

## Genèse et structure d'un espace enclavé : la Haute-Volta

D. OUEDRAOGO

*C.N.R.S.T., Ouagadougou*

### RÉSUMÉ

*La Haute-Volta, dont la capitale est à plus de 1.000 km de la mer, est un pays enclavé. Les rapports qu'elle entretient avec le monde extérieur sont étroitement tributaires de sa situation à l'intérieur du continent. A l'époque coloniale, l'espace voltaïque est ainsi essentiellement perçu comme un réservoir de main-d'œuvre. Aujourd'hui, l'organisation de cet espace reste fondamentalement extravertie, l'économie voltaïque s'avérant plus que jamais dépendante du système capitaliste mondial.*

### ABSTRACT

*Upper Volta with its capital more than 1.000 km from the sea is an enclaved territory. Its relations with the outside world are*

## LA DYNAMIQUE DE L'ORGANISATION DE L'ESPACE VOLTAÏQUE

L'espace voltaïque s'organise selon un jeu dialectique de facteurs de concentration et de dispersion, de facteurs endogènes et exogènes, etc. Et son étude s'avère assez malaisée parce qu'il s'agit en réalité d'un puzzle d'éléments d'âge différent liés par des relations qu'ils entretiennent entre eux. De même, une analyse correcte de l'organisation de l'espace voltaïque ne peut se faire à l'échelle du pays dans la mesure où la Haute-Volta est l'assise territoriale d'événements temporels internes aussi bien qu'allogènes. Aussi n'aborderons-nous que quelques aspects de la dynamique de l'organisation de l'espace voltaïque. D'entrée de jeu, précisons que cet espace est un « espace socialisé » : il a été, depuis longtemps déjà, le substrat d'une société, qui dans son évolution, l'a progressivement aménagé à son image et selon des intérêts déterminés.

### *Le puzzle spatial de la période coloniale*

Nul n'ignore que les pays africains et singulièrement la Haute-Volta n'existaient pas en tant que tels pendant la période précoloniale. L'espace que représente aujourd'hui la Haute-Volta était depuis le XIII<sup>e</sup> siècle — en tout cas — constitué par des sous-espaces plus ou moins fermés, plus ou moins contigus entre lesquels les rapports de domination

Avec la colonisation cependant, on assiste à une intégration de ces sous-espaces, structurés ou non, en espace unique, la Haute-Volta, qui s'emboîtera progressivement dans un espace plus large, mondial au plus précis, où prédomine l'activité productive capitaliste; donc une organisation capitaliste de l'espace.

### *Genèse de l'espace voltaïque*

La conquête coloniale (1894-1900), agression de « l'espace voltaïque », a regroupé les sous-espaces de la période précoloniale en un espace d'un seul tenant, baptisé Haute-Volta et qui se restructurera progressivement selon les besoins du colonisateur. En fait, les armées et les administrations coloniales ont agi en véritables macro-organisatrices de l'espace africain — cf. clauses de la conférence de Berlin (1884-1885) et la délimitation des frontières voltaïques selon le cours des rivières (Sourou avec le Soudan Français, Leraba avec la Côte d'Ivoire) et les parallèles (avec la Gold-Coast grâce à un accord signé entre la France et l'Angleterre, à Paris, en 1898). Mieux, l'espace voltaïque créé en tant que tel par arrêté du 10 mars 1919 a connu une histoire particulière. En effet, il a été divisé en trois sous-espaces qui furent adjoints de 1932 à 1947 aux espaces soudanais, nigérien et ivoirien et ce en fonction des besoins de l'activité productive coloniale. Et c'est dans le cadre de cette activité productive qu'avaient été

leurs fonctions. Ainsi se sont formés des sous-espaces refuges (zones d'accueil des migrations internes : Bwamu notamment), des sous-espaces dégradés ou « délaissés » (Sahel, Yatenga, pays Gourmantché) et des sous-espaces « aliénés » (zones aménagées pour porter des cultures de rente. Ces sous-espaces qui constituent en fait un tout indissociable sont périphériques : ils sont dominés du fait du développement inégal des rapports marchands par un sous-espace central formé par un réseau urbain extraverti mais fonctionnel (par rapport au système) et dirigé par Bobo-Dioulasso et Ouagadougou, véritables relais entre l'espace du capitalisme dominant et l'espace voltaïque dominé.

