

UN ESPOIR POUR LE SAHEL...

La relance de grands programmes d'infrastructures pour permettre un développement durable de la zone, l'amélioration des conditions de vie des populations et le retour de la sécurité.

Décembre 2021

Neuf ans après le déclenchement de l'opération qui a mis un terme à l'offensive djihadiste au Mali, la situation au Sahel est préoccupante. Au regard du niveau des budgets investis (il s'agit de milliards d'Euros par an) et du volume des forces militaires engagées dans la résolution de cette crise (au bas mot plus de 35 000 hommes), les perspectives restent peu encourageantes et même inquiétantes au regard de la menace qui s'étend désormais concrètement aux pays du sud Sahel ! Le sentiment qui prévaut est que les stratégies traditionnelles ont échoué.

Selon le patronat des pays du G5 SAHEL, une initiative forte et concrète doit être prise pour relever le défi de la paix et du développement au Sahel. Il faut susciter un choc psychologique suffisamment fort pour à nouveau créer de la richesse, retrouver ainsi collectivement confiance en l'avenir et de ce fait réunir les conditions d'un retour à la paix.

Les opérateurs du secteur privé des pays du G5 SAHEL sont convaincus qu'une politique ambitieuse d'investissements dans de grandes infrastructures par la mise en route de chantiers à haute intensité de main d'œuvre, combinée au développement de multiples petits métiers est dorénavant la seule stratégie de nature à relancer la demande et donc le niveau de consommation.

Le projet conçu par l'union des patronats du G5 SAHEL vise à développer un corridor à vocation économique de dimension sous régionale reliant les capitales des pays de la bande Sahel, assorti de la construction d'un barrage majeur (Taoussa), -non pas en coût (il s'agit davantage d'une grande digue sur le fleuve Niger)- mais en capacité à fixer une population, de nature à faire émerger une ville autour d'un nouvel espace économique potentiel.

La mise en synergie de l'ensemble constituera la condition sine qua none pour susciter enfin une production régionale. Cette politique offrira bien évidemment de meilleurs services aux populations dans des domaines essentiels comme l'énergie et le transport. Elle devra permettre de créer des emplois dont l'insuffisance aujourd'hui atteint un niveau record extrêmement dangereux pour la stabilité de toute la région et son avenir.

Au niveau du G5 SAHEL, c'est aussi une opportunité exceptionnelle de développer une vision régionale du développement et la promotion d'un aménagement concerté d'un territoire transnational vaste et diversifié aux ressources et potentialités certaines et dont il faut

davantage jouer la complémentarité.

Le succès de cette nouvelle initiative est dès lors impératif. Il a été présenté aux Chefs d'Etat du G5 SAHEL et a obtenu un début d'appropriation comme choix stratégique majeur, à travers leur déclaration en faveur d'investissements massifs dans les infrastructures pour « une approche intégrée entre sécurité et développement » (communiqué final du Sommet de N'Djamena p 28)

Simultanément, un cadre incitatif doit être clairement promu par les pouvoirs publics pour encourager le secteur privé national et international à mobiliser davantage de ressources, en particulier dans le cadre de Partenariats Public Privé (PPP) et accélérer la réalisation des infrastructures incontournables pour le développement du Sahel dans les prochaines décennies.

Les opérateurs sahéliens du secteur privé considèrent que ce choix ainsi clairement affirmé par les autorités politiques auprès des bailleurs de fonds internationaux pourrait amener ceux ci à orienter davantage leurs ressources vers le soutien à cette politique qui combine les visions et les efforts des secteurs privés et publics africains . Le prochain Sommet UA/UE de Bruxelles des 17 et 18 Février prochains devrait être l'occasion d'en faire la confirmation en classant ce projet, qui irrigue pratiquement toutes les thématiques (mobilité, logistique, emplois...), dans les priorités retenues.

LE PROJET

I./ LE SAHEL DANS L'IMPASSE ?

11. Sur le plan sécuritaire, malgré quelques succès récents, la dégradation générale de la situation au Sahel et plus particulièrement au Mali et au Burkina Faso est constante depuis 2016. Aux attaques répétées et meurtrières des groupes armés djihadistes contre les forces armées et les populations viennent désormais s'ajouter des exactions contre les populations et des affrontements interethniques sanglants impliquant les communautés Peules, Dogons, celle des chasseurs traditionnels et même aujourd'hui les Bambaras. Sous-développement, chômage, pauvreté endémique et impossibilité d'accès aux services de base viennent compléter les ferments de la crise sahélienne.

