

MONDIALISATION DES RÉSEAUX DE CIRCULATION EN AFRIQUE DE L'OUEST

Jean Debrie, Emmanuel Eliot, Benjamin Steck*

RÉSUMÉ. Comprendre les circulations et leurs évolutions dans un espace précis, ici celui de l'Ouest de l'Afrique, peut être une démarche fructueuse pour aborder la thématique très générale de la mondialisation. Des travaux anciens avaient déjà proposé une modélisation de l'imposition de l'échelle mondiale à l'espace dominé des colonies européennes (Taaffe, Morril, Gould, Rimmer). À la suite de ces productions, l'article propose une modélisation.

ABSTRACT. Understanding traffic patterns and trends in a specific space—in this case, West Africa—can be a useful approach to the extremely general theme of globalisation. The imposition of the global scale on the dominated space of European colonies has already been modelled in previous work (Taaffe, Morril, Gould, Rimmer). This paper proposes a model to follow on from that work.

RESUMEN. Entender las circulaciones y sus evoluciones en un espacio limitado, el del Oeste africano en el caso, puede corresponder a un buen método para tratar de la temática general de la mundialización. Varios trabajos antiguos habían propuesto una modelización de la dominación de la escala mundial en el espacio controlado por colonias europeas (Taaffe, Morril, Gould, Rimmer). Se propone una modelización posterior a estos ensayos.

AFRIQUE DE L'OUEST • CIRCULATION •
MODÉLISATION GRAPHIQUE • MONDIA-
LISATION • RECOMPOSITIONS SPATIALES

• GLOBALISATION • GRAPHIC MODELLING
• SPATIAL RECOMPOSITION • TRAFFIC •
WEST AFRICA

ÁFRICA DEL OESTE • CIRCULACIÓN •
MODELIZACIÓN GRÁFICA • MUNDIALIZA-
CIÓN • RECOMPOSICIONES ESPACIALES

La mondialisation envahit le champ médiatique avec la brutalité de tout phénomène non maîtrisé, mais c'est un stimulant pour la réflexion scientifique. Elle n'est pas aussi nouvelle que le laisserait penser la mode dont elle est l'objet : la colonisation en est une des faces, déjà ancienne. L'entrée de l'Afrique dans l'écoumène, telle que définie et construite par les Européens, en témoigne.

L'irruption des Européens sur les littoraux africains a suscité des réactions immédiates de soumission ou de rejet et a surtout enclenché un processus de réorganisation spatiale aux effets inscrits dans la longue durée. Elle a modifié les orientations majeures des flux antérieurs, déplacé les centralités, inversé les polarités. De la continentalité dominante, on en est passé à une littoralité dominante.

Des travaux déjà anciens ont proposé une modélisation de ce processus (Taaffe, Morril, Gould, 1963 ; Rimmer, 1977). Nous proposons ici une autre lecture du phénomène et une tentative de modélisation qui intègre davantage les inversions spatiales.

Quatre logiques permettent d'éclairer le fonctionnement de l'espace ouest-africain : interface, flux, croissance, centralité. Elles constituent le fondement des hypothèses proposées pour analyser les évolutions de la circulation dans la région. La proposition graphique de modélisation qui accompagne cette élucidation livre une application des combinaisons de structures dans l'espace ouest-africain et s'ouvre sur des simulations prospectives.

* UMR IDEES 6063 CNRS, CIRTAI, Université du Havre, 25 rue Ph. Lebon, 76086 Le Havre cedex.
E-mail : jean.debrie@inrets.fr - emmanuel.eliot@univ-lehavre.fr - benjamin.steck@univ-lehavre.fr

Dynamiques de la circulation en Afrique de l'Ouest : du modèle à l'application

Quatre logiques spatiales (fig. 1)

