Rail-route et dynamiques spatiales en Côte d'Ivoire

Foussata Dagnogo

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/cdg/5337>

DOI : 10.4000/cdg.5337

ISSN : 2107-7266

Éditeur

UMR 245 - CESSMA

Référence électronique

Foussata Dagnogo, « Rail-route et dynamiques spatiales en Côte d'Ivoire », *Carnets de géographes* [En ligne], 14 | 2020, mis en ligne le 30 novembre 2020, consulté le 21 mai 2021. URL : <http://journals.openedition.org/cdg/5337> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cdg.5337>

Ce document a été généré automatiquement le 21 mai 2021.

La revue *Carnets de géographes* est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Rail-route et dynamiques spatiales en Côte d'Ivoire

Foussata Dagnogo

Problématique, questionnements et objectifs de recherche

- 1 La présence d'une infrastructure de transport s'inscrit dans plusieurs réalités. On peut être en présence de simples flux de transit traversant des territoires qu'ils ne concernent pas et sur lesquels ils n'ont aucune retombée économique. Dans ce cas, l'infrastructure est un véritable potentiel pour l'écoulement des flux entre deux points, sans pour autant ouvrir les territoires qu'elle traverse. Mais elle peut être aussi une opportunité pour les populations locales et devenir un instrument de structuration des territoires. Tout dépend du contexte dans lequel s'inscrit l'infrastructure. Il n'y a pas de causalité simple entre la présence d'une infrastructure de transport et le développement économique d'une localité. Ces interactions peuvent, par hypothèse, comprendre des actions et des rétroactions. La présence d'une route ou d'un chemin de fer n'est pas considérée comme un facteur nécessairement positif d'organisation du territoire ou de développement. La dynamique tient également à l'existence d'éléments internes (locaux) ou externes (politiques, économiques ou conjoncturels).
- 2 L'objectif général de cette recherche est d'analyser et de comprendre le rôle du corridor rail/route dans l'organisation de l'espace en Côte d'Ivoire. Pour ce faire notre problématique peut être résumée comme suit. En quoi et dans quelles conditions le corridor rail/route est-il non seulement un instrument de transport international mais aussi un outil dynamisant les économies locales dans les territoires traversés ? En d'autres termes, cette question est celle de l'inscription du corridor dans les dynamiques et enjeux relevant de plusieurs échelles (internationale, nationale et locale).
- 3 Dans cette étude, nous nous intéressons plus au chemin de fer car son existence a été remise en question dans les années 1990. Pourtant, cette infrastructure a joué un rôle

considérable dans l'organisation du territoire ivoirien. De plus, depuis 1995, sa gestion est confiée à une entreprise privée qui semble privilégier le transport de marchandises en transit au détriment du transport de voyageurs pourtant important pour les populations et les économies locales (Dagnogo, Ninot, Chaléard, 2012). La question dans ce corridor est donc plus sur le chemin de fer que sur la route. Nous émettons l'hypothèse que dans la situation actuelle, le chemin de fer sert davantage au désenclavement du Burkina Faso, du Mali et dans une moindre mesure du Niger, qu'à celui des localités ivoiriennes pour lesquelles il peut pourtant jouer un rôle important. Outre les justifications scientifiques, il y a aussi des raisons conjoncturelles qui nous ont obligée à mettre l'accent sur le chemin de fer car il était difficile pour nous de mener les enquêtes dans les localités routières prévues en raison des événements qui ont perturbé la Côte d'Ivoire depuis 1999 et surtout du conflit armé de 2002 qui a entraîné la partition du pays.

- 4 Cette problématique est inséparable de la méthodologie mise en œuvre et des conditions d'enquêtes de terrain.

De la problématique au travail de terrain : la méthodologie

- 5 Pour comprendre et cerner tous les aspects de notre sujet, nous avons mené d'abord une recherche documentaire complétée ensuite par des enquêtes de terrain.

La recherche documentaire

- 6 En ce qui concerne la recherche documentaire, elle s'est effectuée en France et en Côte d'Ivoire. En France, les sources consultées proviennent de la bibliothèque de l'Institut de Géographie de Paris, de l'ex- Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (l'INRETS), du Centre d'Études Africaines (CEAF), de l'Institut de Recherche et de Développement (IRD), du Centre Interdisciplinaire de Recherche sur les Mobilités, les Identités et les Transports (CIRTAI) et de l'Institut des Sciences et des Techniques de l'Équipement et de l'Environnement pour le Développement (ISTED). Les documents exploités sont des ouvrages, des thèses, des revues. Ils ont permis de cerner le sujet dans sa globalité, de nous imprégner des nouveaux concepts sur les transports, notamment sur les grands axes, d'orienter notre réflexion et de préciser la problématique de notre sujet de recherche.
- 7 Pour compléter cette recherche documentaire, des enquêtes de terrain ont également été nécessaires.