12. Il y a lieu de noter des avancées dans le domaine du combat contre le terrorisme dans la région des trois frontières, un renforcement des capacités militaires de certains États de la région, un retour timide de l'État et des administrations sur les territoires ; toutes choses qui sont notoirement insuffisantes pour inverser la tendance, car dans le même temps on assiste à l'extension géographique de la menace. D'autant plus que le volet "aide au développement" n'a pas suscité un grand projet emblématique et mobilisateur capable de créer le choc suffisant pour modifier la perception et l'adhésion des populations à la sortie de crise.

II./ LE DEVELOPPEMENT COMME JUGE DE PAIX ?

21. Jusqu'à récemment, la priorité donnée à la situation sécuritaire prévalait sans que cette approche n'ait donné, à ce stade, les résultats escomptés. De nombreux projets de développement ont alors été évoqués, portés sur les fonds baptismaux par les Nations-Unies, ou encore des partenaires bilatéraux et multilatéraux regroupés sous la coordination de l'Alliance Sahel. Mais leur réalisation, leur cohérence d'ensemble et leurs effets sont encore difficiles à mesurer si tant est qu'ils ont été effectivement mis en œuvre. Entre l'autosatisfaction des effets d'annonces, les lourdeurs technocratiques des procédures et les délais avant que des effets visibles n'apparaissent, les populations sont désabusées.

22. Or, au fil du temps et face aux limites d'une approche exclusivement militaire, les avis convergent de plus en plus pour tenter de traiter l'insécurité par une réponse économique, considérant que c'est en grande partie le chômage et la pauvreté qui sont le terreau de la situation actuelle. Il s'agit donc de créer un choc psychologique et économique à deux niveaux et sur tout l'espace sahélien mais indubitablement liés entre eux : lancer de grands projets d'infrastructure au niveau régional avec autour d'eux les micro-activités qu'ils vont instantanément susciter (alimentation, service, logistique, etc.) combinés à une mise en mouvement à travers de multiples petits projets donnant rapidement des effets visibles.

23. Parmi les grandes infrastructures dont l'absence pénalise fortement le développement du

Sahel, celles qui faciliteront les échanges au sein de ces vastes territoires et l'accès à l'énergie pour le plus grand nombre doivent être prioritaires. Pour amorcer ce processus, le patronat des pays du G5 suggère que les projets suivants soient largement endossés par les Chefs d'Etat devant leurs partenaires internationaux :

III ./ UN CORRIDOR DE DEVELOPPEMENT RELIANT LES PAYS DU G5 SAHEL

31. Un premier tronçon relierait Bamako et Nouakchott. Le Mali, compte tenu de sa situation géographique particulière d'ensemble frontalier de 7 pays de la région, a toujours eu une vocation d'échanges interrégionaux. La densification recherchée de son économie comme de celle de l'ensemble des pays de la sous-région passe naturellement par le développement de bassins de production et de flux d'échanges nourrissant les transferts et alimentant cette vocation de plateforme logistique du pays. C'est dans cette perspective d'aménagement de routes que s'inscrivent déjà, avec la Côte d'Ivoire le développement de la région de Sikasso et avec le Sénégal celle de Kayes ; ce projet reliant le Mali et la Mauritanie venant compléter ce dispositif déjà bien avancé.

32. Afin d'en faire un véritable vecteur de sécurisation et de développement, le corridor Nouakchott-Bamako est pensé, dès l'origine dans une **approche globale** assurant l'**articulation entre la dimension internationale (désenclavement commercial)**, les **dynamiques locales de développement économique et social et la sécurisation tout au long du tracé** et dans les régions proches. L'objectif est ici d'appréhender le corridor comme un outil pluridimensionnel d'aménagement du territoire, de développement économique, de progrès social et de sécurisation (**voir annexe I**).

