

16^{ème} Festival International de Géographie
Saint-Diè-des-Vosges
Du 29 septembre au 2 octobre 2005
« Le monde en réseaux. Lieux visibles, liens invisibles »

L'enclavement : expression géographique de la discontinuité dans les réseaux

Jean Debie

INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SECURITE
Unité « Systèmes Productifs, Logistique et Organisation des Transports »

jean.debie@inrets.fr

Résumé

Les différentes acceptions de la notion d'enclavement dans des champs disciplinaires variés permettent de définir l'enclavement comme une situation de fermeture spatiale : l'enclave est un espace partiellement isolé ou fermé dans un système de relations. De la continuité ou au contraire de la discontinuité dans les réseaux animant cette relation dépend alors ce gradient (entre ouverture et fermeture) qui définit les situations spatiales. L'étude de quelques réseaux de transport, en particulier des réseaux mondiaux qui assurent l'intégration des ensembles régionaux (exemple de l'Afrique de l'ouest et du Monde) offre une contribution à cette compréhension des dynamiques d'enclavement. Les pratiques d'acteurs, privés et publics, dans les systèmes de transport, produisent ces couples continuités – discontinuités dans les réseaux qui éloignent ou au contraire rapprochent les ensembles spatiaux. L'enclavement n'est alors pas un état mais bien un processus de fermeture relative se développant dans un système de distances (économique, politique et technique).

Mots clés : enclavement, réseaux, discontinuités – continuités, distances

L'enclavement : expression géographique de la discontinuité dans les réseaux

1. La figure géographique de l'enclavement : une approche par les réseaux

Une situation dans un gradient de l'ouverture à la fermeture : L'enclavement ou l'espace discontinu

L'enclavement, terme polysémique, exprime un ensemble de sens dont le dénominateur commun est l'idée d'un isolement spatial à dépasser ou l'identification de fermetures qui doivent être annulées. Que l'enclavement soit un outil de discours opérationnel permettant aux acteurs politiques et économiques de réclamer et justifier des financements pour des infrastructures (identifiées comme désenclavantes) ou une figure de style utilisée pour traiter des marginalisations actuelles, il s'applique pour définir la place d'entités spatiales aussi variées que des villes françaises, des quartiers urbains occidentaux, des régions, des pays en position continentale voire des ensembles régionaux isolés dans le concert mondial. Une relecture des différentes acceptions du terme dans des champs disciplinaires variés (géographie, droit international, droit maritime, architecture, médecine...) révèle une diversité d'utilisation qui ne remet pas en cause l'idée de fermeture, de blocage ou d'isolat (B Steck, 2000 ; J Debrie et B Steck, 2001¹). La conformité avec l'idée initiale de clef contenue dans l'origine du mot (du latin « clavis ») est alors significative et dans une lecture dynamique permet de faire de l'enclavement une question de recherche : quelles clés et pour ouvrir quelles portes ? Cette question traduit la relativité de l'enclavement, on est toujours enclavé par rapport à ... (telle porte, telle ouverture...). Il est d'ailleurs vrai « qu'il n'y a d'enclavement et de désenclavement que par rapport à un ailleurs mieux desservi » (J Varlet, 1997²). Dans une perspective spatiale, la figure géographique de l'enclavement peut alors être définie comme une situation relative de fermeture, c'est-à-dire un espace fermé ou isolé dans et par rapport à un système de relations.

Il reste que la fermeture absolue ou l'isolat dans sa forme parfaite - qui fait de l'enclave par exemple une configuration définie par le lieu séparé d'autres lieux par une distance infinie (J Levy, 2003³) - est un repère géographique remis en cause par l'interaction généralisée qui caractérise les espaces contemporains. Il n'existe plus guère, à l'échelle du monde, d'espaces totalement isolés. Et les fermetures ne sont souvent que partielles, mesurées, cela a été dit, par rapport à des espaces plus ouverts. Une posture de recherche possible sur l'enclavement peut alors s'orienter vers la compréhension de ces graduations entre ouverture et fermeture. Ce qui revient au bout du compte à comprendre les facteurs de blocages vers l'ouverture et donc les processus perturbateurs des différentes mobilités qui permettent la relation entre deux entités spatiales. Saisir l'enclave, c'est donc identifier les discontinuités qui perturbent les projets et les volontés d'ouverture. Le travail sur l'enclavement s'inscrit ainsi dans le champ de recherche général sur le couple continuité – discontinuité.

¹ B Steck. 2000, *Contribution à une géographie du développement*, HDR, Vol 2, Université du Havre.

J Debrie & B Steck. 2001, "L'enclavement : réévaluation théorique et application à l'espace ouest-africain", in *L'espace géographique*, n° 1, pp. 26-36.

² J Varlet. 1997, *Dynamiques des réseaux de transport et recompositions territoriales*, HDR, Tome 1, Université de Toulouse le Mirail.

