

Mali : faire une nation avant l'intégration régionale ?

JÉRÔME LOMBARD

Unité de recherche : Territoires et mondialisation dans les pays du Sud,
Institut de Recherche pour le Développement (IRD), BP 1386 Dakar, Sénégal
Lombard@ird.sn

AVANT-PROPOS. — **Le Mali est accessible des pays voisins par de nombreux réseaux et infrastructures : routes, voie ferrée, voie fluviale, voie aérienne¹.** Dans l'Ouest du pays, la région de Kayes est frontalière du Sénégal et constitue la porte d'entrée pour tout ce qui vient de Dakar. En tant que capitale du Haut Soudan français, la ville de Kayes a d'ailleurs joué un rôle majeur dans les liaisons entre la colonie du Sénégal et l'intérieur du Soudan. La ville reste habitée par une forte proportion de population aux noms à consonance sénégalaise, le chemin de fer ayant longtemps servi de trait d'union entre Kayes et le Sénégal voisin. Pourtant, Kayes est aujourd'hui malienne et doit compter avec la capitale, Bamako. Dans ce contexte, la route reliant Kayes au Sénégal constitue un symbole très révélateur de l'attrait et de la méfiance que suscite au Mali le Sénégal voisin.

COMMUNICATIONS, DÉVELOPPEMENT,
ENCLAVEMENT, INFRASTRUCTURES,
MALI, SÉNÉGAL

FOREWORD. — **Nation-building before regional integration? — Mali is accessible from the neighbouring countries by numerous networks and infrastructures: road, rail, river, and air.** In the west of the country, the Kayes region borders on Senegal and is the entry point for everything that comes from Dakar. As the capital of French Sudan, the town of Kayes was once a key link between the colony of Senegal and the interior of Sudan. A large proportion of the town's population today have Senegalese surnames and the railway has long been a link between Kayes and Senegal. However, Kayes is now part of Mali and must deal with the capital, Bamako. In this context, the road linking Kayes to Senegal is a highly revealing symbol of Mali's attraction to and suspicion of Senegal.

COMMUNICATIONS, DEVELOPMENT,
INFRASTRUCTURE, LANDLOCKED,
MALI, SENEGAL

Le pouvoir malien est confronté à un problème majeur¹. On peut l'énoncer ainsi : maîtriser son espace dans les limites du territoire national (y compris jusqu'à la frontière sénégalaise), développer son économie nationale, renforcer les intérêts maliens de préférence aux intérêts d'autres pays, bref accroître le rayonnement du Mali d'abord dans son propre espace, alors que tous les arguments — la mondialisation, les plans d'ajustement structurel, l'intégration régionale et africaine, le contexte culturel et social, les migrations — sont avancés ici et là pour, d'une part, souligner les avantages que retirent les pays enclavés en se reliant au reste du monde et, d'autre part, faire accroître l'idée que c'est dans la relation avec l'autre que, nécessairement, un pays du Sud trouve son salut². Or le simple exemple d'une route en terre de 93 km montre que d'autres impératifs, y compris dans un pays pauvre comme le Mali, priment sur toute autre considération et font

1. Ce qui contribue à relativiser son enclavement. Cf. DEBRIE J., STECK B. (2001). « L'enclavement, réévaluation théorique et applications à l'Afrique de l'Ouest ». *L'Espace géographique*, vol. 30, n° 1, p. 26-36.

passer au second plan les injonctions « mondialisantes » à la mode³.

La ville de Kayes est difficilement accessible autrement que par voie ferrée. En effet, elle est séparée de Bamako par 500 kilomètres de pistes qui, en dépit d'améliorations substantielles et d'opérations de bitumage en cours, restent dans un état déplorable sur une partie du trajet. Vers le Sénégal, même régulièrement grattée, la piste gêne considérablement ceux qui l'empruntent, notamment les Sénégalais qui roulent depuis Dakar jusqu'à la frontière

(durant près de 700 kilomètres) sur un axe bitumé et à peu près en bon état. Seule la voie ferrée, pourtant ancienne et qui occasionne chaque année de nombreux accidents, permet des liaisons régulières avec le reste du pays et le Sénégal. Elle sert ainsi de support à un trafic national de passagers et de marchandises, entre Kayes et la capitale malienne, et surtout à un important trafic international de plusieurs centaines de milliers de tonnes, par trains directs, entre Dakar et Bamako. Le lobby ferroviaire malien qui profite de la rupture de charge occasionnée à Kayes pour perdurer est puissant (plus de 1 000 employés), de nombreuses petites bourgades situées sur la ligne vivent du passage du train et l'arrivée d'un express à Kayes est chaque jour vécue comme un événement.

