E - ISSN 2626-093X
https://journalofstrategicandmilitarystudies.de/

المجلد 8/ العدد 32 (سبتمبر 2026)
Vol : 8 / N° : 32 (September 2026)

مجلة الدراسات الاستراتيجية والعسكرية
Journal of Strategic and Military Studies

From continental isolation to networks of connectivity: the geohistory and geopolitics of the Sahel's opening up

Akki Fouad

PhD student researcher in Public Law and Political Sciences

Faculty of Social, Economic, and Judiciary Sciences-Agdal. Mohammed V University-Rabat; Public Law and Political Sciences Research Laboratory

Email: fouadakki94@gmail.com

ORCID identifier1 : 0009-0003-7661-9336

Received	Accepted	Published
31/08/2026	17/09/2026	30/09/2026

DOI: https://doi.org/10.63939/JSMS.2026-Vol8.N32.202-217

Akki Fouad, (2026). From continental isolation to networks of connectivity; the geohistory and geopolitics of the Sahel's opening up. Journal of Strategic and Military Studies,, volume 8 (issue32), pp:202- 217.

Abstract

All too often confined by a restrictive logic centred on geographical isolation, dependencies and marginalisation attributed to its insularity, the Sahel has struggled to break free from this paralysing trap despite more than six decades of independence. This article has a twofold objective: to analyse the Sahel's opening up as a geo-historical construct, and then as a fundamentally geopolitical process of regional reconfiguration. The analysis, however, raises a key question: how can this opening up transcend geographical constraints to become a lever for territorial ownership and sovereignty? Building on this, the study is structured around the central hypothesis that the opening up of the Sahel cannot be reduced to a purely technical or physical perspective, but requires a systemic approach combining the development-security nexus, the restoration of the rule of law in its sovereign role, and the implementation of inclusive policies for marginalised hinterlands. Drawing on a systemic approach that draws upon several disciplinary fields, including, amongst others, geohistory, the geography of logistics corridors and geopolitics, this article traces the dynamic trajectory of the medieval Sahel and its powerful empires, right up to its current status as a peripheral region. It then examines the development of the region's transnational corridors, before highlighting the geopolitical realignments against the backdrop of resurgent rivalries between regional and international actors. The conclusions demonstrate that the multiplicity of connectivity links helps to reduce certain dependencies on coastal transit countries, without, however, eliminating all the corresponding vulnerabilities relating to insecurity, political stability and the impoverishment of populations.

Keywords: sahelian region; opening up of the region; geohistory; logistics corridors; geopolitics.

© 2026, Akki., licensee Democratic Arab Center. This article is published under the terms of the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0), which permits non-commercial use of the material, appropriate credit, and indication if changes in the material were made. You can copy and redistribute the material in any medium or format as well as remix, transform, and build upon the material, provided the original work is properly cited.

E - ISSN 2626-093X
https://journalofstrategicandmilitarystudies.de/

المجلد 8/ العدد 32 (سبتمبر 2026)
Vol : 8 / N° : 32 (September 2026)

مجلة الدراسات الاستراتيجية والعسكرية
Journal of Strategic and Military Studies

De la fermeture continentale aux réseaux de connectivité : géohistoire et géopolitique du désenclavement du Sahel

Akki Fouad
Doctorant chercheur en Droit Public et Sciences Politiques; Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Sociales-Agdal. Université Mohammed V-Rabat ; Laboratoire de Recherche en Droit Public et Sciences Politiques.

Email1 : fouadakki94@gmail.com

ORCID identifier1 : 0009-0003-7661-9336

Reçu le	Accepté le	Publié le
31/08/2026	17/09/2026	30/09/2026

DOI: https://doi.org/10.63939/JSMS.2026-Vol8.N32.202-217

Akki Fouad. (2026). De la fermeture continentale aux réseaux de connectivité : géohistoire et géopolitique du désenclavement du Sahel. Journal of Strategic and Military Studies,, Volume 8 (Numéro 32), pp: 202- 217.

Résumé

Très souvent confiné en logique restrictive d'handicap géographique, de dépendances et de marginalisation attribuées à son enclavement, le Sahel peine à sortir de cette trappe paralysante malgré plus de six décennies d'indépendance. Le présent article vise un double objectif : décrypter le désenclavement sahélien en tant qu'édification géo-historique, puis en processus fondamentalement géopolitique de reconfiguration régionale. L'analyse appelle cependant une interrogation axiale : comment le désenclavement peut-il transcender la contrainte géographique pour s'ériger en levier d'appropriation et de souveraineté territoriale ? Partant de là, l'étude s'articule autour de l'hypothèse centrale selon laquelle le décloisonnement du Sahel ne saurait être réduit au seul prisme technique ou physique, mais exige une approche systémique combinant nexus développement-sécurité, retour de l'Etat de droit dans son rôle régalien, et la mise en œuvre des politiques inclusives des arrière-pays périphérisés. À partir d'une approche systémique mobilisant plusieurs champs disciplinaires, entre autres : géohistoire, géographie des corridors logistiques et géopolitique, l'article parcours la trajectoire dynamique du Sahel médiéval et ses puissants empires, jusqu'à sa consécration actuelle comme sphère périphérique. Il examine ensuite l'évolution des corridors transnationaux de la région, avant de mettre en lumière les recompositions géopolitiques à l'aune du réveil des rivalités entre acteurs régionaux et internationaux. Les conclusions démontrent que la multiplicité des connectivités contribuent à résorber certaines dépendances envers les pays littoraux de transit, sans pour autant réduire toutes les vulnérabilités correspondantes à l'insécurité, à la stabilité politique et à l'appauvrissement des populations.

Mots-clés: espace sahélien; désenclavement; géohistoire;corridors logistiques; géopolitique.

© 2026, Akki, Licencié par: Centre Démocratique Arabe. Cet article est publié sous les termes de la licence Creative Commons Attribution-Non Commercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0), qui autorise l'utilisation non commerciale du matériel, à condition de donner le crédit approprié et d'indiquer si des modifications ont été apportées au matériel. Vous pouvez copier et redistribuer le matériel dans n'importe quel support ou format, ainsi que le remixer, le transformer et le développer, à condition que le travail original soit correctement cité.