Finalement, la genèse aussi bien que l'organisation de l'espace voltaïque se sont faites au service d'intérêts coloniaux. Aussi a-t-on abouti à une « dérivation » de l'espace voltaïque qui, dans la période post-indépendante, est resté dominé.

#### *La Haute-Volta, un espace dominé*

L'après indépendance ne se présente aucunement comme une rupture par rapport à la situation antérieure — la seule innovation tient presque exclusivement à l'existence de l'emprise d'un Etat voltaïque sur l'espace voltaïque (4). Notons toutefois que cet Etat est un allié du système capitaliste mondial et que de ce fait l'organisation de l'espace

En réalité, cette situation relève surtout de facteurs exogènes qui déterminent la sélectivité des sous-espaces en matière d'aménagement. Aussi, les inégalités régionales sont-elles le résultat du système de décision mondial mais également national. Et il y a une domination des sous-espaces dégradés ou « abandonnés » par les sous-espaces « aménagés » qui accaparent les meilleures terres (vallées surtout) et la force de travail (migrations suscitées). L'extraversion de ces derniers en fait des sous-espaces « aliénés » qui échappent à la pleine propriété de leurs habitants. Ainsi se fait l'intégration des sous-espaces articulés les uns aux autres en un tout qui constitue l'assise territoriale de l'activité productive nationale. Les relations dissymétriques entre les composantes spatiales sont cependant génératrices de tensions, de contestations qui aggravent les divergences ethniques et alimentent le régionalisme (tension entre l'Est et l'Ouest de la Haute-Volta, tension entre les Mossi du Yatenga et ceux de la région de Ouagadougou, etc.). Tout se passe comme s'il y avait une lutte des sous-espaces.

On peut faire le même constat au niveau Ouest-africain dans la mesure où il y a une sélectivité à l'échelle des espaces étatiques, les capitaux recherchant les profits les plus élevés et les plus sûrs. A titre d'exemple, notons que la Haute-Volta n'a reçu en aide que 66.351 millions de F CFA de 1959 à 1970 inclus, alors que la Côte d'Ivoire bénéficiait de 1960 à 1969 de

517 km en Haute-Volta).

#### Le port d'Abidjan

La Haute-Volta dispose dans le port d'Abidjan de deux terrains aménagés d'une capacité de 10.000 m<sup>2</sup> chacun (6). Ce port réalise un trafic annuel de l'ordre de 6.500.000 t (6.039.021 t en 1975) dont 330.000 t pour le transit avec les pays voisins (Mali, Haute-Volta et Niger surtout) : la part du trafic voltaïque qui s'élevait à 129.000 t en 1972 (environ 20 % du trafic du port et 50 % du transit vers les pays voisins) se situe actuellement aux environs de 235.000 t. Mais l'essor des courants commerciaux en Haute-Volta à l'exportation et surtout à l'importation a entraîné un gonflement sans précédent du trafic des marchandises que ni le port d'Abidjan ni le chemin de fer Abidjan-Niger ne peuvent supporter sans inconvénients majeurs pour l'économie voltaïque. La Chambre de Commerce, d'Agriculture et d'Industrie de Haute-Volta estime qu'à l'heure actuelle, une marchandise embarquée dans un port européen, japonais ou américain met facilement 5 à 6 mois avant d'atteindre son destinataire final voltaïque. La durée d'acheminement de ces marchandises se décompose à peu près comme suit :

du port européen, américain ou japonais au port d'Abidjan — 30 à 45 jours ;

du port d'Abidjan à la gare d'Abidjan : 3 à 4 mois ;

de la gare d'Abidjan à celle de Haute-Volta : 15 jours (le

record de 30.000 F CFA).

