etat comme entité spatiale,
- une mobilité complexe et exacerbée,
- des espaces lacunaires et striés,
- une différenciation spatiale croissante à l'intérieur d'un même territoire.

La crise de l'Etat en tant qu'entité spatiale se manifeste d'abord par le manque de moyens financiers pour fonctionner. Le poids de la dette est si lourd que l'intervention extérieure qui en résulte, notamment celle de la Banque Mondiale et du Fonds Monétaire International, ôte à ces Etats les moyens élémentaires de leur fonction d'encadrement. Cette absence de fonction efficace d'encadrement est devenue le facteur de l'absentéisme des fonctionnaires, préoccupés d'assurer la sécurité de leurs revenus par le biais de l'économie informelle.

Même si les luttes actuelles en faveur de la démocratie ne remettent pas fondamentalement en cause l'existence des Etats-Nations ni leurs frontières, la plupart d'entre eux sont déjà éclatés comme la Somalie, l'Ethiopie, le Soudan, le Libéria, le Sénégal à un moindre degré, et quelques Etats sahéliens face à la question Touareg. L'ampleur de ce phénomène d'éclatement montre bien que ces Etats-Nations n'ont plus tellement un contenu dynamique et se manifestent davantage à travers la forme que le contenu. Il est alors difficile d'imaginer qu'ils puissent subsister en tant que système d'organisation cohérent et hiérarchisé. Le contenu politique comme moteur de ces Etats est en mutation profonde avec le changement des lignes de force sur lesquels on pouvait concevoir de façon cohérente l'aménagement de l'espace.

¹³ Raison, J.P. : *Les formes spatiales de l'incertitude en Afrique contemporaine. Travaux de l'Institut de Géographie de Reims - n° 83-84, 1993, pp. 5-18.*

La mobilité dont les aspects sont divers : exode rural, transhumance peule, migrations internationales, migrations forcées de réfugiés... rend bien compte de l'incapacité des territoires à jouer pleinement leur rôle par rapport à la sécurité des habitants. Elle limite la portée des frontières en tant que barrières dans la mesure où ce sont justement les franges frontalières qui deviennent les zones d'attraction, soit pour des raisons de sécurité, soit pour des motifs économiques. Cette migration qui, dans bien des cas, submerge complètement les populations autochtones par son ampleur (exemple de la Côte-d'Ivoire, du Gabon, du Congo) participe à une recomposition de peuplement qui modifie les formes d'organisation spatiale et d'aménagement territorial.

La transformation du territoire qui résulte de la crise actuelle de l'Etat et de l'ampleur des migrations crée de nouveaux espaces caractérisés par la prise de conscience des groupes ethniques et un renforcement de leur autonomie vis-à-vis de l'Etat. En d'autres termes, on assiste à une forme d'éclatement national avec un repli sur soi des différentes entités tribales. Cette dynamique aboutit à la création de nouvelles entités qui deviennent aujourd'hui les points d'ancrage de forces politiques par le biais de multiples associations.

On assiste donc de plus en plus à une différenciation spatiale croissante qu'on peut apprécier de plusieurs manières :

- les espaces d'extraversion qui se constituent autour des pôles d'économie dite moderne : pôle de modernisation rurale ou d'exploitation minière dont le dynamisme et la prospérité sont fondés sur une relation privilégiée avec l'extérieur ;
- les espaces urbains qui sont parfois des créations ex-nihilo à partir d'un pôle administratif ou d'une exploitation minière ;
- les espaces d'échanges qui se structurent davantage autour des flux commerciaux importants portant parfois sur de longues distances. C'est le cas des marchés de regroupement déjà analysés dans d'autres travaux¹⁴.

Ces différents espaces renforcent l'éclatement territorial à partir des intérêts divergents avec pour conséquence l'absence de véritables pôles autour desquels pourrait se structurer l'espace national. C'est cet éclatement territorial qui donne une certaine ampleur aux différentes formes de migration et renforce du coup le rôle des périphéries nationales, c'est-à-dire les régions frontalières qui, par leur dynamisme, fonctionnent comme des enclaves entre deux ou plusieurs Etats-Nations.

¹⁴ Igúé, O.J., "Echanges et espaces de développement : cas de l'Afrique de l'Ouest". Travaux de l'Institut de Géographie de Reims. N° 83-84, 1993, pp. 19-39.

1.4 Conclusion de la première partie

Au terme de ces premières réflexions, force est de constater que le cadre des politiques d'aménagement est de plus en plus problématique ; d'abord, par le caractère artificiel des Etats. Cette artificialité résulte premièrement de l'héritage colonial, ces espaces ayant été mis en place pour assurer un certain prélèvement des ressources locales au profit de la métropole. Les structures administratives coloniales n'étaient pas conçues pour le développement mais plutôt pour renforcer cette exploitation. Les indépendances nominales acquises sans préparation ont modifié du jour au lendemain la vocation de ces espaces sans pour autant changer leurs structures de fonctionnement. Ce changement de fonction et d'objet pose encore beaucoup de problèmes qui poussent certains économistes à parler du blocage structurel des Etats africains¹⁵.

En outre, le caractère parfois flou des espaces de manoeuvre politique ne facilite pas l'évolution rapide des Etats. Beaucoup d'entre eux, arguant de la mauvaise délimitation de leurs frontières, espèrent encore voir évoluer leur configuration territoriale. Ceux-là entreprennent des négociations bilatérales avec leurs voisins pour déplacer des bornes frontalières ou pour mieux les définir. Lorsque cette négociation échoue, éclatent les conflits frontaliers devenus monnaie courante sur l'ensemble du continent. Tous les pays de la sous-région ouest-africaine souffrent de l'imprécision de leurs frontières et le plus souvent de l'absence de bornage. Les populations en profitent pour renforcer leur autonomie vis-à-vis de l'administration centrale en jouant sur la double nationalité. Ce flou territorial est un sérieux handicap dans la mesure où le domaine à équiper est très mal maîtrisé.

Enfin, on doit évoquer la disparité morphologique des territoires et les contraintes qui en résultent en termes d'opportunité de développement et d'équipement. Ainsi, l'importance des territoires sahéliens est un véritable handicap au regard de la faible densité de peuplement et de son inégale répartition dans l'espace. De même, les Etats émiétés comme le Cap-Vert sont difficiles à aménager¹⁶. Quelle que soit la volonté des gouvernants cet émiettement bloque les politiques d'équipement dans la mesure où celles-ci coûtent trop cher. Pour terminer, les Etats à morphologie allongée ont du mal à se situer par rapport à un point de gravité autour duquel pourrait se créer un véritable pôle d'entraînement et de rayonnement spatial. Du coup, une partie du territoire se trouve isolée de la capitale et renforce les velléités régionalistes.

Ce sont là autant de problèmes qui méritent d'être soulevés pour montrer les difficultés d'équipement du territoire en Afrique et les raisons qui donnent une certaine importance aux

¹⁵ Samir Amin, *L'Afrique de l'Ouest bloquée* Editions de Minuit, Paris, 1984.
Mamadou Coulibaly, *Le libéralisme, nouveau départ pour l'Afrique Noire*, Op. cit.

¹⁶ Cf. Lesourd M.). *Le problème du contrôle territorial dans les petits espaces : l'exemple de la République du Cap-Vert, Micro-Etat insulaire*, in THERY, H. ed. *L'Etat et les stratégies du territoire*. Ed. du CNRS, Paris, 1991. pp. 101-110.

régions frontalières, fonctionnant désormais comme les facteurs d'un nouveau rééquilibrage territorial, montrant ainsi les limites de la logique d'Etat-Nation, legs du colonialisme.

II TYPOLOGIE DES ESPACES FRONTALIERS

Le mot frontière, selon Daniel FAUCHER, évoque tout à la fois la "barrière et les contraintes", "l'arbitraire et l'artificiel", le "colonial et l'impérialisme". Ethymologiquement, le mot frontière vient du mot "front", la ligne de front, c'est-à-dire la guerre¹⁷. Cette définition est nécessaire pour montrer l'importance des espaces que cette ligne de partage territorial crée. Quelle que soit la manière de les définir, les frontières témoignent toujours de la nécessité d'établir une emprise sur un espace : "ce sont les résultats des forces exercées sur l'espace par les diverses formes de contrôle territorial ; elles sont très fortement marquées, outre la capacité à contrôler le territoire et les hommes, par les conceptions des lieux et de l'espace des détenteurs du pouvoir"¹⁸. On peut donc dire que les frontières sont les résultats du processus de territorialisation, d'où l'intérêt des relations qui existent entre la configuration de ce territoire et ses différentes formes de structuration.

Cette structuration est intéressante à évoquer car l'établissement des frontières a souvent provoqué des réactions négatives, d'autant plus fortes que les entreprises coloniales suivaient des logiques différentes. On trouve là l'origine des contradictions sur lesquelles se fondent les contestations frontalières contemporaines. Ainsi par exemple, la Grande-Bretagne s'est intéressée à la conquête coloniale, principalement pour le bon déroulement de son commerce¹⁹. Cette logique la poussera à rechercher davantage des territoires ayant des débouchés sur la mer et sur les grands axes fluviaux de circulation. La France, au contraire, avait besoin d'agrandir son Empire et d'avoir des bases militaires sûres.

Ces deux logiques différentes influent également sur les activités économiques frontalières, aboutissant le plus souvent à des situations contradictoires très prononcées qui donnent une certaine originalité à l'analyse des espaces frontaliers.

Après les indépendances, et suite aux changements résultant de l'histoire coloniale, ces espaces frontaliers ont continué à se développer, témoignant de la volonté des populations de créer d'autres types de relations et se protéger des conséquences négatives de la partition. Ces évolutions permettent aujourd'hui de s'interroger sur la véritable signification des frontières

¹⁷ SALL, E. *Sénégal : territoires, frontières, espaces et réseaux sociaux*. CEAN - Travaux et documents - n° 36, 1992, pp. 1-28.

¹⁸ Retaillé, D. *Le contrôle de l'espace...* Op. cit.

¹⁹ Sall, E. : *Sénégal...* Op. cit.

et le poids réel des appartenances nationales²⁰. Cette question est essentielle parce qu'elle soulève le problème des Etats-Nations africains qui possèdent tous des frontières perméables et englobent des groupes sociaux se réclamant de plusieurs appartenances nationales.

Pour montrer de quelle manière se posent ces problèmes frontaliers, nous nous proposons de faire une analyse typologique des espaces frontaliers en Afrique de l'Ouest. Ces espaces participent à une autre forme de structuration spatiale qui limite la signification de ces frontières en tant que ligne de front. Trois cas de ces espaces frontaliers sont intéressants à étudier dans la sous-région :

- les espaces frontaliers inertes
- les espaces frontaliers alternatifs
- les "périphéries nationales".

2.1 Les espaces frontaliers inertes

Les espaces frontaliers que nous considérons comme inertes sont ceux qui ne supportent aucune activité notoire. Mieux, les frontières sur lesquelles devraient se greffer ces espaces sont généralement floues. Soit parce qu'elles sont mal définies, ou mal matérialisées au départ, soit parce qu'elles ne sont plus fonctionnelles parce que leur matérialité sur le terrain a déjà disparu. Cette imprécision frontalière provient des difficultés naturelles rendant la vie humaine souvent très difficile. Il en résulte alors leur faible occupation. En Afrique de l'Ouest, ce sont les frontières de la zone saharienne qui présentent cette caractéristique, en fait la frange nord des pays sahélo-sahariens. Même lorsque le tracé reste précis, il est malaisé de le reconnaître sur le terrain à cause des effets négatifs du sable du désert et surtout en l'absence d'un repère humain stable. En effet, à part quelques couloirs de passage entre l'Afrique Noire et le Monde méditerranéen, toutes les activités humaines sont nulles ou quasi-inexistantes dans le désert.

Toutefois, avant la pénétration européenne, les activités d'échanges étaient très développées dans ce milieu désertique. Celles-ci avaient permis la création d'importantes villes situées sur des étapes caravanières. La pénétration européenne en Afrique avec le développement des comptoirs commerciaux le long de la côte a ruiné ces relations trans-sahariennes, de même que les villes du désert.

Lorsque les Européens se sont mis à la conquête de ce milieu, il ne restait plus grand-chose de ces relations commerciales trans-sahariennes sur lesquelles se fondait pourtant la réputation du Sahara et des populations qui l'entouraient, en particulier dans la partie Sud. C'est à partir de cette réputation que les premiers explorateurs comme René Caillé ont pourtant fait le voyage du Maroc à Tombouctou à pied. Quoiqu'il en soit, la partition des

²⁰ Seawall, E. *Sénagambie.... Op. cit.*

Etats sahélo-sahariens a été si simpliste qu'elle ne pouvait en aucun cas déboucher sur le dynamisme des espaces frontaliers. En effet, les frontières ont été mises en place sans aucune considération géographique et historique, encore moins des espaces tribaux ou des modes de production. Ces frontières obéissent à un tracé géométrique et abstrait ; elles reposent toutes sur trois logiques :

- la logique topographique, qui procède par la description des lieux et des distances à partir des points cardinaux ;
- la logique tribale qui n'a finalement pas de sens dans la mesure où, au Sahara, la question d'appartenance tribale est épineuse, d'abord en raison de la multiplicité des tribus composées à peine de 1.000 individus, ensuite à cause de leur forte mobilité géographique ;
- la logique désertique, où "la délimitation serait superflue". On part ici du grand désert plutôt que des lignes bien tracées. Cette notion du grand désert a rendu imprécise jusqu'à ce jour la délimitation frontalière entre l'Afrique Noire et les pays Maghrébins. Cela a aussi entraîné des conflits entre les différents Etats qui ne sont d'ailleurs toujours pas bien réglés jusqu'à aujourd'hui comme ceux opposant le Maroc à ses voisins du Sud, ou la Libye au Tchad.

A cette imprécision frontalière s'ajoutent d'autres difficultés liées à l'inhospitalité du milieu saharien. Aujourd'hui, l'inertie des espaces frontaliers résulte de plusieurs facteurs :

- les conditions naturelles ;
- le mode d'occupation du milieu ;
- les axes du développement des colonies situées dans ce contexte désertique ;
- les conséquences introduites par le choix des espaces à développer depuis l'époque coloniale et renforcées après les indépendances.

Situé entre l'Afrique du Nord et l'Afrique Noire, le monde sahélo-saharien est entièrement désertique. Il couvre une superficie de plus de 8 millions de km², y compris le Soudan et la Somalie. Son relief est très varié. Au Centre et à l'Est se trouvent les grands massifs, en partie volcaniques, du Hoggar, de l'Aïr et du Tibesti ; au Nord, les dunes du grand Erg ; dans de nombreuses autres régions, de vastes plaines et des plateaux couverts de pierres (les regs). Parmi ces plateaux, on peut mentionner à l'Ouest l'Adrar des Ifora d'origine cristalline aux formes lourdes, mais sculptées par l'érosion éolienne. Au Sud, se succèdent des cuvettes à fond plat tapissées de sable, et des vallées fossiles desséchées qui n'ont d'écoulement qu'à la faveur des rares pluies. D'une manière générale, cette partie est constituée des dunes vives groupées en massifs dans d'immenses cuvettes formées de sable fin dont la plus célèbre est le Ténéré au Niger. Ces dunes se déplacent aujourd'hui vers le Sud et menacent dangereusement les zones d'activités agro-pastorales de ces pays sahéliens.

La plus grande contrainte du milieu est son aridité. Il y pleut à peine 200 mm par an. Cela est insuffisant pour servir de support à un important peuplement et aux activités agricoles, base de l'alimentation. Cette aridité est d'autant plus prononcée que plusieurs années peuvent se succéder sans qu'il tombe la moindre goutte d'eau en particulier depuis les grandes sécheresses des années 1973 à 1980. Celles-ci ont fait baisser les nappes phréatiques qui alimentent en eau les Oasis, lieux d'occupation humaine. Il en a résulté la destruction de leur couvert végétal à majorité composé de palmiers dattiers, base économique des Oasis. Ce dessèchement des Oasis a complètement modifié la carte de peuplement du Sahara avec une très forte migration des populations nomades vers le Sud, domaine d'occupation noire. Cette situation pose brutalement le problème du droit à la terre et aggrave les rapports entre Noirs et Berbères se manifestant par de profondes crises comme c'est le cas en Mauritanie. Ces crises, le plus souvent, se sont installées sur les lignes de frontière en les rendant complètement inertes au plan économique.

Le deuxième facteur de l'inertie des espaces frontaliers désertiques concerne leur mode d'occupation. Sur l'ensemble des 8 millions de km² du Sahara, ne vivent à peine 1 million d'habitants, soit une densité inférieure à 1 hab au km². Ce faible peuplement se trouve doublé de l'émiettement ethnique avec plusieurs milliers de tribus nomades. Aucune de ces tribus n'a aujourd'hui un territoire fixe à cause de l'importance du nomadisme, lequel joue très négativement contre les formes structurées de l'espace.

C'est sans doute pour contourner ces difficultés naturelles et humaines qu'après la délimitation des principaux territoires sahélo-sahariens de la Mauritanie, du Mali, du Niger et du Tchad, la France avait décidé de les valoriser autour du Lac Tchad qui fut le point de mire de la colonisation. A l'opposé de ce Lac devenu stratégique pour les puissances impérialistes engagées dans la conquête du désert, se trouve également un autre point stratégique, le Cap-Vert, qui est la pointe la plus occidentale du vieux monde. Ainsi, les pays sahéliens trouvent un axe d'appui, celui reliant le Cap-Vert au Lac Tchad. Cet axe devrait se poursuivre vers l'Est pour atteindre probablement le Nil. Mais l'échec de Fachoda en a décidé autrement et l'ambition coloniale française s'est arrêtée aux rebords occidentaux des collines du Darfour. Cet axe devient alors le point d'appui de la colonisation française avec un développement zonal de l'ensemble des quatre colonies sahélo-saharienne. Sur cet axe Cap-Vert - Lac Tchad, sont découpés en tronçons à peu près équivalents (1000 à 1500 km de large) les territoires s'ouvrant largement sur le désert. Mais, c'est sur cet axe d'appui que sont bâties les capitales de ces colonies négligeant totalement l'arrière-pays désertique, où, cependant se trouve l'essentiel des territoires conquis. Ce choix qui privilégie ainsi le Soudan au Sahara est devenu l'un des principaux facteurs de l'inertie des frontières Nord situées désormais à plusieurs milliers de km de pôles de décision. Cette situation a entraîné deux conséquences négatives sur le dynamisme des espaces frontaliers.

La première est l'arrêt total des activités d'échanges dans la partie saharienne de ces territoires alors que celle-ci était relativement importante avant la conquête coloniale. Ainsi,

la logique pré-coloniale fondée sur la complémentarité entre les régions méditerranéennes et le Soudan à travers le Sahara avec le développement extraordinaire des cités marchandes et intellectuelles de Tombouctou, Gao et Agadès... fut complètement détruite suite à la déstabilisation totale des populations Maures et Touaregs habitants du désert.

La seconde conséquence est le changement des relations socio-économiques dans le milieu avec renforcement des relations horizontales sur l'axe Dakar-N'Djaména (axe Cap-Vert-Lac Tchad), se traduisant par la construction des chemins de fer Dakar-Niger qui malheureusement ne dépassera jamais Bamako. Ces relations sont complétées par celles verticales à la faveur des pays côtiers. Cette évolution a été fatale à la survie des populations désertiques.

Après les indépendances, les logiques coloniales demeurent, à l'exception toutefois de la Mauritanie qui, dès 1960 réfute Saint Louis pour créer sa capitale Nouakchott et développe aujourd'hui des relations avec l'Afrique du Nord dans le cadre de l'Union Economique du Maghreb.

En résumé, l'inertie des espaces frontaliers dans la partie nord des Etats sahélo-sahariens repose d'une part sur les contraintes géographiques et d'autre part sur les choix des politiques d'aménagement du territoire de l'époque coloniale, contraires aux anciennes relations sahariennes, très développées avant la colonisation. Cette inertie frontalière a d'ailleurs remis en cause le dynamisme de ces Etats, comparé à la période pré-coloniale. Le centre de gravité des sociétés qui vivent dans cet espace sahélien a changé au profit des pays côtiers avec apparition de nouveaux espaces frontaliers que nous considérons comme des espaces alternatifs.

2.2 Les espaces frontaliers alternatifs

Il s'agit d'espaces frontaliers actifs, mais sans grands équipements et supports d'échanges (villes frontalières, marchés périodiques dynamiques, magasins de stockage, marchés parallèles de change...). Ici, les échanges ne structurent pas l'espace, les frontières ne sont que de simples couloirs de passage et de trafics dont l'occupation humaine ne dépasse pas le stade du hameau ou du village.

Ce modèle d'espace frontalier est le plus représentatif en Afrique de l'Ouest, et concerne davantage les pays ayant les mêmes traditions coloniales et pratiquant les mêmes politiques économiques : pays francophones sahéliens (Sénégal, Mali, Burkina Faso), pays francophones forestiers ou côtiers, notamment la Côte-d'Ivoire et la Guinée.

Les difficultés à créer des équipements susceptibles de favoriser une véritable structuration spatiale sont nombreuses, on peut mentionner entre autre l'éloignement des pôles urbains qui commandent les flux d'échanges et les problèmes politiques entre Etats voisins.

Le rôle des frontières peut être apprécié sous plusieurs angles.

D'abord, il existe des frontières qui correspondent à une véritable démarcation fonctionnant relativement bien parce que la plupart d'entre elles correspondent à des limites de peuplement ou à des zones écologiques. De ce point de vue, elles ont une certaine légitimité qui fait d'elles des lignes de séparation plus que de rapprochement. On peut citer comme exemple le cas de la frontière du Mali avec le Sénégal ou celle du Sénégal avec la Guinée ou encore de la Guinée avec le Mali. Dans ces trois cas, les espaces frontaliers correspondent bien à des frontières ethniques se traduisant par l'apparition d'un véritable *no man's land*. Ce *no man's land* sert aujourd'hui de "zone de parcours" pour des commerçants venant de très loin comme les Peulhs du Fouta-Djallon en Guinée, les commerçants de la confrérie Mouride de M'Backé, ou les Sérér de la région de Kaolack au Sénégal...

On distingue ensuite les frontières qui partagent en deux des groupes ethniques importants comme c'est le cas des Sénoufo entre la Côte-d'Ivoire et le Mali, des Lobi entre le Burkina-Faso et la Côte-d'Ivoire, entre le Burkina Faso et le Nord-Ouest du Ghana. Mais la forte ruralisation des sociétés Senoufo et Lobi ne permet pas à ces groupes socio-culturels de participer efficacement au dynamisme des échanges frontaliers, facteur de structuration spatiale. En pays Lobi par exemple, faire du commerce l'activité principale est mal vu selon la tradition. Ce sont donc des commerçants étrangers venant de très loin qui animent les échanges frontaliers sans toutefois réaliser au niveau des frontières des équipements capables de contribuer à une bonne structuration spatiale.

Enfin, certaines frontières sont tracées suivant une ligne de contact écologique, deviennent ainsi des frontières naturelles. et créent des situations de complémentarité favorables aux échanges. C'est le cas de la frontière sud des pays sahéliens avec les pays côtiers. Cette complémentarité explique l'intensité des échanges de la Cola et de toute une gamme de produits manufacturés allant des pays côtiers plus industrialisés et mieux ouverts sur le monde vers le Sahel en contrepartie desquels ils reçoivent du bétail. Mais la réalité géographique des frontières marquées par une certaine rigidité ne permet pas de créer des espaces dynamiques à ce niveau malgré l'existence de ces échanges de complémentarité.