1. Introduction

Aujourd'hui plus qu'auparavant, la question de l'enclavement des Etats sahéliens revient sur la scène géopolitique internationale comme l'une des trajectoires qui cristallisent toute l'instabilité dans la zone sahélo-atlantique. Zone charnière entre le Maghreb, le monde méditerranéen et l'Afrique subsaharienne, l'espace sahélien - définit dans cette étude par les quatre pays: Niger, Mali, Burkina Faso et Tchad-, s'impose désormais en épicentre des crises sécuritaires transnationales, humanitaires et climatiques (Jean-Pierre Olivier de Sardan, 2020). Dans cette configuration, le désenclavement par le contrôle des corridors logistiques et la fluidification des échanges; s'érige en priorité nationale pour ces pays en proie à la marginalisation spatiale (Célestin Faye, 2015). A ce titre, l'adhésion des quatre pays sahéliens à l'Initiative Afrique-Atlantique du Maroc et leur quête à des corridors de substitution; traduisent concrètement leur ferme volonté de s'affranchir de leur dépendance stratégique vis-à-vis des Etats littoraux du golfe de Guinée et du Sénégal. (Armelle Choplin & Nora Mareï, 2023). Pourtant, au regard de l'histoire et de la géographie, rien ne rappelle que le Sahel était un hinterland périphérisé à l'écart des dynamiques commerciales mondiales.

Dans cette perspective, force est d'admettre que des siècles durant avant l'ère coloniale, les confins sahélo-sahariens étaient des espaces ouverts d'échanges caravaniers, de cultures et de rapports sociaux entre Afrique du Nord, bassin méditerranéen, et le reste d'Afrique subsaharienne (Fernand Braudel, 1979; Emmanuel Grégoire, 1999). C'est à la suite des découpages coloniaux à la règle des territoires jadis homogènes, que va apparaitre la première et profonde rupture au Sahel. Le second basculement est d'ordre administratif et économique. Très vite, le colonisateur instaura ainsi une économie extractive de matières premières, jumelée à une agriculture extensive à base de grandes plantations. Le tout destiné in fine aux métropoles européennes, via des corridors logistiques transnationaux en directions des ports atlantiques. Une politique qui allait rapidement confiner les arrière-pays sahéliens. Ce leg colonial de cloisonnement, sera maintenu par les quatre Etats sahéliens nouvellement indépendants;[1]consacrant ainsi leur dépendance vis-à-vis des pays littoraux (Moustapha N'Dione, 2018).

Il importe de relever dans ce cadre, que la question du désenclavement sahélien a fait l'objet d'une abondante production scientifique. La majorité s'est focalisée sur les aspects technico-logistiques des corridors, les coûts et la compétitivité des transports, ainsi que sur l'insécurité qui sévit dans cet espace (Jean-François Arvis, et al., 2010 ; Jérôme Lombard, 2014). Si ces recherches apportent un éclairage certain sur les induits économiques et les vulnérabilités que représentent les corridors stratégiques de transport, ils occultent souvent la profondeur de leur dimension géo-historique et de leur portée géopolitique et géoéconomique. Ainsi, resurgit un vide théorique quant à la structuration entre l'existence

[1] Les quatre pays ont accédé à l'indépendance en 1960.

physique d'infrastructures de connectivité et les politiques des Etats sahéliens d'appropriation de leur autonomie économique et de leur souveraineté spatiale. Participer à le combler, c'est précisément à quoi s'attache la contribution de la présente analyse.

Au regard de constat, la problématique centrale du désenclavement au Sahel soulève plusieurs échelles de lecture. Elles sont d'ordre endogène et exogène. Elles interpellent à décoder dans leur globalité les interactions entre les Etats du Sahel et leur environnement immédiat afro-atlantique. Par extension, elles invitent à porter un regard critique sur la fiabilité des stratégies locales et régionales, qui ont prévalu dans la zone. Partant de là, une interrogation axiale se dessine: comment et dans quelles conditions, le désenclavement du Sahel peut-il transcender la contrainte géographique pour s'ériger en levier d'appropriation et d'autonomie stratégique ? L'hypothèse centrale, se structure autour du postulat selon lequel le désenclavement sahélien ne découle guère exclusivement d'une contrainte géographique ou infrastructurelle, mais de la combinaison de plusieurs facteurs interdépendants: géopolitiques et géo-historiques, politico-sécuritaires et institutionnels. Autant de trajectoires qui imposent aux Etats sahéliens une réappropriation territoriale souveraine, en faveur d'une intégration inclusive de leurs hinterlands.

La corroboration de cette hypothèse, s'appuie conceptuellement sur la géographie des réseaux (Jacques Lévy, 1999) et sur la géohistoire des échelles (Christian Grataloup, 2015). De pair, la démarche adopte une grille de lecture multiscalaire articulant analyse géopolitique et géoéconomique, ainsi qu'institutionnelle et sécuritaire. Dès lors, la démonstration s'organisera autour de deux axes directeurs. D'abord, l'accent sera mis sur la construction géo-historique de la continentalité sahélienne. En second lieu, il s'agira d'examiner sur fond de rivalités géopolitiques, les différentes politiques de désenclavement conduites au Sahel à la recherche d'une autonomie économique et stratégique.