33. **L'extension aux autres pays du G5.** L'idée est de commencer l'exploitation du corridor entre Nouakchott et Bamako avec notamment les investissements du port de Nouakchott (déjà réalisés) et le barrage de Taoussa au Mali (déjà voté) et de connecter ensuite le plus rapidement possible, le Burkina le Niger et le Tchad. La base de cette construction reposera sur un dialogue constructif public/privé et entre les patronats des cinq pays, à travers une active concertation pour imaginer les schémas les plus productifs. Il s'agit **d'un processus** qui se déploiera dans le temps mais qui peut être entrepris dès aujourd'hui pour consolider la paix dans la région par un **« choc de structuration »** voulu et conçu par les pays du G5 et qui bénéficiera finalement aussi bien aux pays du Nord que du Sud.

IV ./ UN PROJET GLOBAL, LE BARRAGE de TAOUSSA

41. Concernant le Mali, ce choc économique et psychologique pourrait être amplifié en mettant en œuvre le projet de barrage de Taoussa (**voir annexe II**) dans la région de Boureme, à une centaine de kilomètres au nord de Gao sur le fleuve Niger. Cet investissement permettrait l'installation d'une usine hydroélectrique de 25 MW et une production annuelle de 118 GWhs, l'exploitation du gisement de phosphate de Boureme et le démarrage d'une production de blé à Dire, où des conditions exceptionnelles pour sa culture sont réunies.

42. L'étude d'impact fait apparaître qu'il absorberait la totalité de la main d'œuvre du cercle de Gao, voire de celui de Tombouctou (de l'ordre de 500 000 personnes seraient impliquées d'une façon ou d'une autre dans ce projet), qu'il permettrait une autosuffisance alimentaire de ces

cercles, une augmentation du taux d'activités de la population rurale de 42 à 97 % et des revenus pour cette même population qui seraient multipliés par 10 (de 50 à 500 000 francs CFA / an).

43. En parallèle, ce projet initié au départ par le Conseil National du Patronat Malien (CNPM) présidé par Mamadou Sinsy Coulibaly, donnerait l'occasion d'un projet dans le projet en recrutant et formant une partie de la population aux petits métiers qu'une telle activité ne manquerait pas de créer automatiquement dans son environnement immédiat ; toutes choses qui participeraient d'une forme de structuration de l'économie informelle, de la stabilité de la zone et de l'adhésion de la population à la recherche d'une issue à la crise malienne.

V ./ LA MISE EN MOUVEMENT DU MALI

Pour donner le signal que le Mali va se mettre en marche résolument dans le domaine économique et enclencher un premier mouvement, certes symbolique mais concret et visible, le projet suivant pourrait être adopté et lancé, immédiatement déjà sur Bamako, par les autorités :

**« L'emploi, j'y crois ! »
« 1 mois-100 emplois, 3mois-1000 emplois, 1 an-10 000 emplois »**

Reposant sur les petits métiers traditionnels, généralement pratiqués de façon informelle et anarchique au détriment de l'Etat comme de ses pratiquants, il s'agirait d'encadrer les activités génératrices de revenus proposées en les organisant, reconnaissant, valorisant et sécurisant. Restauration, confection, protection de l'environnement, mobilité ... offrent la possibilité d'organiser et de lancer une dynamique de création d'activités viables et durables si elles sont pensées collectivement.

Les avantages seraient multiples : réalisme de l'objectif, simplicité de mise en œuvre, utilité avérée, coût réduit, caractère concret, visibilité (en médiatisant habilement le projet). Pour autant le projet exigerait la mise en place d'une organisation irréprochable pour sa préparation et sa réalisation. De même, l'adhésion totale au projet et le soutien des autorités maliennes seraient indispensables.

VI ./ CONCLUSION

61. Le dernier sommet de N'Djamena a été l'occasion de réaffirmer clairement la priorité qui devrait être accordée à l'économie et à la réalisation de grandes infrastructures susceptibles de permettre le développement de la zone sur le long terme et de faciliter la création à un niveau significatif de richesses et d'emplois. Cette politique de relance à travers la réalisation de grands travaux et l'accroissement de la demande doit permettre l'élévation des niveaux de vie, le retour de la confiance et de la paix.