Le faible dynamisme de ces régions frontalières est également attribuable à l'éloignement des pôles urbains qui commandent les différents flux d'échanges transfrontaliers. La faible densité de population et l'inexistence des groupes ethniques vivant à cheval sur les frontières ne permettent pas le développement de villes frontalières qui serviraient de relais à ces pôles urbains. Il en résulte l'absence totale des acteurs commerciaux originaires de ces zones. On assiste plutôt à un transfert des pôles d'échanges vers l'intérieur du pays comme c'est le cas en Guinée où deux principales villes, Labé et Kankan, situées très loin de la frontière, animent les échanges avec les pays limitrophes. Cette situation ne permet pas à la frontière d'être suffisamment attractive.

Le manque d'intérêt pour les régions frontalières se trouve également renforcé par les problèmes idéologiques, qui ont, pendant longtemps, opposé les chefs d'Etat de la sous-région dont le meilleur exemple est celui de la Guinée du temps de Sékou Touré. Cette opposition se traduit sur le terrain par absence d'une politique de bon voisinage qui aurait mieux rapprocher les peuples. Ainsi, pendant longtemps, les relations de la Guinée et du Sénégal d'une part, de la Guinée et du Mali d'autre part, sont restées tendues. Cette tension s'est traduite sur le terrain par la mauvaise qualité d'infrastructures routières. Ainsi, les meilleures routes s'arrêtent à l'intérieur du pays, loin des zones frontalières. A titre d'exemple, il faut une journée de route pour parcourir les 275 km qui séparent Labé de Koundara situées à 50 km de la frontière avec la Guinée-Bissau et avec le Sénégal. Siguiri, proche de la République du Mali, et en dépit de l'importance de ses ressources en or et en céréales (riz notamment) est aussi difficile d'accès. Il faut environ 5 heures pour s'y rendre à la saison des pluies à partir de Kankan seulement distante de 90 km. Cette situation caractérise aussi le Sénégal et le Mali notamment du temps des Présidents Senghor et Modibo. Tout cela se traduit aujourd'hui par la très mauvaise intégration de la partie ouest de l'Afrique.

Ces différents facteurs ont ainsi privé les frontières de leur dynamisme spatial malgré parfois l'intensité des échanges commerciaux comme c'est le cas entre la Guinée et le Sénégal, la Guinée et le Mali, la Côte-d'Ivoire et le Mali sans bien sûr, oublier le Burkina-Faso. Dans ces différents cas, les échanges se sont développés à travers des frontières restées de simples couloirs de passage.

Les échanges commerciaux entre la Guinée et le Sénégal s'appuient très fortement sur la complémentarité des deux pays, en particulier les énormes potentialités agricoles de la Guinée. C'est ainsi que plusieurs commerçants sénégalais, de même que les Peuls guinéens ayant émigré au Sénégal, exploitent cette situation pour animer des échanges portant sur les fruits (banane, orange, avocat et cola) et sur la pomme de terre qui se cultive abondamment dans le Fouta-Djallon. En contrepartie, la Guinée reçoit des transistors, des sandalettes, des cigarettes et une gamme de pacotilles importées soit de la Gambie, soit des Îles Canaries. L'enjeu du commerce était d'abord monétaire. Actuellement cela s'appuie davantage sur les facilités d'approvisionnement de la Guinée depuis quelques années. Les pôles de ce commerce sont d'abord la zone forestière de N'Zérékoré où s'effectue la collecte de la cola, des avocats et des oranges, ensuite le Fouta-Djallon autour des marchés de regroupement de Mamou, Dalaba et Labé où existe une forte communauté marchande locale intermédiaire indispensable aux trafiquants sénégalais. De ces marchés de regroupement, les produits sont acheminés vers le Sénégal, soit par Koundara situé à 50 km de la frontière, soit par Mali, une autre localité frontalière. Mais la route allant de Labé à Tambacounda par la localité de Mali est très mauvaise en saison des pluies, d'où l'importance du trafic par Koundara qui possède un marché journalier et fonctionne comme le noeud de tous les échanges qui se font en direction du Sénégal, de la Guinée Bissau et de la Gambie.

Les échanges de la Guinée avec la République du Mali sont encore plus importants par leur volume et la nature des produits concernés. Ces échanges impliquent directement Conakry et Bamako par l'intermédiaire des villes de Kankan et de Siguiri (Guinée) et des localités de Kourémalé, Djoulafounda, Koflatè (Mali). De la Guinée, le Mali reçoit du riz importé du marché international complété par la production locale du secteur de Siguiri. Ensuite vient l'or, exploité dans les secteurs de Siguiri, Dinguiraye et Madiana. On estime à environ 12 tonnes la production annuelle de l'or guinéen vendue à travers le circuit parallèle jusqu'en 1987 quand la Banque Centrale de la Guinée a commencé à l'acheter. Mais sa part du marché n'a jamais dépassé 2 tonnes, laissant ainsi la majeure partie aux circuits parallèles animés en grande partie par les commerçants maliens. On pense que Bamako est actuellement le plus grand marché de l'or de l'Afrique de l'Ouest. Elle possède une véritable bourse de valeur en or souvent plus cotée que le marché international. En contrepartie de ces échanges, la Guinée reçoit des pièces détachées de véhicules en provenance du Nigeria, via le Bénin.

Le commerce frontalier entre la Côte-d'Ivoire et le Mali a pour principaux centres d'intérêt les villes d'Abidjan et de Bamako. A la différence des autres échanges frontaliers, celui-ci exerce quelques effets structurants sur la frontière à partir du dynamisme exceptionnel de la localité de Tingréla en Côte-d'Ivoire. Petit village au départ, Tingréla a aujourd'hui grâce à ces échanges une population de 25.000 habitants. Située à environ 10 km de la frontière, elle possède un important marché qui rythme ces échanges autour desquels se greffe une forte affluence à la fois originaire de la Côte-d'Ivoire et du Mali. Par l'importance de ce marché, le commerce reste la principale activité de la localité qui exerce une très grande influence dans la zone allant parfois au delà de 100 km.

L'essentiel des échanges qui créent cette attirance à la faveur de Tingréla porte d'abord sur la cola, les produits manufacturés et quelques denrées alimentaires comme l'igname, la banane plantain et les fruits. A cette liste s'ajoute également le bois. Du Mali, la Côte-d'Ivoire reçoit du bétail, de la volaille, des tissus (bazin et friperie). Mais de ces catégories de marchandises, c'est le bétail qui constitue l'ossature du commerce frontalier Ivoirien-Malien. A cet effet, il existe un marché spécial à bétail, celui de Débété situé sur la frontière du côté Ivoirien. Les animaux qui transitent par ce marché sont de l'ordre de 150 têtes par jour. Ils proviennent de plusieurs régions du Mali depuis Sikasso en passant par Massingué, Ségou et Kadiana... Les flux d'arrivée varient selon les saisons et les années. Ils étaient très importants dans les années 80 ; la dégradation des conditions de stockage des animaux en Côte-d'Ivoire a considérablement ralenti les flux de ces dernières années²¹.

Les échanges de la Côte-d'Ivoire avec le Burkina Faso ont les mêmes caractéristiques que ceux avec le Mali, à la seule différence qu'il existe plusieurs voies d'accès aux deux pays comme celles allant de Katiola à Bobo-Dioulasso ou de Bouna à Kampti. Sur chacune de ces

²¹ Ancey, V., *Politiques Commerciales Extérieures du Bétail et de la Viande au Ghana et en Côte-d'Ivoire. Rapport de Mission SOLAGRAL-IRAM, Décembre 1992.*

différentes voies il y a une absence totale d'équipements capables de structurer l'espace frontalier.

D'une manière générale, les échanges qui se sont développés entre les pays côtiers et les pays sahéliens à l'Ouest et au Centre de la sous-région n'ont pas d'effets structurants sur l'espace, compte tenu de la nature de leurs frontières et aussi de l'origine des acteurs du commerce, bien éloignés des zones frontalières. Cette situation permet ainsi de mieux comprendre les conditions dans lesquelles apparaissent et se développent les périphéries nationales, véritables régions frontalières entre deux ou plusieurs pays.

2.3 Les périphéries nationales

La troisième catégorie des frontières ouest-africaines concerne celles qui ont favorisé le développement des régions frontalières dynamiques. Ces régions se sont formées presque partout en Afrique de l'Ouest là où existe une forte possibilité de distribution, entre pays voisins, des richesses provenant de la vente des matières premières minières ou agricoles dont disposent abondamment certains Etats. Là où existe aussi une forte solidarité des populations victimes de la partition coloniale, comme l'expression du refus de cette partition. Ainsi, la naissance de ces régions frontalières diminue les contraintes du partage colonial sur les populations à partir de la mise sur pied de tout un système de régulation sociale et économique, fondé sur l'intensité des migrations et des échanges commerciaux. Ces échanges commerciaux, lorsque leur animation est assurée par les populations vivant à cheval sur ces frontières, favorisent la naissance de villes frontalières et stimulent la croissance des localités déjà existantes dans la zone. Généralement, ces centres urbains sont disposés les uns en face des autres avec l'apparition d'agglomérations jumelles dans les principaux points de passage. Ces agglomérations servent aussi de support à la création d'un important réseau de marchés frontaliers dont bon nombre sont aussi des marchés jumeaux.

Le nouvel espace frontalier ainsi créé est souvent qualifié de "périphérie frontalière"²², mais ce terme est insuffisant pour rendre compte de la complexité des phénomènes qui se déroulent à ce niveau. Il s'agit en réalité, du moins dans le cas de l'Afrique, de zones franches de facto qui se détachent par leur fonctionnement de l'espace national.

L'autonomie dont jouissent ces zones par rapport aux lois qui régissent le territoire national permet plutôt de les considérer comme des périphéries nationales, c'est-à-dire de véritables enclaves qui s'imposent par leur rôle économique et social aux Etats-Nations limitrophes. La notion de périphérie nationale implique donc l'existence d'un espace

²² Les régions frontalières d'Europe et d'Amérique sont souvent qualifiées d'espace frontalier ou de périphérie frontalière. Le premier apparaît très souvent dans les travaux de Guichonnet et de Raffestin sur la Géographie des Frontières. Op. cit. Le second moins courant vient de Hélène Rivière d'Arc dans Espace national et périphéries frontalières en Bolivie. Notes et Etudes documentaires n° 4533-4534, Paris, 1979.

économique autonome qui se greffe sur deux ou plusieurs Etats-Nations dont le fonctionnement repose sur des contrastes géographiques marqués.

Cette autonomie est en particulier caractérisée par :

- l'usage de plusieurs monnaies dont le cours est réglé dans toute la zone par un marché parallèle de change ;
- un contrôle douanier inefficace, le milieu rendant inopérante l'action des douaniers dont beaucoup deviennent d'ailleurs les alliés inconditionnels des commerçants ;
- une exceptionnelle solidarité ethnique des populations victimes du partage colonial, qui concurrence fortement le développement d'une conscience nationale. Si cette dernière parvient tout de même à se concrétiser, elle se double alors d'une conscience ethnique, plus concrète, qui fonde l'existence des réseaux d'échanges dynamiques, capables de résoudre toute difficulté liée à une transaction par-delà la frontière.

Somme toute, un nouvel espace se greffe ainsi sur celui des pays voisins pour leur conférer des avantages tels que la formation de marchés-relais situés en marge du contexte et la constitution de cordons de sécurité, dans bien des cas, en dépit d'un discours officiel contraire²³.

On peut distinguer quatre types de facteurs qui déterminent l'apparition des régions frontalières :

Les facteurs structurels tels que :

- les racines historiques des Etats africains. De ce point de vue, on peut dire que les échanges commerciaux, qui constituent l'un des aspects dynamiques de ces régions et qui revêtent un caractère illégal, au fur et à mesure que s'affirment les indépendances et que se créent des enceintes douanières et tarifaires différenciées, sont les legs de relations historiques,
- les différences de peuplement ou de richesse économique qui permettent à certains pays mieux dotés de distribuer une partie des ventes venant de

²³ Le Nigeria a profité de tels avantages pendant la guerre du Biafra. Mais lors de la fermeture de ses frontières en 1984, il a développé un discours officiel contraire aux profits qu'il tire de ses voisins que sont le Bénin, le Cameroun et le Niger. Pourtant, grâce à l'existence des périphéries nationales, cette Fédération a souvent utilisé ses voisins francophones comme des relais dans le cadre d'actions régionales ou même continentales. Sur ce dernier aspect, on peut consulter avec profit les travaux

suyants :

- Nwokedi, O.C, 1983, *Le Nigeria et ses voisins francophones : contribution à*

l'étude de la politique régionale du Nigeria de 1970 à 1981 : Bordeaux, CEAN, Thèse de 3^e cycle.

- Bach, D. 1985, *Le Nigeria en Afrique de l'Ouest : limites et paradoxes d'une influence. Table Ronde sur l'Insertion du Nigeria dans le système international*, Bordeaux, CEA, 2-3 Mai 1985.

l'exploitation des ressources naturelles vers leurs voisins plus petits et plus pauvres,

- les différences d'espaces monétaires où figurent des entités politiques qui sont rattachées à des monnaies convertibles relativement fortes ou stables vis-à-vis de celles qui ont des monnaies autonomes plus instables. La décote des secondes par rapport aux premières sur les marchés parallèles de change engendre des flux de nature particulièrement spéculative ;

Les facteurs conjoncturels liés à des aléas climatiques, les crises sociales et conflits armés ou larvés ;

Les avantages comparatifs et les complémentarités entre produits agricoles. Contrairement aux discours selon lesquels les africains n'ont rien à échanger entre eux, il existe plusieurs formes de complémentarité entre pays producteurs de céréales et pays producteurs de tubercules, pays d'élevage ou d'agriculture. Il en résulte l'existence d'un marché commun naturel qui s'est formé "clandestinement" en raison du mauvais fonctionnement des différentes structures officielles d'intégration.

Les avantages comparatifs sont également influencés par les inégalités de ressources naturelles et du coût de travail avec pour conséquence une organisation des échanges destinée à contourner les entraves telles que la rigidité ou la restriction des politiques commerciales.

Les différences entre les politiques économiques constituent la quatrième série de facteurs. Parmi ces différences, en dehors des disparités monétaires déjà évoquées, on peut signaler les disparités douanières, les inégalités des taxes à l'exportation, la surévaluation ou sous-évaluation des monnaies et la différence dans les régimes de subvention aux importations, etc.

Du point de vue de leur extension spatiale, on peut distinguer deux types de périphéries nationales en Afrique :

- celles qui se sont développées entre Etats issus d'empires coloniaux différents suite aux contrastes de ressources, de marché et de politique économique ;
- celles qui ont fait leur apparition à la faveur des seuls contrastes géographiques : c'est le cas entre pays côtiers et sahéliens d'Afrique Occidentale, le meilleur exemple étant la frontière entre le Nigeria, le Niger et le Tchad.

Les régions frontalières que l'on peut qualifier de périphéries nationales se sont développées principalement entre le Nigeria et ses voisins, entre le Ghana et ses voisins, la

Gambie et le Sénégal. Accessoirement, il en existe quelques cas entre la Guinée et le Libéria avant la crise libérienne, entre le Sénégal et la Mauritanie. Ainsi, le développement de ces périphéries nationales semble dépendre très fortement de la disparité des politiques de maîtrise économique, en particulier les ressources tarifaires et les politiques monétaires.

Du point de vue de leur structure, trois éléments caractérisent ces régions frontalières : les marchés périodiques, les villes et les entrepôts frontaliers.

Pour échapper aux tracasseries des politiques coloniales, les populations frontalières ont créé plusieurs marchés dont la fréquentation permet de communiquer régulièrement. C'est le souci de solidarité qui a été à l'origine de ces marchés jumeaux. Mais le déséquilibre spatial introduit par la façon dont chaque puissance a géré son domaine a fini par faire de ces centres d'échanges un véritable support de l'économie régionale. Les contrastes géographiques qui résultent de ce déséquilibre entre les actuels Etats-Nations ont rendu leur rôle déterminant dans les échanges.

Cependant, tous ces marchés ne résultent pas des conséquences du partage colonial. Certains d'entre eux, dans le cadre de l'économie traditionnelle, étaient des centres commerciaux particulièrement célèbres avant la pénétration européenne. Entre le Bénin et le Nigeria, Kétou, Oké-Odan et Badagry avaient joué un grand rôle dans le commerce pré-colonial qui existait entre Oyo, Abéokuta, Egbado et le royaume Gun de Porto-Novo. Autour de ces vieux marchés, se sont développés de nouveaux tels que Ilara, Odja-Odan, Toubé et Adjara qui ont su perturber cette tradition commerciale. Actuellement, ces marchés se sont multipliés avec la diffusion des rentes apportées par l'exploitation des ressources naturelles et agricoles.

Les plus importants de ces centres commerciaux entre le Bénin et le Nigeria sont les marchés jumeaux, c'est-à-dire qu'en face du marché béninois se trouve son homologue nigérian, le plus souvent à moins de 10 km suivant l'ordre ci-après du Sud vers le Nord.

BENIN	NIGERIA
Adjara	Toube
Avrankou	Ago-Sassa
Ifangni	Koko
Kétou	Ilara

Entre le Niger et le Nigeria, existent également de très anciens marchés nés dans le contexte du commerce transaharien. Parmi ceux-ci, on peut mentionner du côté nigérien, Maradi, Gazoum, Roumdji, Matameye, Magaria, Zinder et Birni-Konni. Dans la partie nigériane, il y a Daoura, Zongo, Katsina, Madaoua, Illéla et Kamba. Leur structure et leur organisation diffèrent de celles décrites à propos du Bénin. Il s'agit, pour la plupart de marchés situés en marge des agglomérations soit à l'entrée, soit rejetés derrière le village. Les

rares d'entre eux qui sont à l'intérieur des cités, comme c'est le cas à Kamba, Katsina, Maradi ou Daoura sont totalement clôturés. Tous s'animent une fois par semaine à des jours différents. Compte tenu de leur importance et de leur dynamisme, on peut distinguer :

- les marchés polaires, ou de premier ordre, qui rayonnent sur des régions très étendues et dont l'approvisionnement se fait parfois de très loin ;
- les marchés de brousse qui sont des satellites des précédents pour la vente des produits manufacturés et la collecte des denrées agricoles.

L'ensemble de ces structures fonctionne bien et favorise une meilleure circulation des produits entre le Niger et le Nigeria.

Ailleurs en Afrique de l'Ouest, on peut mentionner les marchés situés à cheval sur le Togo, le Ghana et le Burkina Faso, qui rythment les échanges commerciaux entre ces trois pays.

Le plus important réseau de ces marchés est situé dans la zone délimitée par les villes frontalières du Bawku (Ghana), Dapaong (Togo) et Bittou (Burkina Faso). Ces villes, qui exercent des fonctions administratives dans le cadre de leurs Etats respectifs, constituent les sommets d'un triangle dont le centre est occupé par la localité de Cinkassé divisée en deux par la frontière Togo-Burkina ; la partie burkinabè a 1016 habitants ; celle qui est située en territoire togolais en compte 2800 et se trouve à 3 km du Ghana. Celui-ci possède avec Bawku les deux grands marchés de la région qui organisent tous les échanges frontaliers au niveau des trois pays.

Le marché de Cinkassé se tient le lundi et le jeudi. Celui de Bawku tous les trois jours comme c'est la coutume en pays gourmantché. Tous les deux sont au coeur d'un important réseau de centres commerciaux secondaires qui leur servent de relais. Ainsi au Burkina Faso : Bittou, Yorgatenga, Sengha et Tindégou ; au Ghana : Ouidana, Puisiga ; au Togo : Dapaong, Kayire et Largande.

Le fonctionnement et le dynamisme de tous ces centres d'échanges reposent sur la cohésion ethnique du groupe gourmantché qui, en dépit du partage de son territoire entre trois puissances coloniales (Grande Bretagne, Allemagne et France), continue de maintenir son unité historique à partir de Fada N'Gourma (Burkina Faso) et de Gambaga (Ghana). Ces différents marchés recrutent leur clientèle d'abord à l'intérieur des villes frontalières qui les encadrent, ensuite dans les Etats limitrophes. Tous sont des pôles qui, par leur rayonnement, exercent une très forte attraction sur plusieurs pays lointains.

Le rôle des villes frontalières est capital dans la vie de ces périphéries nationales. Par leur position et leur population, elles contribuent à la survie de ces espaces. Du point de vue de leur origine, on peut distinguer quatre groupes :

- les anciennes bases historiques des populations frontalières ;
- les agglomérations nées aux principaux points de passage, le long des artères de communication ;
- les villes fondées dans les colonies plus accueillantes, suite à des tracasseries administratives et les anciens villages érigés en base de pouvoir traditionnel pour récompenser leurs chefs, plus dociles ou plus coopérants, ou pour pallier à l'absence d'une autorité traditionnelle utilisable comme relais dans le cadre de la politique d'"indirect rule".

Les agglomérations qui sont nées aux principaux points de passage sont toutes des villes jumelles. Elles se sont développées à partir de l'aménagement de ces différents points frontaliers, sur lesquels se greffent d'importants flux migratoires. Ces points de passage fonctionnent comme des étapes pour des migrants qui cherchent à exploiter les avantages économiques du pays voisin. Ils sont d'autant plus nombreux que le voisinage immédiat permet de s'infiltrer illégalement en pays limitrophe. Beaucoup d'entre eux ne quittent plus ces postes ; ils y élisent domicile en s'adonnant aux activités lucratives. Parmi les villes qui sont nées aux principaux points de passage, on peut citer Kraké-Kweme et Igolo-Idiroko²⁴ entre le Bénin et le Nigeria, Aflao (en face de Lomé) entre le Togo et le Ghana ou Malanville (en face de Gaya) entre le Niger et le Bénin.

Mais le phénomène des villes jumelles ne se limite pas seulement aux points de passage. Il caractérise aussi les vieilles cités historiques. Ici, c'est le refus des chefs déchus de leur fonction de se soumettre aux nouveaux conquérants qui déterminent la création d'une nouvelle base d'autorité traditionnelle de l'autre côté de la frontière, presque en face de l'ancienne métropole. L'exemple à signaler dans ce cas est celui d'Ifoyintedo fondée vers 1920 suite à la nomination du Chef Tori d'Avrankou par les Français comme chef de canton devant gérer le royaume d'Ifoyin dont la capitale, Ifoyin-Ile, était située en territoire béninois (actuelle sous-préfecture d'Ifangni). Le Roi Yoruba, déçu de devoir se soumettre à son hôte, transféra le siège de son pouvoir en territoire britannique.

Parmi les villes qui sont nées suite à des tracasseries administratives, on peut mentionner Ilara entre le Bénin et le Nigeria et Jibiya entre le Niger et le Nigeria.

²⁴ Les localités soulignées sont en territoire nigerian.

Le plus bel exemple de village érigé en ville est celui de Mèko en face de Kétou (Bénin). Après la délimitation frontalière, son chef, qui dépendait de celui de Kétou, fut promu Roi pour gérer selon le système d'"indirect rule" la population kétou relevant de l'administration britannique.