Les infrastructures dans l'Ouest du Mali donnent ainsi l'impression que Kayes, sa région et les populations qui y habitent doivent être reliées au reste du Mali nécessairement et exclusivement par voie ferrée. En 2002, celles-ci apparaissent captives de la capitale, Bamako, et du pouvoir politique et administratif central.

Or, Kayes et sa région méritent mieux que les quelques kilomètres, jusque-là les seuls existants, de voies bitumées desservant le centre-ville de la capitale régionale et les cinquante kilomètres goudronnés reliant la cimenterie désormais fermée de Diamou à la piste principale menant à Kayes. En effet, d'importantes activités économiques s'y développent, notamment dans le Sud de la région : d'abord les mines d'or de Yatéla et Sadiola, à 70 km au sud de Kayes, dont l'exploitation rapporte de forts dividendes à l'État malien ; ensuite, l'installation au barrage de Manantali de turbines pour la production d'électricité et la construction d'une ligne à haute tension traversant toute la région de Kayes du sud-est au nord-ouest. Ces deux activités engendrent des flux massifs d'importation de matériel ainsi que des rotations nombreuses de camions et des allers et retours de trains de marchandises à partir de Dakar. À ces activités dont l'arrêt est programmé à moyen terme (fin de l'exploitation de l'or et exploitation du barrage limitée à la production d'électricité), d'autres plus pérennes viennent s'y ajouter. Le commerce international à partir de la ville de Kayes est une activité majeure et ancrée historiquement dans la mentalité des Kayésiens⁴. Les flux d'importations de marchandises générales, de matériaux de construction, d'hydrocarbures en provenance de Bamako, en provenance du port de Dakar et des usines du Sénégal, sont permanentes et font de Kayes une plaque tournante dans la distribution et le commerce régionaux.

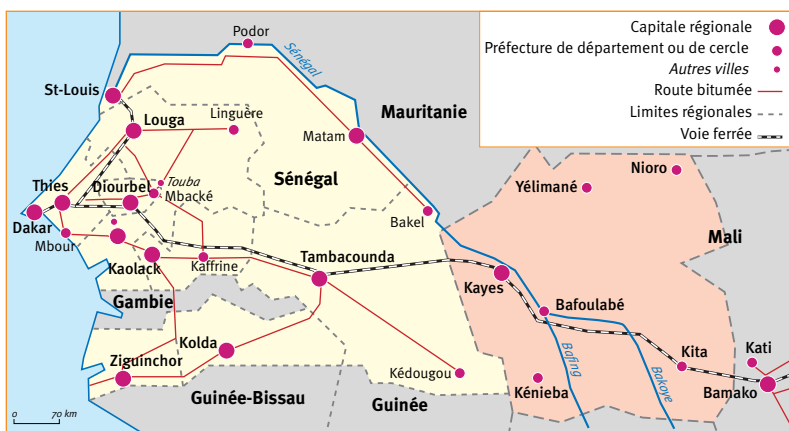


Fig. 1/ Principales villes et infrastructures au Sénégal et au Mali (région de Kayes)

2. La comparaison avec d'autres pays enclavés montre combien, malgré ou en raison de cet enclavement, les États concernés et les pouvoirs économiques nationaux développent différentes stratégies pour se mettre en relation avec le monde. Cf. l'exemple nigérien : GRÉGOIRE E. (1999). « Sahara nigérien : terre d'échanges ». *Autrepart*, n° 6, p. 91-104.
3. Sur ce contexte surdéterminant au Mali, voir avec intérêt ce qu'il en est dans le transport : LOMBARD J. (1999). « Les difficultés du Programme Sectoriel des Transports malien dans la région de Kayes au Mali », in *Les Projets sectoriels des transports en Afrique subsaharienne : bilan et réflexions*. Lyon-Arcueil : LET-INRETS, Actes du SITRASS, 5, p. 345-356.
4. KEITA-NDIAE R. (1971). *Kayes et sa région. Étude de géographie urbaine au Mali*. Strasbourg : Université Louis Pasteur, thèse de doctorat, 630 p.