62. Tant au niveau national qu'international, les ressources publiques et privées doivent être rapidement mobilisées à cette fin. Cela doit se concrétiser à travers des politiques publiques incitatives, des cadres institutionnels favorables à l'investissement privé, des programmations et des mises en œuvre budgétaires ambitieuses, des stratégies de mobilisation de l'épargne nationale ...

63. Dans ce contexte, il apparaît que la priorité doit être donnée à l'accès à l'énergie et à l'aménagement des territoires dans une logique d'échanges régionaux cohérents (qui reprennent de façon modernisée les historiques réseaux de commerçants mandingues). Ces projets voulus par les Africains eux-mêmes et soutenus par l'ensemble des patronats du G5 Sahel illustrent cette vision ambitieuse et réaliste pour un avenir pacifique du Sahel

Mamadou Sinsy COULIBALY

Porte parole du Patronat du G5 Sahel

ANNEXE 1

Quelques Illustrations de bénéfices attendus des corridors vues par le patronat malien

Le principe de base est de connecter le port de Nouakchott, impacté par l'activité inhérente aux nouvelles ressources de gaz et de pétrole, à **un corridor de développement** reliant la Mauritanie à l'ensemble des pays de la bande du Sahel (Mali, Burkina, Niger Tchad) et **d'y adjoindre des infrastructures pertinentes** (routes, électrification, accueil des populations le long des axes, barrages, logistique autour du développement des flux commerciaux interrégionaux, multiplication de petits projets le long du corridor). Les effets et impacts de ces investissements structurants seront importants et déterminants pour l'avenir de la région.

Des flux d'échanges croissants

Au-delà d'un volume croissant de marchandises vers la sous région approvisionnée par le nouveau port en eau profonde de Nouakchott, de nouveaux flux d'échanges proviendront de **complémentarités de productions recherchées par les populations des différents pays**.

Par exemple, entre le Mali et la Mauritanie,

- Il était envisagé de donner aux Maliens (comme actuellement aux Sénégalais) des licences de pêche en Mauritanie qui permettraient d'approvisionner en poissons de mer très appréciés dans les pays de l'hinterland. Un accord de principe a déjà été obtenu des autorités mauritaniennes.
- en contrepartie les Mauritaniens apprécient particulièrement le petit mil du Mali ainsi que le bétail nourri à l'herbe, comme il est prévu d'en produire en quantité dans le projet de barrage de Taoussa.

Une utilisation optimale du gaz et du pétrole :

- le transport de gaz pour une **utilisation domestique** à un prix intéressant permettra **d'éviter les actuelles coupes de bois de chauffe**, qui génèrent actuellement une déforestation dramatique pour **l'environnement** !
- l'approvisionnement en **électricité compétitive des grandes villes et des futures zones industrielles**, très demandeuses en énergie, est concevable à partir de lignes haute tension.
- la fourniture d'**un éclairage public** pour les **petites villes tout le long du corridor** se fera à partir du réseau basse tension (complété par **de petites centrales solaires** qui sont particulièrement bien adaptées, vue l'immensité d'un espace dont l'occupation ne coûte pratiquement rien).

Une concentration opportune de population le long des corridors

L'idée est de favoriser les concentrations de population le long de la route. Pour cela, **amener l'électricité** et creuser **tous les 20 à 50 km des forages** pour que les gens puissent se mettre autour, et bâtir un certain nombre de logements.

La route crée la vie, notamment économique, qui va se développer dans ces lieux à partir d'activités annexes (petite restauration, fourniture de pièces de rechange, réparations de véhicules, recharge de batteries, vulcanisation, vente d'outils, etc.) **Cette densification d'activités** fournira la possibilité de donner du travail à beaucoup de monde.

Elle s'accompagnerait d'une **politique de renforcement des petits métiers de l'informel** par des outils (bancairisation, couverture sociale, diplôme d'Etat, valorisante (pour l'intéressé), reconnue (par l'Etat) et sécurisée (pour la famille).

Dans ces régions où traditionnellement les gens sont très éloignés géographiquement les uns des autres, il y a un avantage essentiel à la concentration : rendre **plus facile et moins onéreux la fourniture de services de base conséquents (écoles, dispensaires, hôpitaux, sécurité...)**, aujourd'hui disséminés sur d'immenses territoires et quasiment inexistantes.