Dans une perspective temporelle longue (VIII^e-XX^e siècles), les dynamiques spatiales de la circulation en Afrique de l'Ouest peuvent être interprétées selon une grille d'analyse fondée sur quatre logiques majeures. Une première renvoie à *des situations de contact* entre des systèmes territoriaux qui se définissent prioritairement par la politique, la culture ou l'économie. Sur ces interfaces s'opèrent des modifications dans l'organisation et le fonctionnement des territoires concernés, et des échanges entre des entités complémentaires. Une deuxième logique peut être définie comme *un ensemble d'échanges* d'hommes, de marchandises, de monnaies, d'informations en mouvement. Ces flux sont les révélateurs des interactions complexes tissées entre les différents ensembles territoriaux. S'enclenchent *des processus de croissance* d'investissements, de capitaux, de populations qui privilégient certaines situations et certaines positions dans les réseaux. Cette troisième logique implique aussi des expansions spatiales plus ou moins étendues, à partir de certains lieux qui vont se définir comme étant des centres. Les phénomènes de concentration et d'accumulation vont y être plus importants que dans d'autres. Ces *centralités* qui constituent la quatrième logique exercent un rôle majeur dans les configurations réticulaires créées par les flux, et leurs dispositions peuvent varier dans le temps et dans l'espace.

Une géohistoire de l'Afrique de l'Ouest (fig. 1)

Pendant plusieurs siècles, l'organisation de la circulation en Afrique de l'Ouest est marquée par la continentalité. En position d'interface entre deux mondes, les villes sahéliennes constituent des nœuds de circulation majeurs entre les parties nord et sud de l'Afrique de l'Ouest, au contact du Sahara, trait d'union avec l'Afrique du Nord autant qu'obstacle dans cette direction. Cette organisation spatiale peut être considérée comme la marque d'une proto-mondialisation propre à cette partie du monde. Il s'agit bien en effet d'une mise en réseau en partie structurée, organisée et hiérarchisée, mettant en relation des mondes séparés dont la complémentarité est un réducteur de distance.

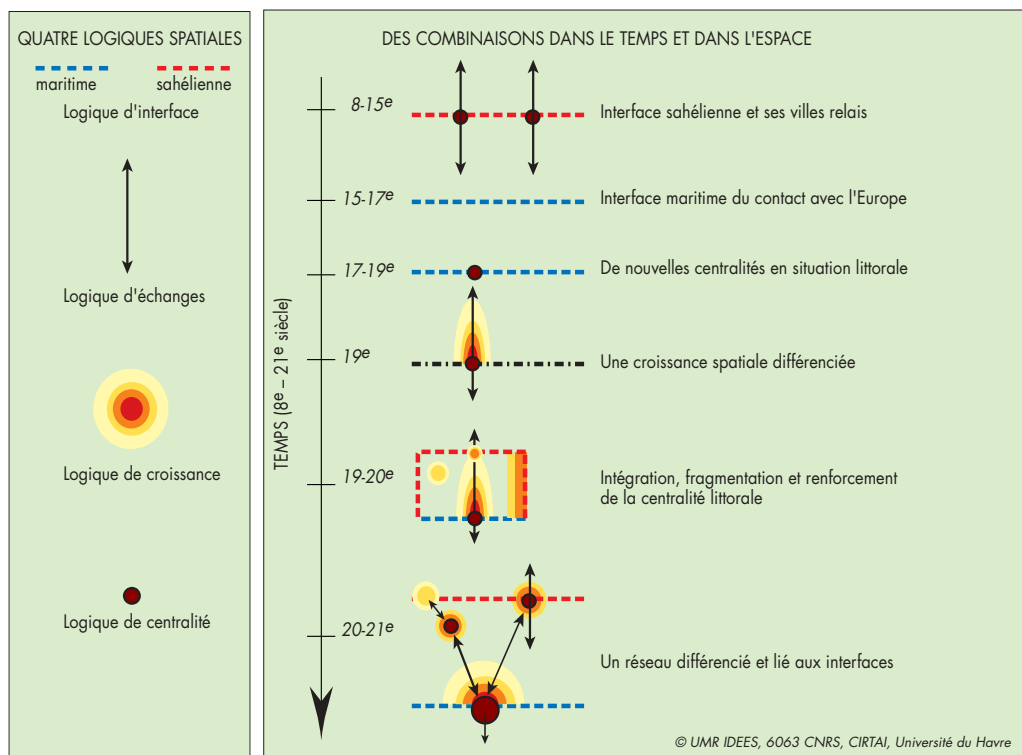
Une rupture sensible, même si elle ne concerne qu'un épisode dans l'histoire de l'Afrique, s'opère avec l'arrivée