La volonté d'arracher les populations de toutes ces villes frontalières à leurs anciennes bases a favorisé la réalisation de quelques équipements, garants du développement urbain. Aujourd'hui, ces agglomérations tirent profit de leur origine commune pour se soustraire à l'emprise administrative des pouvoirs centraux en renforçant l'autonomie des périphéries nationales.

Entre les villes et les marchés, se trouvent d'autres localités qui servent d'entrepôts aux importants volumes de marchandises prêts à franchir la frontière. Ces localités, qualifiées d'entrepôts frontaliers, sont des lieux de revente pour les commerçants-grossistes qui opèrent de chaque côté de la ligne de partage entre les Etats et échangent des marchandises qui peuvent provenir de très loin. D'autres entrepôts se situent dans les zones de production et servent de centres de collecte et de distribution. Le rôle de ces localités entrepôt est capital dans les échanges frontaliers, activité clé de ces périphéries nationales. C'est grâce à eux que s'effectuent des échanges invisibles portant sur plusieurs milliers de tonnes.

Les trois structures qui viennent d'être passées en revue font l'originalité des espaces frontaliers d'Afrique et garantissent leur bon fonctionnement.

Le fonctionnement de ces périphéries nationales est particulier. Toutes sont des espaces autonomes qui échappent totalement aux lois économiques en vigueur dans les Etats qui les abritent. Cette autonomie peut être mise en relief de plusieurs manières :

- par l'interférence de plusieurs monnaies ;
- par une forte mobilité journalière des populations ;
- par une forte circulation des produits agricoles et manufacturés.

L'interférence monétaire se manifeste par l'utilisation indifférente de toutes les monnaies qui circulent dans les pays voisins, voire dans toute la sous-région ouest-africaine, avec néanmoins une forte emprise de la monnaie du pays économiquement le plus solide. Il en résulte l'existence de plusieurs marchés de change qui fonctionnent comme de véritables guichets de banque. La mobilité des populations s'appuie d'un côté sur l'influence qu'exercent les grandes villes situées à l'arrière-zone de ces espaces ; de l'autre, elle vient de la fréquentation des marchés périphériques, très nombreux dans le secteur.

Les échanges commerciaux concernent à la fois les produits agricoles, industriels, d'élevage et de pêche, avec de très fortes nuances d'un espace à un autre. Pour illustrer l'importance de ces échanges, on parlera du cas béninois qui est l'un des plus dynamiques et

des plus originaux de la sous-région ; par ses effets de structuration spatiale et son impact sur la société.

Ainsi, entre le Bénin et le Nigeria, ces échanges sont très importants et s'adaptent à toutes les évolutions socio-politiques des deux pays et particulièrement à celles du Nigeria. Au Bénin les échanges reposent d'abord sur une politique économique basée sur la réexportation afin de compenser les difficultés dues aux maigres ressources de l'Etat. En effet, la sécurité de l'Etat dépend presque entièrement de la fiscalité et singulièrement des recettes douanières. Pour augmenter ces recettes, le Bénin entretient avec le Nigeria une activité commerciale exceptionnelle, basée essentiellement sur le circuit informel à partir des opportunités frontalières.

Ces échanges revêtent deux aspects : la réexportation des produits importés du marché international, en contrepartie desquels le Bénin reçoit de ce géant de l'Afrique une gamme assez étendue de produits manufacturés largement dominés par les hydrocarbures.

Les produits réexportés sont tous achetés sur le marché international et revendus au Nigeria. Bien que variables en nature et en volume dans le temps, quatorze de ces produits constituent actuellement les activités clé du Port Autonome de Cotonou et en même temps de la douane béninoise : le lait, le riz, la farine de blé, les huiles végétales, le sucre, le concentré de tomate, les alcools, les cigarettes, le tabac, le sel marin, les pneumatiques usagés, les tissus en coton, les piles électriques et les voitures d'occasion. Parmi ces quatorze produits, cinq sont particulièrement importants en raison du volume importé et des recettes fiscales qu'ils procurent à la douane : le riz, les tissus en coton, les voitures d'occasion, la farine de blé et les cigarettes.

Ces activités de réexportation se traduisent par la très forte circulation du Naira sur le marché parallèle à partir des achats en monnaie locale non convertible qu'effectuent les consommateurs nigériens le long de la frontière et dans les principaux marchés. Le recyclage de cette monnaie provoque ainsi les importations massives des produits nigériens, notamment les hydrocarbures et les produits manufacturés directement au Nigeria ou importés du Sud-Est asiatique et de l'Extrême-Orient.

Ainsi, le mécanisme de réexportation dépend largement de cette possibilité de recyclage du naira et de la rapidité avec laquelle celui-ci s'effectue.

Ce recyclage du naira apparaît comme une bonne opportunité pour le Nigeria dans la mesure où il favorise ses exportations au centre desquelles se trouvent le pétrole et les produits manufacturés. Mais faute d'accords commerciaux fonctionnels, ces exportations se font plutôt par la fraude.

L'exportation des produits pétroliers constitue le cas le plus significatif des échanges parallèles en raison de son ampleur, du rôle qu'elle joue dans le recyclage du naira circulant hors des frontières de la Fédération et des mesures gouvernementales qu'elle suscite. La fuite des hydrocarbures repose sur la disparité des prix à la pompe entre le Nigeria et le Bénin et dans une moindre mesure sur la mauvaise couverture du pays par la SONACOP. Le litre d'essence coûte toujours moins de 30 FCFA à la pompe au Nigeria contre 175 FCFA au Bénin. Ces différences de prix provoquent une forte affluence de commerçants et consommateurs béninois vers la zone frontalière et les Nigériens ont vite compris le profit qu'ils pouvaient tirer de cette situation. Ainsi, plusieurs centaines de points de vente ont été créés le long du cordon frontalier, concentrés autour des principaux axes de circulation. Ils comprennent à la fois les points de vente de fortune, ravitaillés à partir des bidons de 50 litres ou des fûts de 200 litres ou simplement à partir des voitures nigérianes dont les réservoirs sont aménagés pour la fraude. Autour de ces différents centres, des équipes de revendeurs se sont constituées, composées de chômeurs des villes, de femmes, d'écoliers et des jeunes ruraux qui, confrontés au problème de l'instabilité de la production et des prix agricoles se convertissent en trafiquants de produits pétroliers.

Le nombre de ces trafiquants est aujourd'hui estimé à 15 000 et leur volume d'activité à plus de 210 000 tonnes (soit 87,7 % de la consommation totale au Bénin). Ce négoce représente un chiffre d'affaires de l'ordre de 24 milliards de CFA dont 14 milliards de bénéfices. Sur cette activité se sont greffées plusieurs taxes locales à partir desquelles les collectivités locales assurent aujourd'hui l'équipement de leur région. En dehors de ces avantages, le trafic des hydrocarbures est une aubaine pour le pays. Largement subventionné, il contribue à résoudre les problèmes énergétiques et même environnementaux (substitution au bois). Mais le plus grand avantage de la fraude des hydrocarbures est l'atomisation extrême du marché par laquelle les plus petits hameaux du pays sont désormais ravitaillés à domicile. L'accès à cette forme d'énergie par toutes les couches de la population béninoise devient un facteur important des mutations à la campagne, se traduisant par le développement des moyens de transport motorisés. L'économie de temps qui en découle pourrait être consacrée à d'autres tâches de production.

Le commerce de produits manufacturés en provenance du Nigeria est encore plus complexe dans la mesure où toutes les sociétés de la place y sont impliquées. La stratégie d'intervention sur le marché nigérian est néanmoins la même pour tous les acheteurs béninois. Ces derniers se rendent directement dans les grandes villes nigérianes et principalement à Lagos. Ils y achètent les marchandises voulues qui sont ensuite confiées à des convoyeurs spécialisés ayant des liens solides avec la police nigériane et possédant d'importants magasins de stockage dans les villes nigérianes. On compte environ six convoyeurs à Lagos, tous des béninois dont quatre hommes et deux femmes. Ils se sont installés dans quatre quartiers de la zone commerciale où se trouve leur magasin de stockage pour les marchandises reçues de leurs clients.

Chaque convoyeur fonctionne comme un transitaire. Il reçoit les marchandises de ses clients, les enregistre et délivre un reçu. Ensuite, les marchandises entrent dans l'entrepôt en attendant leur acheminement sur le Bénin.

Cette évacuation se fait à l'aide de camions de marque Belford ayant une capacité de 10 à 15 tonnes. Les chargements prennent ensuite la direction de la frontière sous le contrôle d'une société de transit nigériane dénommée la DODOS NIGERIAN Limited agissant avec la complicité de la douane et de la police nigériane. Pour faciliter la supervision et la protection de cette société nigériane, le départ de tous les camions lourdement chargés se fait à la gare routière d'ERI-GNANRIN. Mais une fois sorti de Lagos, chaque camion prend la direction suggérée par chaque convoyeur béninois.

Les conditions d'évacuation des marchandises vers le Bénin sont définies suivant le poids et la fragilité de l'objet.

La stratégie des petits commerçants est différente de celle décrite plus haut. Ces petits trafiquants acheminent directement leurs marchandises. La plupart d'entre eux ne vont pas jusqu'à Lagos, mais s'approvisionnent dans les villes intermédiaires plus proches de la frontière comme Badagry, Ilaro, Oyo, Shaki et Kaïma.

Pour le reste de la population béninoise, l'accès aux produits nigériens se fait par le biais des marchés frontaliers installés le long de la ligne de démarcation. Ces marchés sont très nombreux et vendent tout ce dont a besoin le consommateur béninois. Les plus importants de ces centres périodiques d'échanges sont du Sud vers le Nord : Toubé, Ago-Sassa, B.B., Oja-Odan, Ilara, Towé, Okuta, Guré, Chikanda, Babana et Kamba.

Entre ces marchés et les principaux centres urbains béninois, il existe un important flot humain qui atteste de l'ampleur des échanges.

La gamme des marchandises importées du Nigeria est longue ; on peut déjà le constater sur les différents marchés béninois. Mais le caractère atomisé de l'offre de ces produits ne favorise pas toujours leur appréciation quantitative.

Aujourd'hui, grâce aux échanges avec le Nigeria, tous les établissements humains aussi petits soient-ils sont bien approvisionnés (pétrole, savon et produits pharmaceutiques...). C'est donc dire que ces activités impliquent un réseau impressionnant de distributeurs qui sont à la fin du circuit. L'importance de ce réseau devient un sérieux handicap au contrôle efficace de ces importations par les agents douaniers et surtout à sa réglementation par la loi.

Actuellement, les importations en provenance du Nigeria dépassent largement le cadre national pour impliquer les pays limitrophes n'ayant pas de frontière avec le Nigeria comme le Togo, le Burkina Faso et le Mali. Il en résulte un développement des activités de transit

à partir des postes frontaliers renforçant davantage la fonction de réexportation affirmée par le pays, et le dynamisme des régions frontalières.

Le modèle béninois montre bien le rôle de ces échanges dans le dynamisme frontalier et son impact sur les pays limitrophes. De ce point de vue, ces échanges jouent plusieurs rôles parmi lesquels on peut mentionner :

- celui de stock régulateur qui peut concerner l'apport de produits bruts ou un apport financier substantiel, ce stock permet ainsi aux Etats de compter sur leurs voisins pour régler une partie de leur difficulté alimentaire ou financière ;
- l'existence de ces différents mouvements, pour la plupart illicites, qu'il s'agisse des flux monétaires (par le biais des marchés parallèles de change), de personnes ou de marchandises, illustre fort bien les limites des espaces territoriaux des actuels Etats-Nations. Cela paraît d'autant plus évident que ce qui est illégal d'un côté, une fois la frontière franchie, devient aussitôt légal, témoignant ainsi du degré insuffisant d'autonomie de ces différents Etats. Tous se sont greffés les uns sur les autres par le biais des périphéries nationales, en fonctionnant comme des espaces territoriaux éclatés dont l'aménagement dépasse le cadre strictement national.

2.4 Conclusion de la deuxième partie

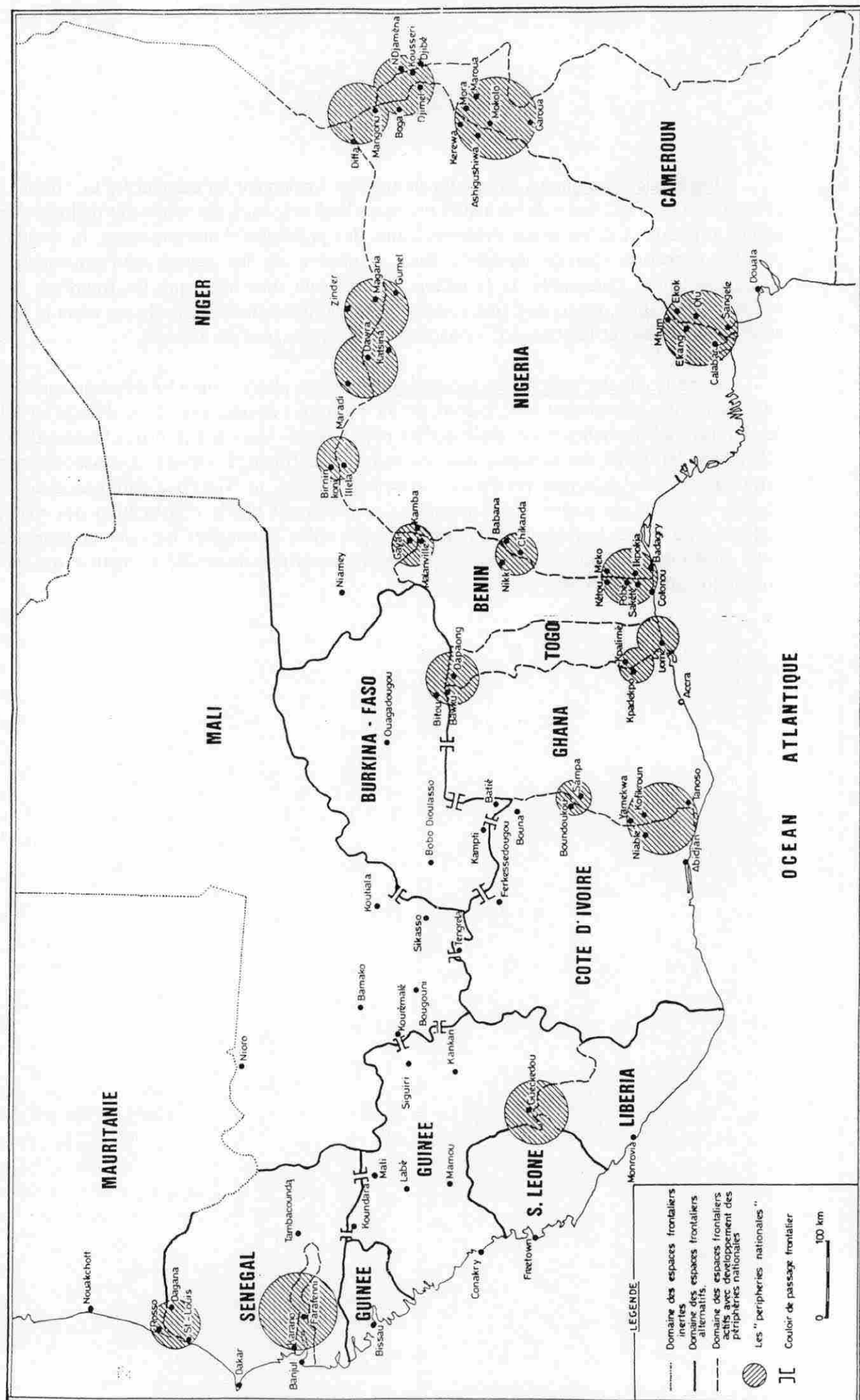
Les différents types de frontières qui viennent d'être présentés reflètent bien la disparité de ces frontières par rapport à la manière dont elles renforcent l'unité territoriale des Etats.

Les frontières inertes de la partie désertique des Etats sahéliens limitent la portée territoriale de ces Etats dont le territoire se réduit finalement à une petite bande de terre située dans la zone écologiquement favorable à l'occupation humaine : bandes soudanaises, vallée des principaux cours d'eau.... Par exemple, le Niger utile est circonscrit à sa zone frontalière accolée au Bénin et au Nigeria. Ce modèle de frontière permet de faire une distinction nette entre Etat et territoire utile à équiper. On peut donc dire que l'emprise de l'Etat au sens juridique du terme correspond à l'ensemble du territoire défini par ces frontières. Mais la partie utile reste le seul endroit où se concentrent les actions gouvernementales. Cette réalité est l'une des causes des revendications des Touaregs, toujours laissés pour compte par les pouvoirs en place. La question Touareg telle qu'elle se pose actuellement complique davantage le fonctionnement de ces espaces à l'intérieur desquels le rapport homme-terre est très défavorable à l'homme. Cela pose aussi le problème de l'instabilité frontalière bien illustrée par les relations entre Noirs et Maures en Mauritanie et par l'éternelle question de la bande d'Aouzou opposant la Libye au Tchad. Chacun de ces deux problèmes ne pourra jamais être résolu correctement sans un réaménagement à terme des frontières de l'époque coloniale.

Les espaces frontaliers alternatifs aboutissent finalement à l'existence d'un "front" se concrétisant par l'existence de véritables no man's land conférant aux territoires délimités une réalité juridique et économique évidente. Ainsi, les politiques d'aménagement du territoire peuvent concerner tout ce territoire, dans la mesure où les actions gouvernementales s'étendent à tout l'ensemble de la nation. Là, on peut donc dire que les frontières sont relativement stables, à part quelques cas de revendications comme ce fut le cas entre le Mali et le Burkina Faso et la velléité d'autonomie de la Casamance au Sénégal.

Dans le cas des périphéries nationales, on assiste plutôt à un véritable éclatement de l'espace national élargissant ainsi le domaine du territoire à équiper avec débordement au delà des limites traditionnelles pour impliquer les pays voisins. Mais la non officialisation de cet éclatement territorial est devenue une incitation à la fraude à travers le développement extraordinaire des échanges parallèles. Conscient de cela, le Nigeria a entrepris avec ses voisins une série de projets trans-frontaliers se traduisant par la construction des routes, l'adduction d'eau et la fourniture en électricité des villes frontalières hors de son territoire. Cette situation de débordement territorial crée elle aussi une instabilité frontalière qui rend flou le domaine à aménager par l'Etat.

TYPOLOGIE DES ESPACES FRONTALIERS EN AFRIQUE DE L'OUEST



III. LES POLITIQUES D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

En Afrique de l'Ouest, les politiques volontaristes d'aménagement du territoire sont des pratiques anciennes. On en retrouve l'origine à la fin du second conflit mondial avec la volonté des métropoles de doter les colonies d'un minimum d'équipements. Ce que nous désignons actuellement par aménagement du territoire était à l'époque appelé "planification régionale". La terminologie s'inscrivait alors dans le contexte général des opérations de reconstruction initiées dans le cadre du plan Marshall.

En Afrique de l'Ouest francophone, un effort particulier a été mis sur l'équipement de certains pays considérés comme les têtes de pont de l'administration coloniale pour la conquête des autres colonies. C'est ainsi qu'il faut comprendre les énormes investissements réalisés au Sénégal et au Congo et plus particulièrement sur les villes de Dakar et de Brazaville. Cette planification régionale a été également à la base de l'installation d'infrastructures de communication ; ports et aéroports notamment.

Dans les colonies britanniques, de grands travaux ont été entrepris tant dans le domaine scolaire (université d'Ibadan au Nigeria ou de Legone au Ghana) que dans celui de la santé. Ces infrastructures dont les plus performantes étaient celles relatives aux communications, au delà du fait qu'elles constituaient des instruments de renforcement des liens de dépendance entre les colonies et la métropole, jouaient deux rôles à savoir :

- le désenclavement de certaines régions qui souffraient de leur éloignement soit des centres de décision, soit des ports d'embarquement des produits de traite, - on se souvient du rôle joué par le chemin de fer (Lagos-Nguru) dans le désenclavement du Nord Nigeria et dans la promotion de la culture de l'arachide pour laquelle le Nigeria est resté pendant longtemps l'un des plus grands producteurs mondiaux ;
- l'intégration des colonies au regard du caractère transnational de certaines infrastructures telles que le chemins de fer Dakar-Niger qui reliait Dakar au Sénégal à Kolikoro au Mali ou Abidjan-Niger qui partait d'Abidjan en Côte-d'Ivoire à Ouagadougou au Burkina Faso ou encore de celui géré par l'Organisation Commune Bénin-Niger pour les chemins de fer. Cette supra-nationalité prévalait également au niveau d'autres infrastructures scolaires surtout universitaires (université de Dakar et d'Ibadan).

Après les indépendances, cette vision de l'aménagement du territoire a été bouleversée par les réalités nouvelles auxquelles les nouveaux Etats devaient faire face. Les disparités de taille des pays, les différences de possibilité de développement, la nature des séquelles de l'héritage colonial, le degré de l'exacerbation des conflits ethniques ont introduit des options parfois divergentes dans les politiques de développement des Etats. Aujourd'hui, les

différences entre les approches sont très importantes, tant dans le contenu des politiques que dans leurs manifestations concrètes. On peut cependant distinguer deux types de politiques baptisées, souvent abusivement, d'"aménagement du territoire".

Il s'agit d'une part des politiques d'équipement dont les fondements tiennent plus à un mimétisme qu'à un souci de fonctionnalité de l'espace ou d'une gestion rationnelle des ressources du pays. Cette tendance privilégie souvent les interventions en milieu urbain par rapport à celles des villages.

Il s'agit d'autre part des opérations ponctuelles de régionalisation de l'activité économique sur la base d'une décentralisation qui confère très rarement les pouvoirs suffisants à l'autorité locale.

L'aménagement du territoire reste dans beaucoup de pays non seulement une politique mal formulée mais aussi une préoccupation dont la finalité et les objectifs sont souvent mal définis.

Pourtant, tout reste à aménager.

3.1 Les fondements de l'aménagement du territoire en Afrique de l'Ouest

D'après le dictionnaire Larousse "Aménager : c'est transformer, modifier pour rendre plus pratique, plus agréable". A ce stade du raisonnement, la notion d'aménagement paraît simple et accessible à tous les praticiens. Mais lorsque l'on lui associe le mot territoire, elle devient complexe en raison de la connotation politique que recouvre cette dernière notion. En effet, le territoire d'une entité donnée est à la fois un espace de manoeuvre politique de souveraineté et aussi un cadre d'exercice d'activité inégalement doté de potentialités en ses différents points. Selon l'aspect qui est privilégié, la définition et le contenu de ce qu'on désigne par aménagement du territoire varient. Ainsi certains auteurs n'hésitent pas à rejoindre l'école anglo-saxonne en l'assimilant à la planification régionale. Cette assimilation est maladroite en ce sens que la planification régionale est essentiellement une technique économique de programmation et de ce fait ne peut constituer qu'un instrument de la politique d'aménagement.