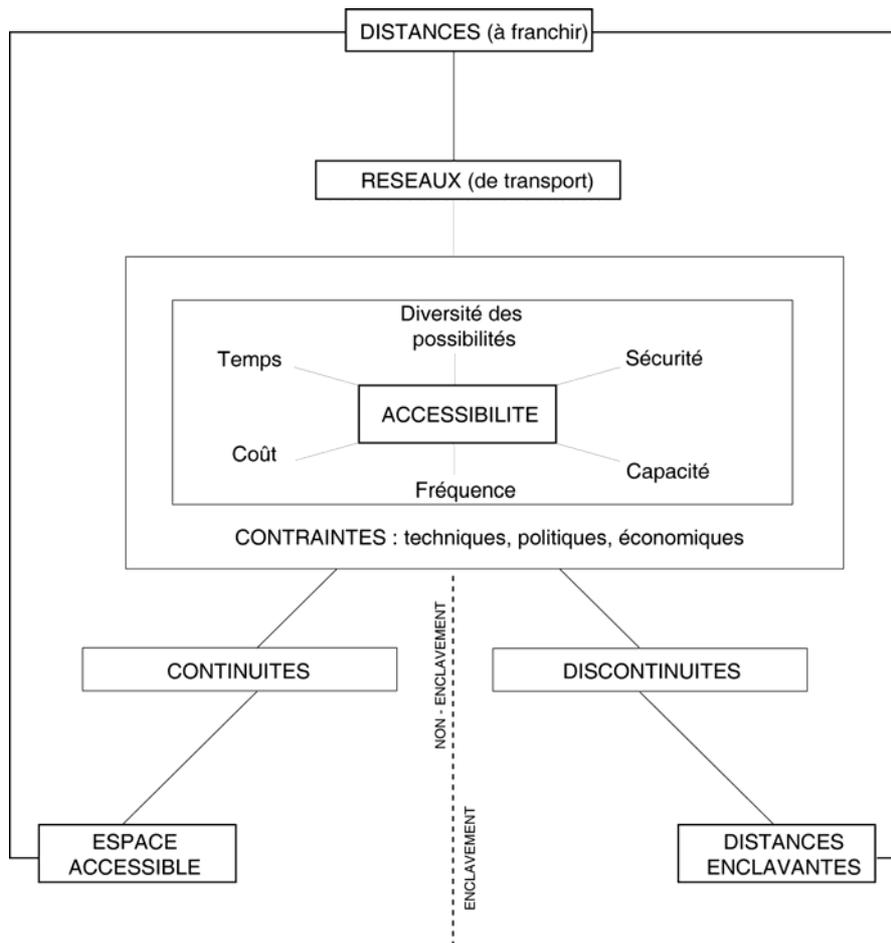
³ J Levy & Lussault M. 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin.

Les réseaux : outil de la continuité (transport et recherche des distances enclavantes)

Les réseaux sont les outils des projets de continuité, de relation et d'ouverture. Remarque abrupte et triviale, elle traduit simplement le fait que l'enclavement est affaire de réseaux ou plus exactement d'une absence de réseau apte à répondre à la continuité. En tant « qu'objet technico – économiques complexes » et outil « d'intermédiation et d'interconnexion » pour reprendre les termes de Nicolas Currien⁴, le réseau a bien pour fonction d'assurer la mise en rapport, en relation et en connexion entre les acteurs et les espaces qu'ils animent. L'identification des processus d'enclavement se joue alors sur la mesure des possibilités proposées par les différents réseaux.

Pour illustrer ce rapide positionnement théorique sur l'enclavement, un type de réseau parmi d'autres, celui du réseau de transport, peut maintenant illustrer ce que peut être la recherche des distances enclavantes. Il s'agit bien d'une orientation de recherche, sélective et donc réductrice, qui n'épuise pas la complexité de l'enclavement dépendant de l'ensemble des réseaux. Elle est néanmoins intéressante car dans les discours politiques ou pour être plus exact les réclamations politiques, l'enclavement est souvent réduit à cette stricte dimension des réseaux de transport, voire à une vision technicienne limitée au constat d'une simple absence d'infrastructure (facilement résumable sous la forme « je suis enclavé car je n'ai pas de TGV... »). Le schéma suivant présente une grille d'analyse relative à l'étude de ces réseaux de transport (figure 1).

Figure 1



⁴ N Currien. 1992, *Economie et Management des entreprises de réseau*, Economica.

En tant que construit social, le réseau de transport dépend de contraintes techniques, politiques et économiques. En suivant exactement le postulat de Claude Raffestin⁵, prolongé par Gabriel Dupuy⁶, on peut identifier ce réseau comme un compromis entre ces contraintes. Il dépend alors des volontés de mobilité et d'ouverture, des moyens techniques maîtrisés et proposés par les pouvoirs et des possibilités révélatrices des volontés territoriales supportées par les forces politiques dans l'espace. En fonction de ce compromis, le réseau propose alors différentes possibilités de franchir les distances. Dans le champ spécifique des transports, la qualité de ces possibilités repose sur différents critères, tels que la diversité des itinéraires possibles, la fréquence, la capacité, la rapidité, la sécurité ou la fiabilité et le coût. En fonction de ces critères, la réponse du réseau permet alors soit une continuité et rend donc l'espace accessible, soit une discontinuité et produit des distances enclavantes (figure 1).

2. La discontinuité dans les réseaux

Exemples ouest – africains : réseaux et distances multipliées

Pour appliquer cette grille de lecture construite sur la relation enclavement / réseaux (de transport), l'exemple ouest - africain est d'une valeur significative. Il existe en effet une forme de stéréotype de l'espace enclavé africain associant dans une construction stable l'enclavement, l'isolement, la continentalité, la pauvreté... Les Etats continentaux dits sahéliens (Mali, Niger, Tchad) en sont l'image la plus figée. La formule devenue classique dans les rapports officiels de la Banque Mondiale ou autres écrits journalistiques – « pays pauvre et enclavé, le Mali... » - fait date. Pourtant, comme partout, les pouvoirs successifs en Afrique de l'ouest ont produit les réseaux répondant aux projets de mobilité et d'échanges nécessaires à la composition des territoires. L'enclavement ne découle pas d'une absence de réseau mais bien d'une réponse dysfonctionnante de ces réseaux aux nécessités d'ouverture. L'analyse de la discontinuité dans ces réseaux permet alors d'identifier un processus d'enclavement bien éloigné du constat classique d'une explication liée à une simple position géographique.