2. Enclavement du Sahel : une construction géo-historique

La question de l'enclavement de l'espace sahélien, renvoie très souvent à un cliché véhiculé dans les débats politiques, comme d'ailleurs dans des documents institutionnels internationaux et dans certains travaux de chercheurs économistes; à une contrainte purement géographique conjuguée à un manque infrastructurel de connectivité. Le défaut d'accessibilité directe et souveraine au littoral atlantique du golfe de Guinée, y est décrit en tant qu'handicap structurant, vouant les États du Sahel à l'exclusion des réseaux économiques mondiaux et, donc, à la périphérisation définitive. Néanmoins, force est d'admettre que cette lecture réductrice mérite d'être nuancée. Car comme le démontre Jean Debrie (2010), le cloisonnement géospatial d'un Etat ne saurait être la résultante du seul et unique paramètre géographique. Il est d'abord le produit d'une dynamique systémique où viennent se croiser plusieurs marqueurs socio- politiques, historiques et économiques. Dans cette optique, le territoire cesse d'être un objet impartial pour devenir le produit de

rapports de pouvoirs et d'orientations politiques. Dès lors, cerner dans leur globalité les vulnérabilités complexes de l'espace sahélien, exige au préalable de désarticuler cette certitude de l'exclusivité du facteur physique. Parallèlement, il implique de replacer l'enclavement dans sa dimension de construction géo-historique, en décryptant en particulier comment le Sahel longtemps considéré comme trait d'union d'échanges entre plusieurs espaces mondiaux, allait advenir un hinterland marginalisé et appauvrit.

2.1. Du réseau caravanier transsaharien à l'enclavement forcé

Avant l'ère coloniale, la notion de l'enclavement telle qu'elle est entendue actuellement, ne correspondait nullement à la réalité du monde sahélien. En effet, le Sahel était le cœur battant des échanges commerciaux caravaniers transsahariens qui formaient le noyau dur de la structure économique et culturelle médiévale de la région (Idrissa Ba, 2020). Son positionnement central de carrefour reliant plusieurs espaces: Afrique du Nord, bassin de la méditerranée et Afrique subsaharienne, lui conférait une domination certaine sur les réseaux marchands de l'époque. Dans cette configuration, il convient de relever que l'essentiel des circuits caravaniers s'articulait autour d'une binarité interdépendante d'échanges. D'un côté, les produits manufacturés de cuir, l'encens et les manuscrits acheminés par des caravanes des territoires septentrionaux; de l'autre, de l'or dont abondaient les mines de Bambouk et du Bouré.[1]Un flux caravanier qui traversait librement des milliers de kilomètres à travers des territoires de puissants empires africains. Parallèlement à cette binarité commerciale transsaharienne, il importe de souligner qu'elle s'est accompagnée d'une autre dimension culturelle et religieuse, qui a reconfiguré des cités sahéliennes comme Tombouctou, Gao ou Djenné[2], devenues des centres religieux de référence. Partant de là, loin d'être un espace clos; la zone sahélo-saharienne précoloniale était bel et bien une aire de circulation et d'ouverture civilisationnelle, arrimant l'Afrique médiévale au reste du monde.

Néanmoins, force est d'observer, qu'au cours du XVe siècle, une première transformation cardinale allait s'opérer avec l'arrivée, étape par étape, des puissances maritimes européennes (portugaise, espagnole, hollandaise, puis anglaise et française) sur les littoraux de l'Atlantique africain (Ralph A. Austen, 2015). Cette implantation étrangère, conjuguée à une ouverture rapide de lignes maritimes reliant les côtes Ouest africaines aux grandes métropoles de l'Europe, va transformer progressivement la nature des échanges commerciaux sahéliens, étroitement axés sur les circuits caravaniers transsahariens, en les canalisant vers les façades maritimes. Ainsi, les comptoirs européens ont joué un rôle majeur dans la nouvelle cartographie commerciale du Sahel, dont la focale s'est orientée vers l'océan Atlantique. Cette évolution, n'a pas pour autant conduit à

[1] **Le Bambouk** est une vaste région à cheval sur le **Mali** et le **Sénégal, tandis que la région du Bouré** appartient à la Guinée. Toutes les deux sont réputées comme zones aurifères historiques.
[2] Ce sont trois villes historiques et stratégiques du Mali. Elles sont indissociables du fleuve Niger.

l'effacement rapide des routes sahariennes. **Néanmoins, elle a amorcé** une grande **mutation dans l'architecture territoriale et commerciale, qui allait devenir pérenne dans la région. C'est dans ce contexte, que** les plateformes côtières atlantiques vont revêtir une dimension stratégique, au détriment des territoires continentaux sahéliens qui perdaient inéluctablement de leur axialité dans les échanges commerciaux.

Dans cette perspective, il est important de constater que cette politique des puissances occidentales a atteint son paroxysme avec la **Conférence de Berlin de 1884-1885,** qui entérina définitivement la territorialisation et le partage colonial du continent africain. La dynamique ancestrale des routes caravanières et des réseaux de circulation; disparut rapidement en faveur des découpages frontaliers et administratifs, à l'instar du modèle westphalien fondé sur le primat absolu de la souveraineté étatique. Cette architecture politique, s'est accompagnée d'une nouvelle organisation économique et infrastructurelle, planifiée essentiellement pour connecter les régions coloniales, économiquement, rentables aux ports atlantiques d'exportation (Samir Amin, 1976). De facto, l'espace sahélien se trouva inséré dans une double trajectoire économique polarisante: d'une part, une économie **extractive des richesses minières associée à une agriculture extensive destinée prioritairement aux métropoles européennes, via des corridors logistiques, en direction des ports. De l'autre**, des arrière-pays totalement abandonnés. C'est dans ce panorama de rupture, que réside l'une des matrices géo-historiques de l'enclavement contemporain du Sahel; non pas comme un confinement pensé seulement en fatalité géographique, mais aussi comme une construction coloniale.

2.2. Frontières coloniales: entre appropriation et fermeture territoriale

Le tournant géo-historique de l'espace sahélien va au-delà du simple détournement des grands itinéraires traditionnels de mobilité vers les littoraux maritimes atlantiques. Il se distingue surtout par la totale **mutation de la façon dont les territoires sont organisés et découpés administrativement.** En effet, dès la fin du XIXe siècle, le colonialisme européen procéda à une politique de fragmentation spatiale accompagnée de fixation et de contrôle des communautés. Une stratégie diamétralement opposée avec le caractère réticulaire et ancestral de la libre circulation et d'échanges qui dominait jadis au Sahel. Les vastes espaces de la zone sahélo-saharienne, se trouvent ainsi inclus dans une nouvelle architecture administrative très hiérarchisée. Les frontières deviennent, dès lors, des instruments de filtrage et d'exercice des prérogatives souveraines des Etats nouvellement crées. Cette cassure arbitraire de l'ordre traditionnel qui prévalait du temps des anciens empires sahéliens, va impliquer de profonds bouleversement socioéconomiques et politiques dans ces espaces. A ces changements, vont se greffer de fortes discontinuités territoriales qui amorcèrent une polarisation visible entre centres métropolitains et arrière-pays isolés. D'ailleurs, comme l'ont démontré les analyses de Frederick Cooper (2002), l'édification du nouvel ordre colonial s'est fondée précisément sur cette appropriation

spatiale rétractive et de cloisonnement territorial, ainsi qu'à une mise en place de nouvelles structures administratives publiques.