Au delà de cette polémique, la notion d'aménagement du territoire a été clarifiée tant dans sa définition que dans les objectifs qui lui sont assignés depuis que Claudius Petit a lancé en 1950 l'idée et le mot. Pour l'initiateur de la notion, l'aménagement du territoire "c'est la recherche, dans le cadre géographique d'une meilleure répartition des hommes en

fonction des ressources naturelles et des activités économiques"²⁵. Ainsi, l'aménagement du territoire vise en permanence une adéquation entre trois éléments fondamentaux, à savoir : l'homme, les ressources et l'espace. Mais si un tel équilibre à réaliser ne laisse aucun doute sur sa pertinence, les praticiens ne sont souvent pas d'accord sur la nature de l'instrument à utiliser pour le réaliser. Ce dernier doit-il être politique ou technique, c'est-à-dire purement économique. Pour A. COLIN, "l'aménagement du territoire c'est d'abord et avant tout non pas une technique mais une politique"²⁶. Par contre, Philippe LAMOUR n'y voit qu'une opération de mise à niveau d'un pays comparativement à ses pairs. Ainsi, pour lui, "le problème posé par l'aménagement du territoire national est celui de l'adaptation d'un pays en grande partie insuffisamment développé pour reporter au niveau des pays auxquels il s'est associé"²⁷. D'autres enfin considèrent l'aménagement du territoire comme une politique visant à rationaliser le territoire. Ainsi, Ph. LAURENT pense que "aménager le territoire c'est introduire une rationalité là où jouaient de simples déterminismes naturels ou des vouloirs individuels incoordonnés". Cette dernière conception de l'aménagement du territoire est intéressante à un double titre. D'une part elle met en avant l'essence politique de la notion. En effet, l'"introduction d'une rationalité là où jouaient de simples déterminismes" nécessite une prise de décisions de nature politique car en dernier ressort l'opération vise à remettre en cause des conceptions traditionnelles. D'autre part, elle présente l'aménagement comme un instrument de correction des déséquilibres. Ce sont ces notions que nous retiendrons ici²⁸.

Sur cette base d'analyse, l'aménagement en Afrique revêt un aspect plus complexe, impliquant à la fois l'Etat et, dans une certaine mesure, les populations. En effet, le déséquilibre structurel qui résulte de l'héritage colonial a toujours eu deux aspects, l'un officiel, lié à l'acceptation du fait colonial par les élites actuelles et l'autre officieux, résultant de la volonté des populations à remettre en cause les frontières coloniales. Les différents dysfonctionnements de l'espace territorial qui découlent de ces visions opposées des acteurs de la vie nationale auront d'ailleurs des conséquences notoires sur le comportement des hommes face aux différentes ressources naturelles à mobiliser pour asseoir un développement national cohérent.

²⁵ Cité par Jacques de Lanversin, 1979 : *La région et l'Aménagement du Territoire*, 3^e Ed. LITEC - Paris France.

²⁶ Colin (A.), 1961, *France Forum* n° 32, p. 6.

²⁷ Lamour, 1962, *L'Aménagement du Territoire*, p. 7

²⁸ Un document plus sectoriel, puisqu'il ne traite que des infrastructures de transport, complète la présente étude par une analyse des logiques de l'équipement du territoire : "Les choix de localisation des infrastructures routières en Afrique de l'ouest, analyse 1960-1990 et éléments de modélisation", WALTPS, décembre 1993.

3.1.1 les problèmes humains de l'aménagement territorial

Les problèmes de population comme facteur de l'aménagement territorial doivent être abordés dans le contexte de l'Afrique de l'Ouest sous le double aspect de la croissance démographique et de l'inégale répartition des hommes.

a) Une population sans cesse croissante

L'Afrique est le continent où la population continue de croître le plus rapidement du monde. Ainsi, en dépit des efforts de limitation des naissances, la croissance naturelle reste encore très importante causant un déséquilibre structurel avec les résultats enregistrés dans le domaine du développement. En effet, contre un taux de croissance économique moyen d'environ 1,5 %, la région enregistre une croissance démographique de l'ordre de 2,8% par an. Au moment où les ressources naturelles s'épuisent, la population de la sous-région devrait dépasser 430 millions d'âmes en 2020. Cependant, cette situation générale cache des disparités. Ainsi, des pays comme le Ghana et plus récemment le Bénin enregistrent depuis quelques années des taux de croissance économique largement supérieurs à celui de l'évolution de leur population. Par contre des Etats comme le Cameroun, la République Centrafricaine, le Niger, le Tchad qui enregistrent des taux de croissance économique négatifs doivent faire de très importants efforts d'ajustement. Cependant, c'est moins le déséquilibre entre les taux de croissance économique et de la population qui constitue le principal problème que l'inégale répartition des hommes à l'intérieur de la région et de chaque Etat.

b) Une population inégalement répartie

Avec une densité moyenne de l'ordre de 22 habitants au km², l'Afrique de l'Ouest ne présente pas les caractéristiques d'un territoire ni surpeuplé, ni sous-peuplé. Mais cette apparence cache de grandes disparités tant intérieures aux Etats qu'à la sous-région elle-même. Ainsi, à l'échelle de toute l'Afrique Occidentale, il est aisé de distinguer trois zones d'inégal peuplement.

La première occupe la bande forestière qui va de la côte au 8^e parallèle Nord. Plus des 2/3 de la population totale de la sous-région s'y trouvent concentrés. Les densités humaines vont de 250 habitants/km² dans la palmeraie béninoise à 1000 habitants au km² au Sud-Est du Nigeria.

La seconde s'étend approximativement du 8^e au 14^e parallèle de latitude Nord. Le peuplement devient de plus en plus lâche à mesure qu'on va vers le Nord. Les plus importantes densités de cette zone se rencontrent soit autour des grands massifs (pays kabyè et Dogon) soit dans les zones ayant antérieurement abrité de puissantes entités politiques : pays haoussa et mossi.

La troisième s'étend au delà de cette latitude et ce jusqu'aux confins septentrionaux des pays sahéliens, Mali, Burkina et Niger ; le dépeuplement s'y accentue au fil des siècles et les densités atteignent rarement 5 habitants/km².

Cette inégale répartition de la population est également manifeste au niveau des Etats. Aux déséquilibres régionaux, se greffent désormais les effets de polarisation née du poids de certaines villes dans leur Etat. Au Sénégal par exemple, l'agglomération de Dakar concentre 27 % de la population du pays ; en Côte-d'Ivoire, Abidjan abrite environ 15 % de la population, etc. Une telle situation caractérisée par une continuelle concentration de la population dans une ou deux villes et le dépeuplement des villages, augmente aujourd'hui le poids des régions côtières au détriment de l'arrière-pays. Or, il est actuellement connu de tout le monde qu'il ne peut avoir de développement sans un minimum d'équilibre entre la côte et le reste du pays. Cela paraît d'autant plus essentiel que la côte n'a que rarement abrité les bases historiques de ces différents pays autour desquels s'étaient constitués les premiers foyers du peuplement qui ne coïncident pas souvent avec ceux des ressources naturelles.

3.1.2 Les ressources naturelles de développement

Il s'agit de l'ensemble des conditions offertes par la nature aux différentes zones de la sous-région. A ce niveau également, il existe de très grandes disparités liées tant à l'écologie qu'aux disponibilités en matières premières, du sous-sol notamment.

Il existe une nette opposition entre les zones forestières plus arrosées et plus humides et les zones sahéliennes sèches. Partout se pose cependant l'épineux problème de maîtrise de l'eau. Dans certains centres urbains de la côte africaine comme Douala, Lagos, Cotonou, Conakry, se sont les inondations périodiques qui constituent le principal problème d'urbanisme. Par contre dans les pays sahéliens, c'est le manque d'eau qui est le handicap principal. Les préoccupations d'aménagement du territoire dans ces pays s'orientent théoriquement vers la création d'infrastructure de maîtrise de l'eau.

Outre ce problème majeur, chacun des pays doit faire face à des difficultés de gestion des ressources naturelles, dont nous soulignerons ici deux aspects importants :

- la gestion de l'économie agro-exportatrice confrontée à la baisse des marchés mondiaux. Le gel de la production, la constitution de stocks régulateurs, le remplacement des vieilles plantations, la création de nouveaux périmètres constituent autant de problèmes d'aménagement du territoire où l'environnement et l'économie s'enchevêtrent. Le problème se pose tant en Côte-d'Ivoire, au Ghana, au Cameroun pour le cacao et le café qu'au Bénin pour le palmier à huile et même le coton.

- les difficultés d'exploitation des ressources du sous-sol en liaison, là encore, avec la baisse des cours des minerais sur le marché mondial. L'éloignement de certains

gisements (cas du fer de Tambao au Burkina Faso ou de Loumbou-Loumbou au Bénin), des voies traditionnelles d'évacuation limitent très sérieusement leur exploitation.

Tous les pays sont confrontés à des problèmes analogues qui font que l'aménagement du territoire s'impose comme une nécessité et les actions devant le traduire dans les faits comme des éléments indispensables pour rendre l'espace plus fonctionnel. Les politiques d'aménagement du territoire s'engagent-elles dans cette voie ?

3.2 Le contenu des politiques d'aménagement du territoire

3.2.1 Les objectifs généraux

A l'exception du Sénégal, qui s'est doté en novembre 1989 d'un plan national d'aménagement du territoire (PNAT), les pays de la région en sont encore soit au niveau de l'élaboration de schémas régionaux (Cameroun, Togo, Mali et Burkina Faso), soit à celui de la simple réorganisation et définition de la mission de la direction d'aménagement du territoire (cas du Bénin). Il existe cependant de nombreux documents officiels : plans quinquennaux, documents ou guide de travail des départements ministériels etc... permettant de cerner les orientations générales des politiques nationales.

Les objectifs définis dans le Vè plan quinquennal de la République du Cameroun résument bien la préoccupation d'ensemble. A l'aménagement du territoire, on assigne l'objectif d'"une organisation socio-économique optimale de l'espace géographique à l'intérieur duquel les hommes et leurs activités seront judicieusement répartis et l'espace national rationnellement utilisé". En effet, quels que soient les pays, anglophones, où l'on continue de parler de planification, ou francophones, où la notion recouvre toute sa signification, l'aménagement du territoire vise à corriger les déséquilibres régionaux en se penchant sur trois aspects essentiels :

- le développement des zones rurales dans la perspective de freiner l'exode des populations agricoles vers les centres urbains ;
- la création de pôles régionaux de développement au moyen d'une politique administrative axée sur la décentralisation de l'autorité et d'une politique urbaine dynamique qui consiste à pourvoir des villes secondaires en infrastructures adéquates ;
- la protection de l'environnement qui est devenue ces dernières années le nouveau cheval de bataille du développement.

Cette dernière dimension que les stratégies prennent désormais en compte permet de sortir l'aménagement du territoire de ses objectifs traditionnels : assurer un équilibre entre les régions et entre les villes et les campagnes. Cette évolution suggère de concevoir l'équilibre également au sein des portions aménagées, qu'elles soient en ville ou à la campagne, à travers une harmonie entre les réalisations et l'environnement.

Cependant, l'accent continue d'être mis, du moins dans les discours, sur la nécessité de transformer le milieu rural en encourageant l'implantation d'unités de production et en développant les infrastructures de communication à fin de désenclavement. Mais force est de constater que toutes ces préoccupations sont fortement compromises par la crise économique que traversent tous les pays et qui les contraint à mettre en place des Programmes d'Ajustement Structurel. Ces programmes, sans être des handicaps pour les politiques d'aménagement du territoire, n'en constituent pas moins un frein à leur application dynamique sur le terrain. En effet, la conditionnalité des aides ne donne pas les coudées franches aux Etats pour mener à bien les actions les plus profitables au développement du pays. Aussi, toutes les politiques de développement se résument-elles désormais aux Programmes d'Ajustement Structurel.

Au delà de ces traits communs, les politiques d'aménagement du territoire diffèrent dans leur essence d'un pays à un autre.

3.2.2 Les objectifs spécifiques par Etat : quelques exemples représentatifs

Sept cas de figure permettent de mesurer les différences d'objectifs en matière de politique d'aménagement du territoire en Afrique de l'Ouest. Il s'agit des exemples de la Côte-d'Ivoire, du Nigeria, du Ghana, du Cameroun, du Sénégal, des pays sahéliens avec le Burkina comme support et enfin des petits pays côtiers.

a) La Côte-d'Ivoire

En dépit de ses problèmes économiques, ce pays est dans la région l'un de ceux qui ont le plus approché du décollage économique, bien qu'ayant accédé à l'indépendance sans équipement notable, sans réseau urbain bien structuré et surtout en ne disposant pas d'une classe intellectuelle de haut niveau. Il apparaissait alors comme une des colonies les plus arriérées de l'A.O.F. ; situation que les nouvelles autorités considéraient comme un défi à relever. Le défi était lancé vis-à-vis de deux pays.

Le premier, le Ghana, pays anglophone frontalier de la Côte-d'Ivoire qui, sous l'impulsion de son leader d'alors, Nkrumah, avait réussi à imprimer à l'économie un dynamisme exceptionnel au lendemain des Indépendances. La réussite du Ghana apparaissait d'autant plus pour la Côte-d'Ivoire comme un défi à relever qu'il avait toujours existé entre les leaders des deux pays de profondes divergences idéologiques ; Houphouët-Boigny tenant

à montrer les performances voire la supériorité du capitalisme sur le socialisme que Nkrumah avait pris pour base de développement.

Le second, le Sénégal qui pour avoir abrité le siège de la fédération de l'A.O.F. avait une double avance sur la Côte-d'Ivoire du point de vue des équipements ainsi que de celui du niveau et de l'effectif des intellectuels. Les autorités ivoiriennes ont considéré ce retard comme un défi à relever pour éviter que le Sénégal ne s'érige à terme en leader de la sous-région. Le pays a de ce fait axé très tôt sa politique d'aménagement du territoire autour de deux grandes options :

- la diversification des cultures de rente naguère centrée autour du binôme café-cacao avec la promotion de nouvelles spéculations comme l'hévéa, l'ananas, le palmier à huile, le coton ... La promotion de ces produits était destinée à la mobilisation des fonds nécessaires au financement des nombreuses infrastructures dont le pays projetait de se doter. Cette politique a été un succès en dépit des problèmes de reconversion qu'elle pose de nos jours et dont la responsabilité incombe à l'évolution très défavorable des termes de l'échange ;

- l'urbanisation du pays a constitué la seconde option. Cette politique a fondamentalement débuté avec l'éclatement du pays de 6 à 34 départements. Les nouveaux chefs-lieux, en devenant des pôles régionaux de développement ont bénéficié d'un minimum d'investissements permettant ainsi aux pays de se doter d'une armature urbaine de qualité. Une attention particulière a été consacrée à l'équipement de certaines villes comme Abidjan, Yamoussokro (fierté du pays actuellement) et bien d'autres centres de l'intérieur. Le succès de cette politique a été d'autant plus grand qu'elle a été accompagnée de la mise en place d'un vaste réseau routier de bonne qualité. Ce réseau assure un bon fonctionnement des relations entre villes d'une part et entre villes et campagnes d'autre part. Toutes ces options ont été soutenues par un volet social important marqué par la création de nombreux équipements sanitaires, scolaires et universitaires de qualité.

Mais, ces options ont finalement abouti sur une extraversion de l'économie. L'agriculture, présentée comme le moteur du développement s'est heurtée, dès le milieu des années 80, à la baisse des cours mondiaux du cacao, du café et des sous-produits du palmier. Une telle situation, au delà du cas ivoirien, pose le problème de la capacité de l'agriculture à entraîner le développement dans les pays du Tiers-Monde au regard de l'évolution actuelle des termes des échanges internationaux.

b) Le Nigeria

Dans ce pays, le problème d'aménagement du territoire s'est posé par rapport à quatre grandes questions : les problèmes tribaux, la relation entre la partie Nord et la partie Sud, les

préoccupations de sécurité alimentaire de sa population, qui depuis toujours est la plus importante en Afrique (90 millions en 1992), et la redistribution des rentes du pétrole.

les problèmes tribaux sont devenus une préoccupation d'aménagement à partir de la guerre de sécession que le pays a connue de 1967 à 1970 à la suite de la volonté du groupe socio-culturel Ibo de se soustraire de la Fédération en créant l'Etat du Biafra. Cette guerre a très tôt mis à jour les problèmes latents qui couvaient dans la Fédération du fait de la présence de quelques 250 ethnies dominées par trois groupes importants : les Yoruba à l'Ouest, les Ibo à l'Est et les Haoussa-Fulani au Nord. La politique d'aménagement dans ce domaine s'est traduite par la réforme administrative la plus profonde de la sous-région, de par les pouvoirs qui sont conférés aux autorités locales et de par sa simplicité à trois échelons seulement : la Fédération, les Etats (dont le nombre est passé de 3 à l'indépendance à 31 de nos jours) et les Local Government Authorities, véritables noyaux du développement.

L'équilibre Nord-Sud, est marqué par de profondes disparités de peuplement, de conditions écologiques et de ressources naturelles. Le Nord sahélien est essentiellement agropastoral alors que le Sud, également agricole, abrite les plus importantes ressources du sous-sol du pays : pétrole et gaz notamment. Entre ces deux zones on distingue un "middle-belt" sous-peuplé, abritant des minorités nationales souvent ignorées, que le gouvernement a entrepris de mettre en valeur à partir des années 70, grâce aux revenus du pétrole. L'objectif était avant tout d'atténuer les rivalités entre le Nord dont l'aristocratie politico-militaro-religieuse a toujours contrôlé le pouvoir et le Sud détenteur des richesses du pays.

Cette politique a notamment débouché sur la création de la nouvelle capitale Abuja qui constitue "le symbole des aspirations nigérianes à l'unité et à la grandeur" (Plan Directeur 1976, p. 27).

Les problèmes de sécurité alimentaire ont également été à la base d'une politique d'aménagement ampleur nulle part égalée en Afrique. De nombreux barrages et retenues d'eau ont été construits pour l'alimentation des centres urbains et l'irrigation de vastes superficies de cultures. Ces infrastructures gérées par les "Agriculture Development Projects" et les "River Basin and Rural Development Authorities" font du Nigeria le pays disposant de la plus grande capacité d'irrigation de l'Afrique de l'Ouest.

Enfin, le souci de répartition des rentes du pétrole a été à la base d'une ambitieuse politique d'équipement dont ont bénéficié tous les Etats de la Fédération. Trois sortes d'équipements ont été développés dans ce cadre :

- les infrastructures scolaires, universitaires notamment. Chacun des 21 Etats d'alors avait été doté d'une université financée par le budget fédéral. Le pays compte aujourd'hui 31 universités ;

- les communications : routes et aéroports qui ont permis de quadriller et de désenclaver toutes les régions de la Fédération ;
- le développement industriel qui a également permis de désengorger les villes comme Lagos et Port-Harcourt.

Concernant le réseau urbain, le Nigeria est le seul pays de la sous-région où la croissance des villes n'a pas fondamentalement entravé le dynamisme du monde rural. Les campagnes nigérianes comptent de nombreuses agglomérations de plus de 5000 hab disposant du minimum d'équipement en dépit de la crise économique.

Du point de vue des infrastructures routières, le Nigeria s'est doté du réseau de loin le plus dense et le plus moderne de la sous-région. Tous les centres urbains et les localités secondaires sont reliés par des routes de très bonne qualité. Les autorités les classent en quatre grandes catégories : les express road, les routes fédérales, les routes d'Etat et les routes des Local Government Authorities.

En ce qui concerne le volet social, en dépit d'un certain délabrement dû à la crise économique, le pays dispose approximativement d'un lit d'hospitalisation pour 1000 habitants, loin derrière le Cameroun, (758) ou le Togo (698) , mais bien devant le Sénégal (1379) ou le Mali (3.023). Quant au secteur de l'éducation, il constitue sans nul doute le domaine où le Nigeria est le plus en avance par rapport aux autres pays. La Fédération compte 31 universités, 65 instituts de formation universitaire, près de 6.000 établissements d'enseignement secondaire et environ 40.000 écoles primaires. Mais c'est surtout l'ampleur de certaines installations (les universités d'Ibadan et de Zaria n'ont pas de commune mesure dans la région) qui impressionne. Pour gérer ces infrastructures, le pays s'est doté d'une commission nationale des universités, sorte de grande académie Fédérale des sciences.

Deux zones d'ombre doivent être soulignées dans ce tableau : l'échec de l'industrialisation et les limites de l'indigénisation.

En dépit des énormes moyens affectés à l'industrialisation, le pays doit se contenter encore de ses manufactures. Les grandes unités qui ont été prévues lors des plans quinquennaux des années 1970 telle l'aciérie qui devait exploiter les mines de fer d'Ajéokouta et même les minerais en provenance des monts Nimba (Guinée) a vite sombré. La seule grande industrie fonctionnelle est celle d'extraction et de raffinage du pétrole.

En ce qui concerne l'indigénisation, son érection en politique d'Etat par une sorte de cantonnement des différents groupes socio-culturels dans leur lieu d'origine favorise la persistance des micro-nationalismes intérieurs. Elle empêche un grand brassage entre les populations même si elle constitue un puissant facteur de développement à la base.

c) Le Sénégal

Le Sénégal est le pays le plus avancé dans la définition de sa politique d'aménagement du territoire. Cette avance tient au parcours historique du pays. De toutes les colonies françaises de l'Afrique Occidentale, le Sénégal est celle qui a le mieux tiré profit de la présence française. De ce contexte découle sa prise de conscience en matière d'aménagement.

Le pays est, historiquement, la première colonie française de la sous-région et la tête de pont de la conquête des autres colonies. De ce fait, il a abrité des institutions de l'AOF avec toutes les possibilités que cette situation lui a offertes du point de vue des équipements (ports, aéroports et université de Dakar). Il a énormément profité de cette situation pour générer des cadres intellectuels de haut niveau donnant naissance à une élite très dynamique tant du temps de la colonisation que de la période d'après l'indépendance. Les péripéties qui ont accompagné le premier découpage du territoire après l'indépendance en disent long ; chacun des grands leaders du pays tenant à faire de son terroir une région administrative : Louga - Diourbel pour Mamadou DIA, Dakar pour Lamine Gaye, Thiès pour Senghor et Sine-Saloum pour Diagne, etc.

Aussi, dès l'indépendance, l'idée d'aménagement du territoire était-elle présente dans les esprits comme en témoigne la création en 1961 du "Bureau des Terroirs et Villages". Il sera transformé en "Service de l'Aménagement et du Territoire" en 1962 avant d'être érigé en Direction de l'Aménagement du Territoire (DAT) en 1967. Cependant, en dépit de cette volonté, la politique d'aménagement du territoire a connu des balbutiements dans la définition de sa mission réelle : un instrument de développement économique ou de simple administration du pays. Le passage de la Direction de l'Aménagement du Territoire de la tutelle du Ministère de l'Economie et du Plan à celle de l'Intérieur ou de la Décentralisation est révélateur de ces difficultés de définition de l'objet de cette politique. Mais au delà de ces difficultés liées aux problèmes conjoncturels que le pays rencontre, les propositions d'objectifs formulées par l'Esquisse du Plan National d'Aménagement du Territoire du pays sont sans équivoque. De façon générale, les objectifs sont dominés par "la volonté d'assurer l'épanouissement et le bien être de la population dans l'indépendance nationale par l'exploitation optimale de toutes les ressources et les potentialités du pays là où elles se trouvent". De façon spécifique, le PNAT du Sénégal fixe 6 objectifs en matière d'aménagement du territoire.