Les trois figures présentées permettent d'illustrer ces dysfonctionnements du réseau de transport qui multiplient les différentes distances (temps, coût...). Il ne s'agit pas ici de décrire précisément ces discontinuités déjà décrites dans d'autres travaux (D Bouf & C Rizet, 1996 ; O Ninot, 1996 ; J Debie, 2001...⁷) mais d'identifier cette mise en distance particulière provoquée par l'écart entre les projets de mobilités et les possibilités réelles d'ouverture. Cet écart se développe donc dans un ensemble de contraintes techniques, économiques et politiques que les figures présentées précisent brièvement (figure 2, 3 et 4).

Tout en évitant la dérive d'une survalorisation technique (le mythe des effets structurants du transport dénoncé par Jean Marc Offner⁸), il importe de noter les carences du réseau technique (liées évidemment aux possibilités économiques d'investissement des acteurs publics et privés).

⁵ C Raffestin. 1980, *Pour une géographie du pouvoir*, Litec.

⁶ G Dupuy. 1987, « Les réseaux techniques sont-ils des réseaux territoriaux » in *L'espace géographique*, n°3.

⁷ D Bouf & C Rizet. 1996, « Prix et coûts du camionnage en Afrique », actes du SITRASS 4, *La chaîne de transport en Afrique subsaharienne*.

O Ninot, 1996. Transport et intégration régionale en zone franc, mémoire de DEA, Université Paris X (département de géographie).

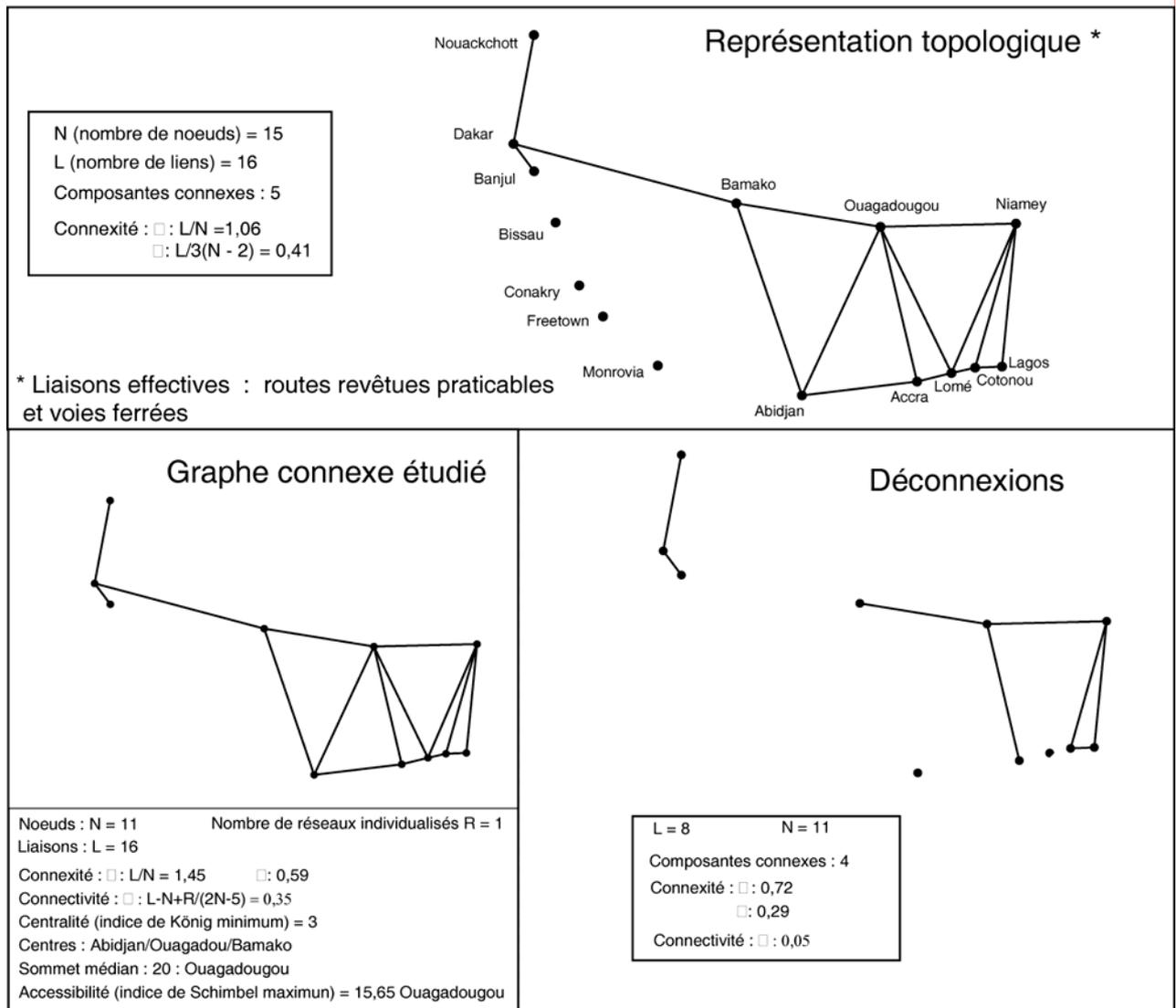
J Debie, 2001. *De la continentalité à l'Etat enclavé*, Thèse de doctorat, CIRTAI, Université du Havre.

⁸ JM Offner, 1993. « Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique », in *L'espace géographique*, n° 3.