L'alimentation du marché kayésien et régional est fort lucrative non seulement pour la régie malienne des chemins de fer, mais aussi pour les transporteurs routiers. Un accord entre États prévoit le partage des marchés de transport à partir de Dakar entre les Maliens et les Sénégalais. Mais les Sénégalais sont pour le moment beaucoup plus présents que les Maliens. En effet, les transporteurs de Bamako ne peuvent se positionner sur les marchés de l'Ouest du Mali, aucune route bitumée ne reliant directement Bamako à Kayes. En outre, ceux de Kayes sont trop peu nombreux pour entrer dans la compétition avec les transporteurs sénégalais. L'accord inter-États est donc pour le moment peu respecté et les Sénégalais captent plus des trois quarts des marchés de transport vers le Mali.

L'enjeu du transport dans l'Ouest du Mali est ici résumé : les Sénégalais ont tout intérêt à ce que la route entre la frontière de leur pays et Kayes soit goudronnée. D'une certaine façon, la ville de Kayes, les commerçants, l'activité en général en



Fig. 2 / Le réseau routier de la région de Kayes

bénéficieraient considérablement. Mais l'État malien n'y voit pas le même intérêt. L'enjeu pour lui est d'abord de relier l'ensemble de ses capitales régionales à Bamako. La multitude d'événements de portée nationale ou internationale qui se déroulent à Kayes (notamment la récente Coupe d'Afrique des Nations de football de 2002) n'y fait rien. Tant que la liaison Bamako-Kayes ne sera pas concrètement et durablement réalisée, celle reliant Kayes au poste frontière sénégal-malien ne sera pas bitumée. Les transporteurs maliens font d'ailleurs pression sur les pouvoirs publics pour que le projet routier entre Bamako et Kayes soit réalisé : il progresse effectivement, mais la jonction est longue et coûteuse.

Il en va ainsi de la construction d'un territoire national, de la préservation d'intérêts économiques, du soutien à des transporteurs maliens en pleine croissance et susceptibles un jour prochain de concurrencer d'autres opérateurs africains. Actuellement, les compagnies pétrolières favorisent l'équipement en véhicules des transporteurs de Kayes pour faire concurrence aux Sénégalais vers Dakar. Ces derniers commencent d'ailleurs à s'en plaindre, prétextant l'arrivée sur le marché de citernes semi-remorques de 55 000 litres — au lieu de 40 000 ou 45 000 litres — pour critiquer la politique malienne en la matière et rendre responsables les transporteurs de ce pays de la destruction des routes.

Cette construction nationale d'une économie et d'un territoire ne s'exprime pas seulement dans le programme routier. Pour les télécommunications, il en va de même. Un récent mémoire de maîtrise de géographie montre très clairement que les projets de liaisons entre Bamako et Kayes sont prioritaires sur tout autre projet, notamment la liaison entre Kayes et le proche Sénégal⁵. Distant seulement de 93 km, ce dernier est très difficilement accessible par téléphone, alors même que, de la ville frontalière sénégalaise de Kidira, on peut joindre immédiatement Dakar d'une simple cabine privée de rue, appelée télécentre.

À l'échelle d'un territoire national, la géographie des proximités n'impose pas toujours la jonction immédiate avec les pays voisins. Tout enclavé qu'il est, le Mali veille depuis fort longtemps à son indépendance, à son économie nationale, aux intérêts de ses entrepreneurs, toutes considérations qui ne font pas toujours le bonheur des populations, mais qui veulent situer le Mali à sa juste place dans le continent africain⁶. L'État malien s'inscrit très clairement dans un premier temps dans une problématique de construction nationale et, seulement dans un deuxième temps, dans la perspective de l'Union africaine (même si son président a été pendant l'année 2001 le leader de la Confédération économique des États d'Afrique de l'Ouest, CEDEAO).

5. DULAU C. (2001). *Systèmes de communications, acteurs et réseaux du grand commerce à Kayes au Mali*. Pau : Université, mémoire de maîtrise, 128 p.

6. Le lecteur se reportera notamment au récent ouvrage d'un ancien ministre de la Culture malien : TRAORÉ A. (1999). *L'Étau*. Arles : Actes Sud, 185 p.

Lombard Jérôme. (2002).

Mali : faire une nation avant l'intégration régionale ?

L'Espace Géographique, 30 (1), 26-36.

ISSN 0046-2497