1. "Favoriser un développement équilibré de toutes les régions du pays en recherchant une exploitation de toutes les ressources...
2. Promouvoir une armature et une hiérarchie urbaine fonctionnelle et créer des pôles d'équilibre face à l'influence de la capitale.
3. Promouvoir l'autosuffisance et le plein emploi dans toutes les régions du pays.

4. Assurer la conservation, l'amélioration et la gestion des ressources naturelles et plus particulièrement du couvert végétal.
5. Promouvoir le développement industriel.
6. Favoriser la promotion de l'homme sénégalais là où il se trouve en l'associant à la mise en valeur de son territoire, à l'amélioration de son cadre de vie et à son épanouissement socio-culturel".

Cependant, l'ambition du Sénégal en matière d'aménagement du territoire est quelque peu compromise, non seulement par la baisse des cours du phosphate, la mévente de l'arachide, mais aussi par la déception des espoirs placés en l'exploitation pétrolière. Le pays compte actuellement sur sa diaspora (très importante) qui occupe des postes stratégiques au sein d'organismes internationaux (BAD, FMI, BIRD, OMS, FAO, etc) pour capter des capitaux susceptibles de financer les nombreuses opérations prévues dans le cadre du PNAT. Les problèmes à résoudre sont nombreux, il s'agit en particulier :

- de la macrocéphalie de l'agglomération de Dakar qui concentre à elle seule 55 % de la population urbaine du pays et environ 21 % de la population totale ;
- de l'avancée du désert qui place les préoccupations de conservation de l'environnement en bonne place des programmes d'aménagement ;
- des disparités régionales de développement qui ont besoin d'être atténuées pour dissiper les revendications indépendantistes de la Casamance.

d) Le Ghana

La politique d'aménagement du territoire du Ghana a beaucoup varié entre les années 50 et nos jours. Elle a suivi globalement les trois grandes étapes politiques que le pays a connues depuis son indépendance.

De 1957 à 1966, pendant la présidence du Docteur KWAMÉ NKRUMAH, le Ghana nourrit de grandes ambitions nationales et régionales. De grands équipements tels le port de Tema, les universités de Legone et de Kumassi et bien d'autres infrastructures routières et hospitalières placent le Ghana dans de très bonnes perspectives d'aménagement. Le taux de scolarisation est l'un des plus élevés de la sous-région, il en est de même de la couverture sanitaire de la population. La vision panafricaine du leader ghanéen conduit à la création d'infrastructures à vocation régionale. La plus impressionnante de ces réalisations est le barrage d'Akossombo qui alimente jusqu'à ce jour le Bénin et le Togo en électricité, apparaissant du coup comme le meilleur instrument de coopération régionale en Afrique de l'Ouest.

De 1966 au début des années 1980, le pays connaît un certain balbutiement lié à l'instabilité politique.

De 1981 à nos jours, la politique adoptée par le Président Rawling, au delà du fait qu'elle s'inscrit dans le cadre du Programme d'Ajustement Structurel, s'écarte de la vision continentale de l'OSAGEFO pour être simplement nationaliste. Elle s'efforce actuellement d'équilibrer les relations villes-campagnes et Nord-Sud comme en témoigne l'ouverture prochaine de la quatrième université du pays, installée au Nord à Tamalé. D'importants investissements ont été consentis dans la rénovation de certaines villes comme Accra (amélioration de la voirie urbaine, aéroport et autres travaux de bâtiments). De même de grands aménagements agricoles autour de la Volta pour la promotion du riz ont été entrepris.

e) **Le Cameroun**

Les préoccupations d'aménagement du territoire au Cameroun résultent de la combinaison de trois phénomènes qui ont imprimé un fonctionnement très contrasté entre les différentes régions du pays.

Le premier concerne la configuration et la morphologie géographique du pays. S'étirant sur près de 1400 km du Nord au Sud, le Cameroun est parsemé en différents points d'accidents orographiques qui rendent particulièrement difficile le tracé des voies de communication. Pour résoudre cette question, le gouvernement a simultanément mis l'accent sur les équipements routiers et aéroportuaires. Le pays dispose actuellement de 42 aéroports et aérodromes dont trois de classe internationale à Douala, Yaoundé et Garoua. Douze autres sont desservis par des vols réguliers de la CAMAIR : (Bafoussam, Bamenda, Bali, Batouri, Bertoua, Dschang, Foumban, Kribi, Manfè, Maroua-Salak, Ngaoundéré, Yagoua).

Le second a trait à l'histoire et à la division du pays entre un Nord musulman et un Sud chrétien et animiste.

Le troisième phénomène réside dans un itinéraire colonial particulier. En effet, le Cameroun a été colonisé par trois puissances : l'Allemagne, la France et la Grande-Bretagne avec des pratiques administratives fort contrastées. L'unification politique intervenue sous le Président Ahidjo n'a pas réussi à dissiper les velléités autonomistes des régions anglophones qui constituent de nos jours les principaux foyers de contestation politique.

Face à ces problèmes, la politique d'aménagement du territoire du Cameroun vise à offrir les mêmes chances de développement à toutes les portions d'espace en les soustrayant à l'influence des pays étrangers (l'Ouest et le Nord sont fortement influencés par le Nigeria). Trois grandes priorités apparaissent depuis le 4^e plan quinquennal :

- la limitation de l'exode rural grâce à l'organisation des communautés villageoises ;
- l'organisation de l'espace national autour :
 - . du nouveau port en eau profonde du Rocher du Loup,
 - . du barrage de Lagdo et de la vallée de la Benoué,
 - . des grands équipements d'intérêt national ;
- la maîtrise de l'eau par le biais des Missions d'Aménagement : Vallée Supérieure de la Benoué, Mission d'Aménagement du Littoral, Aménagement de la Vallée de Nyong.

En dépit du Programme d'Ajustement Structurel sous lequel le pays évolue actuellement, le Cameroun poursuit la confection de ses schémas directeurs en vue de l'élaboration de son premier Plan National d'Aménagement du Territoire.

f) Les pays sahéliens

Confrontés au problème de la désertification, ces pays ont fait de la sauvegarde de l'environnement et en particulier de la maîtrise de l'eau la première de leurs priorités en matière d'aménagement du territoire. **Le Burkina Faso** a déjà réalisé de très importants progrès dans ce sens à travers une formule qui lui est devenue très chère : "trouver, maîtriser, gérer l'eau". Le nombre de barrages de retenues d'eau est passé de 328 en 1985 à 800 en 1992, soit un taux d'accroissement cumulé de 144 % en 7 ans. En 1989, 21 845 points d'eau dont 7 020 points permanents assuraient une couverture de 69 % des besoins en eau toujours estimés à 20 l/jour et par habitant.

Le Mali et le Niger ont également entrepris des programmes similaires sans cependant égaler le Burkina Faso.

Au Mali, les projets les plus importants sont réalisés dans le cadre de l'OMVS (barrages de Senengue ou de Manantali), et dans celui de l'Office du Niger.

Au Niger, les aménagements hydro-agricoles gérés par l'ONAH, contribuent au développement agro-pastoral du pays. En 1986, le pays comptait 1 160 points d'eau, 1 128 sites de cultures de contre saison totalisant une superficie cultivable de 126 700 ha au sein desquelles ont été taillées 125.000 exploitations réparties entre 2 250 villages. La majeure partie des points d'eau est concentrée entre la latitude de Tilabéri à l'Ouest et celle de N'Guigmi à l'Est. Le caractère désertique du Nord entraîne d'importants flux d'hommes et d'animaux vers le Sud, posant le problème de cohabitation entre éleveurs et agriculteurs. Ce problème est d'autant plus sérieux et requiert des actions urgentes en matière d'aménagement

de l'espace, qu'il génère deux phénomènes préjudiciables à l'économie du pays. Il y a d'une part les conflits entre éleveurs et agriculteurs dont le plus sanglant est celui de Toda dans le département de Maradi qui a fait 104 morts en 1991. D'autre part, il y a un dépeuplement du bétail du pays au profit du Nigeria, privant ainsi progressivement l'Etat de l'une de ses plus importantes ressources.

g) Les petits pays côtiers

Nous abordons ici les cas du Bénin, du Togo et de la Gambie qui sont tous trois des Etats-entrepôts mais dont l'orientation des échanges a donné naissance à des stratégies différentes en matière d'aménagement du territoire.

Au Togo, qui dessert presque exclusivement les pays de l'hinterland (Burkina Faso et Niger notamment), l'accent a été mis sur la promotion des infrastructures routières. Le pays a actuellement une densité de 47 km de routes goudronnées pour 1.000 km², ce qui représente l'une des plus fortes de la sous-région. Cette prouesse est facilitée par la volonté des autorités togolaises de désenclaver le nord du pays tout en faisant du port de Lomé un débouché naturel pour le Niger et le Burkina Faso.

De même, le Togo a mis en place un ensemble d'infrastructures destinées à promouvoir les activités de service. Il s'agit entre autres d'une zone franche industrielle au port de Lomé, du tissu bancaire et de la capacité hôtelière du pays.

Au Bénin, l'existence des chemins de fer gérés par l'OCBN et la faiblesse du trafic avec le Niger, ont poussé les autorités à concentrer leurs efforts sur le développement des infrastructures portuaires. Ces infrastructures permettent aux pays de développer un florissant commerce de réexportation de produits importés du marché international vers le Nigeria. Aussi les infrastructures routières ne sont particulièrement développées que dans la partie méridionale du pays, (exception faite de l'axe central Cotonou-Malanville 715 km, entièrement bitumé). De même, pour parer aux contraintes de développement nées de l'exiguïté de son territoire, le Bénin accorde une attention particulière aux relations de voisinage. Cette stratégie a permis à ce pays d'initier non seulement deux unités de production industrielle (sucrierie de Savè et cimenterie d'Onigbolo), mais aussi de créer un comité de gestion des zones frontalières. Avec le Togo, l'exploitation en commun de l'électricité fournie par les barrages d'Akossombo (Ghana) et de Nangbéto (Togo), sera renforcée dans un proche avenir par l'énergie hydro-électrique venant des retenues d'eau d'Adjarrala (Bénin).

La Gambie, qui apparaît comme un pouce dans la bouche du Sénégal, développe la même stratégie d'aménagement que le Bénin. Au port de Banjul par où le pays reçoit la quasi-totalité des produits réexportés sur le Sénégal, la Gambie adjoint l'aménagement du fleuve qui porte le même nom en vue de le rendre navigable en tout temps et en tout lieu. Ces deux infrastructures constituent la clé de voûte de la contrebande et partant du fonctionnement

opportunités de manoeuvre au pays, a contraint les autorités à développer une autre stratégie axée sur la promotion du tourisme. Le pays s'est de ce fait doté d'un tissu hôtelier assez performant.

3.3 Conclusion de la troisième partie

De ce bref passage en revue, on retiendra qu'il existe autant d'objectifs en matière d'aménagement du territoire que l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique du Centre comptent d'Etats. On peut néanmoins distinguer trois groupes de pays, sur la base du niveau de définition des objectifs et de leur traduction concrète sur le terrain.

Le Nigeria, la Côte-d'Ivoire, le Ghana et le Burkina Faso, sont représentatifs d'un groupe en avance, de par le niveau d'application des objectifs qu'ils se sont fixés dans le cadre de leur politique d'aménagement.

Le Sénégal, le Cameroun et le Togo appartiennent à un groupe intermédiaire de pays qui sont encore au stade de l'élaboration d'une politique d'aménagement du territoire. La plupart n'ont pas encore achevé la phase de diagnostic, caractérisée essentiellement par l'élaboration des schémas régionaux.

Le troisième groupe enfin rassemble les pays où l'aménagement du territoire n'est pas encore conçu comme une politique, mais plutôt comme un simple instrument de planification régionale ; c'est le cas du Bénin et du Mali.

Ces contrastes traduisent sans doute les différences de problèmes que rencontrent individuellement les Etats. Cependant, l'absence de cohérence des politiques et l'imprécision qui caractérisent la définition des objectifs méritent d'être signalées. De nombreux documents relatifs à l'aménagement du territoire se signalent par leur ton démagogique et par leur décalage par rapport aux réalités du pays, tant du point de vue de l'objet de l'aménagement du territoire que des institutions chargées de le promouvoir : les Etats ouest-africains en sont, manifestement, encore au stade des balbutiements.

La principale faiblesse de ces Plans Nationaux d'Aménagement du Territoire réside donc dans l'absence d'une définition claire des principes de l'aménagement. Philippe Lamour en distingue trois principaux ; il s'agit de la définition :

- du cadre naturel dans lequel les opérations doivent être conduites ;
- d'un plan général de réalisation pratique et notamment des institutions et des organismes compétents pour assurer le contrôle et la coordination des opérations ;

IV. CADRE INSTITUTIONNEL ET BILAN DES POLITIQUES D'AMENAGEMENT

Ce chapitre se propose dans un premier temps de présenter les institutions mises en place pour assurer l'équipement du territoire, et dans un second temps de dresser le bilan des résultats obtenus afin d'évaluer l'impact de ce cadre institutionnel sur les résultats obtenus.

4.1 Le cadre institutionnel de la politique d'Aménagement du Territoire

Le ministère de tutelle de la Direction de l'Aménagement du Territoire varie selon les pays et au gré des changements de régimes politiques. Trois types de ministères abritent généralement la Direction de l'Aménagement du Territoire.

Il peut s'agir du Ministère du Plan, lorsque l'aménagement du territoire est considéré comme un instrument technique et un support de la planification économique, beaucoup de pays ont adopté cette formule. Mais dans maints Etats, la Direction de l'Aménagement du Territoire arrive rarement à s'épanouir. Elle est généralement considérée comme un simple service du plan, sans grands objectifs.

Il peut s'agir du Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat, auquel beaucoup de pays associent depuis peu l'environnement. Dans ces pays, l'aménagement du territoire se réduit parfois aux problèmes d'aménagements urbains, saupoudrés de quelques réalisations initiées dans le cadre d'une planification régionale souvent incomplète. Actuellement, les problèmes d'aménagement urbain sont marginalisés au profit de ceux de l'environnement. Au Bénin, alors que les autorités se demandent en quoi va consister la politique d'aménagement du territoire, le pays s'est déjà doté d'un plan environnemental national.

Enfin, il peut s'agir du Ministère de l'Intérieur ou de la Décentralisation, lorsque l'aménagement du territoire est perçu comme un instrument d'encadrement ou de propagande pour apaiser des velléités indépendantistes, ou tout au moins autonomistes, de certaines régions.

L'exemple sénégalais est symptomatique de l'imprécision du rôle qu'on assigne à l'aménagement du territoire. Dans ce pays, la DAT est passée successivement de la tutelle :

- du Commissariat Général au Plan de 1961 à 1967 ;
- au Ministère du Plan et de l'Industrie de 1967 à 1978 ;
- au Ministère de l'Urbanisme et de l'Environnement de 1978 à 1983 ;
- au Secrétariat d'Etat à la décentralisation de 1983 à 1988 ;
- au Ministère de l'Intérieur de 1988 à 1991 ;
- au Ministère de l'Economie, des Finances et du Plan de 1991 à 1993 ;
- et au Ministère de l'Intérieur, à partir de juin 1993.

Au delà de cette situation qui montre la désinvolture avec laquelle les pouvoirs publics traitent les questions relatives à l'aménagement, l'absence d'un cadre juridique favorable à cette politique est préoccupante. En effet, bien que depuis leur indépendance, les Etats Ouest-africains tentent de se doter d'un cadre institutionnel et politique solide, cette volonté est limitée par les alternances idéologiques que la sous-région a connues. Certains Etats sont passés en l'espace de 30 ans du libéralisme au socialisme ou au collectivisme, avant de revenir à nouveau à la démocratie libérale. Mais au delà de ces variations, ce sont les dispositions relatives à la gestion du domaine national, au code des investissements et aux structures chargées de conduire la politique d'aménagement du territoire qui méritent d'être analysées.

En ce qui concerne les dispositions relatives au domaine national, les Etats se sont, dans une large mesure, accommodés des textes antérieurs aux indépendances qui définissent le mode d'occupation du sol et les zones réservées (forêt, eau et autres). Ces dispositions ont souvent été saupoudrées par des réformes foncières superficielles qui, généralement, se cantonnent au cadre urbain.

Or, Le défi majeur en matière de gestion du domaine national, réside dans le passage d'un régime foncier coutumier à un régime moderne sans bouleverser l'équilibre, à la fois environnemental et traditionnel, des zones rurales. Plusieurs pays, par des réformes agraires limitées, ont tenté de résoudre le problème en définissant les zones d'intervention des actions de l'Etat uniquement.

Au Bénin, c'est dès le 10 août 1961, que l'Etat au terme de la loi n° 61-26 a défini les périmètres d'aménagement rural et les conditions de leur mise en valeur. Les zones circonscrites sont déclarées d'utilité publique. Au Sénégal, c'est la loi n° 64-46 du 17 juin 1964 qui continue de réglementer l'utilisation du domaine national. Au Nigeria, la mise en place des grands projets d'aménagement a été favorisée par le "Land Use Decree" qui institua dès 1978, les conditions d'expropriation des terres par l'Etat.

La plus grande faiblesse de toutes ces dispositions est leur caractère superficiel. Nulle part, elles ne se sont accompagnées d'une réforme agraire profonde. Pour l'essentiel, les dispositions prescrivent l'association des propriétaires terriens aux périmètres d'aménagement soit par une location de leur parcelle, soit par leur intégration aux coopératives de production. Ces deux solutions provoquent dans la plupart des cas des malentendus entre l'Etat et les populations et finissent par des révoltes qui paralysent les opérations. Au Bénin en 1990, les propriétaires terriens ont détruit 4.000 ha. de palmeraie en guise de protestation contre le non versement par la Société Nationale des Corps Gras, des loyers de terre qui leur étaient dus. Le Nigeria a connu des révoltes analogues sur le périmètre rizicole de Bakalori dans l'Etat de Sokoto en 1979.

Par le biais des codes des investissements qui déterminent en partie le financement des différentes opérations sur le terrain, les Etats disposent théoriquement de bonnes réglementations. Au Bénin par exemple, l'article 18 du nouveau code des investissements de 1990, stipule que "pour être agréé à un régime privilégié, l'activité créée doit contribuer, dans une large mesure, à la mise en oeuvre de la politique d'aménagement du territoire par l'implantation d'activités dans les zones économiquement moins développées et la valorisation des ressources locales". Cependant, dans leur application, ces dispositions sont rarement respectées tant par les dirigeants que par les entreprises. Le souci d'attirer les investisseurs, qui pour l'essentiel sont étrangers, conduit certains pays comme le Sénégal et le Togo à enfreindre ces principes par le biais de la création des zones franches industrielles. Cette stratégie est contraire à une politique dynamique d'aménagement du territoire en ce sens qu'elle conduit à une concentration des activités industrielles en une seule zone du pays ; Dakar abritait en 1989, plus de 90 % des unités industrielles du Sénégal.

Quant aux structures chargées de gérer la politique d'aménagement du territoire, elles intéressent plusieurs ministères à la fois. Outre le ministère abritant la D.A.T. on en identifie souvent quatre autres à qui revient la mission d'application de la P.N.A.T. Il s'agit des ministères de l'Economie et du Plan, de ceux de l'Habitat et de l'Environnement, du Développement Rural et de l'Intérieur ou de la décentralisation. La principale difficulté des Etats est la coordination des actions de tous ces ministères.

Seuls le Sénégal et le Cameroun semblent avoir aplani ces problèmes en mettant en place un cadre institutionnel à la fois de réflexion et de prise de décision des grands enjeux. Au-dessus de la DAT, se trouve un comité interministériel d'Aménagement du Territoire qui dans se réunit une fois par semaine. Celui-ci coordonne les desiderata des comités régionaux ou départementaux d'aménagement qui à la base, travaillent avec les structures communautaires de gestion des terroirs ou avec les organes administratifs locaux.

Dans les autres pays, cet organisme se confond avec le comité National du Plan qui est progressivement remplacé dans les Etats considérés comme les meilleurs élèves du FMI et de la Banque Mondiale par le comité de suivi des Programmes d'Ajustement Structurel.

Le cadre d'application de la politique d'aménagement du territoire varie lui aussi d'un pays à l'autre. Ainsi au Sénégal, au Mali, au Niger, au Ghana, ce sont les unités administratives, (régions et départements) qui servent de support à la P.N.A.T. Par contre dans d'autres Etats comme le Cameroun, la Côte-d'Ivoire, c'est la région géographique, regroupant souvent plusieurs unités administratives, qui constitue le cadre spatial de l'aménagement. Cette dernière approche paraît d'autant plus adaptée, que les unités administratives coïncident très rarement avec les réalités socio-économiques capables d'imprimer une personnalité à l'espace.

4.2. Bilan des politiques d'Aménagement du Territoire

Il est certainement très difficile de faire dans le cadre d'un rapport de cette nature un bilan exhaustif des politiques d'aménagement du territoire en Afrique de l'Ouest. En effet, les domaines qu'implique une telle opération sont non seulement variés, mais multidimensionnels. Cependant, il existe des paramètres particulièrement importants pour le fonctionnement des économies, et méritent d'être analysés. Il s'agit entre autres :

- de la pertinence du cadre administratif dans lequel s'opèrent les différentes actions ;
- de la fonctionnalité du réseau urbain en tant qu'élément d'organisation de l'espace et de l'activité économique ;
- de la question sociale à travers les efforts consentis dans le développement des équipements sanitaires et scolaires ;
- du niveau de performance des infrastructures de communication : route, chemin de fer et télécommunication ;
- des grands aménagements hydro-agricoles pour la maîtrise de l'eau à usage multiple ;
- de l'industrialisation.

4.2.1 Les réformes administratives comme support de l'aménagement du territoire.

Tous les Etats ont opéré à des degrés divers des réformes administratives à une plus ou moins grande échelle. Les objectifs qui sous-tendent ces réformes sont nombreux et très variés selon les pays ; on retient parmi les plus importants :

- la décentralisation et la déconcentration, afin de rapprocher l'administration de l'administré ;
- la correction des déséquilibres régionaux par une promotion de nouveaux pôles de développement, souvent des chefs-lieux administratifs ;
- la volonté d'apaiser ou d'étouffer les rivalités ethniques et les velléités indépendantistes ou tout au moins autonomistes de certains groupes socio-culturels.

Selon l'élément qui est privilégié, la réforme administrative, tant dans son essence conceptuelle que dans sa traduction concrète sur le terrain, prend des formes particulières. Deux paramètres sont souvent utilisés pour mesurer le niveau de pertinence des changements : la taille et la hiérarchisation des unités d'une part et les pouvoirs réels conférés aux autorités locales d'autre part.

Concernant la taille et la hiérarchisation des entités administratives, on distingue trois types de situations distinctes :

- le Nigeria, qui possède trois échelons administratifs : la Fédération, les Etats au nombre de 30 actuellement et les Local Government²⁹ ;
- le Bénin, le Niger, le Burkina Faso, le Cameroun qui ont cinq niveaux administratifs : l'Etat, le département ou la province, la sous-préfecture, l'arrondissement ou la commune et le village ;
- la Guinée, le Sénégal, le Mali, le Togo qui ont six niveaux : l'Etat, la région, le département, la sous-préfecture, l'arrondissement, les villages ou communautés rurales.