Dans le prolongement de cette réflexion, il y a lieu de préciser que ce nouveau remodelage géospatial a généré des implications particulièrement dévastatrices dans le tissu social des communautés sahéliennes, historiquement articulées par des rapports culturels et sociaux inter tribus. Les nouvelles frontières coloniales européennes, se sont très rapidement transformées en lignes de fractures ethnolinguistiques, religieuses et tribales dont les conséquences dangereuses vont se sentir au lendemain des indépendances des Etats sahéliens. C'est ainsi que les tracés frontaliers, ont émergé en **structures de division et de différenciation entre des territoires gouvernés par un nouvel ordre administratif;** tandis que les communautés rurales fortement attachées à leurs circuits agropastoraux et à leurs réseaux marchands, continuent de fonctionner selon une mécanique traditionnelle. De pair avec ces ruptures, la nouvelle architecture infrastructurelle coloniale à base de corridors, a accéléré davantage cette disparité spatiale (Michel Foucher, 1991). Les voies de communication ont été planifiées, en effet, pour connecter les sites de production agricole et minière aux ports d'exportation sur le littoral atlantique, plus tôt que de privilégier une connexité horizontale intégrative de l'ensemble des territoires. Le corollaire de cette recomposition, va se traduire doublement par une grande dépendance des Etats sahélien à l'égard des pays côtiers, et par une insertion très réduite aux réseaux des échanges mondiaux (Rémy Gaziello, 2003).

Cette analyse peut être approfondie à travers la trajectoire postcoloniale et la gouvernance des territoires sahéliens après le départ des européens. En effet, pour des raisons de souveraineté et d'évitement de potentiels conflits frontaliers entre Etats africains, les indépendances ont adopté et reconnu le principe de l'intangibilité des frontières issues de l'ère coloniale, lors du sommet de l'Organisation de l'Union Africaine (OUA) tenu au Caire en juillet 1964. Dans cette perspective, force est de souligner que si cette décision a permis une certaine stabilisation juridique de la cartographie frontalière de la région, elle a contribué aussi à perpétuer des découpages territoriaux qui ne riment pas fatalement avec les logiques socioéconomiques vécues au quotidien dans les espaces sahéliens. Ce constat ouvre la voie à une observation importante, mais ambivalente. D'un côté, la frontière en tant qu'espace juridique reste central à l'exercice de la souveraineté de l'Etat. De l'autre, elle incarne une entrave quand les circuits de mobilité traditionnels, les zones agropastorales et les petits commerces, qui sont transfrontaliers de nature dans cette région; sont bloqués par l'orthodoxie sécuritaire et administrative. Ceci est d'autant plus critique dans la conjoncture actuelle, où la région connait une flambée de violences armées menées par les groupes terroristes et les factions séparatistes. Ainsi le véritable enjeu pour les Etats du Sahel, consiste non pas à s'insérer dans une logique de fermeture des frontières; mais plus tôt dans une stratégie de réorganisation territoriale à même de structurer le nexus sécurité-développement, souveraineté étatique, mobilité des

communautés et accélération des réseaux régionaux de connectivité. C'est dans cette dynamique, qu'il est envisageable de réduire drastiquement les vulnérabilités de l'espace sahélien (Emmanuel Grégoire & André Bourgeot, 1994).

2.3. Enclavement sahélien: une trajectoire d'insécurité socio-politique

Au fil de la progression de l'analyse, il s'avère que la question de l'enclavement sahélien ne se limite guère à un défaut d'accès direct au littoral atlantique africain. Il dévoile désormais une **trajectoire de vulnérabilités complexes et multidimensionnelles**, dont les conséquences sont visibles sur les plans politico-sécuritaire, socioéconomique et institutionnel. Ainsi, dans la dynamique interne sahélienne caractérisée par une rétraction des réseaux de connectivité, une insécurité endémique associée à une atrophie des pouvoirs publics et une périphérisation des populations; l'excentricité territoriale s'impose en instrument de disparité spatiale et d'érosion du tissu social. Les études de la Banque Mondiale (2025) clarifient, en effet, que les contractions dans les circuits de circulation et de mobilité, sont des facteurs déterminants de l'insécurité et des vulnérabilités qui prévalent actuellement dans la région. Dans cette perspective, les Etats en situation d'enclavement pâtissent des surcoûts de transport conjugués aux délais extrêmement longs; résultant des élongations du changement d'axes routiers habituels par les transporteurs. Autant de contraintes qui limitent la compétitivité et la capacité du Sahel à intégrer pleinement le système global des flux commerciaux internationaux (Collier, 2009). De surcroit, un tel constat est aggravée par la pluralité des entraves douanières et les contrôles frontaliers qui interrompent la fluidité des échanges. In fine, tous ces facteurs se répercutent sur les conditions de vie des communautés déjà fragilisées et dont profitent prioritairement les groupes armés et ceux du crime organisé.