Les densités, les connectivités, les connexités très faibles des instruments de mise en relation illustrées par la figure 2 traitant des relations entre capitales ouest - africaines, ainsi que la vétusté et le caractère limité des appareils techniques (de manutention, de stockage, de traction...) constituent un premier niveau d'entraves à certaines logiques d'échange, en particulier de l'échange international.

Figure 2

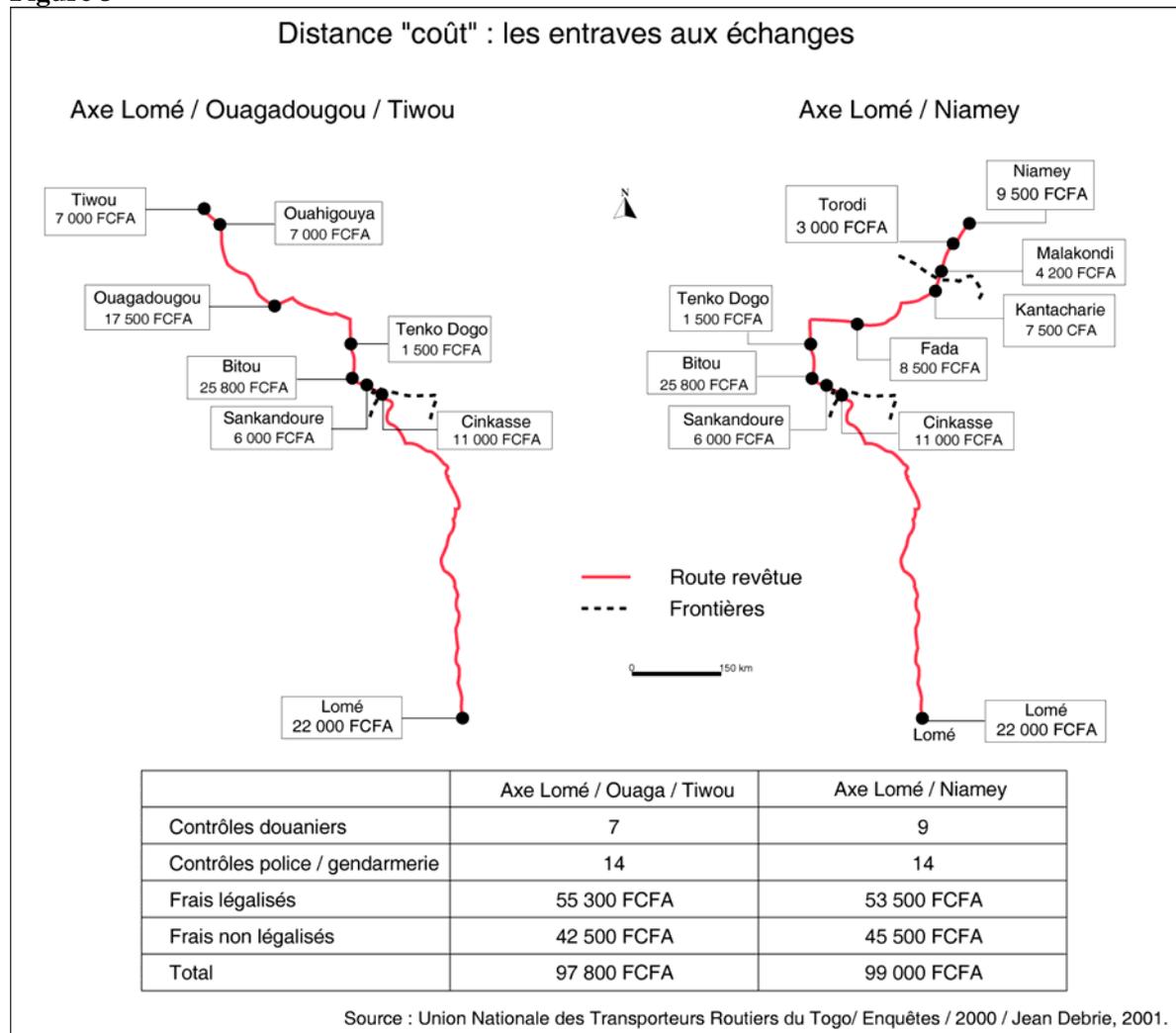
AFRIQUE OCCIDENTALE / RELATIONS INTER - CAPITALES



Entrave d'autant plus importante que l'encadrement politique propose un contexte d'instabilité problématique toujours susceptible de provoquer des déconnexions qui affaiblissent un peu plus le système d'ensemble. Les exemples récurrents des crises politiques togolaises qui ferment périodiquement les voies à la mer du Niger et du Burkina Faso, ou encore la crise récente ivoirienne qui bouscule en profondeur l'organisation des flux dans la sous - région en sont des exemples caractéristiques. Dans un réseau aux connexités déjà faibles, la fermeture d'une voie réduit fortement les indicateurs de propriété de ce réseau. Toujours liées à cette logique d'encadrement politique, les différentes captations, et pas seulement aux postes frontières, sont là aussi productrices de discontinuités multiples. La

figure 3 illustre ces pratiques connues et peu combattues de barrières et péages qui alourdissent lourdement les distances coûts des échanges. Sur les axes Lomé – Ouagadougou ou Lomé - Niamey, comme sur la totalité des axes internationaux, la circulation, dans un contexte de raréfaction des ressources financières disponibles, est devenue le support privilégié de différentes pratiques corruptives associant les acteurs publics et privés.