Le tableau ci-après résume la situation de quelques pays:

Tableau n° 1
Hierarchisation des unités administratives dans certains Etats Ouest africains.

Pays	Etat	Région ou Comté	Département	Sous- préfecture ou district	Arrondissement ou canton	Commune	Local Government Authorities	Village ou communauté rurale
Bénin			+	+		+		+
Burkina-Faso			+	+	+			+
Côte-d'Ivoire			+	+	+			+
Cameroun			+	+	+			+
Niger			+	+	+			+
Nigeria	+						+	+
Ghana		+		+		+		+
Sénégal		+	+	+	+			
Togo		+	+	+	+			+

Source : Enquêtes de terrain.

A l'exception du Ghana, les pays anglophones présentent des schémas de découpage territorial moins émiétés. Au Liberia par exemple, les comtés ont la même allure que les régions des autres pays, et sont directement rattachés aux villages : unités locales de base. Mais au delà de cette hiérarchisation, c'est la fonctionnalité des unités qui pose problème, c'est-à-dire leur capacité à servir de cadre pour des actions pertinentes de développement. Au niveau local les unités représentées par le village ou la communauté rurale, l'arrondissement ou la commune, sont fonctionnelles parce que correspondant à des réalités socio-géographiques : homogénéité ethnique et morpho-climatique. On se trouve souvent en

²⁹Le domaine fédéral constitue le 31ème Etat, celui d'Abuja.

présence de micro-régions dotées d'une personnalité. Par contre, au delà de cet échelon et quels que soient les pays, la personnalité de l'unité administrative commence à poser le problème des limites géographiques. Dans bien des cas, la région ou le département regroupe plusieurs réalités socio-économiques et différents groupes socio-culturels en lutte pour le contrôle de l'espace et de l'économie régionale. La lutte est d'autant plus âpre que ces unités fonctionnent moins comme des cadres de développement économique et social, que comme des instruments d'embrigadement, de contrôle des populations par les pouvoirs publics.

En dépit des discours et des professions de foi des administrateurs de tous les pays (exception faite du Nigeria), les réformes n'ont jamais conféré de réels pouvoirs politiques et économiques aux autorités locales. Partout, sauf au Nigeria, on note une absence criante de statut faisant de la région ou du département une personne morale de droit public. Les régions ou provinces ne sont jamais dotées d'une identité juridique, des compétences et des moyens techniques et financiers leur permettant de jouer pleinement le rôle qui leur est dévolu. L'ossature administrative reste ainsi superficielle, incapable d'imprimer à l'espace un fonctionnement rationnel, d'où l'extraversion de l'économie régionale et de fortes migrations, non plus vers des régions, mais vers des pôles spécifiques. Cette situation explique la nature actuelle des réseaux urbains que l'on rencontre en Afrique de l'Ouest.

4.2.2 La fonctionnalité du réseau urbain

L'activité économique (production, transformation, distribution et échange) ne peut s'épanouir pleinement sans un minimum d'organisation de l'espace. Une des composantes essentielles de cette organisation est constituée par les centres urbains. L'expérience des pays industrialisés montre que l'urbanisation contribue largement au processus de développement.

Quand on analyse le réseau urbain des pays ouest-africains, on est frappé par la prépondérance d'une ou de deux villes. Une telle situation s'explique par la nature des réformes administratives de la plupart des pays. Ces réformes sont restées superficielles et n'ont pas conféré de pouvoirs financiers et politiques suffisamment étendus aux autorités locales. Elles se sont généralement contentées de découper les territoires en unités administratives d'embrigadement politique et de prélèvement économique. Par ces réformes, de nombreuses bourgades ont été érigées en villes sur simple décret, leur donnant le statut de chef-lieu administratif. Au Bénin par exemple, la réforme administrative de 1978 a fait passer le nombre de villes du pays de 46 à 84. Du jour au lendemain, des localités qui totalisent moins de 5000 habitants sont devenues, sur le plan juridique, des villes. Mais ici comme ailleurs, les équipements nécessaires (plan urbain, adduction d'eau, électricité, télécommunication) n'ont pas accompagné ces créations politiques.

Le résultat de cette situation est que dans la plupart des pays on assiste à l'émergence d'une ou deux villes autour desquelles se développe un désert urbain où il est bien difficile

d'identifier des pôles régionaux d'équilibre et de développement. Deux phénomènes sont fréquemment observables :

- la concurrence entre deux villes à l'intérieur du pays, les exemples les plus criants sont ceux du Burkina Faso (entre Bobo-Dioulasso et Ouagadougou), du Cameroun (entre Douala et Yaoundé) ; une situation similaire s'était développée entre Niamey et Maradi au Niger. Mais le Nigeria a fini par phagocytter économiquement la seconde ville du Niger, qui sur le plan national n'apparaît plus comme concurrente de Niamey ;

- l'hypertrophie des capitales. C'est le cas au Bénin avec Cotonou (environ 16 % de la population du pays), Dakar (21 % de la population du Sénégal), N'Djaména au Tchad, Lomé au Togo, Conakry en Guinée, Bamako au Mali. Ces villes concentrent la quasi-totalité des activités économiques du pays. En 1989, une étude a montré que 90 % des activités industrielles du Sénégal étaient localisées dans la région de Dakar. L'accroissement très rapide de leur population environ 6,5 % par an et le manque d'équipement rendent la gestion de ces villes très difficile.

Deux pays font exception : la Côte-d'Ivoire à un moindre degré et surtout le Nigeria. Dans le premier pays, la réforme administrative en éclatant le territoire en 34 départements, a permis de doter le territoire d'une armature urbaine assez fonctionnelle. Mieux, les efforts consentis sur les villes secondaires comme Bouaké, San-Pedro et surtout Yamoussoukro ont permis d'atténuer la macrocéphalie d'Abidjan.

Cependant, c'est le Nigeria qui possède le réseau urbain le plus fonctionnel. Cette exception tient au fait que le Nigeria a une longue tradition urbaine. Pendant la période pré-coloniale et néocoloniale, maintes parties de ce qui constitue aujourd'hui le Nigeria avaient déjà une forte concentration urbaine. Dans le Nord, en pays Haoussa, les écrits de Barth montrent que plus de la moitié de la population vivait dans les centres urbains au début du 19^e siècle. A l'Ouest en pays Yoruba, le même phénomène était perceptible. Selon P. E. SANDA et A.G. OLOKERHOAYE³⁰, "au 19^e siècle le pays Yoruba comptait une douzaine de villes de plus de 20 000 habitants dont la plus grande, Ibadan, était peuplée d'environ 70 000 habitants". Ailleurs le phénomène urbain a été moins important. C'est sur ce fond urbain que joueront successivement les autorités coloniales et celles de la Fédération indépendante. Au moyen d'une politique de désenclavement des régions et de gestion de l'espace, l'administration britannique avait réussi à susciter l'émergence de villes secondaires au carrefour des voies de communication et dans les zones de production de certaines matières premières. Ainsi, au tissu traditionnel se greffa un troisième réseau parfaitement visible à l'Est du pays et représenté par le foyer Port-Hacourt, Aba, Onitsha et Enugu. A la veille de

³⁰ SADA P.E. et ONOKORHORAYE A.G., *Emergence des villes secondaires et développement national au Nigeria. Communication à la 9^e conférence sur l'habitat et le développement urbain en Afrique.*

l'indépendance, le Sud-Ouest du Nigeria était urbanisé à 60 %, le Nord à 23 % et l'Est à 18 %.

C'est pour corriger cette disparité que les autorités de la Fédération prendront des mesures administratives qui devront cependant attendre la fin du conflit du Biafra pour prendre une allure décisive. Ces mesures visent essentiellement le découpage territorial du pays. En 1964, la naissance de l'Etat du Centre-Ouest donne une impulsion nouvelle à la localité historique de Benin-City érigée en capitale. En 1967, le nombre des Etats passe à 12, permettant ainsi à 8 autres centres urbains de devenir des capitales politiques. En 1976, 7 nouveaux Etats sont créés portant le nombre à 19. Enfin, avec le découpage de 1990, le nombre total d'Etats est porté à 30. Ainsi à l'armature urbaine antérieure, encadrée par de grandes villes, (plus de 200.000 hab) comme Lagos, Aba, Enugu, Onitsha, Port-Harcourt, Ibadan, Ifè, Abéokuta, Ogbomosho, Oshogbo, Ilésha, Benin, Kano, Kaduna, Zaria, Ilorin et Maiduguri sont venus s'ajouter des centres moins importants mais devenus des pôles régionaux de développement : Calabar, Jos, Ondo, Yola, Sokoto, Owérrí, Makurdi, Minna, Katsina, etc.

Au moyen de décisions politiques, un certain nombre de villes secondaires sont érigées en pôle de développement. Par cette stratégie, le Nigeria fournit "l'exemple intéressant d'un pays où les villes secondaires se développent au sein d'un processus concomitant de développement politique"³¹. Pour appuyer cette politique, le gouvernement adopte en 1976 un certain nombre de mesures dont les plus importantes sont :

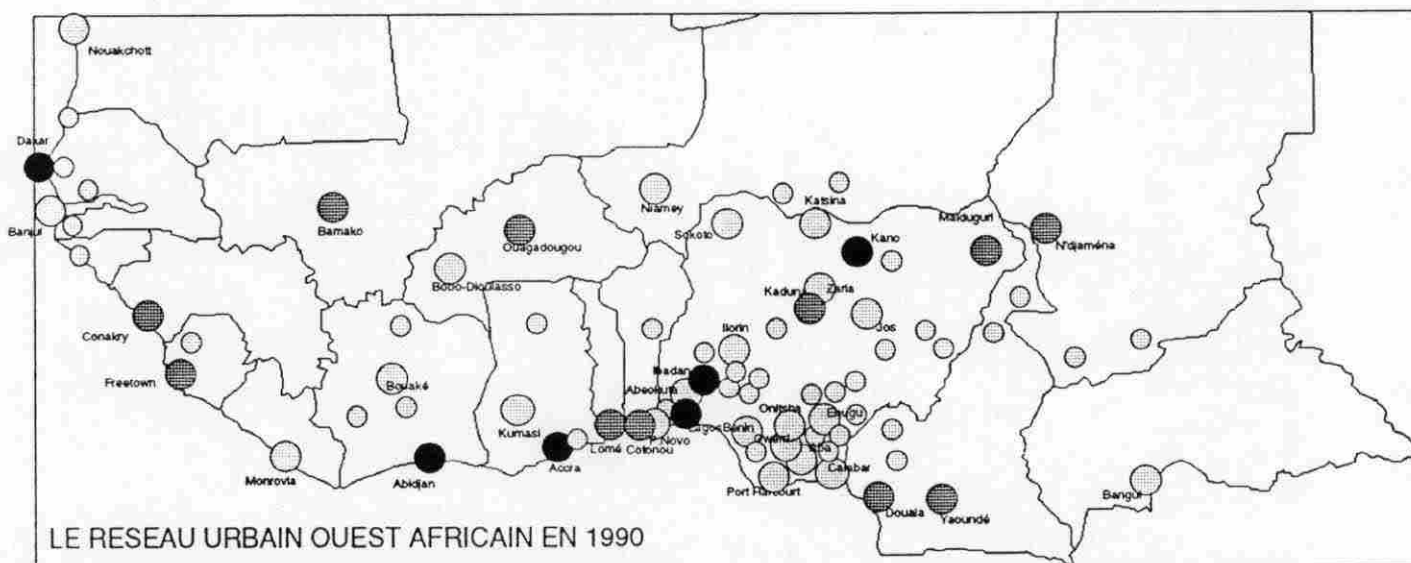
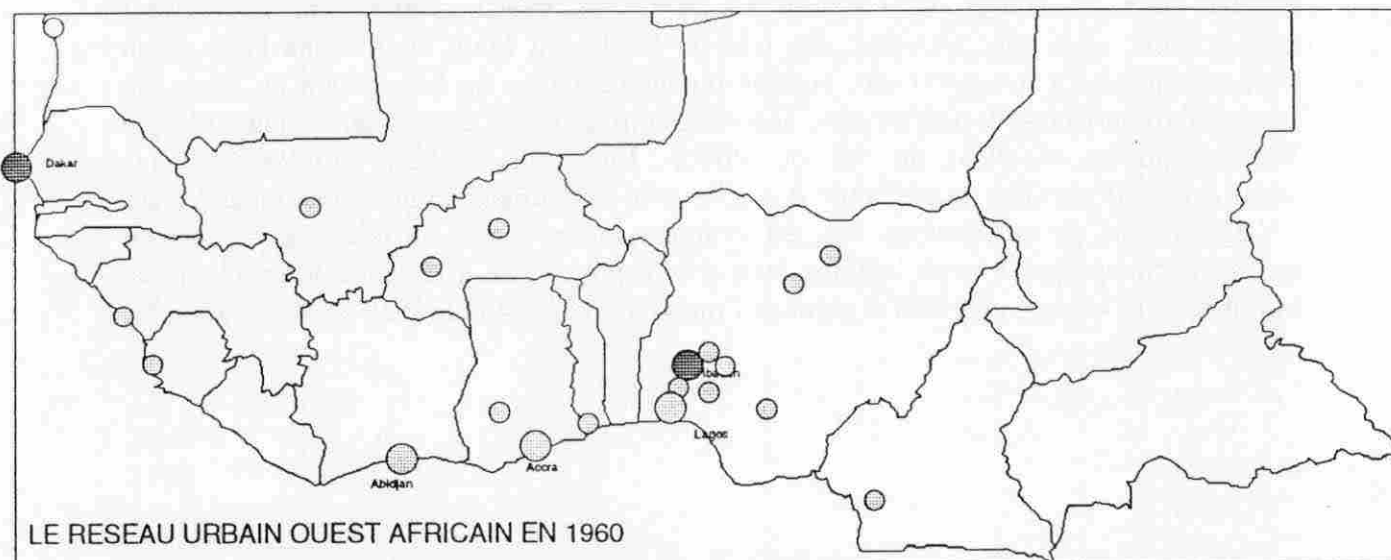
- la dotation de chaque capitale d'Etat d'une université fédérale, d'un aéroport et de bien d'autres institutions publiques et projets de développement ;
- l'allocation statutaire de revenus publics aux administrations locales ; les conseils locaux doivent notamment, au terme de ce décret, recevoir 10 % des revenus fédéraux et 10 % des revenus des Etats.

Malgré les difficultés d'application de ce dernier décret, le Nigeria a pu se doter du réseau urbain, le plus fonctionnel de toute la région. Ces villes sont bien réparties sur l'ensemble du territoire et constituent des pôles dynamiques de développement. Le poids relativement excessif que semble avoir Lagos (environ 30 % des activités industrielles du pays en 1976 et 68 % des affaires de la Fédération) est actuellement contrebalancé au Nord par le dynamisme de Kano, au Sud-Est par la vitalité de Port-Harcourt et plus récemment au Centre par le rayonnement d'Abuja.

³¹ SANDA P.E. et al. *op. cit.*

D'une manière générale, le réseau urbain des pays africains reste toujours déséquilibré. Les villes qui se mettent en place à partir des réformes administratives ne sont pas souvent fonctionnelles : elles sont sous-équipées (cas du Bénin, du Mali, du Burkina Faso...), ou encore suréquipées par rapport aux besoins du moment (cas de Lama-Kara au Togo, de Yamoussokro en Côte-d'Ivoire et, dans une certaine mesure, de Garoua au Cameroun). Ces villes suréquipées résultent du fait du Prince. Elles ont bénéficié d'investissements exceptionnels qui auraient pu permettre d'améliorer le tissu urbain au niveau national. Le cas de Yamoussokro, de ce point de vue, est symptomatique. Abuja, la nouvelle capitale du Nigeria, n'échappe pas à cette logique, bien que le projet vise à résoudre le problème de l'équilibre entre le Nord et le Sud et celui de l'intégration du "Middle Belt" à la vie nationale.

EVOLUTION DU RESEAU URBAIN OUEST AFRICAIN ENTRE 1960 ET 1990 DE 17 A 86 VILLES DE PLUS HABITANTS



- AGGLOMERATIONS DE PLUS DE 1 MILLION D'HABITANTS
- ◐ DE 500.000 A 1.000.000
- ◑ DE 200.000 A 500.000
- DE 100.000 A 200.000

4.2.3 La gestion des questions sociales

Ce chapitre traite de deux domaines essentiels au bien-être humain : l'éducation et la santé -secteurs sinistrés, s'il en est, par la crise économique- pour lesquelles les niveaux d'équipement varient considérablement d'un pays à l'autre et entre les régions d'un même pays.

a) L'éducation

Le bilan de la formation en Afrique de façon générale est celui d'un progrès mitigé si l'on s'en tient à l'évolution des effectifs et des équipements. Entre 1960 et 1983 par exemple, les effectifs scolaires selon les rapports de l'UNESCO et de la Banque Mondiale³² ont quintuplé pour atteindre le chiffre de 63 millions. Ils ont augmenté au rythme de 9 % par an environ durant les années 1970, soit deux fois plus qu'en Asie et trois fois plus qu'en Amérique Latine. Cependant, la situation d'ensemble reste nuancée selon les différents ordres d'enseignement.

Dans l'enseignement primaire, les progrès ont été assez importants. Au niveau des équipements, entre 1960 et 1983, la construction scolaire dans les neuf pays francophones d'Afrique de l'Ouest est passée de 4800 écoles à 19.600, soit un accroissement annuel de 20 %. Entre 1983 et 1989, cette évolution s'est ralentie comme l'atteste le tableau ci-dessous.

Tableau n° 2

Evolution du nombre d'écoles primaires 1960-1989.

Années	1960	1983	1989
Pays			
Bénin	600	2.700	2.879
Burkina	450	1.200	2.362
C d'Ivoire	1.700	5.000	5.796
Guinée	600	2.400	2.332
Mali	400	1.300	1.428
Mauritanie	200	600	1.121
Niger	300	1.700	2.215
Sénégal	-	2.200	2.422
Togo	600	2.300	2.429

Source : Statistiques de l'UNESCO.

³² L'Education en Afrique Subsaharienne, Banque Mondiale. Washington, Sept. 1988, Statistiques de l'exercice 1991, Rapport Mondial sur l'éducation. UNESCO, 1991.

On voit que durant les deux premières décennies des indépendances, l'effort a été plus important puis s'est considérablement ralenti au cours de la troisième décennie. Le tableau n°3 montre que les effectifs des écoliers suivent la tendance restée la même, avec des évolutions contrastées d'un pays à un autre.

Tableau n° 3

Evolution des effectifs des écoliers 1960-1989.

Années Pays	1960	1970	1983	1989
Benin	89.000	155.000	428.000	482.451
Burkina	57.000	105.000	277.000	472.979
Côte d'Ivoire	239.000	503.000	1.160.000	1.214.511
Guinée	97.000	166.000	348.000	310.000
Mali	65.000	204.000	293.000	324.000
Mauritanie	11.000	32.000	107.000	158.000
Niger	27.000	89.000	200.000	344.848
Sénégal	129.000	263.000	533.000	682.925
Togo	103.000	229.000	457.000	569.388

Source : L'Education en Afrique Sud-Saharienne. Banque Mondiale, sept. 1988. Mémoire statistique de l'UNESCO, 1991.

On distingue nettement un progrès très sensible entre 1960 et 1983 et un relâchement entre 1983 et 1989. Mais ces chiffres bruts ne sont réellement significatifs que s'ils sont rapportés à l'effectif de la population, ou entre eux.

Tableau n° 4**Evolution du nombre moyen d'élèves par école.**

Années Pays	1960	1983	1989
Bénin	149	158	168
Burkina	127	230	200
Côte-d'Ivoire	140	232	209
Guinée	161	145	133
Mali	163	225	226
Mauritanie	55	178	141
Niger	90	118	156
Sénégal	-	242	281
Togo	171	198	234

Source : D'après les statistiques précédentes.

Mais au delà de l'effectif moyen d'élèves par école, ce sont surtout les disparités du nombre d'élèves par maître et les taux de scolarisation qui sont frappantes.

Tableau n° 5**Effectifs des écoliers par maître et taux moyen de scolarisation primaires (6-11 ans).**

Pays	élèves par maître (1989)	Taux de scolarisation 1990		
		Garçons	Filles	Général
Bénin	35	69,7 %	37,5 %	53,6 %
Burkina	55	33,8 %	22,3 %	28 %
Côte d'Ivoire	41	71,1 %	55 %	63,1 %
Guinée	38	26,4 %	12,8 %	19,6 %
Mali	39	17,9 %	11,3 %	14,6 %
Mauritanie	49	48 %	37,6 %	42,8 %
Niger	41	32,2 %	19,2 %	26,2 %
Sénégal	58	55,3 %	40,3 %	47,8 %
Togo	55	91,8 %	64,9 %	78,4 %

Source : Annuaire statistique de l'UNESCO, 1991.

Ces moyennes générales cachent des disparités parfois très profondes entre les pays. Ainsi au Sénégal, alors que le taux moyen national de scolarisation était de 42,8 % en 1990, la région de Dakar avait un taux de 87,6 % contre 29,9 % pour celle de Diourbel.

Ce taux de scolarisation primaire qui se trouve à un niveau acceptable, n'est malheureusement pas suivi par celui de l'enseignement secondaire. Entre les deux niveaux, la déperdition est très importante et se présente comme suit :

Bénin - 44 %	Mauritanie - 22 %
Burkina Faso - 18 %	Niger - 10 %
Côte d'Ivoire - 22 %	Sénégal - 9 %
Guinée - 18 %	Togo - 33 %
Mali - 39 %	

En dépit des réformes opérées par de nombreux Etats, le niveau de scolarisation dans l'enseignement secondaire reste très bas. Le tableau ci-après rend compte de la situation d'ensemble.

Tableau n° 6

Taux de scolarisation au niveau des enseignements du second degré (1989).

Pays	Effectif général des garçons	Taux scolaire masculin	Effectif général des filles	Taux scolaire féminin	Effectif total	Taux scolarisable	Effectif enseignants
Bénin	66.414	23 %	26.707	3 %	95.121	16 %	2.909
Bkf	63.132	9 %	16.184	4 %	91.336	6,5 %	-
RCI	200.177	25 %	66.624	12 %	266.801	18 %	-
Guinée	59.368	13 %	19.291	4 %	78.659	8,5 %	-
Mali	47.193	9 %	19.238	4 %	66.431	6,5 %	-
Maurit	27.424	23 %	11.730	10 %	39.154	17 %	1.984
Niger	44.508	9 %	18.871	4 %	63.379	6,5 %	2.282
Sénégal	115.064	21 %	57.480	10 %	173.044	15,5 %	5.050
Togo	83.552	36 %	26.239	12 %	109.791	24 %	4.374

Source : Statistiques de l'UNESCO.

De l'ensemble des pays francophones de la sous-région, cinq ont un taux supérieur à 10 %, il s'agit par ordre d'importance du Togo, de la Côte-d'Ivoire, de la Mauritanie, du Bénin et du Sénégal. L'échec scolaire est très important à ce niveau, en raison de la mauvaise qualité des équipements, de la non motivation des enseignants résultant des effectifs pléthoriques, du manque de moyens pédagogiques, du mauvais encadrement des parents et d'un environnement où les jeunes diplômés sont systématiquement au chômage. Cette situation crée un hiatus très significatif entre le secondaire et le supérieur. Partout, moins de 25 % des effectifs des élèves du cycle secondaire arrivent à faire des études supérieures.