Les enquêtes de terrain

- 8 En fonction de l'objet de recherche, basé sur la route et le rail, trois entrées ont été retenues : les acteurs du transport (locaux, sphère publique et privée), les flux et les lieux de transport. Les enquêtes ont été menées au niveau national et local. Au niveau national, ce sont les principales caractéristiques des transports (situation des infrastructures et du parc automobile, offres de transports, services) qui nous ont intéressée. Le niveau local (villes et villages où les enquêtes ont été menées) a représenté un cadre de recherche approprié pour approfondir les connaissances et

distinguer les spécificités liées à la présence de la route ou du chemin de fer afin de repérer les organisations spatiales propres à chacune de ces localités. Les flux et leur fonctionnement ont été abordés au niveau régional voire local.

- 9 Les localités ont été choisies selon qu'elles sont une ville ou un village d'une part, et en fonction de leur importance dans le réseau, de leur taille et de leur situation géographique (dans le pays et par rapport au corridor rail et route), d'autre part. Dans ce contexte, trois principales villes, Ferkessédougou, Bouaké et Agboville et quatre localités rurales Céchi, Boli, Raviart et Loho, ont été retenues (figure 1). Ces localités offrent une diversité de caractères économiques, démographiques et physiques qui soulève divers problèmes. Elles représentent chacune une spécificité mais ont en commun la présence du chemin de fer car nous souhaitons avant tout connaître l'utilité actuelle du chemin de fer pour les populations locales. Ce choix a permis d'analyser les activités liées à la présence de cette infrastructure et de voir s'il y a des dynamiques propres liées à celle-ci en présence ou en absence d'une route praticable. Par ailleurs, parmi ces localités retenues, certaines, en fonction de nos objectifs de recherche, ont fait l'objet d'étude approfondie par rapport à d'autres. Il s'agit principalement de Bouaké, deuxième grande ville de la Côte d'Ivoire, capitale des Forces Nouvelles, ville carrefour, plateforme multimodale pour le transport des hydrocarbures jusqu'en 2002 et de Céchi, grande zone de production de vivrier marchand.
- 10 Du fait que les réseaux et leurs effets se prolongent au-delà des frontières, des enquêtes ont été menées également au Burkina Faso en tant que pays relié à la Côte d'Ivoire par le corridor rail/route. À Bobo-Dioulasso, capitale économique du Burkina et à Ouagadougou, capitale politique et terminus des trains, les entretiens ont ciblé surtout les agents de la Sitarail, les chargeurs, les transporteurs et certaines populations (usagers du corridor, acteurs économiques). L'objectif était de compléter les informations aussi bien sur le fonctionnement de l'entreprise concessionnaire que sur le corridor rail/route. Quant aux enquêtes dans les deux localités rurales burkinabés, Toussiana et Bérégadougou, elles avaient pour but d'observer et de comprendre les effets de l'abandon des dessertes de trains sur les activités économiques et sur les conditions de vie des habitants.

Figure 1. Situation géographique des principales localités enquêtées en Côte d'Ivoire

Résultats

- 11 À travers la thèse, nous avons tenté de comprendre les caractéristiques des transports terrestres en Côte d'Ivoire et ce qu'ils représentent pour les sociétés afin de mesurer les dynamiques spatiales engendrées par le corridor rail/route ivoiro-burkinabé.
- 12 La situation des transports en Côte d'Ivoire renvoie au processus de mise en place de l'économie coloniale qui a posé les bases des structures territoriales. La poursuite de cette logique après l'indépendance a eu pour conséquence la concentration des équipements et surtout des routes au Sud. Cela a favorisé et accentué les déséquilibres entre le Sud et le Nord en termes d'équipements et d'infrastructures. Ce déséquilibre est aujourd'hui prégnant avec un Sud plus urbanisé, densément peuplé, concentrant l'essentiel des équipements, des infrastructures et des activités économiques par rapport au Nord plus rural, moins peuplé, avec un réseau de transport très peu bitumé et peu intégré au reste du réseau national. L'organisation des transports et des flux reste tributaire de cette situation. En dehors de l'axe Nord-Sud qui relie Abidjan à Ouagadougou et à Bamako, les flux se concentrent essentiellement sur les routes reliant Abidjan aux zones de production de café et de cacao. Cette situation témoigne de la permanence du système territorial hérité de la colonisation.
- 13 Cependant, quelques évolutions sont perceptibles. Du fait de l'urbanisation, le secteur tertiaire et principalement l'économie dite « informelle », connaît une croissance remarquable. Par ailleurs, on constate un accroissement des circulations qui se font de plus en plus autour de pôles régionaux, départementaux et locaux. Tout cela accroît la pression sur les transports qui ont de plus en plus du mal à répondre de façon efficace à la demande. Depuis 1990, les réformes souhaitées par les bailleurs de fonds dans le