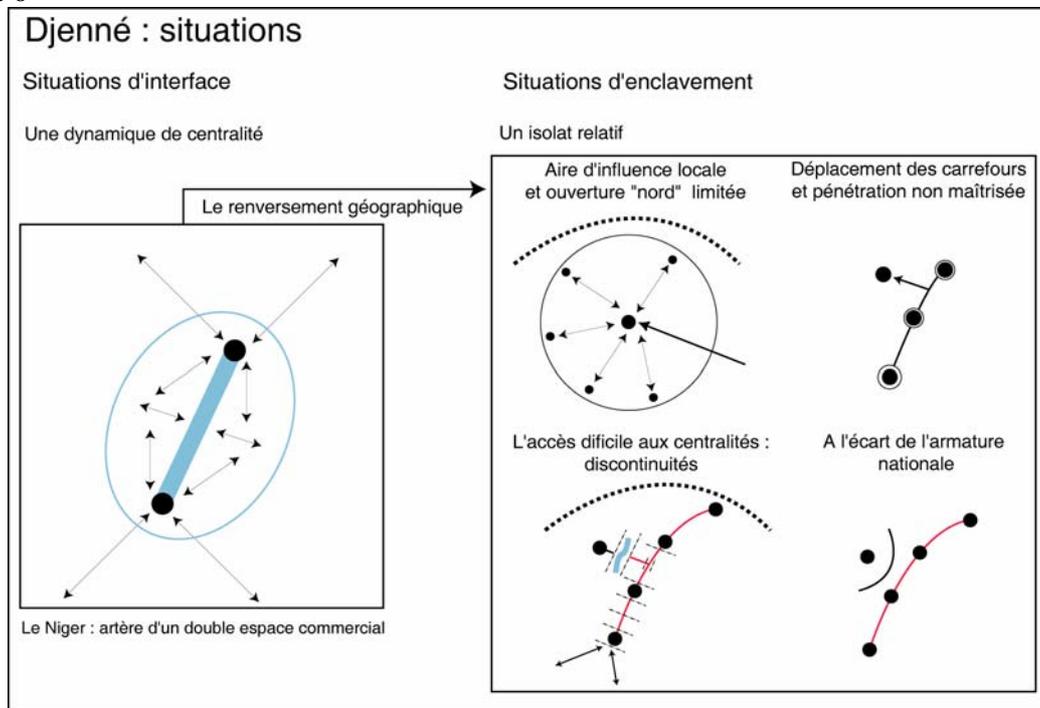
Figure 3



Contraintes techniques liées aux contraintes économiques et renforcées par la contrainte politique, les discontinuités dans les réseaux dépendent donc du système global encadrant le réseau. Cette globalité rend difficile toute sortie de ce processus d'enclavement, c'est-à-dire de cette entrave à l'ouverture d'espaces liée aux discontinuités. La dernière figure de synthèse précise cette relation systémique entre les différents niveaux de l'encadrement (figure 4). Les contraintes économiques limitent les possibilités d'investissement, ne serait – ce que pour le maintien du réseau, elles consacrent les faiblesses des outils nécessaires aux transports, imposent les pratiques illégales devenues impératives pour la rentabilité des opérations (surcharge, corruption), et proposent des variations susceptibles d'accélérer les dégradations des outils privés (la conséquence directe de la dévaluation du FCA a été un recours accru au marché d'occasion et un vieillissement important du parc technique en activité). Entre économie environnante, politique encadrante et technique supportante, un processus de

sud à partir de Djenné. Dans cette configuration commerciale particulière, c'est bien cette place dans les réseaux de circulation dominants qui impulse une dynamique de centralité (définie par une capacité à regrouper et redistribuer) pour la ville de Djenné idéalement située au sud du Delta intérieur sur le Bani, affluent du Niger.

Figure 6



© Jean Debric

Ancien centre donc, l'enclavement actuel de la ville de Djenné trouve son origine dans ce que Jean Gallais a appelé le « renversement géographique »⁹. Si le déclin progressif des cités sahéniennes est difficile à dater, marqué par des événements internes à l'ouest africain, c'est bien l'intégration de la ville dans le schéma colonial français qui introduit un isolement dans un nouveau réseau d'échanges. Plus globalement d'ailleurs, l'impact premier de l'introduction coloniale est bien d'introduire de la discontinuité dans les réseaux, « décalant » alors les structures anciennes des nouvelles lignes de force de l'espace colonial (D Retaillé, 1993¹⁰). Si la situation de Djenné dans la région d'inondation du Delta intérieur du Niger se révélait centrale dans l'organisation du commerce ouest - africain, elle est perçue comme contraignante par le pouvoir colonial qui cherche à relier les différents points des espaces conquis à la capitale Bamako, elle-même ouverte vers les interfaces littorales. L'accessibilité difficile et temporaire par la route constitue une entrave majeure. Les autorités coloniales, dès le début du XIX^e siècle, sélectionnent la ville de Mopti comme nouveau centre administratif, situé à 80 kilomètres au nord de Djenné en bordure du Delta intérieur du Niger. L'importance des créations de pôles administratifs supportant l'action coloniale est connue. Elle est à bien des égards explicative des réseaux urbains actuels. Mise à l'écart d'un nouvel axe structurant des réseaux commerciaux orientés vers un système de traite, la ville de Djenné perd alors une partie des flux interrégionaux. Nouveau changement de centre de gravité, Mopti devient le pôle politique et commercial des régions du delta intérieur dans un espace d'échanges annulant pour une part les situations d'interface sahéniennes. D'un statut de métropole, Djenné

⁹ J Gallais. 1984, *Hommes du Sahel*, Flammarion.