On pourrait également **recenser la population** et donner par le biais de la digitalisation **une identité à chacun**, ce qui est la base d'une nation (aujourd'hui 60% des Maliens n'ont pas de pièces d'identité véritables !). Ceci contribuerait à **un meilleur contrôle de la sécurité** qui sera aussi bien mieux assurée par la population qui aura à cœur de défendre ses propres intérêts économiques.

Il y aura aussi **un impact positif sur l'émigration** : quand les gens verront que certains s'enrichissent le long de ces corridors, ils viendront et notamment ceux qui sont en route vers l'Europe s'y arrêteront pour profiter de tous les avantages de la région, avec une bonne chance de se fixer sur place, en fonction des opportunités.

Perspectives à plus long terme

On peut imaginer que cette zone qui **recèle énormément de richesses en matières premières** (gaz naturel, fer, or, uranium, phosphates, lithium...) encore non exploitées puisse également **devenir à terme compétitive au niveau de la production manufacturière**, basée sur un coût de main d'œuvre et des sources d'énergie à la fois nombreuses (pétrole, gaz, solaire) et exceptionnellement bon marché.

Compte-tenu de **sa proximité géographique** avec l'Afrique du Nord et l'Europe, dans un **espace dont la physionomie changera** progressivement avec les routes et moyens de communication, il n'est pas interdit d'imaginer dans le futur, une zone d'activité de sous-traitance attractive pour les industries européennes.

ANNEXE 2

LE BARRAGE DE TAOUSSA

1. Historique du projet

Le projet du *barrage* de *Taoussa* consiste en la construction d'un *barrage* hydroélectrique implanté sur le fleuve Niger à 130 km au nord de Gao, à proximité de Bourem. Les effets attendus de cette retenue d'eau devraient s'étendre jusqu'à Koryoumé, région de Tombouctou. Le début des travaux par une société chinoise était prévu au début des années 2010. La dégradation des conditions de sécurité dans la région a interrompu le projet.

2. Principales caractéristiques techniques :

- Une digue d'enrochement à noyau étanche, d'1 km de long et de 18 mètres de hauteur.
- Une usine hydroélectrique de 25 MW (production annuelle escomptée de 118 GWhs).
- Une écluse pour assurer et améliorer la navigation fluviale.

3. Effets attendus

A l'époque du démarrage du projet et selon le Ministre de l'Énergie et de l'Eau, l'aménagement du barrage de Taoussa et les travaux connexes devaient se traduire par l'absorption de la quasi-totalité de la main d'œuvre de la zone, tout en assurant l'autosuffisance alimentaire de la zone :

- une croissance de près de 3% du cheptel ;
- la production de 7 800 tonnes de poisson par an ;
- la production de 118 GWh/an pour couvrir une partie des besoins en énergie de la zone.
- à noter que les réserves importantes de phosphates de Boureme pourraient être exploitées et que des conditions climatiques particulièrement favorables permettraient la mise en route de la production de blé à Dire
- une étude d'impact prévoyait qu'à moyen et long terme, le taux d'activités de la population rurale passerait de 42% à 97% avec des revenus monétaires passant de 50 000 Fcfa à 500 000 Fcfa par famille.

4. Le projet actuel

Reprendre ce projet avec l'objectif de contribuer à la stabilisation de la région par un développement économique local renforcé s'insérant à terme dans un vaste programme de connexion et de désenclavement des pays de la région Sahel (Niamey est à 550 Km du barrage).

La conception et la mise en place de l'écosystème local bénéficieraient du concours du

secteur privé à travers une concertation poussée public/privé et l'implication active du patronat malien (CNPM).

Les financements sont déjà acquis auprès des PTF avec pour chef de file la BAD.

5. Déroulement et objectifs du projet

La construction s'étalera sur quatre ans pour un budget d'environ 200 millions d'euros avec l'objectif de construire, à côté du barrage, une ville nouvelle.

Il est prévu de faire venir un millier de personnes originaires du Sud pour produire les productions maraîchères nécessaires à l'approvisionnement chantier.

Un programme de construction de logements sociaux accompagnera le chantier et la possibilité de trouver du travail sera encouragée par le développement d'activités liées à l'agriculture, l'élevage, la pêche et diverses autres activités de service (conçues sur un modèle déjà éprouvé en République de Côte d'Ivoire par exemple).