des Européens, Portugais dans un premier temps, dès le XV^e siècle, puis Hollandais, Danois, Français, Britanniques. Les installations coloniales restent d'abord menues et très ponctuelles au départ de quelques pénétrantes vers l'intérieur de l'Afrique (fleuve Sénégal, Comoé). Ces comptoirs croissent peu à peu avec le développement de la machine coloniale. Les centralités ouest-africaines commencent à basculer. Les flux s'organisent autour des nouveaux nœuds créés par les colonisateurs.

Le renforcement de la littoralité des circulations ouest-africaines s'opère par la mise en place de nouvelles interfaces à caractère politico-administratif (frontières d'empires, limites de cercles dans l'empire français ou de districts dans l'empire britannique). Elles se superposent parfois à d'anciennes limites; le plus souvent, elles fragmentent les territoires traditionnels. Aux nœuds littoraux polarisant les flux, s'ajoutent de nouveaux centres proches des nouveaux différentiels produits par les découpages politico-administratifs. Ces nouvelles interfaces internes favorisent les croissances de part et d'autre des frontières ainsi qu'à partir de pôles sélectionnés ou créés par les colonisateurs (Bamako, Ouagadougou, Mopti, Niamey...) dans leur volonté d'encadrement territorial, parce qu'ils s'inscrivent parfaitement dans la nouvelle configuration de la circulation induite par ces derniers (Bamako par exemple). Cette organisation de l'espace, fondée sur le rôle accru de la littoralité, est à mettre en parallèle avec le bouclage du Monde opéré par les Européens entre la fin du XIX^e siècle et la première moitié du XX^e siècle. La mise en place d'une circulation organisée et connectée à d'autres parties du Monde est l'indice de l'entrée de l'Afrique de l'Ouest dans la mondialisation contemporaine.

La mise en États de l'Afrique à partir de la deuxième moitié du XX^e siècle confirme ces évolutions. Elle est à l'origine de circulations combinées et différenciées. Les pôles urbains intégrés dans les réseaux anciens en situation d'interface continentale ont connu un affaiblissement réel au cours de la période coloniale (Djenné, Chinguetti, Kong...), mais certains se maintiennent (Agadès, Zinder...).

Les centralités littorales se renforcent. Mais la circulation prend aussi appui sur les pôles développés par les colonisateurs ou sur des trames urbaines anciennes dont certaines se sont maintenues pendant la colonisation (villes yorubas et villes haoussas par exemple) et dont d'autres avaient connu



1. Logiques spatiales en Afrique de l'Ouest

des processus d'effacement avant de connaître à nouveau de fortes croissances. Des pôles en situation semi-continentale prennent ainsi de l'ampleur et deviennent des relais majeurs autour desquels s'organisent les flux vers les centralités littorales dominantes.

Une application à l'Afrique de l'Ouest contemporaine (fig. 2)