¹⁰ D Retaillé. 1993, « Afrique : le besoin de parler autrement qu'en surface » in *Les Cahiers Espaces Temps*, n° 51-52.

passé au rang de centre secondaire dans une organisation spatiale qui sera par la suite consacrée et renforcée par l'action des Etats indépendants, l'axe central du réseau malien reliant les différentes capitales régionales ne passant par Djenné (P Granier, 1997¹¹).

Le « renversement géographique » explique donc les premières phases du modèle d'enclavement proposé (figure 6). Le déclin du commerce transaharien qui annule une aire d'influence vers le nord, le choix colonial et l'orientation vers les littoraux de cette économie coloniale qui inverse les logiques dominantes de l'échange économique, la mise à l'écart de l'armature nationale du réseau de transport malien, modifient la place dans le réseau qui détermine les situations (centre ou isolat). L'étape suivante relève quant à elle des processus de discontinuités identifiés précédemment. Eloigné de l'architecture dominante du réseau, l'accès à cette architecture est particulièrement discontinu. La connexion était d'ailleurs parfois impossible par voie terrestre lors des saisons des pluies, inondant certaines parties des pistes. Le transport fluvial proposait alors une solution de continuité, efficace certes, mais imposant une rupture de charge pour les relations avec le reste du Mali, éloignant un peu plus la ville des courants commerciaux récents. Le problème est partiellement réglé depuis 1994, suite au bitumage achevé et au renforcement de la digue. Ces financements et ces travaux ont été effectués grâce au soutien politique d'un ancien président de l'assemblée nationale du Mali, originaire de Djenné. La traversée du Bani reste pourtant un obstacle de taille, réglé pendant la saison des pluies et jusqu'à la décrue, par un bac à moteur vétuste, assurant un service payant pourtant peu fonctionnel. L'opération pour les camions est délicate. Elle est marquée par de fréquents accidents, par des sorties de véhicules des rails du bac peu larges, immobilisant parfois pour la journée entière les véhicules en attente. D'autant plus que ce bac ne fonctionne que la journée, fermant en quelque sorte Djenné pour la nuit pour les transports terrestres. Les fréquentes pannes de cet outil du franchissement nautique renforcent un peu plus ces discontinuités spécifiques transformant le Bani, support historique des circulations du delta, en barrière de transit. Et cette contrainte n'est qu'une partie d'un ensemble de discontinuités caractérisées dans l'ouverture de Djenné par les taxes et péages sur les axes, la faiblesse de l'offre, de la fréquence et des capacités de transport. De ces difficultés rencontrées dans le franchissement des distances au et dans le réseau naît un renforcement des ruptures caractéristiques des projets de mobilité. Le commerçant de Djenné qui doit se rendre à Bamako pour chercher différentes marchandises, le représentant local d'une ONG en attente par exemple de pompes solaires importées d'Europe, l'éleveur devant acheminer l'aliment bétail acheté sur les marchés de la capitale pour assurer la nourriture des troupeaux lors des saisons sèches... sont confrontés aux différents problèmes repérés précédemment (un système de contraintes), eux-mêmes alourdis par le trajet difficile vers l'axe national. Dans ces conditions de mise en relation réside un processus d'enclavement marginalisant un ancien centre commercial.

Cette illustration précise le système d'enclavement lié à la discontinuité dans les réseaux. Il importe, là encore, de rappeler qu'il ne s'agit ici que d'un réseau qui n'épuise pas la complexité réticulaire et donc d'un enclavement parmi d'autres, qui n'a de sens que pour un type de mobilité particulier, celui de l'échange marchand nécessitant du transport terrestre. Djenné est intégrée pour et par d'autres types de réseaux qui seront évoqués plus en avant (réseaux sociaux, communication, tourisme...) de façon très différente. Plus globalement d'ailleurs, et même sur les réseaux de transport, l'enclavement en tant que processus, évolue constamment dans des jeux de recomposition des distances qu'il s'agit maintenant d'aborder.

¹¹ P Granier. 1997, *Djenné : une petite ville au passé de métropole*, Mémoire de maîtrise, Laboratoire LEDRA, Université de Rouen.

3. Une réévaluation des espaces enclavés ? Le couple continuité – discontinuité en question

Les situations d'enclavement ne sont pas figées. Les discontinuités repérées précédemment, réelles et effectives, sont néanmoins sans cesse réévaluées par les pratiques d'acteurs, complexifiant ainsi le modèle d'enclavement. Pour poursuivre ce travail sur la complexité de l'enclave, deux pistes de recherche peuvent maintenant être évoquées : les pratiques des grands groupes privés dans les réseaux de transport ainsi que quelques éléments de réflexion sur d'autres types de réseaux qui contribuent à une réévaluation des distances (TIC).

Pratiques privées et réseaux de transport : de nouvelles enclaves ?

Sans annuler les logiques de l'enclavement liées à la discontinuité dans les réseaux de transport, les nouvelles continuités proposées par les grands opérateurs mondiaux du transport et de la logistique sont la résultante de l'intégration de quelques espaces africains organisés en filière dans les schémas de circulation globaux des entreprises. Cette intégration, qui est aussi une hiérarchisation, ajoute un autre niveau de graduation d'enclavement lié à l'inscription au sein des espaces dans ces réseaux d'entreprise. Le contexte dans lequel se développent ces pratiques privées est connu. Les plans d'ajustement structurel, orchestrés dans un double registre financier et macroéconomique (FMI), économique et sectoriel (Banque Mondiale) par ces organismes mondiaux, validés et acceptés par l'ensemble des strates de ce que l'on appelle l'aide internationale (niveaux multilatéraux et étatiques), sectorialisent les différents domaines sociaux et économiques et notamment celui du transport. Dans chaque pays « ajustés » se développent des projets sectoriels des transports, relativement simples pour ne pas dire simplistes, qui valident une vision uniquement technique des transports¹² (moderniser quelques axes) et une orientation libérale caractérisée par une modification des modes d'exploitation permettant l'introduction des grands opérateurs privés.