Cette réflexion conduit également à observer, qu'au-delà des entraves historiques, géospatiales et logistiques; l'enclavement de l'espace sahélien se trouve désormais renforcé par une dimension sécuritaire axiale. La déstabilisation chronique qui distingue la région, devenue le terreau fertile des groupes armés non étatiques et d'entités mafieuses; a transformé radicalement les espaces de circulation en zones à haut risque, impactant directement la fluidité des échanges commerciaux et la mobilité humaine. Dans ce cadre, il convient de relever que les implications de l'insécurité sur l'enclavement sont directement corrélées à l'effritement des institutions étatiques et à leur incapacité à assumer leurs fonctions régaliennes. Ainsi, les Etats du Sahel, soumis à des contraintes et a des défis complexes, combinés à des ressources extrêmement limitées; peinent à contrôler leurs territoires et assurer une sécurisation des infrastructures logistiques vitales à leurs économies. Le dilemme sahélien se manifeste précisément dans le fait, que les mêmes hinterlands qui manquent cruellement de réseaux routiers et de moyens de connectivité pour sortir de leur confinement; deviennent parallèlement des espaces où ces

infrastructures sont ciblées par des actes armées et instrumentalisées par des groupes terroristes (Achille Mbembe, 2016).

Cette perspective permet de comprendre dès lors, pourquoi il est essentiel de dépasser cette logique de « tout sécuritaire » pour pouvoir placer l'enclavement dans son contexte global sahélien. Car si il est établi aujourd'hui que le confinement est un facteur clé de la vulnérabilité, le désenclavement quant à lui doit être pensé comme une **stratégie systémique de réédification des continuités territoriales entre le centre et les arrière-pays, de la co-construction sociale et politique.** Dans la conjoncture actuelle au Sahel, cette intégration endogène inclusive devient non seulement un vecteur de développement socioéconomique , mais aussi un outil de cohésion nationale. Cette approche dévoile une autre variable géopolitique importante du désenclavement: en rétablissant la permanence des flux logistiques et en mettant fin aux discontinuités territoriales, il permet concomitamment de renforcer le retour progressif de l'Etat dans les zones de non droit; et affaiblir le pouvoir des groupes armés exercé sur les populations. C'est pourquoi, la question de l'accessibilité au littoral atlantique requiert une appréhension stratégique. Elle ne dépend plus seulement de la géographie des flux, mais aussi de sa capacité à se reconfigurer en une composante politique plus vaste d'interdépendance et d'intégration régionale. Au sein de cette reconfiguration, la connectivité maritime transforme les vulnérabilités spatiales du Sahel en véritable faculté d'arrimage aux réseaux économiques mondiaux (Hassan Zouiri, 2024).

3. Du Sahel à l'Atlantique : une reconfiguration des puissances

L'étude de cette problématique du désenclavement sahélien ne saurait être cernée à travers le seul prisme géographique ou infrastructurel. Elle interpelle aussi sur la nature des recompositions des rapports de pouvoirs, des dépendances des Etats de transit enclavés vis-à vis des pays transitaires, ainsi que de leur potentiel de projection stratégique. Dans cette optique, le décloisonnement de l'espace sahélien se décline non seulement en un accès aux plateformes maritimes et aux flux internationaux, mais aussi dans le changement des mécanismes politiques, économiques et juridico-sécuritaires de son intégration régionale et continentale. A ce titre, les corridors logistiques de transit, les frontières interétatiques et les hubs portuaires stratégiques; changent de dimension et prennent forme de vecteurs de souveraineté, d'influence et de clivage géopolitique. Ce constat met en évidence que le désenclavement peut prendre une variante totalement contradictoire : autant il consolide d'une certaine façon l'autonomie stratégique des quatre États sahéliens ; autant il donne naissance à des formes de dépendances à l'égard des pays littoraux et à ceux qui dominent les infrastructures d'accès à la mer. Cette trajectoire géopolitique sera étudiée selon trois niveaux : d'abord, l'enclavement en tant que production géopolitique; en second lieu les corridors logistiques comme leviers de projection stratégique, et en

dernier lieu le désenclavement en qualité de facteur de remodelage d'alliances et de compétitions régionales et continentales.

3.1. Enclavement: dépendances et rapports de force

Dans une approche plus large, il convient dès à présent de décrypter le désenclavement de l'espace sahélien **en tant que construction géopolitique**, façonnée par un jeu **complexe** de rapports de puissance et des orientations géostratégiques qui modifient une entrave géospatiale en attribut de puissance. En effet, résultant d'un long processus géo-historique, de démarquages frontaliers arbitrairement établis, de contraintes juridico-sécuritaires, ainsi que des choix politique étatiques délibérées; l'enclavement géographique et politique du Sahel se trouve largement géopolitisé quand des rivalités de voisinage imposent des restrictions d'accès prioritaire au littoral atlantique. Un constat qui place de facto, les Etats enclavés en situation de dépendance et donc de vulnérabilité stratégique préjudiciable. Autrement dit, les pays de transit (Enclavés) se trouve dans une situation telle, qu'ils doivent négocier les modalités de passage vers la mer avec les Etats transitaires. Par conséquent, il est clair que ces derniers pourraient faire usage de cet instrument comme arme de pression économique ou à des fins politiques au gré des évolutions géopolitiques dans la région (Paul Collier, 2009). Pour en limiter les effets et rétablir un certain équilibre dans les rapports de force, les pays du Sahel, à des niveaux différents, adoptent des stratégies de diversification des corridors logistiques et des points d'entrée aux côtes atlantiques.

Dans cette perspective, cette dépendance trouve son écho dans la nature des rapports que les États du Sahel établissent avec les pays de passage. L'arrimage aux échanges commerciaux mondiaux de ces pays, se fonde ainsi sur l'existence des corridors qui parcourent plusieurs pays et une pluralité de gouvernances et d'administrations. La pérennité de la fluidification des échanges dépendent, alors, des conjonctures politiques et de la sécurité frontalière et infrastructurelle. Dans ce panorama, les corridors logistiques et leur contrôle s'imposent comme de puissants leviers de souveraineté et de projection stratégique pour les pays sahélo-atlantiques. En effet, la sécurisation et l'amélioration de ces voies de circulation, permettent aux Etats de la région de projeter leur pouvoir régalien jusqu'aux confins de non-droit traditionnellement aux mains des insurgés armés. De surcroît, la quête à de nouveaux corridors stratégiques de substitution, consacre aussi les ambitions géopolitiques des Etats sahéliens à sanctuariser leur accès au littoral, et à s'affranchir progressivement de l'abus de pouvoir exercé par certains États côtiers. Finalement, le contrôle souverain de ces infrastructures terrestres de connectivité permet aux pays du Sahel de raffermir leur inclusion progressive dans les réseaux du commerce international, faisant de la connexité la clé de voûte de leur autonomie économique (Sidi Khair, 2025).