Un élevage à grande échelle d'autruches (animaux très prisés dans la région) sera également implanté en liaison avec celui qui existe déjà près de Bamako, ainsi que des exploitations de pisciculture et d'apiculture.

Viendront s'ajouter des activités de commerce par les voies fluviales et routières à partir des flux d'échanges amenés à se renforcer depuis la Mauritanie jusqu'au Niger (Niamey est à 550 kilomètres) et au Tchad, via la politique des corridors.

Ce barrage sera vraiment le déclencheur d'une dynamique d'intégration à partir de la construction progressive sur l'ensemble des pays de la zone sahélienne d'une bulle d'échanges et de développement, allant de la Mauritanie jusqu'au Tchad. Elle contribuera à la sécurisation de toute cette zone par le biais de la sédentarisation et du renforcement des intérêts économiques des populations.

6. Conditions de mise en œuvre

L'entreprise française Razel présente au Mali qui connaît bien le pays, est prête à relancer le chantier sous réserve que la sécurité soit assurée.

ANNEXE 3

Le concept particulier de mise en œuvre du corridor de développement

Contexte général...

Ce projet s'inscrit dans un contexte de défi sécuritaire majeur. La sécurisation et le bon fonctionnement du corridor et la sécurité des biens et des personnes sont la condition première et sine qua non pour attirer les partenaires privés nécessaires au succès d'un tel projet.

Par ailleurs, la complexité du projet tient également à son caractère transnational dans la zone du Sahel. Il doit donc être pensé et conçu comme un véritable outil de développement au service de l'intégration régionale dans la zone Sahel.

Arrimé à des infrastructures de qualité, il se veut un investissement sécurisé dans la durée, soutenable, car accepté et porté par les populations, avec une impulsion forte et pragmatique des acteurs du secteur privé (qu'il s'agisse d'acteurs nationaux ou d'acteurs transfrontaliers et internationaux).

La rapidité de mise en œuvre fait partie des objectifs poursuivis pour garantir le succès du projet. Il est important pour contribuer à la stabilisation du pays qu'il y ait rapidement une perception par la population d'une véritable dynamique effectivement à l'œuvre, accompagnée de certains premiers résultats visibles.

Un projet à deux niveaux...

le projet de corridor de développement économique doit impliquer non seulement la strate des grands acteurs économiques partenaires privés, nationaux et internationaux, et l'État, mais aussi la strate moins visible mais tout aussi indispensable au bon fonctionnement du corridor, celle des petits métiers et qui concerne les populations installées le long du corridor.

La strate structurante...

Elle démarrerait avec la mise en service d'un axe routier reliant Nouakchott et Bamako. La réhabilitation de l'axe serait la première priorité pour y permettre un flux conséquent et régulier de véhicules gros porteurs. L'organisation des convois et l'exécution des mouvements ensuite impliqueraient l'État autant que les acteurs économiques directement concernés par ces échanges majeurs.

Cette strate structurante (routes, fluidification trafic, électrification, concentration population le long des axes, barrages développement des flux commerciaux inter-régionaux et multiplication de petits projets le long du corridors.) formerait l'ossature du projet.

la strate des activités « petits projets »...

Elle est le complément indispensable de la première pour assurer le succès du tout. La circulation de convois lourds et évidemment bien encadrés au plan sécuritaire exigera la présence de grandes aires de stationnement tout le long du corridor. On sait déjà que la création de ces aires attirera invariablement les populations locales pour la mise en place de petites activités informelles ayant un rapport direct ou indirect avec l'activité principale. L'idée est que plutôt que cela se fasse dans le désordre et l'anarchie, l'État ou le secteur privé organisant l'activité principale, devrait s'emparer de l'organisation et du développement de cette strate d'activité. Ainsi donc de proposer aux villageois répartis le long du corridor en question les moyens de développer leurs petites activités économiques dans un cadre organisé :

Les grandes aires de stationnement seront placées à proximité immédiate des zones villageoises installées le long du corridor. Il faut ensuite recenser toutes les petites activités qui peuvent se développer pour aider l'activité principale : petites sociétés de gardiennage sur les aires, maquis pour nourrir le personnel des convois, petits ateliers de mécaniques, débits de boisson et café, activités de maraîchage et d'élevage pour approvisionner les maquis, petits commerces de proximité etc...