Dans ce contexte, les deux décennies 1980 et 1990 ont été marquées par l'introduction massive du groupe Bolloré et du groupe Maersk - Sealand dans l'ensemble des activités nécessaires au transport de marchandises. Pratiquant une stratégie de filière intégrée, c'est-à-dire articulant les différents systèmes productifs des maillons maritimes, portuaires, terrestres associés à des services logistiques qui permettent une gestion de bout en bout sur la totalité d'une chaîne de transport, les deux groupes proposent une offre aujourd'hui globale sur l'espace ouest-africain. Dans le secteur du transport et du transit international, une forme de duopole est donc aujourd'hui assurée. Certes, les années récentes sont marquées par une instabilité notable dans le marché du transport maritime et la récente réorientation du plan stratégique de Bolloré (introduction dans les médias, revente de l'armement Delmas à l'armement CMA - CGM) pourrait modifier les dispositifs de transport établis (du moins la propriété de ces dispositifs), il reste que l'inscription de certaines filières d'exportations (coton, café, cacao) dans ces schémas d'entreprises a profondément modifié certains circuits et donc certaines distances.

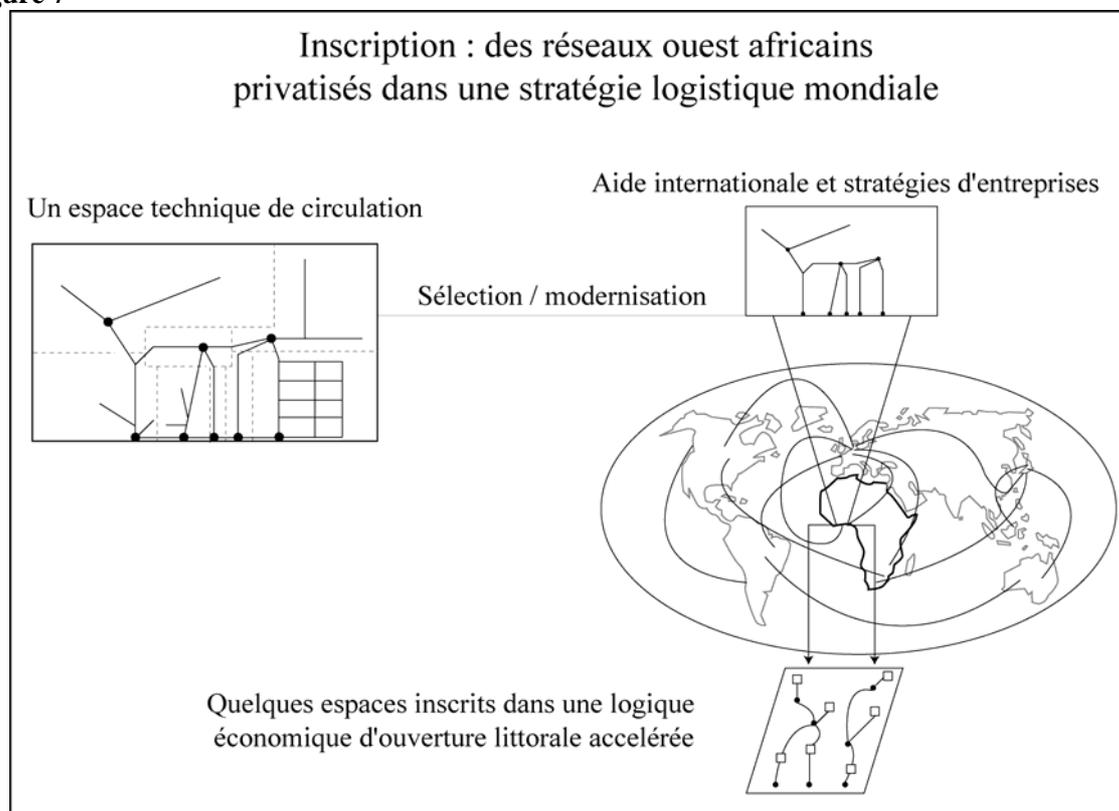
Sans décrire la chronologie de ces pratiques d'entreprises déjà décrites dans d'autres travaux¹³, c'est leurs conséquences qu'il importe de noter. Les dispositifs de transport sont délimités par

¹² J Lombard. 1999, « Les difficultés et les ambiguïtés du projet sectoriel des transports maliens dans la région de Kayes », *Communication Colloque SITRASS V*, Cotonou.

¹³ J Debie. 2001, « Transport et espace d'entreprise : les stratégies africaines du groupe Bolloré » in *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°39 ; J Debie & S de Guio. 2004, « Interfaces portuaires et compositions spatiales, instabilités africaines » in *Autrepart*, n°32.

des espaces transnationaux faits de coton, de cacao ou de café et confortent bien une réévaluation des espaces produisant un découpage par filière intégrée. Les schémas logistiques appliqués, la mise en place de circuits conteneurisés renouvellent la définition classique du corridor. Ces opérateurs privés animent un système d'acteurs sur quelques produits particuliers. Dans les différents stades de la production du coton par exemple, les forces politiques nationales et leurs compagnies publiques (Mali et CMDT par exemple), internationales (Banque Mondiale), les transporteurs locaux (qui assurent toujours les difficiles dessertes terminales entre les paysans et les points de regroupement du coton) et donc les grands opérateurs privés interagissent dans un système intégrant un secteur d'activité. Du paysan de l'intérieur ouest-africain cultivant du coton au Monde s'organise un réseau articulant les logiques de desserte des opérateurs locaux aux logiques globales d'une évacuation massifiée sur les grands terminaux intérieurs et côtiers, réduisant les distances temps et coûts des opérations du transport, et finalement réduisant un certain nombre de discontinuités.