Ces éléments réunis, permettent ainsi de mettre en évidence que l'espace sahélien ne bénéficie en réalité que d'une légère liberté d'initiative pendant les pourparlers sur les questions de transit et les mécanismes de la mise en effectivité des protocoles douaniers ou d'accès aux interfaces portuaires. Les Etats littoraux gardent un droit souverain absolu sur les tronçons des corridors traversant leur territoire (***Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982, art. 124-125***). La logique géographique et dans un degré, un peu moins, du droit international s'impose en attribut de puissance en faveur des pays côtiers; et en facteur de vulnérabilité stratégique pour le Sahel enclavé. Ceci est d'autant plus critique, que cette asymétrie se trouve aggravée par un délitement de plusieurs corridors sahéliens pour des raisons d'insécurité et d'instabilité institutionnelle, notamment au Mali et au Niger. In fine, l'enclavement du Sahel ne se limite guère aux effets socioéconomiques défavorables et de dépendances, il génère aussi les conditions favorables à de nouveaux rapports de pouvoir, à même d'atrophier la souveraineté économique des pays sahéliens et leur capacité diplomatique à négocier en force avec les États riverains de l'Atlantique africain (Hendrik-Jan A. Reitsma, 1980).

3.2. Corridors atlantiques: la quête à la souveraineté sahélienne

Au fil de la progression de l'analyse, il apparait que le désenclavement s'érige en facteur déterminant de souveraineté, dès lors que les Etats s'approprient le contrôle des outils de la circulation et la maîtrise de la fluidification des flux commerciaux en interne comme en externe. Dans le cas du Sahel, l'ancrage aux réseaux mondiaux qui est une priorité vitale au développement socioéconomique et à la stabilité politique; il reste conditionné doublement par la pérennité du fonctionnement des corridors logistiques stratégiques, et par la nature des relations entre Etats transitaires et ceux de transit. Sur ce sujet précis, force est d'admettre que le droit international consacre aux États sans littoral un droit d'accès à la mer et un régime spécifique de transit, notamment à travers les deux articles 124 et 125 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM); mais concomitamment il consacre le primat du principe de la souveraineté des Etats transitaires sur leurs territoires, y compris, les couloirs de passage. Parallèlement, il faudrait relever que cette binarité normative entre, d'un côté une reconnaissance du droit d'accès et liberté de passage, et de l'autre une consécration de la primauté du principe de la souveraineté; a généré une source des plus ambivalentes du droit international contemporain. En outre, comme le montrent Biruk Terrefe et Harry Verhoeven (2024), la résonnance juridique des corridors logistiques et énergétiques, ainsi que leurs interfaces maritimes n'est jamais sans effets. Elle contribue à la pérennisation et au renforcement des systèmes politiques, à la structuration des espaces et surtout à la consécration matérielle du principe de la souveraineté.

Cette réflexion ouvre directement, sur la place réelle des corridors comme leviers incontournables dans le système de projection stratégique et de connexité transnationale.

Ce rôle central se manifeste concrètement à travers les raccordements endogènes entre les hinterlands et les centres, les redistributions économiques et la diminution de l'asymétrie territoriale. Sur le plan régional, les corridors sont avant tout un instrument de recomposition des relations de dépendance entre États sahéliens et ceux riverains de l'Atlantique. A ce titre, un axe logistique connectant un espace enclavé à une plateforme portuaire de la région, ne produit une autonomie stratégique qu'à la condition sine qua none: assurer sans discontinuité et avec fluidité sa fonction d'artère, et que les autres facteurs de sécurité et de stabilité politique interétatiques interagissent avec synergie et complémentarité. Une conditionnalité complexe qui crée un climat propice aux rivalités autour des voies de communication, des hubs portuaires et au final sur le leadership régional. Dans le contexte sahélien actuel, la politique de la multiplication des points d'entrée aux ports maritimes du golfe de Guinée s'avère cruciale à l'autonomie économique et stratégique de cet espace (Vincent Foucher, 2020).

Dans cette perspective, l'étude de la dimension des corridors appelle à se projeter sur la question des interfaces maritimes atlantiques du golfe de Guinée. Soumises à l'épreuve de leur valorisation stratégique, elles présentent deux niveaux de lecture. Pour les États enclavés du Sahel, l'ouverture vers l'Atlantique constitue un préalable indispensable à leur insertion dans les circuits des échanges commerciaux internationaux. Cet arrimage reste néanmoins, largement tributaire d'une stratégie infrastructurelle fiable et opérationnelle, d'accords globaux négociés à long terme avec les Etats côtiers permettant plus de visibilité aux investisseurs et opérateurs économiques. De l'autre rive, les Etats littoraux de l'Atlantique dépendent des pays sahéliens comme débouchés principaux de leurs produits transformés et autres marchandises importées. De surcroit, une grande partie du trafic portuaire atlantique (Abidjan, Lomé, Tema, Dakar, Douala et Cotonou), est centré sur l'espace sahélien, drainant des redevances financières cruciales. Enfin, il y a lieu de souligner que la sécurité dans le Sahel s'érige en rempart critique de protection contre l'extension du fléau du terrorisme vers le rivage atlantique africain (Benjamin Steck, 2003). Dès lors le défi majeur à relever, consiste à replacer la question du désenclavement dans une dynamique géopolitique partagée dans laquelle, l'ensemble des Etats sahélo-atlantiques s'interagissent pour plus de co-coopération et de partenariat équitable. L'effet recherché, reste fondamentalement l'acquisition d'une autonomie stratégique productrice de nouvelles recompositions géopolitiques et géoéconomiques dans la région.