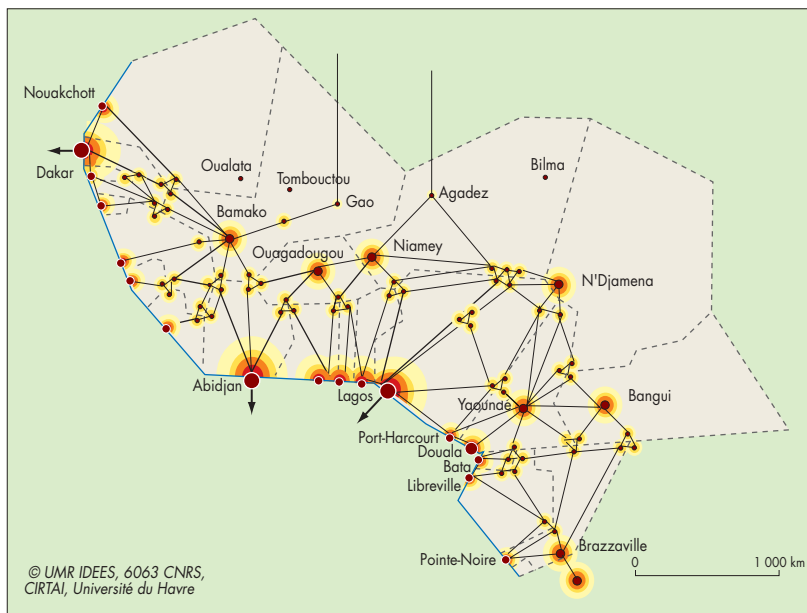
Les quatre logiques, présentées dans leur dynamique historique, se combinent ainsi dans l'espace, structurant des organisations hiérarchisées particulières. Elles permettent de rendre compte de la circulation, au début du XXI^e siècle, dans cette région du monde.

Les interfaces constituées par les frontières d'États soulignent des différentiels et organisent des échanges de part et d'autre de ces dernières (Grégoire, Labazée, 1993). Les réseaux se structurent généralement à partir de binômes ou de trinômes constitués par des ensembles urbains en relations étroites: Maïdougouri-Maroua (Nigeria, Cameroun), Zinder-Kano (Niger, Nigéria), Sikasso-Bobo Dioulasso-

Korhogo (Mali, Burkina Faso, Côte d'Ivoire), Nema-Nara-Niori (Mauritanie, Mali) ou Kedougou-Satadougou-Mali (Sénégal, Mali, Guinée). Ils sont les intermédiaires spatiaux entre les centralités semi-continentales (Bamako, Ouagadougou, Niamey, N'Djamena, Bangui, Yaoundé) et les hautes centralités littorales (Dakar, Abidjan, Lagos et l'« archipel » portuaire Cotonou, Lomé, Accra-Tema). L'ensemble, s'appuyant sur un réseau de villes, s'organise sous la forme d'un croissant de connexité élevée en situation semi-continentale et polarisé vers les centres littoraux.

Deux scénarios pour l'Afrique (fig. 2)

La combinaison des différentes logiques dans le temps et dans l'espace produit donc des inversions de centralité dans le contexte contemporain d'interaction généralisée (espace Monde). L'exemple ouest-africain est significatif de ces dynamiques spatiales où les points nodaux des réseaux s'inscrivent en situation d'interface entre ensemble régional et ouverture mondiale. Il reste que les interfaces sont changeantes ou basculantes, susceptibles de redéfinir de



2a. Du modèle à l'application

nouvelles centralités en fonction des transformations politiques, économiques, technologiques, culturelles. Partant des combinaisons des logiques précédemment identifiées, il semble possible d'identifier, dans le contexte actuel, au moins deux scénarios prospectifs pour cerner les possibles évolutions d'un espace sujet à des tentatives nouvelles d'encadrement territorial.