Figure 7



Dans ces circuits conteneurisés et intégrés, dans ces réseaux privatisés ou du moins dominés par l'offre privée, quelques distances sont alors raccourcies, des intervalles réduits, produisant une circulation différenciée entre les espaces concernés par ces circuits et les autres toujours isolés. Cette modernisation sélective des réseaux ajoute au modèle d'enclavement identifié une réévaluation partielle du couple continuité – discontinuité et donc de l'enclavement sur quelques espaces ou fragments de l'espace ouest –africain.

A propos d'autres réseaux : CLIC et GSM

L'orientation de recherche proposée portait ici sur les réseaux de transport. Elle permettait d'identifier un processus d'enclavement en constante modification qui concerne une logique spatiale particulière celle de l'espace marchand qui nécessite du transport terrestre. C'est donc un enclavement relatif à un type de projet, celui du commerçant, du client, plus globalement de l'agent qui dépend du transport des marchandises. Dans les circuits économiques ouest – africains, ce processus de discontinuité est une contrainte lourde. En guise de conclusion et pour ouvrir d'autres pistes de recherche sur la complexité de l'enclavement, la photographie présentée ci – dessous, qui reprend l'exemple de la ville de Djenné, permet d'évoquer d'autres logiques réticulaires.

Figure 8 : Djenné, jour de marché



Cette photographie, prise en mars 2005 à Djenné, permet d'introduire trois logiques distinctes d'inscription dans les réseaux. La première tient dans l'existence du grand marché du lundi, qui fait toujours de Djenné un centre important dans les réseaux de distribution locaux et plus secondairement régionaux. Certes, cela a été évoqué, Djenné n'est plus cette grande interface sahélienne, la fonction de relais du commerce transsaharien est aujourd'hui annulée, et les marchés de Mopti ou de San ont depuis longtemps supplanté la ville dans les fonctions de redistribution dans les réseaux à l'échelle du Mali et de l'Afrique de l'ouest. Le marché, à une échelle moindre, continue néanmoins de faire de Djenné un centre, ponctuel... une fois par semaine, relativisant alors l'enclavement présenté précédemment.

La deuxième logique réticulaire est illustrée à la fois par le marché et par la grande mosquée de Djenné, que l'on aperçoit ou devine en arrière-plan de la photographie, brouillée par les poussières de l'Harmattan. Cette mosquée est connue, présentée en page de garde de l'ensemble des guides touristiques consacrés au Mali. Avec le marché et l'architecture en banco de la ville, elle fait de Djenné, patrimoine mondial de l'UNESCO, un des hauts lieux touristiques du Mali, intégré donc dans « les » ou pour être plus exact « le » circuit touristique du Mali, toujours identique (Bamako, Segou, Djenné, Mopti, pays Dogon, Gao, Tombouctou). L'intégration dans ce circuit, minutieusement chronométrée (on est à Djenné le dimanche soir pour le marché du lundi), participe évidemment à une réévaluation et une complexification des distances dont il importerait de mesurer l'impact. Entre l'espace raccourci touristique (distances raccourcies entre les pays des touristes et Djenné) et la distance toujours importante (voire infinie) de cette fréquentation touristique avec les habitants des espaces visités (« l'impossible voyage » de Marc Augé¹⁴), se joue l'intégration réussie ou non de la ville dans ces réseaux touristiques (un désenclavement ?).

La troisième logique réticulaire, celle qui probablement bouscule le plus la composition classique des distances, est représentée par la partie basse et gauche de la photographie. Le carton, représentant un hippopotame annonçant « gardez le contact », est la publicité du groupe Ikatel, un des deux groupes de téléphonie mobile aux normes GSM du Mali. La ville de Djenné a donc été récemment intégrée dans le réseau de téléphonie mobile d'Ikatel, société anonyme de droit malien et... membre du groupe France Telecom. L'utilisation des portables, par une frange limitée mais conséquente de la ville, est devenue courante. On peut ajouter à ces nouveaux modes de communication, l'aménagement récent d'un CLIC, Centre Local d'Information et de Communication. Les CLIC structures nouvelles installées dans les villes maliennes (12 villes équipées), financées par l'aide américaine (USAID) proposent des accès internet, des formations informatiques, et des instruments radiophoniques. On voit ici émerger un brusque changement des distances. En 1996, la ville ne disposait que d'un téléphone à la poste, de quelques groupes électrogènes et le courrier n'était livré que le lundi. A peine 10 années plus tard, les portables, l'internet, ont modifié les pratiques de quelques habitants, raccourci des distances sans annuler pour autant les permanences d'un enclavement continental présent dans l'organisation des réseaux de transport.

Cette évocation de trois logiques réticulaires différentes de celle propre au transport permet de conclure sur la relativité de l'enclavement. L'enclavement n'est qu'une forme relative de l'isolat qui dépend des angles d'études étudiés et surtout des types de réseaux et discontinuités abordés. Cette approche de l'enclavement par les réseaux et leurs discontinuités revient finalement à affiner la compréhension des clés, pour revenir à l'origine du terme enclave, ouvrant et fermant les portes des distances à franchir dans l'intervalle qu'est l'espace.

Contact : jean.debrie@inrets.fr

¹⁴ M Augé. 1997, *L'impossible voyage. Le tourisme et ses images*, éditions Payot.