3.3. Emergence sahélo-atlantique: du désenclavement aux nouveaux équilibres

Cette configuration géopolitique, révèle que le déconfinement du Sahel ne saurait être considéré comme la seule et unique réponse aux handicaps géographiques de l'accessibilité au littoral atlantique. Il est aussi la manifestation d'une véritable recomposition des rapports de force et de rééquilibres régionaux. En offrant de nouvelles

opportunités stratégiques de mobilité et de circulation, d'échanges et d'intégration régionale, les dynamiques de connectivité transforment radicalement les polarités spatiales, redessinent les vulnérabilités des dépendances et octroient par conséquent aux États sahéliens de nouvelles perspectives de positionnement géostratégique. Cependant, il importe de noter que cette évolution s'effectue dans un environnement géopolitique très mutant où prévalent des rivalités des puissances, des changements d'alliances et une instabilité politique et sécuritaire endémiques. Dans cette perspective, force est d'observer que cette ouverture atlantique du Sahel, intervient sur fond de vives compétitions et de clivages politiques entre plusieurs projets d'influence, notamment entre le Maroc et l'Algérie. L'objectif stratégique pour les deux pays étant de sanctuariser leur leadership et de défendre leurs intérêts vitaux dans cet espace (Abderrafie Zaanoun, 2024). Pour le Royaume du Maroc en particulier, il s'agit d'une question existentielle de garder le cordon ombilical avec sa profondeur africaine, en empêchant toute discontinuité physique avec le monde sahélo-saharien (Policy Center for the New South, 2025). D'ailleurs, c'est précisément dans le cadre de cette vision géopolitique profonde qu'il faudrait comprendre l'essence même de l'Initiative Afrique-Atlantique du Maroc.

Cette logique de recomposition géostratégique de l'espace sahélien, s'étend en parallèle à une politique de diversification de nouveaux partenariats partagés et de co-coopérations initiés par les pays de la région (Beatriz de León Cobo, 2024). Dans une conjoncture de remise à plat des modèles classiques qui ont montré leurs limites, notamment le modèle France-Afrique, plusieurs pays africains à l'instar de la Confédération des Etats du Sahel (CES) ont établi de nouvelles relations politiques, économiques et sécuritaires et rompu totalement avec l'ancienne puissance coloniale. D'autres acteurs à des degrés différents de puissance et de stratégie, ont pris le relais (Chine, Russie, Turquie, monarchies du golfe, le Maroc et autres). Cependant, il convient de souligner que la multiplicité des partenariats n'est pas systématiquement neutre. Elle aussi, est génératrice potentiellement de vulnérabilités, notamment quand les investissements et les financements des infrastructures ou les systèmes de sécurité, dépendent d'acteurs exogènes. Dans cette posture, les grands projets de connectivité impliquent une évaluation rigoureuse en fonction de leur potentiel à étendre la trame de l'autonomie stratégique des États sahéliens et leurs intérêts géopolitiques.

C'est dans cette restructuration construite autour de l'interdépendance du Sahel continental et les plateformes maritimes atlantiques, qu'émerge progressivement la zone sahélo-atlantique en tant que pôle géopolitique influent. Vu sous cet angle, ce n'est pas uniquement une question de distance entre pays enclavés et littoral maritime, mais beaucoup plus de rapports stratégiques dans lesquels les intérêts économiques, les flux commerciaux et énergétiques, ainsi que les coopérations politiques; se combinent pour refonder un espace inclusif, stable, intégré et prospère. Cette reconfiguration de l'espace sahélo-atlantique, reste toutefois conditionnée par la volonté politique des États à

transcender les excentricités nationales et les fragmentations institutionnelles. L'objectif ultime est d'asseoir un co-partenariat collectif en faveur de toute la région, intégrant spatialement et économiquement les arrière-pays enclavés aux espaces maritimes mondiaux. C'est au prisme de ce processus systémique, que le désenclavement du sahel peut véritablement prendre forme et se concrétiser sur le terrain.

4. Conclusion

Au terme de ces développements analytiques, il ressort que l'enclavement sahélien se manifeste moins en facteur géographique exclusif d'absence d'accès direct au littoral atlantique, que comme la résultante d'une construction complexe et multidimensionnelle: géo-historique et spatiale, juridico-sécuritaire et politico-économique. Il renvoie également à l'atrophie capacitaire des pouvoirs publics à exercer leurs fonctions régaliennes sur la totalité des territoires face aux rebellions terroristes et séparatistes. Cela se traduit concrètement sur le paysage sahélien par des fortes rétractions et des discontinuités territoriales. Ce délitement, a profondément accéléré les polarisations entre les arrière-pays entièrement périphérisés, et les centres métropolitains lotis et intégrés aux réseaux mondiaux des échanges économiques. Bien qu'elle soit un héritage colonial, cette logique polarisante fondée sur une économie extractive à destination du littoral maritime, a été pérennisée par les Etats sahéliens au lendemain de leur indépendance. Une situation qui a aggravé les fractures territoriales et socioéconomiques, et affaibli les systèmes politiques et institutionnels.

Cette analyse a conduit également à dégager que l'enclavement structurel des quatre pays du Sahel, les situe dans une trajectoire systémique de dépendances stratégiques à l'égard des Etats côtiers. En effet, la quasi-totalité de commerce sahélien à l'import comme à l'export avec le monde extérieur, transite par les hubs portuaires du golfe de Guinée via des corridors logistiques transnationaux. Cette vulnérabilité critique, se trouve très souvent ravivée par des crises politiques et sécuritaires, suivies des fermetures prolongées des espaces frontaliers qui altèrent leur autonomie économique et compromettent la fluidité de leurs chaînes d'approvisionnement. Dès lors, pour atténuer l'ampleur de cette dépendance et retrouver leur souveraineté stratégique, ces pays ont initié des politiques de diversifications de leurs corridors en établissant de nouveaux partenariats géopolitiques. L'adhésion de ces Etats à l'Initiative Afrique-Atlantique du Maroc en est une parfaite illustration.