#### Le port de Lomé

La Haute-Volta dispose au port de Lomé d'un terrain de 20.000 m<sup>2</sup> et d'un entrepôt de 10.000 m<sup>2</sup> appartenant à la Chambre de Commerce de la Haute-Volta. Et avant que le Mali et le Niger ne finissent d'aménager leurs terrains, l'entrepôt voltaïque sert pour les transactions de ces deux pays.

Le trafic voltaïque au port de Lomé (600 à 700 t par an) est certainement appelé à se développer grâce au récent bitumage de la route Lomé-Ouagadougou. Et si le transport par la route Lomé-Ouagadougou (15 à 25 F CFA par tonne kilométrique) revient plus cher que celui par la route Abidjan-Ouagadougou à cause du manque de frêt à l'aller ou au retour pour les camions, les taxes du port de Lomé ne constituent que 35 % de celles du port d'Abidjan.

#### Le port de Cotonou

Actuellement, la Haute-Volta n'utilise que très peu ce port compte tenu de la déféctuosité de la route Cotonou-Ouagadougou. Toutefois, la construction du pont sur la Pendjari (pont de 100 m d'un coût de 600 millions de F CFA) permettra aux deux pays de renforcer davantage leurs transactions commerciales.

frontières avec six pays (Mali, Niger, Bénin, Togo, Ghana et Côte d'Ivoire). C'est pourquoi son rôle de transit entre les Etats sahéliens (Niger, Mali) et les Etats côtiers (Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Bénin) est particulièrement important. Aussi les routes ayant le plus fort trafic sont-elles par ordre décroissant les cinq routes internationales suivantes :

- la R.N. 9 — Bobo-Dioulasso-Faramana-Mali,
- la R.N. 5 — Ouagadougou-Pô-Ghana,
- la R.N. 1 — Ouagadougou-Bobo-Dioulasso - Côte d'Ivoire,
- la R.N. 7 — Bobo-Dioulasso-Orodara - Mali,
- la R.N. 16 — Ouagadougou-Koupéla-Tenkodogo - Togo.

Notons que le réseau routier de la Haute-Volta (9) représente une des plus fortes densités de l'Afrique de l'Ouest et le coût de son entretien, estimé à 600 millions de F CFA, dépasse largement les moyens du pays qui ne lui alloue annuellement que quelque 300 millions de F CFA.

Mais l'importance du transport routier et international est telle que la Haute-Volta a un projet de construction d'une

Haute-Volta est traversée par du bétail sur pied en provenance du Mali et du Niger et destiné aux pays côtiers — ce qui n'est pas sans poser des problèmes écologiques (piétinement, pâturages, approvisionnement en eau) le long des pistes et routes voltaïques.

Le transit par le rail revêt également une importance particulière. En effet, le transit vers le Mali à partir de Bobo-Dioulasso s'est élevé à 20.268 tonnes de produits pétroliers en 1970 et à 19.406 tonnes de graines et de fibres de coton en provenance du Mali. Le transit vers le Niger portait la même année sur 1.281 tonnes.

En dépit de sa continentalité, la Haute-Volta est une plaque tournante au niveau de l'Afrique de l'Ouest. Toutefois, la politique des transports reste dans le cadre de l'économie extravertie. Et dans l'obligation de n'accéder aux marchés des pays développés que par le truchement des ports côtiers, la Haute-Volta subit une dépendance accrue et accuse un certain retard dans le processus de développement par rapport aux

TABLEAU 2

RÉPARTITION RÉGIONALE DES INVESTISSEMENTS PAR O.R.D.  
(Organisme Régional de Développement) DU PLAN-CADRE 1967-1970 (11)

Désignation	Population résidente 1970	Montant (Millions de F CFA)
<b>I. Financements régionalisés</b>		
O.R.D. du Centre (Ouagadougou)	934.000	4.464
O.R.D. du Centre (Koudougou)	704.364	2.401
O.R.D. du Centre-Nord (Kaya)	581.000	691
O.R.D. de la Volta Noire (Dédougou)	491.000	1.201
O.R.D. du Nord (Ouahigouya)	553.000	553
O.R.D. de la Comoé (Banfora)	176.489	1.593
O.R.D. des Hauts-Bassins (Bobo-Dioulasso)	388 000	2.527