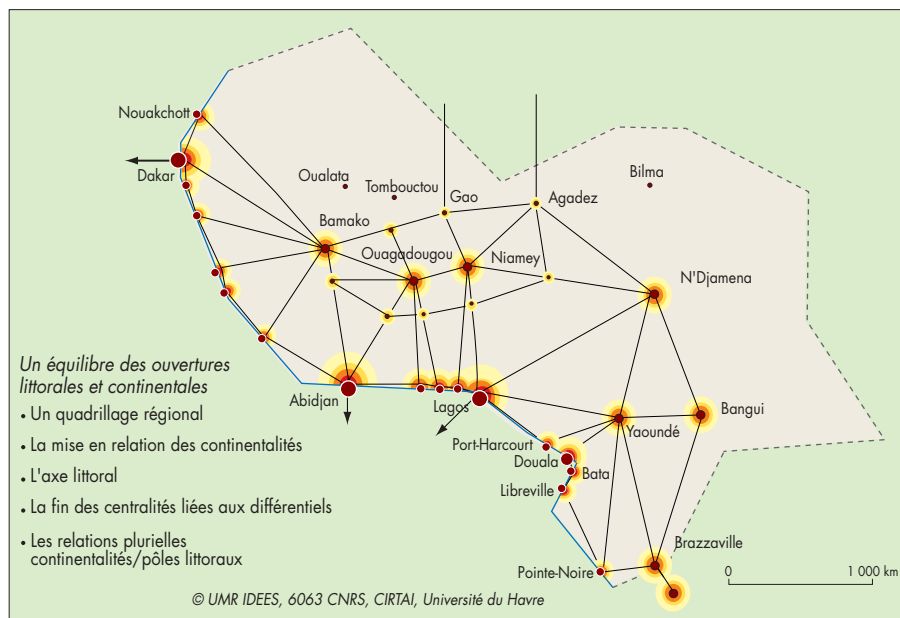
*Simulation 1 :
vers une régionalisation ?*

La mise en place d'une régionalisation effective est actuellement l'objectif principal identifié par les acteurs politiques ouest-africains dans le cadre des instances nationales et internationales, l'Union africaine en particulier, comme dans le cadre des perspectives offertes par le NEPAD, le Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique, qui met en avant cet objectif majeur. Certes, les projets de regroupements régionaux sont anciens et n'ont jamais vraiment abouti. Ils marquent

cependant les relations internationales ouest-africaines depuis les indépendances. Ils ont pour cadre principal deux structures que sont l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) et davantage encore la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). L'éventuelle concrétisation de ces structures régionales est alors susceptible de transformer les combinaisons évoquées précédemment.

La mise en place d'un espace régional considéré comme un marché apte à produire les économies d'échelle, comme un relais dépassant les cadres nationaux, comme un instrument pour faciliter l'inscription dans le système économique mondial, tend à modifier certaines logiques d'interfaces. Les Unions et Communautés valident le principe de libre

circulation. Elles fixent comme objectif la levée des entraves nationales policières, douanières et tarifaires, légales ou illégales. Elles cherchent à annuler ainsi les discontinuités frontalières, celles-là mêmes qui sont créatrices des centralités «relais». Elles visent également à unifier les cadres juridiques de l'activité marchande et à harmoniser

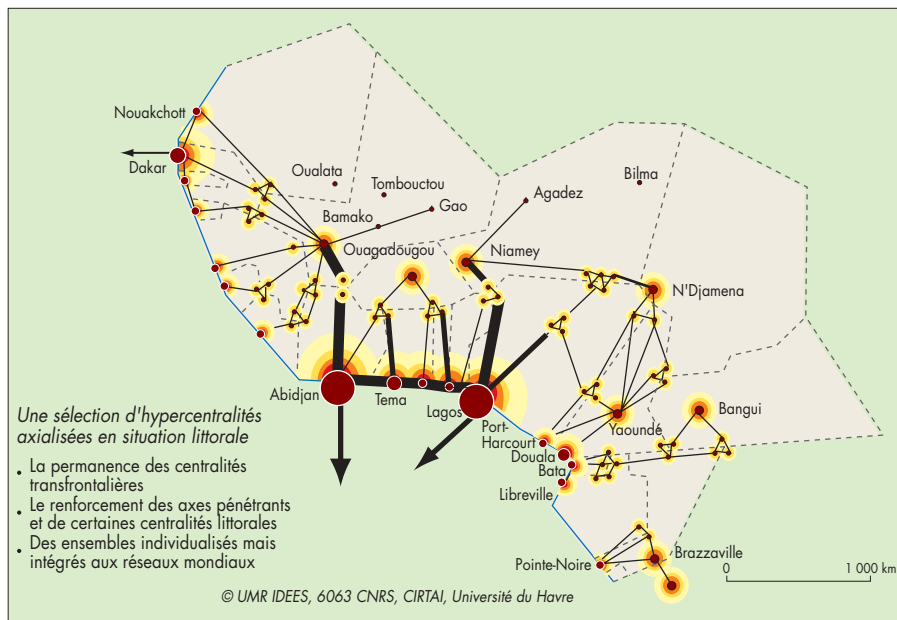


2b. Simulation 1. Vers une régionalisation ?