Ainsi, plutôt que de laisser se développer toute ces activités de façon anarchique, l'idée est de les promouvoir, les susciter, les encadrer, les développer, les proposer aux communautés villageoises sensibilisées en planifiant cela de façon rationnelle. Il faut fournir les moyens à chaque acteur de pouvoir développer dignement son activité, d'assurer une formation (1 semaine à 1 mois en fonction de l'activité suffit largement), de suivre au moins au départ (et sur quelques mois) les activités pour en assurer le bon démarrage...

Tout cela pourrait être organisé par un service de l'État bien identifié (pour que l'État en retire le bénéfice politique) en liaison et coordination avec les instances villageoises (créer une sorte de partenariat du type : l'État vous amène tout ça, aidez-nous à vous aider).

Un plus en matière de sécurité...

Au plan visuel, la déclinaison sur le terrain de ce projet dans le grand projet passe quasi inaperçu et n'est donc pas de nature à exciter les djihadistes. Cela n'exige donc pas de dispositif de sécurité particulier dans les villages. Mais surtout à partir du moment où chaque villageois trouve son intérêt dans le développement de sa propre activité, il cherchera à la préserver. Cela peut provoquer un changement de mentalité : la colonne de djihadistes qui passe en moto ou dont on sait qu'elle est présente dans la région et risque de perturber l'activité du corridor sera alors plus spontanément dénoncée par les villageois aux autorités. Ce n'était pas le cas jusqu'alors, quand l'Etat n'apportait rien aux communautés villageoises, pire, les délaissait.

Un coût peu élevé, une organisation en souplesse ...

On pourra rétorquer que tout cela risque de coûter cher, soit, mais comparé aux sommes colossales dépensées par exemple en 2019 et 2020 à tenter des activités de développement qui peinent à voir le jour. D'expérience, on sait que le coût d'un projet tout compris avoisine les 1000 euros. Ainsi, avec 1 million d'euros, on installe en quelques mois 1000 activités le long du corridor, sachant qu'elles nécessitent généralement la participation de plusieurs individus pour les développer. Cette activité pourrait être financée en partie directement en équipements livrés aux bénéficiaires (donnant un caractère concret à l'aide apportée et évitant les tentations de détournement de financement). La formation peut être très facilement assurée sur place dans les villages ou dans des centres identifiés (on peut par

exemple et entre autre s'appuyer sur la formule de l'apprentissage, impliquant les anciens (rémunérés) qui connaissent le métier et le transmettent aux jeunes).

Extension par coagulation et réappropriation des territoires perdus ...

Dans un deuxième temps, on peut aussi imaginer ce principe étendu aux communautés villageoises positionnées à proximité du corridor (en commençant évidemment par les zones les plus calmes et les mieux sécurisées). A partir du grand axe de développement économique, il est possible de relier, par coagulation, plusieurs sites voisins de présence humaine et progressivement agrandir la zone de confiance ainsi créée entre l'Etat et les communautés villageoises bénéficiaires.

Cela exige un très fort engagement de l'Etat, car dans chaque zone créée, les services de l'Etat devraient revenir et assurer leur mission (préfectures, services d'ordre, écoles, dispensaires...) pour conforter la confiance. Cela serait de nature au Mali, (puis au Burkina, au Niger...) à rendre plus difficile l'emprise djihadiste car les populations seraient plus enclines alors à aider l'État.

Aujourd'hui au Sahel les partenaires techniques sont là et les financements existent. Mais il est impératif que ce soit l'État qui prenne les choses en main, accompagné par les acteurs de la communauté internationale plutôt que l'inverse.

La mise en œuvre concrète de la première phase de cette strate du projet nécessite une équipe motivée positionnée à Bamako et une cellule miroir à Nouakchott, ainsi que des personnes toutes identifiées dans chaque village pour coordonner les activités par secteur.

L'intérêt majeur réside dans la rapidité de mise en œuvre du projet, dans son caractère concret et dans sa visibilité. Par ailleurs il ne faut pas mésestimer l'apport en terme de capital confiance qu'on peut recréer entre l'État et les populations avec une telle approche. Cela exige volonté et ténacité de part et d'autre.