Le principal problème de l'enseignement supérieur et technique est la faiblesse des équipements universitaires. En effet, bien que tous les Etats de la sous-région (exception faite des Iles du Cap-Vert, de la Guinée Bissau, de la Gambie et du Mali) disposent d'une université, il se pose encore de sérieux problèmes d'infrastructures.

Tableau n°7
Répartition des établissements de 3^e degré.

Pays	Universités classiques	Etablissements techniques et professionnels
Bénin	1	3
Burkina	1	2
Côte d'Ivoire	4	6
Guinée	1	-
Mali	-	2
Mauritanie	-	1
Niger	1	1
Sénégal	2	4
Togo	1	3
Cameroun	3	6
Ghana	4	12
Nigeria	23	65

Sources : enquêtes.

Depuis leur création, très peu de centres de formation universitaire ont connu une extension proportionnelle à l'accroissement de l'effectif des étudiants. Il en résulte un surpeuplement des universités existantes. L'université de Bangui conçue pour 1 500 étudiants en accueille de nos jours 5 000. Celle de Dakar destinée au départ à 3 500 en abrite actuellement 24 000. De même exception faite de quelques pays, les universités ressemblent plutôt à de gros lycées sans équipements notables.

Seuls les pays anglophones, le Ghana et le Nigeria, semblent avoir enregistré les meilleurs résultats dans ce domaine. La densité de leurs centres de formation, leur répartition

équilibrée à l'intérieur du pays et l'envergure de certaines universités (Ibadan, Zaria, Legone, Kumassi) en constituent sans nul doute les facteurs explicatifs. La seule université d'Ahmadu Bello à Zaria dispose d'un campus qui dépasse de loin la somme de tous les campus des pays comme le Bénin, le Niger, le Togo et le Burkina-Faso ; son budget en 1980 était supérieur à celui de l'Etat béninois tout entier.

b) La santé

Dans le domaine sanitaire, la situation est très alarmante en dépit du développement des pharmacies privées et des centres de soins primaires appuyés par des ONG. Tout comme dans le domaine de l'éducation, la plupart des équipements datent des indépendances et souffrent d'un manque chronique de rénovation et d'extension. La Politique d'Ajustement Structurel, en pratiquant des coupes sombres dans le domaine social a particulièrement aggravé la situation. Aussi, la couverture sanitaire des populations est-elle très mal assurée avec cependant des nuances d'un pays à l'autre comme en témoignent les données du tableau ci-dessous.

Tableau n° 8
Couverture sanitaire de certains pays ouest-africains

Pays	Nombre d'habitants pour 1 lit d'hôpital	Nombre d'habitants pour 1 médecin
Bénin	810	27.500
Burkina	1.419	32.250
Sénégal	1.016	30.200
Cameroun	758	28.520
Togo	791	23.283
Niger	667	21.300
Nigeria	1.842	46.500
Ghana	1.050	-

Source : D'après les documents statistiques des différents pays.

Mais au delà de ces disparités entre les Etats, c'est à l'intérieur des pays qu'il existe de très grandes différences d'une région à une autre.

Le Cameroun, en 1991, comptait au niveau national :

- 1 médecin pour 28.520 habitants,
- 1 infirmier pour 1.655 habitants,
- 1 lit pour 758 habitants ;

alors que la province du Sud avait :

- 1 médecin pour 16.260 habitants,
- 1 infirmier pour 860 habitants,
- 1 lit pour 662 habitants ;

et celle du Nord :

- 1 médecin pour 104.000 habitants,
- 1 infirmier pour 11.400 habitants,
- 1 lit pour 4.160 habitants.

Dans certains pays, des régions entières doivent se contenter des dispensaires (le Niger ne compte que 3 grands hôpitaux pour soigner ses 7 millions d'habitants). Au Bénin, le département du Mono qui abrite pourtant près de 18 % de la population du pays n'a toujours pas d'hôpital régional.

Au total, la situation scolaire et sanitaire en Afrique de l'Ouest est catastrophique et ce au moment où de nouvelles maladies comme le SIDA prennent des proportions inquiétantes.

4.2.4 Les infrastructures de communication

De toutes les infrastructures de communication, deux ont connu des progrès spectaculaires. Il s'agit des équipements portuaires et des installations téléphoniques, ceci traduisant le niveau d'intégration de la zone au système international. En revanche, les infrastructures à vocation d'intégration nationale et régionale, routes, rail, apparaissent comme les parents pauvres de l'équipement de communication dans la région, sauf au Nigeria, en Côte-d'Ivoire et au Togo, qui ont réalisé de très bonnes performances en la matière.

a) Les routes

C'est l'infrastructure la plus répandue quel que soit le pays considéré. Le réseau très dense, est généralement classé en quatre catégories :

- routes nationales,
- routes régionales,
- routes locales,
- routes non classées.

La nomenclature fait très rarement état de route inter-Etats, montrant ainsi la forte emprise nationale sur la manière dont les autorités organisent et gèrent l'espace. En dépit des discours politiques relatifs à la coopération ou à l'intégration régionale, il n'existe pas de programme commun de route entre les Etats. Le Burkina et le Bénin avaient voulu faire exception à la règle en initiant ensemble le projet de bitumage de l'axe Fada-N'Gourma

(Burkina-Faso), Djougou (Bénin). Seul le Burkina a pu à ce jour réaliser son tronçon, le Bénin n'ayant pas encore pu mobiliser les fonds nécessaires. Mais au delà de cet aspect, lorsque l'on analyse le réseau routier pays par pays, c'est la mauvaise qualité des voies qui frappe le plus. A titre d'exemple, la proportion des routes bitumées dépasse rarement 25 % de l'ensemble du réseau dans la majeure partie des Etats.

Tableau n°9
Densité du réseau routier de certains pays.

Pays	Longueur totale des voies	Longueur des voies bitumées	Pourcentage des voies bitumées.
Sénégal	13.870 km	2.960 km	21,3 %
Mali	14.444 km	1.795 km	12,4 %
Bénin	9.000 km	1.200 km	13,3 %
Cameroun	38.800 km	3.804 km	11,2 %

Deux pays de la sous-région échappent à cette situation pour le moins catastrophique. Le premier est le Togo qui, pour jouer pleinement sa fonction de transit, a énormément investi dans le domaine des infrastructures routières. L'étroitesse du pays a beaucoup favorisé également le développement des routes. Sur un réseau routier de 2 898,3 km, 1 579,8 km soit 54,5 % sont bitumés. Mais le pays le mieux doté en matière de routes de bonne qualité est le Nigeria. Dans la Fédération, toutes les voies conduisant à des localités de plus de 5 000 habitants sont bitumées. Il existe également un système très performant d'autoroutes (express ways) entre Lagos et Ibadan et les Etats de l'Est et entre Abuja et la grande métropole du Nord, Kano.

Une autre caractéristique du réseau routier Ouest-africain est sa non fonctionnalité. En effet, l'orientation des voies revêt, dans de nombreux pays, une forme linéaire, expression des préoccupations qui ont présidé à leur tracé. Pour l'essentiel, ces voies étaient destinées à l'évacuation des matières premières produites à l'intérieur vers les ports d'embarquement. Très peu de pays ont réussi à modifier de façon significative cette orientation afin que les routes cessent d'être des instruments d'extraversion de l'économie, pour devenir les supports du désenclavement du monde rural et des zones déshéritées.

De fait, le rôle d'intégration des différentes régions d'un pays et des Etats du sous-continent ouest-africain, n'est que partiellement rempli par le réseau routier. Le désenclavement de nombreuses zones à l'intérieur des pays est loin d'être réalisé, du fait de la mauvaise qualité des infrastructures existantes et des obstacles naturels. Ces obstacles tiennent soit à la densité du couvert végétal et aux accidents géologiques, soit aux vents de sable qui envahissent les pistes. Sur le plan régional, si les principales agglomérations de la côte sont actuellement reliées par des voies de qualité plus ou moins bonnes selon les tronçons, la transaharienne tant souhaitée éprouve des difficultés à se mettre en place. Cette situation crée une certaine marginalisation des ces régions, qui bien que pouvant coopérer

entre elles sont obligées de se tourner vers les Etats côtiers pour assurer l'essentiel de leurs transactions.

b) Les chemins de fer

Là encore, le Nigeria vient largement en tête par la longueur de son réseau. Cependant, d'une façon générale, les efforts consentis dans le transport ferroviaire depuis trente ans sont faibles ou inexistants. La plupart des lignes n'ont pas connu de modification significative depuis les indépendances. La plupart d'entre elles, concurrencées par la route, sont en crise.

A l'époque coloniale, le chemin de fer en Afrique de l'Ouest, et spécifiquement dans l'ex-AOF, était un vecteur clé de l'intégration des territoires. De toutes les initiatives prises ou des réalisations opérées pour rendre fonctionnelle la Fédération du Mali, le chemin de fer Dakar-Niger a sans doute été la plus pertinente et la plus opérationnelle. Après l'éclatement de la Fédération et suite aux crises économiques que traversent le Mali et le Sénégal, ce réseau fonctionne aujourd'hui au ralenti. Les mauvaises langues disent que la seule fonction qui lui reste est celle du convoyage des mendiants maliens vers la métropole sénégalaise, Dakar.

La ligne Abidjan-Niger, également d'origine coloniale, a vu sa gestion partagée depuis 1989 entre le Burkina-Faso et la Côte-d'Ivoire.

Le réseau géré par l'Organisation Commune Bénin-Niger pour les chemins de fer, non seulement n'a pas évolué depuis la construction du dernier tronçon à la fin des années trente, mais a plutôt connu des amputations en territoire béninois. La volonté maintes fois affirmée de prolonger les voies de Parakou (Bénin) à Dosso (Niger) se heurte à la cherté des travaux, à la non rentabilité des infrastructures ainsi qu'aux pressions du lobby des transporteurs nigériens qui relaient les rails depuis Parakou. Le seul pays qui fait actuellement un effort dans la promotion des voies ferrées comme moyen de désenclavement, est le Burkina-Faso. Depuis 1985, ce pays a lancé à l'initiative du Président Thomas Sankara, sur la base d'un financement national et d'investissement humain, la construction du tronçon Dori-Tambao, en vue de l'exploitation des mines de fer et de manganèse de la dernière localité.

La modernisation des réseaux existants est handicapée par le faible écartement des voies qui limite la vitesse et le tonnage des convois et donc la rentabilité du transport par train. Le rail se laisse de plus en plus distancer par la route qui offre désormais de meilleures opportunités aux usagers et aux opérateurs économiques.

mettre sur cette page les deux cartes de l'évolution du réseau routier 1960-1990

c) Le transport fluvial.

Bien que la sous-région compte beaucoup de cours d'eau, Niger, Sénégal, Gambie, Volta et autres fleuves intérieurs de moindre envergure, le transport fluvial n'est pas

particulièrement développé en Afrique de l'Ouest. L'usage reste limité à quelques transactions intérieures aux Etats. Le Niger n'est pas navigable sur une grande partie de son cours en raison des escarpements et autres chutes. C'est en amont au Mali et en aval au Nigeria que ce fleuve possède des tronçons exploitables. En dépit de l'existence de l'autorité du fleuve Niger regroupant 12 Etats, aucune action significative n'est encore menée pour rendre navigable ce fleuve dans la majeure partie de son cours. Il en est de même du fleuve Sénégal qui n'est navigable que sur 500 km environ entre le Sénégal et la Mauritanie.

d) Les ports.

Les équipements portuaires, bien que d'importance inégale assurent presque exclusivement les relations entre les différents pays et le marché international. En ce qui concerne la coopération régionale, ces installations ne participent essentiellement qu'aux transactions des produits importés du marché international. Ainsi le port de Cotonou (Bénin) consacre une bonne partie de son trafic à la réexportation sur le Nigeria. Celui de Banjul joue le même rôle vis-à-vis du Sénégal.

Les ports de Lomé, d'Abidjan et de Cotonou desservent les pays de l'hinterland (Niger, Burkina-Faso, Mali). Si, entre la fin des années soixante dix et le début des années quatre vingt, il a eu un intense trafic de brut entre les ports nigériens et ghanéens (et accessoirement Lomé), le trafic de marchandises entre les pays de la sous-région passe aujourd'hui rarement par la mer. Ainsi les produits manufacturés nigériens qui circulent actuellement dans toute la sous-région, empruntent non pas la voie des eaux, mais celles des routes sous forme de convois baptisés "les caravanes modernes".

Au total, tant que le commerce officiel entre les différents Etats ne sortira pas du carcan d'étouffement que constituent les disparités de politiques tarifaires, les installations portuaires continueront d'être des instruments d'extraversion des économies des différents pays.

Tableau n° 10 : Equipements portuaires de la sous-région.

Pays	Ports	Longueur des quais en mètres	Nombre de postes à quai	Nombre de terminaux	Aire de stockage couverte (en m²)	Aire de stockage en plein air (m²)	Air de stockage pour conteneur (en m²)	Magasins à froid (en m²)	Capacité totale (m³)	Capacité théorique (en tonnes)
MAURITANIE	Nouadhibou	1.100	2	2	7.000	55.000		5.500	67.500	-
SÉNÉGAL	Dakar	314	40	11	60.000	360.000	9.000	15.000	444.000	-
GAMBIE	Banjul	1.700	-	3	21.367	17.000	-	5.350	28.600	-
GUINÉE	Conakry	1.100	-	-	10.000	96.000	-	1.600	127.600	-
SIERRA-LÉONE	Freetown	2.000	-	-	142.257	8.800	-	-	63.172	-
LIBÉRIA	Moronia	5.000	12	-	250.000	17.500	-	-	27.500	-
CÔTE-D'IVOIRE	Abidjan	736	29	-	22.000	361.634	65.000 *	-	568.891	-
	San Pedro	2.000	5	-	57.000	-	-	-	8.800	-
GHANA	Téna	840	14	-	148.000	400.000	-	-	650.000	-
TOGO	Lomé	1.910	5	-	54.000	40.000	-	-	62.000	-
BÉNIN	Cotonou	4.059	10	-	32.000	60.000	65.000 *	-	182.000	2.000.000
NIGERIA	Lag-Apapa	2.500	27	-	-	76.600	-	-	224.600	-
	Tine Can Calabar	229	10	-	-	125.000	-	-	179.000	-
	Burtu	1.360	4	-	-	-	-	-	32.000	-
	P Harcourt	482	1	-	-	-	-	-	-	-
	Warri	137	7	-	61.000	-	-	-	-	-
	Koko		2	-	-	-	-	-	-	-
			1	-	-	-	-	-	-	-
CAMEROUN	Douala	10.000	17	-	-	66.000	200.000	4.500	331.500	7.000.000

Source : Enquêtes.

(*) = parc à bois

e) Les aéroports

Bien que nécessitant des installations très onéreuses, le système aéroportuaire a connu dans la plupart des pays un développement assez important. Il s'est traduit par la construction de nouveaux aéroports (cas de Yaoundé), la modernisation et l'extension des anciens (cas d'Accra au Ghana et dans une moindre mesure celui de Cotonou au Bénin). Dans certains pays comme le Cameroun, l'avion est apparu comme un des moyens les plus efficaces pour désenclaver des régions isolées par le relief accidenté du pays. Pour ce faire, le Cameroun a développé son système aéroportuaire qui compte actuellement 42 aéroports ou aérodromes. D'autres Etats ont utilisé l'avion comme un instrument de promotion du tourisme intérieur

(cas du Sénégal)³³. Les installations de l'intérieur sont desservies par des vols réguliers des compagnies nationales (Camair au Cameroun, Air-Ivoire en Côte-d'Ivoire, Air-Sénégal au Sénégal, etc). Le cas du Nigeria est particulier dans la sous-région. La densité de son réseau aéroportuaire, la multitude de compagnies privées nationales qui fonctionnent dans le pays font du Nigeria le pays où l'avion est le plus utilisé dans la sous-région.

Cependant dans tous les pays, le renchérissement continu des frais de fret et de transport limite de plus en plus l'utilisation intérieure de ce moyen.

f) Les postes et télécommunications

De très gros efforts ont été consentis pour doter les principales villes et localités de l'intérieur de bureaux de poste pour l'acheminement du courrier et des mandats en l'absence d'une bonne couverture bancaire. Cependant, les services rendus par le système postal restent encore insuffisants malgré la bonne couverture de la plupart des pays étudiés par les bureaux de poste. Ainsi, à l'intérieur d'un même pays, les lettres et mandats mettent plus de 15 jours pour aller d'un endroit à un autre. Entre les Etats de la sous-région, il faut attendre au moins une semaine si on habite la capitale. Les équipements postaux ne sont pas accompagnés comme en Europe, d'un système de transport adéquat. Tous les bureaux dépendent encore très largement du rail dont le fonctionnement est de plus en plus défectueux et des taxis-brousse qui prennent le relais des trains.

En revanche, des progrès considérables ont été réalisés au niveau des télécommunications, en particulier depuis 1970 à partir de la généralisation des réseaux hertziens, qui permettent une liaison téléphonique rapide et efficace entre la capitale et les villes de l'intérieur d'une part, entre ces villes et les pays étrangers d'autre part. Il existe dans ce domaine l'un des rares programmes régionaux fonctionnant apparemment bien. Le projet PANAFTEL, mis en place depuis 1970, a été initié par l'OUA en collaboration avec l'Union Internationale des Télécommunications, l'Union Panafricaine des Télécommunications et la Banque Africaine de Développement. Cette initiative régionale a été ensuite renforcée par le projet INTELCOM 1 initié par la CEDEAO. Ce dernier projet a pour objectif de réaliser les liaisons inter-Etats d'une capitale à l'autre et d'une frontière à une autre. Cette initiative est financée essentiellement par le fonds de la CEDEAO. Ainsi, la plupart des pays de la CEDEAO sont reliés à leurs voisins immédiats. On estime à 80 % le taux de réalisation du projet INTELCOM 1. Malgré ces différents efforts, cinq pays de la sous-région ne sont pas encore directement reliés aux autres pays. Ce sont la Guinée, la Guinée-Bissau, le Liberia, la Sierra-Léone et le Cap-Vert, qui doivent passer par Paris ou Londres pour joindre les autres Etats de l'Afrique de l'Ouest.

4.2.5 Les grands aménagements agricoles

Il s'agit de l'un des domaines, avec l'urbanisme, où l'aménagement du territoire s'est traduit par le plus grand nombre de réalisations concrètes, destinées aux cultures de rentes et aux cultures vivrières.

Les aménagements destinés à la promotion des cultures dites de rente ont fonctionné et continuent d'exister. Les plantations les plus importantes sont celles d'hévéa au Liberia, de cacao, de café au Ghana, en Côte-d'Ivoire, au Cameroun et au Nigeria. A cela s'ajoutent les périmètres de plantations de palmiers à huile dans presque tous les Etats côtiers. On doit également signaler le rôle joué par le bassin arachidier du Sénégal et même du Nigeria dans l'économie de ces pays. Tous ces aménagements au delà du fait qu'ils

³³ Le tourisme rapporte environ 42 milliards de FCFA par an au Sénégal.

concouraient à dynamiser l'économie, ont constitué également un puissant facteur d'intégration des peuples de la sous-région. Il n'y aurait certainement pas eu autant de Burkinabès et de Nigériens au Ghana et en Côte-d'Ivoire, si les plantations de cacao et de café n'avaient été des centres d'attraction.

Les aménagements destinés à la promotion des cultures vivrières sont des réalisations plus récentes et ont mobilisé beaucoup de fonds. Malheureusement, ces aménagements n'ont pas engendré, à l'instar de l'Asie du Sud-Est, la "révolution verte". Souvent en inadéquation avec la capacité de maîtrise technologique des pays africains, ces installations sont de nos jours sous utilisées et tombent en décrépitude. Les exemples d'échec les plus patents sont ceux de la SEMRY (Société d'Expansion et de Modernisation de la Riziculture de Yagoua) qui, créée en 1946, fournissait environ 92 % de la production rizicole du Cameroun jusqu'en 1983. Elle fonctionne à peine actuellement. Viennent ensuite les aménagements de l'office du Niger au Mali, que les populations recyclent de nos jours pour produire le coton. Enfin, on pourrait également signaler les déboires de la Société d'Aménagement et d'Exploitation des Terres du Delta (S.A.E.D.) au Sénégal, qui est devenue un immense cimetière d'engins agricoles de toutes sortes. A défaut de pouvoir produire du riz à un prix compétitif, ses aménagements en sont réduits à développer des cultures de contre saison.

L'échec de tous ces aménagements agricoles est d'autant plus cruel à évoquer qu'ils n'ont pas permis aux populations des régions d'implantation de déboucher sur la maîtrise de l'irrigation qui a constitué l'une des clés de réussite de l'Asie.

4.2.6 L'industrie

Le secteur industriel constitue sans nul doute un des domaines où les politiques d'aménagement du territoire ont le plus buté sur des obstacles structurels. Dès les indépendances, la plupart des Etats, en rang dispersé, avaient pensé conformément à une idée reçue à l'époque, qu'ils pouvaient faire de l'industrie le moteur du développement. Aussi, corrélativement à l'aménagement agricole, les Etats ont entrepris de mettre en place un tissu industriel de soutien. De nombreuses unités de transformation ont vu le jour au sein des zones de production de certaines matières premières : usine d'égrenage de coton, petite huilerie de transformation des noix de palmistes et des graines d'arachide. Mais très tôt, les limites de ces équipements sont apparues, du fait de non seulement la mauvaise qualité des machines, mais aussi du manque de débouchés. Exception faite du secteur d'égrenage de coton, qui dans la plupart des pays fonctionne correctement avec même des améliorations quantitatives, les autres unités de transformation sont en ruine. Le Bénin à l'indépendance comptait 6 unités de transformation d'huile de palme ; actuellement, deux seulement fonctionnent avec moins de 25 % de leur capacité installée.

Cependant, la plus grande vague de tentatives d'industrialisation dans la sous-région date des années 1970. Elle découle essentiellement des opportunités offertes par les rentes de matières premières d'origine agricole ou minière. Le Nigeria et le Cameroun ont, à cette occasion, lancé de grands projets industriels. Le Nigeria avait même pris des options pour l'industrie lourde : raffinerie de pétrole, industrie chimique de fabrication d'engrais et surtout l'ambitieux programme de construction d'une aciérie à Ajaokuta. Parallèlement à cette effervescence au niveau de chaque Etat, des projets bilatéraux sous forme de Joint Venture entre certains Etats, ou de coopération multilatérale régionale, ont vu le jour. Ainsi, le Bénin et le Nigeria entreprirent de construire ensemble avec l'assistance danoise deux unités industrielles : une cimenterie et une sucrerie installées en territoire béninois. Au titre de la coopération régionale, on retient surtout la cimenterie de l'Afrique de l'Ouest gérée en commun par 3 Etats : la Côte-d'Ivoire, le Ghana, le Togo. Mais les meilleures réussites industrielles de la sous-région concernent les industries alimentaires, les textiles et la brasserie

en particulier. Ces deux types d'industrie sont installées dans tous les pays avec parfois plusieurs unités. Mais seules les brasseries résistent à la concurrence des produits venant de l'étranger. Les industries textiles, malgré leur performance, sont menacées de disparition au même titre que les huileries, par suite de la concurrence des produits asiatiques.