les réglementations économiques, tout particulièrement celles qui concernent l'activité de transport et, entre autres, les politiques maritimes et portuaires, dans le cadre de l'AGPAOC (Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre).

Les combinaisons des logiques spatiales produiraient alors un espace différent. Certes, il n'est pas question d'une forme de « régionalisation forteresse » mais bien d'un cadre régional plus adapté aux logiques de l'ouverture mondiale. L'interface maritime n'est pas annulée. Les centralités portuaires s'inscriraient dans un processus d'échange intégrant les pôles continentaux et littoraux dans un quadrillage réticulaire plus équilibré. La fin des interfaces frontalières, outre la suppression des centres liés aux différentiels étatiques, pourrait faciliter différents échanges régionaux, liés davantage aux complémentarités économiques entre espaces ouest-africains qu'aux logiques de pénétration des produits mondiaux transitant dans l'espace en s'adossant aux discontinuités. Un espace régional obéissant à de nouvelles logiques est ainsi créé.

Cet espace produit et équilibre alors de nouvelles centralités. Les logiques d'échanges, liées aux interfaces, entretiennent une croissance spatiale, certes toujours différenciée, mais inscrite dans un quadrillage régional s'opérant à l'échelle de l'Afrique de l'Ouest. Les différentes centralités continentales, reliées entre elles, s'ouvrent vers les interfaces portuaires en consacrant des villes relais non plus adossées aux frontières, mais situées en position de carrefour dans le réseau régional. On pense, par exemple, à la croissance de villes comme Bobo Dioulasso, Mopti ou encore Segou, Zinder, Garoua, qui deviendraient des doubles carrefours de ces relations entre pôles continentaux et des relations plurielles entre ces derniers et les interfaces portuaires, elles-mêmes reliées par un axe littoral achevant le quadrillage régional. Au bout du compte, le processus de centralité aboutirait à la production



2c. Simulation 2. Vers un renforcement des extraversions ?

d'un équilibre nouveau entre les centres des ouvertures littorales et continentales.

Simulation 2 : vers un renforcement des extraversions ?

L'actuel engouement pour ces constructions politiques ne masque pourtant pas les difficultés chroniques rencontrées dans la réalisation des projets régionaux coûteux. Les faibles performances des États membres des Unions, l'hétérogénéité économique et politique des différents regroupements, le clivage linguistique issu de la colonisation, le manque d'engagement réel des acteurs politiques, sont autant d'entraves au processus d'intégration. Si officiellement, dans le cadre de l'UEMOA, le marché commun est effectif, les discontinuités tarifaires et douanières marquent encore les possibilités de circulation. Les ruptures frontalières, qui sont aussi des interfaces, fragmentent toujours l'espace ouest-africain. De ce constat découle une deuxième simulation possible des combinaisons de logiques spatiales, marquée par une accentuation des dynamiques en cours.

La permanence d'une double interface maritime et frontalière renforcerait les axes pénétrants de l'ouverture mondiale et de certaines centralités littorales. Le projet régional serait alors toujours « reporté » au détriment d'une logique

d'échanges accentuant l'effet « aspirateur » des pôles portuaires. Il ne s'agit pas de survaloriser une simple logique d'extraversion par trop simpliste : l'espace ouest-africain est strié par des circulations régionales multiples, mais ces dernières sont souvent produites par les transits des marchandises diverses venant des autres régions du monde. Plus qu'une absence de relations régionales, c'est une réduction des complémentarités réelles entre espaces ouest-africains que produirait cette évolution.