Toutes ces dynamiques traduisent finalement, que la question du désenclavement de l'espace sahélien doit être réfléchie comme une caisse de résonnance géopolitique, où viennent converger à la fois des politiques d'intégration et de compétitions entre acteurs rivaux régionaux et internationaux. A cet égard, la mise en valeur des corridors, la multiplication des points d'entrée au littoral et des partenariats partagés; sont autant de leviers permettant aux États sahéliens de s'affranchir des dépendances et de s'amarrer

davantage aux réseaux mondiaux. Néanmoins, une telle stratégie ne génèrera des induits pérennes, que si elle est fondée sur des dispositifs fiables de sécurité, des cadres normatifs effectifs, et surtout une ferme volonté politique durable des Etats de la région sahélo-atlantique. Dès lors, le défi géopolitique à relever par les pays de cet espace, transcende de loin le simple accès géographique au rivage atlantique. Il devient beaucoup plus une vision globale **structurée en recompositions territoriales, d'autonomie économique et politique souveraines, ainsi que de rééquilibrage des rapports de pouvoir**.

Liste Bibliographique

➢ Books

1. Amin, S. (1976). *L'impérialisme et le développement inégal*. Éditions de Minuit.
2. Arvis, J.-F., Marteau, G., & Raballand, G. (2010). *The cost of being landlocked: Logistics costs and supply chain reliability* [Le coût de la continentalité: Coûts logistiques et fiabilité de la chaîne d'approvisionnement]. World Bank Publications.
3. Austen, R. A**.** (2015). Regional study: Trans-Saharan trade [Étude régionale: le commerce transsaharien]. In C. Benjamin (Ed.), *The Cambridge World History* [L'Histoire mondiale de Cambridge] (pp. 662–686). Cambridge University Press.
4. Braudel, F. (1979). *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle*. Armand Colin.
5. Collier, P. (2009). *Le milliard d'en bas: Pourquoi les pays les plus pauvres échouent et ce que l'on peut y faire* (G. Joublin, Trad.). Éditions du Seuil.
6. Cooper, F. (2002). *Africa since 1940: The past of the present* [L'Afrique depuis 1940: le passé du présent]. Cambridge University Press.
7. Faye, C. (2015). *Enclavement et développement en Afrique de l'Ouest: L'enjeu des infrastructures*. L'Harmattan.
8. Foucher, M. (1991). *Fronts et frontière: un tour du monde géopolitique* (Nouv. éd. rev. et augm.). Fayard.
9. Grataloup, C. (2015). *Introduction à la géohistoire*. Armand Colin.
10. Grégoire, E. (1999). *Touaregs du Niger: Le commerce lointain*. Karthala.
11. Jacques, L. (1999). *Le tournant géographique: Penser l'espace pour lire le monde*. Éditions du Seuil.
12. Mbembe, A. (2016). *Politiques de l'inimitié*. La Découverte.
13. Nations Unies. (1982). *Convention des Nations unies sur le droit de la mer. Partie X: Droit d'accès des États sans littoral à la mer et liberté de transit, art. 124–132*. Nations Unies.
14. Policy Center for the New South. (2025). *Les enjeux stratégiques des espaces maritimes de l'Afrique atlantique*. PCNS Éditions.

15. World Bank. (2025). *Improving transport connectivity for food security in Africa* [Améliorer la connectivité des transports pour renforcer la sécurité alimentaire en Afrique]. World Bank.

- **Articles :**

1. Choplin, A., & Mareï, N**.** (2023). Géopolitique des flux en Afrique de l'Ouest: Corridors, ports et souveraineté. *Espace Géographique*, *52*(2), 112-128.
2. Debrie, J. (2010). La notion de corridor dans la géographie des transports: Assemblage territorial et souveraineté. *Flux*, *81*(3), 6-15.
3. De León Cobo, B. (2024, 13 septembre). Shifting alliances: The Sahel's geostrategic evolution in a multipolar era [La recomposition des alliances: l'évolution géostratégique du Sahel dans une ère multipolaire]. *Royal United Services Institute*.
4. Foucher, V. (2020). Les mutations de la souveraineté sécuritaire au Sahel: Entre fragmentation locale et internationalisation. *Politique Africaine*, *158*(2), 45-68.
5. Gaziello, R. (2003). L'enclavement des États d'Afrique de l'Ouest: frein au développement et enjeu géopolitique. *Autrepart*, *27*(3), 35-52.
6. Grégoire, E., & Bourgeot, A. (1994). Désordre, désenclavement et réorganisations spatiales en Afrique sahélo-saharienne. *Espace, populations, sociétés*, *12*(2), 219-229.
7. Lombard, J. (2014). Mondialisation et transports en Afrique: La connectivité en question. *Annales de géographie*, *698*(4), 1025-1048.
8. Mota, T. H. (2020). Um coração de rei: Cultura política islâmica como antecedente das revoluções muçulmanas na África Ocidental (Senegâmbia, séculos XVI e XVII). *Varia Historia*, *36*(71), 329-360.
9. N'Guessan, M. (2018). Les pays enclavés d'Afrique de l'Ouest face aux défis du transit maritime. *Revue Ivoirienne de Géographie*, *14*, 45-62.
10. Reitsma, H.-J. A. (1980). Africa's land-locked countries: A study of dependency relations [Les pays enclavés d'Afrique: Une étude des relations de dépendance]. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, *71*(3), 130-141.
11. Sidi Khair, S**.** (2025). *Corridors des pays de l'Alliance des États du Sahel: vulnérabilités logistiques*. Policy Center for the New South.
12. Steck, B. (2003). Échanges maritimes et enclavement en Afrique de l'Ouest. *Les Cahiers d'Outre-Mer*, *56*(221), 45-72.
13. Terrefe, B., & Verhoeven, H. (2024). The road (not) taken: The contingencies of infrastructure and sovereignty in the Horn of Africa [La voie non empruntée: les contingences des infrastructures et de la souveraineté dans la Corne de l'Afrique]. *Political Geography*, *110*, 103070.
14. Zaanoun, A. (2024, 10 octobre). Morocco's Atlantic Initiative and potential challenges to regional leadership [L'Initiative atlantique du Maroc et les défis potentiels au leadership régional]. *Carnegie Endowment for International Peace*.