Au delà des raisons de ces échecs, qui ont réduit le tissu industriel à sa plus simple expression, c'est la contribution de l'industrie à l'aménagement du territoire qui mérite d'être analysée. Dans ce domaine également, l'échec est plus que patent, dans la mesure où les unités sont très tôt apparues comme des corps étrangers dans leur lieu d'implantation. Elles n'ont que très rarement pu constituer un élément d'entraînement des autres secteurs d'activité et ont été considérées dès lors, comme des instruments pour affiner des mécanismes de prélèvement. Cette situation explique la durée très limitée de leur existence.

4.3 Conclusion de la quatrième partie

A considérer les résultats des politiques d'aménagement du territoire en Afrique de l'Ouest, on est tenté de se laisser gagner par un certain scepticisme quant à la capacité des Etats à créer des dynamiques internes de développement. En effet, l'analyse des différentes initiatives prises en la matière, montre que ces dernières relèvent plus de préoccupations sectorielle que d'une stratégie d'intégration nationale. Or, sans une véritable politique d'intégration nationale, on est loin de l'aménagement du territoire dont l'objectif est de corriger les déséquilibres territoriaux. La finalité de l'aménagement est d'aboutir à la création de véritables pôles de développement autour des métropoles régionales qui transformeraient l'espace national en une sorte de structure moléculaire aussi complexe et aussi active que celle des êtres vivants ; structure à l'intérieur de laquelle les métropoles régionales fonctionneraient comme des noyaux agissants.

Par rapport aux différents programmes qui ont été exécutés jusqu'ici, on peut identifier trois formes d'organisations régionales :

- les régions administratives,
- les régions-plans,
- les bassins urbains.

Les régions administratives ont été mises en place pour favoriser la création et le renforcement des liens entre les administrés et les différents réseaux du pouvoir, c'est-à-dire permettre à ceux qui exercent une quelconque autorité d'avoir prise sur l'espace et sur les groupes qui y sont implantés. Ces régions administratives ont certes joué un rôle essentiel dans la vie de chaque individu et de chaque communauté, notamment par la création d'emplois administratifs et la dotation en équipements sociaux de base utiles (écoles, centres de santé, bureaux de poste, réseaux électriques et d'eau potable...). Cependant, il n'en demeure pas moins vrai que ces divisions administratives ont souvent contrarié les flux naturels et désorganisé les anciens réseaux de relations, hypothéquant ainsi dans bien des cas

la dynamique de production et d'échanges. Ainsi, la multiplication des unités administratives (régions, départements, sous-préfectures, arrondissements, etc) qui répond au souci de rapprocher les populations du pouvoir, est nocive dans la mesure où l'émiettement de l'espace dresse un obstacle presque insurmontable à la création de grandes régions capables de s'organiser pour se développer.

La planification régionale du développement est faite à partir d'un espace cadre dans lequel le plan peut être élaboré, d'un espace opérationnel à partir duquel on peut également exécuter le plan. Mais cette portion du territoire ne répond en rien au critère de régionalisation fondée sur un minimum d'atouts naturels et humains et surtout de précautions à prendre pour asseoir pleinement les populations du site choisi. Dans ce cadre, on installe toute une série d'équipements servant de support au thème central de la planification régionale qui peut être l'agriculture spéculative (exemple des grandes plantations de café, de cacao, d'hévéa, de palmiers à huile...) ou les aménagements hydro-agricoles fondés sur la création de ce que les anglais appellent " Basin River Authorities". On citera comme exemple le cas de la vallée du Sénégal, de l'Office du Niger au Mali, de la vallée de la Volta au Ghana et de la vallée du Niger au Nigeria.

Ces régions-plans qui se sont intéressées davantage à l'espace rural visent deux objectifs : faire de l'agriculture la base du développement et régler les problèmes de sécurité alimentaire par la promotion des productions locales.

Les résultats n'ont pas été à la hauteur des espérances. En effet, l'aménagement rural a accru la dépendance des pays vis-à-vis du marché international, en ce sens qu'il n'a pour l'essentiel promu que les produits dont les débouchés se trouvent ailleurs que dans les pays producteurs. De même, ces aménagements ont créé des niches de cultures en différents endroits du pays, sans pour autant régler l'équilibre souhaité au niveau du fonctionnement de l'espace. Souvent, une ou deux cultures sont privilégiées, créant des îlots de production dans des déserts d'espace encore sous l'emprise des pratiques traditionnelles. La crise que connaissent ces formes d'aménagement en raison de la mévente généralisée des produits, pose le problème de l'avenir de ces opérations dans la perspective de la définition de nouvelles options de développement. La question est d'autant plus pertinente que c'est sur les marchés de ces produits que se construisent les scénarios de relance économique : libéralisation, dévaluation, etc.

Le développement des bassins urbains est la conséquence d'une politique urbaine très ambitieuse menée par les Etats aussitôt après leur indépendance.

Trente années après, tous les pays disposent d'une armature urbaine aux conséquences ambivalentes. Entre 1960 et 1990, les villes ont poussé et se sont développées comme des champignons dans tous les pays. Quels que soient les Etats, de nos jours, plus de 30 % de la population vit dans les villes. Une telle situation crée des opportunités énormes pour la

production locale en lui assurant un débouché permanent. Mais au delà de cet atout qu'il faut tout de même nuancer en raison de la faiblesse du pouvoir d'achat de la grande masse des citadins, il faut noter que les villes constituent des obstacles potentiels au développement des différents pays. La ville n'arrive pas à jouer, comme c'est le cas dans les autres parties du monde, (Europe et Amérique notamment), le rôle de pôle de développement.

Le développement d'un véritable réseau se heurte à de sérieux obstacles : d'une part du fait de la structure élémentaire de l'économie, la vie urbaine repose sur des activités assez rudimentaires largement dominées par les petits métiers. D'autre part, le caractère extraverti très prononcé du secteur économique évolué empêche les plus importantes villes de la sous-région d'être des relais efficaces dans les relations ville-campagne. Ainsi, les bassins urbains, dont les plus importants se sont développés entre le Ghana et le delta du Niger, ont peu d'emprise réelle sur la vie de la nation. La ville d'Abidjan ne contrôle l'arrière-pays que pour 20 % de sa capacité.

En outre, l'attraction de ces villes côtières sur le reste de l'espace, qui se manifeste seulement par des ponctions assez élevées (migration de population en particulier), hypothèque l'essor des villes secondaires et des campagnes, empêchant ainsi l'émergence d'un réseau urbain fonctionnel. On peut donc dire que l'existence des bassins urbains actuels ne suffit pas à constituer l'armature de la vie régionale nécessaire à une véritable intégration nationale. Il en résulte un drainage vers ces bassins de toutes les richesses du pays, interdisant le rééquilibrage de ces richesses à partir duquel peut se faire une bonne structuration spatiale.

Somme toute, les expériences de régionalisation qui résultent des tentatives d'aménagement du territoire en Afrique de l'Ouest sont encore loin du schéma théorique élaboré sur la question³⁴. Cette faiblesse peut trouver une explication dans l'absence de synergie de l'équipe gouvernementale autour d'un objectif commun bien défini. Dans la plupart des pays africains, les ministères se comportent le plus souvent comme de véritables Etats dans l'Etat et participent à des luttes d'influence très fortes qui paralysent toute volonté de cohérence de l'action gouvernementale et annihile la vision globale du développement national. Ce manque de vision globale est également le fait d'influences négatives de l'expertise internationale sur les responsables africains. Les experts étrangers qui sont les principaux conseillers de ces dirigeants ont plus tendance à vendre une technologie qu'à résoudre les difficultés locales. Les conditions de cette vente sont parfois si alléchantes que tout le monde se trouve pris au piège. L'Afrique de l'Ouest souffre donc de l'absence de référence autonome autour des tentatives d'organisation de l'espace national. Cette référence devrait passer par un bilan diagnostic approfondi avant de préconiser les programmes à exécuter. L'expertise internationale n'a généralement pas le temps de procéder de cette

³⁴ Jacques de Laversin : *La région et l'aménagement du territoire* - ITEC - Mars 1979, 430 p.

Jean-Paul Laborié et al. : *La politique française d'aménagement du territoire. La documentation française. Paris, 1985, 176 p.*

manière, le financement qu'accompagne la mise en place de sa technologie revêtant en général un caractère urgent et volatile. Que faire donc pour permettre à l'Afrique de donner aux préoccupations de développement un contenu plus cohérent et permettre aux politiques d'aménagement du territoire d'être plus efficaces ?

La réponse paraît complexe.

CONCLUSION GÉNÉRALE

5.1 Les perspectives de l'aménagement du territoire

Le moins qu'on puisse dire est que le chemin vers l'aménagement rationnel du territoire paraît encore long, malgré les multiples expériences tentées çà et là. Mais, quelle que soit la manière d'envisager l'avenir, celle-ci doit tenir compte des visions des populations de la dynamique régionale. Il existe d'intéressantes réflexions sur le rôle des sociétés traditionnelles dans l'aménagement de l'espace³⁵. A partir de ces travaux, on peut rappeler deux types assez évolués d'organisation territoriale : les terroirs villageois et les domaines ethniques.

Les terroirs villageois ont déjà fait l'objet d'une abondante littérature entre 1970 et 1980³⁶. La conclusion qui se dégage de ces travaux est celle d'une bonne maîtrise de l'espace villageois, divisé en soles et organisé en couronnes très fonctionnelles autour du village. Les soins avec lesquels on aménage ces terroirs et leur mode de gestion, avec une répartition minutieuse des tâches entre l'homme et la femme autour des principales productions agricoles, traduisent une bonne maîtrise de l'espace par la population. Au niveau de ces terroirs, dont les plus évolués sont ceux de populations à faible structure politique, existe un quadrillage spatial fort savant permettant à la fois l'échange des biens et services et la gestion rationnelle de la vie de relation entre les différents villages du même clan d'une part et entre les clans voisins d'autre part. Toutefois, cette organisation savante du territoire, qui mérite d'être prise en compte dans les expériences d'aménagement du territoire, est déjà ruinée en grande partie par les tentatives de modernisation agricole de ces dernières années, en particulier le développement cotonnier. Cependant, cette expérience est actuellement citée en exemple après l'échec des différents programmes de modernisation et surtout leur impact négatif sur l'environnement. On revient à nouveau sur la nécessité de valoriser la gestion des

³⁵ Paul Claval : *Initiation à la géographie régionale* - Nathan, Université Paris. 1993, 288 p. Cf. le chapitre 10 de la page 203 à 216.

³⁶ A propos des terroirs villageois africains, on peut lire les travaux de l'ORSTOM dirigés par E. Pelissier et G. Sautter sur les *Atlas des terroirs africains*. On peut également se référer aux publications de A. T. Grove et F. M. G. Klein sur "Rural Africa", Cambridge University Press, 1977.

terroirs villageois africains afin de mieux protéger l'écologie à partir d'un système judicieux d'assolement.

Les tentatives d'organisation spatiale mises en place par les groupes ethniques s'exercent dans un cadre territorial plus étendu que le village. Dans cet espace ethnique, les rapports sociaux impliquent plusieurs villages à la fois. Ici, les formes d'organisation spatiale les mieux élaborées ont été réalisées par les sociétés à forte organisation politique comme les Yoruba du Sud-Ouest du Nigeria par exemple. Le mode de gestion de l'espace de ce groupe Yoruba a été bien analysé par les géographes anglais comme Pugh et Morgan et Français tels que Pierre Gourou et Camille Camara³⁷. De cette forme d'organisation spatiale sont nées les villes yoruba pré-coloniales bien décrites par le Professeur Akin L. Mabogunje. Ces villes yoruba offrent encore en Afrique noire le meilleur modèle du quadrillage spatial. Voici ce qu'en dit Camille Camara : "c'est en effet dans l'Etat de l'Ouest (du Nigeria) que nous rencontrons l'urbanisme le plus dense qui soit en Afrique tropicale. Il suffit de parcourir quelques dizaines de kilomètres dans quelque direction que ce soit pour s'en convaincre. Du sud au nord, voilà Lagos, la capitale fédérale, grand port du Golfe du Bénin... A 65 km environ de là, c'est Shagamu ; 65 km plus loin, on découvre Ibadan... puis tout droit c'est Oyo, et enfin Ogbomosho... Ogbomosho est situé à 50 km environ d'Oyo, lequel se trouve à la même distance d'Ibadan. D'Ouest vers l'Est, on rencontre Ilaro et Abéokuta distantes l'une de l'autre d'à peu près 60 km, écart que l'on retrouve entre Abéokuta et Ibadan d'où l'on atteint les villes d'Iwo à 40 km, d'Ifè à 80 km. De là, 55 km de route vous mènent à Ondo puis à Akurè et Owo toujours à un rythme d'environ 55 km. D'une façon générale, les distances urbaines varient de 45 à 90 km ; la cadence de 45 - 50 km étant toutefois plus fréquente. Ce peu d'écart entre les villes est totalement inhabituel en Afrique Tropicale". Cette citation de Camille Camara traduit la parfaite maîtrise de l'organisation de l'espace par le groupe Yoruba et de façon évidente le caractère de réseau que constituent ces villes. Ce modèle urbain Yoruba a joué un rôle éminemment important dans la polarisation nationale (au sens ethnique du terme) avec le développement d'une langue commune à plus de 25 millions d'habitants.

Ces deux formes d'expérience d'aménagement traditionnel sont les résultats d'une forte composante culturelle à partir de laquelle même après la naissance des Etats-Nations actuels, les populations continuent d'imposer leur forme d'organisation spatiale face à l'Etat.

³⁷ Pugh et al. : *Land and People in Nigeria*. University of London Press.

Gourou (P.) : *Les plantations de cacaoyers en pays yoruba : un exemple d'expansion économique spontanée* : *Annales (économie, sociétés...)* 160 p. pp. 60-82.

Camara (C.), *L'organisation de l'espace géographique par les villes yoruba*. *Annale de géographie* n° 439, pp 257-287 (1971).

Mabogunje (A.L.) : *Yoruba Towns - Ibadan University Press*. 1962.

Dans ce cadre, se sont développées des actions spontanées d'aménagement dont deux méritent d'être évoquées.

La première est constituée par le réseau des marchés périodiques qui, tant en milieu rural qu'urbain, commande une certaine polarisation de l'espace. Les marchés pour lesquels les pouvoirs publics n'interviennent que pour opérer des prélèvements sous forme des différentes taxes de commercialisation, apparaissent en effet comme des éléments d'organisation de l'espace. A travers leur hiérarchisation, de collecte, de regroupement et de distribution, les marchés assurent un encadrement correct tant de l'espace que des hommes. Aucune action initiée par les pouvoirs publics n'a jusqu'ici réussi à les égarer dans leur rôle d'organisation de l'espace. En dépit de la modernisation qui se traduit par l'apparition de grandes surfaces dans certaines villes, l'action des marchés demeure prépondérante dans le ravitaillement des populations en produits en tout genre et dans la définition des bons rapports homme-espace.

La seconde concerne le développement des espaces frontaliers, expression du refus des populations du partage des territoires historiques par la colonisation. Ces espaces dont certains connaissent un dynamisme particulier sont victimes des brutalités des autorités politiques des différents Etats. En effet, la volonté des pouvoirs publics de réduire ces espaces en de simples couloirs de passage fait que les accords bilatéraux de coopération ne sont pas souvent pris en compte. Aussi, les répressions et les changements de régime économique amorcés par les différents Etats confinent-ils ces espaces dans une situation instable en dépit de la volonté des populations d'en faire le cadre viable d'une intégration de fait basée sur de très fortes solidarités régionales.

La conclusion de notre analyse est que nulle part l'équilibre des territoires n'est réalisé. La régionalisation ne fonctionne pas. Les Etats se contentent d'utiliser les cadres administratifs pour conduire non pas une politique d'aménagement du territoire, mais plutôt des opérations d'équipement qui dans la plupart des cas visent moins la fonctionnalité de l'espace que la satisfaction de l'ambition des hommes au pouvoir.

5.2 Que faire ?

L'aménagement du territoire doit partir d'une bonne maîtrise de la dimension spatiale de chaque Etat. Cette condition est nécessaire pour garantir la sécurité même de l'Etat. Pour régler la question, certains pays ont mis l'accent sur la régionalisation. De ce point de vue, deux formes de régionalisation ont été adoptées jusqu'ici dans les pays qui ont le mieux réussi l'opération : France, Espagne, Autriche, Suisse, Allemagne. Ces options sont brièvement évoquées dans les lignes qui suivent.

Il s'agit d'abord de la valorisation des régions naturelles, en développant leurs potentialités :

- population (valeur culturelle et dynamique de production à partir de la maîtrise d'une technologie appropriée) ;
- ressources agricoles et du sous-sol (exploitation agro-industrielle, industrie extractive et minière) ;
- position géographique (route, communication, tourisme) ;
- avantage du paysage (montagne, forêt, plage, source thermique...) ;
- patrimoine historique (site touristique).

La non valorisation des régions naturelles en Afrique comme facteur d'aménagement tient aux contraintes ethniques. En effet, à toute région naturelle, correspond la notion de pays dont le trait dominant réside dans la manière dont les populations locales gèrent leur patrimoine culturel et historique, d'où l'idée de civilisation qui va de paire avec les régions naturelles. En Afrique, peu d'Etats-Nations insistent sur l'idée de pays et de civilisation autochtone de peur de réveiller le tribalisme. On peut donc dire que le caractère artificiel des Etats hérités de la colonisation empêche de se pencher véritablement sur les régions naturelles pour asseoir un véritable programme d'aménagement du territoire. Il faut cependant noter qu'à l'époque coloniale, des tentatives intéressantes allant dans ce sens ont été initiées. On citera l'aménagement de la vallée du Sénégal à Richard Toll, celui du Delta intérieur du Niger avec l'Office du Niger, et le programme de la mise en valeur de la basse vallée de l'Ouémé. Toutes ces expériences ont été délaissées après l'indépendance au nom d'un développement national hypothétique.

Lorsqu'une région recèle des atouts naturels, gisements pétroliers ou miniers, etc, elle fait l'objet d'une exploitation abusive, sans équipements durables malheureusement. L'exploitation de ces ressources naturelles permet de financer à grands frais le fonctionnement de l'Etat, sans réalisation de contrepartie.

La deuxième forme d'intervention régionale est celle des régions-programmes conçues à partir d'un plan rigoureux d'aménagement ou d'équipement territorial. Ces régions-programmes s'inscrivent dans le cadre d'une valorisation des potentialités existantes comme celles relevant des facilités de communication ou de débouchés pour les matières premières (installation portuaire), ou d'une réduction volontaire des inégalités naturelles du développement national. Ainsi se mettent en place des plans de décentralisation. Ces différentes préoccupations permettent de définir un programme d'aménagement débouchant sur la création des régions-programmes qui se mettent en place artificiellement, mais solidement à partir de deux actions : la décision politique et l'apport des moyens humains et financiers.

Région naturelle et région programme sont fondamentalement différentes des unités administratives dont l'existence répond plutôt à une logique d'encadrement que de développement. C'est la raison pour laquelle, dans les pays développés d'Europe, la typologie régionale demeure très variée. En Afrique, il manque encore des véritables régions de développement qui s'appuieraient sur les atouts naturels ou sur des décisions et qui privilégieraient tel ou tel morceau du territoire dans l'allocation des crédits au développement.

L'absence des régions-programmes peut s'expliquer par l'absence d'une vision d'avenir dans la façon dont on gère les affaires publiques. Elle peut également s'expliquer par l'insuffisance des moyens alloués au développement.

Ces remarques montrent clairement que la question de l'aménagement du territoire en Afrique de l'Ouest reste entière. Ce que les pays ont fait jusqu'ici ressemble beaucoup plus à un programme d'équipement du territoire qu'à une politique d'aménagement.

Enfin, le véritable aménagement dépendra également de plusieurs facteurs parmi lesquels on pourrait mentionner :

- le changement de nature des Etats issus de la colonisation, où se perpétue encore pour beaucoup d'entre eux, la logique d'Etat colonial fondée sur le prélèvement au profit de la métropole, des avantages du développement ;
- la valorisation des atouts locaux à partir d'une véritable décentralisation du pouvoir par laquelle on donnerait plus de poids aux régions naturelles et on mobiliserait davantage les populations autour de leurs intérêts ;
- le changement des exigences de développement qui ne seront plus basées sur la mobilisation des fonds extérieurs au titre de l'aide internationale, mais plutôt sur un vigoureux programme de production qui tiendrait compte des intérêts vitaux des populations africaines.

Malheureusement, face à ces différentes alternatives, les dirigeants africains et leurs conseillers rencontrent encore de nombreux blocages psychologiques liés à la nature de leur formation et, souvent, au fossé culturel, que cette formation a creusé entre eux et l'Afrique réelle.

**DIFFUSION DE L'ETUDE SUR LES PERSPECTIVES
A LONG TERME EN AFRIQUE DE L'OUEST**

Une première diffusion est assurée par la cellule CINERGIE et par le Club du Sahel. Par la suite, la diffusion est confiée aux centres suivants :

Europe

CIRAD/CIDARC - Service IST
Avenue du Val de Montferrand
BP 5035 10-5
34032 MONTPELLIER cedex - France
Téléphone : (33) 67-61-58-00

Amérique du Nord

Centre Sahel - Université Laval
(local 0407)
Pavillon Jean-Charles de Koninck
QUEBEC - Canada GLK 7P4
Téléphone : (1-418) 656-54-48

Asie

Institut de recherche de JICA
International Coop. Centre Building
Ichiguya Hommura-cho
Shinjuku-ku - TOKYO 162 - Japon
Téléphone : (81) 3-269-32-01

Afrique

RESADOC
Institut du Sahel
BP 1530
BAMAKO - Mali
Téléphone : (223) 22-21-78

CINERGIE, la Cellule Internationale d'Etude et de Recherche pour la Gestion de l'Information sur les Echanges, est le fruit de la coopération entre la Banque Africaine de Développement et l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques.

La Cellule est financée par quatre membres de l'OCDE : le Canada, les Etats-Unis, la France et les Pays-Bas. Elle bénéficie pour ses activités opérationnelles du financement de la Banque Mondiale et de la Commission des Communautés Européennes notamment. La cellule CINERGIE a pour but :

- d'améliorer le dialogue entre pays sahéliens, pays côtiers du Golfe de Guinée et agences de coopération;
- de mettre en évidence les entraves aux échanges économiques;
- d'aider les décideurs africains à intérioriser les connaissances sur les réalités de la coopération régionale afin de les prendre en compte dans leurs décisions.

Sur la base de l'étude des perspectives à long terme, CINERGIE élaborera un **programme d'action commun** en Afrique de l'ouest, comprenant un ensemble de propositions s'adressant aux Etats de la région et aux agences de coopération.

CINERGIE, Unité BAD/OCDE

01 BP 1387
ABIDJAN 01
Côte d'Ivoire
Tel : (225) 20 41 79
Telex : 23717/23498/23263
Fax : (225) 20 59 50

Club du Sahel - OCDE

2 rue André Pascal
75775 PARIS cedex 16
France
Tel : (33-1) 45 24 82 00
Telex : F640048 OCDE Paris
Fax : (33-1) 45 24 90 31

CILSS

B.P. 7049
OUAGADOUGOU
Burkina Faso
Tel : (226) 30 62 51
Fax : (226) 30 76 47