cadre des Programmes Sectoriels des Transports-Côte d'Ivoire ont permis la libéralisation du secteur mais des problèmes demeurent. Les infrastructures restent fortement dégradées et l'offre de service de transport mal adaptée et inégalement répartie. La compétitivité, la concurrence et l'efficacité recherchées par les bailleurs de fonds semblent plutôt se traduire par une sorte de désordre et de laisser-faire dans la gestion des transports routiers. Face au désengagement de l'État, d'autres formes de régulation se sont mises en place, mais elles restent peu efficaces et basées uniquement sur la recherche du profit.

- 14 En revanche, la privatisation a valorisé la fonction de corridor du chemin de fer. Depuis 1995, l'entreprise concessionnaire a basé sa politique essentiellement sur le transport de marchandises en transit destinées au pays limitrophes enclavés (le Mali, le Burkina Faso et le Niger). Malgré l'importance du train pour les économies rurales, le choix de la rentabilité financière par la Sitarail¹ s'est traduit par l'abandon des dessertes rurales privilégiant la compétitivité dans le domaine des marchandises de transit ; alors que des plates-formes multimodales sont créées pour capter de nouveaux flux des pays non reliés à la Côte d'Ivoire par les rails, les déplacements des populations locales et leurs produits vivriers importaient peu.

Figure 2. Répartition du trafic de marchandises par train en 2009

Source : Sitarail, 2010 ; CI : Côte d'Ivoire, BF = Burkina Faso

- 15 Ainsi le rail n'apporte aucune réponse aux situations d'enclavement de nombreux villages qui pourtant ne bénéficient pas de routes praticables. Comme c'est le cas de Loho, Cédi, Boli ou Raviart qui, malgré leur présence sur le rail, ne profitent non seulement pas des flux qui y passent, mais sont également difficiles d'accès. Dans ce contexte, le chemin de fer est devenu une extraterritorialité en Côte d'Ivoire et se présente plutôt comme un instrument d'ouverture et d'intégration des pays enclavés à

l'économie mondiale que des économies locales ivoiriennes au marché national et international. Cette situation met en évidence la contradiction entre intérêts privés internationaux, nationaux et locaux. Ce fonctionnement du corridor qui, dans certains cas, se présente comme un attribut de la centralité et dans d'autres comme un axe à l'effet « tunnel », générateur d'une mise à l'écart, témoigne de son rôle ambivalent dans la dynamique des localités traversées et amène à relativiser son importance en Côte d'Ivoire.

- 16 Cette étude nous a permis de comprendre combien les dynamiques socio-spatiales et économiques de la Côte d'Ivoire sont liées aux conditions des transports. Elle a aussi montré que le corridor rail/route, s'il sert à désenclaver les pays limitrophes, peut également être un instrument de développement économique et social des localités traversées, ou au contraire peut freiner leur dynamisme, tout dépend de sa connexion avec le contexte local.

Discipline

Géographie

Directeurs

Jean-Louis CHALEARD/ Koffi Lazare ATTA

Université

Université Paris 1 Panthéon Sorbonne

Membres du jury de thèse, soutenue le 26 mars 2014

Jérôme LOMBARD, Directeur de recherches, IRD, Président du jury

Jean-Louis CHALEARD, Professeur, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne,
Directeur

Lazare ATTA KOFFI, Maître de Conférences, Université d'Abidjan Cocody, Co-
Directeur

Michel LESOURD, Professeur, Université de Rouen, Rapporteur

Alphonse YAPI-DIAHOU, Professeur, Université Paris 8, Rapporteur

Olivier NINOT, Ingénieur de recherches, CNRS, UMR PRODIG, Examineur

Situation professionnelle actuelle

Enseignant-chercheur, Maître Assistant, Université Peleforo Gon Coulibaly, Côte d'Ivoire

Contact de l'auteur

fouss105[at]yahoo.fr

BIBLIOGRAPHIE

DAGNOGO F., NINOT O., CHALEARD J. (2012), « Le chemin de fer Abidjan-Niger : la vocation d'une infrastructure en question », *EchoGéo*, no. 20. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/13131> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/echogeo.13131>

NOTES

1. Société internationale de transport africain par rails
-

INDEX

Thèmes : Carnets de soutenances