Appuyées sur les interfaces, les logiques de l'échange pourraient alors créer une sélection d'hypercentralités axialisées en situation littorale. Quelques nœuds portuaires deviendraient les lieux d'une logique de croissance spécifique, basée sur la mise en place d'axes individualisés mais intégrés aux réseaux mondiaux, reliant et ouvrant les pôles continentaux en passant par les différentes centralités transfrontalières. La sélection de ces hypercentralités et des axes pénétrants dominants est difficile à fixer. Mais, par exemple, Abidjan et Lagos apparaissent comme des lieux centraux de la redistribution vers les continentalités et des relations littorales, véritables points d'articulation de l'Afrique de l'Ouest au réseau mondial des lignes maritimes régulières conteneurisées. Simple simulation peut-être, mais les différentiels économiques sont un appui privilégié des multiples activités commerçantes jouant des discontinuités, créant cette centralité littorale consacrée et accélérée dans l'évolution mondialisée.

Cette évolution, vers un renforcement des extraversions, est finalement l'exact contraire de la composition précédente simulant un quadrillage réticulaire équilibré (des axes, un réseau). C'est alors une logique de fragmentation qui dominerait. Quelques espaces, sélectionnés dans les stratégies privées des opérateurs économiques jouant sur l'espace mondial des transactions économiques, échapperaient d'une certaine façon à l'ensemble régional (Debrie, 2001). La

dualité entre les portions spatiales inscrites dans le processus d'ouverture mondiale et celles qui demeurent marginalisées pourrait ainsi se trouver renforcée.

Références bibliographiques

- BACH D.C., 1998. *Régionalisation, mondialisation et fragmentation en Afrique subsaharienne*. Paris : Karthala, 319 p.
- DEBRIE J., 2001. *De la continentalité à l'État enclavé. Circulation et ouvertures littorales des territoires intérieurs de l'Ouest africain*. Université du Havre, thèse de doctorat, 347 p.
- DEBRIE J., STECK B., 2001. « L'enclavement : réévaluation théorique et application à l'espace de l'Afrique de l'Ouest », *L'Espace géographique*, n° 1, p. 26-36.
- DURAND M.Fr., LÉVY J., RETAILLÉ D., 1993. *Le Monde, espaces et systèmes*. Paris : Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 517 p.
- GEMDEV, 1999. *Mondialisation : les mots et les choses*. Paris : Karthala, 358 p.
- GRATALOUP C., 1996. *Lieux d'histoire. Essai de géohistoire systématique*. Montpellier : GIP Reclus, collection Espaces Modes d'Emploi, 200 p.
- GRÉGOIRE E., LABAZÉE P., dir., 1993. *Grands commerçants d'Afrique de l'Ouest. Logiques et pratiques d'un groupe d'hommes d'affaires contemporains*. Paris : Karthala-ORSTOM, 262 p.
- IGUE J., 1995. *Le Territoire et l'État en Afrique. Les dimensions spatiales du développement*. Paris : Karthala, 277 p.
- RIMMER P.-J., 1977. « A conceptual framework for examining urban and regional transport needs in South-East Asia », *Pacific Viewpoint*, 18, p. 133-147.
- STECK B., 1996. « Les ports de la côte ouest africaine : articuler la nécessaire ouverture mondiale et l'indispensable aménagement équilibré des territoires », *Portes océanes et développement des territoires intérieurs*, AIVP, p. 291-298.
- STECK B., 1997. « Les marginalités de l'Afrique de l'Ouest », *Géographes associés*, n° 20, 1^{er} semestre, p. 79-87.
- TAAFFE J.T., MORRIL R., GOULD P.J., 1963. « Transport expansion in underdeveloped countries », *Geographical Review*, 53, p. 502-529.
- UNESCO, 1997. *Histoire générale de l'Afrique*. Paris, 8 volumes.