



HAL
open science

BURKINA FASO, PAYS STRATÉGIQUE DU DÉSENCLAVEMENT DU MALI ET DU NIGER: EXEMPLE DU TRANSIT ROUTIER DE MARCHANDISES

Ousseny Sigué, Vincent Zoma

► **To cite this version:**

Ousseny Sigué, Vincent Zoma. BURKINA FASO, PAYS STRATÉGIQUE DU DÉSENCLAVEMENT DU MALI ET DU NIGER: EXEMPLE DU TRANSIT ROUTIER DE MARCHANDISES. *L'ngbowu*, 2020, 1 (9), pp.361-375. hal-03168461

HAL Id: hal-03168461

<https://hal.science/hal-03168461>

Submitted on 13 Mar 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Numéro 009, Vol. 1, Juin 2020

ISSN : 2518 - 4237

LŊGBOWU

Revue des Langues, Lettres et Sciences
de l'Homme et de la Société



LŊGBOWU

Revue des Langues, Lettres et Sciences de l'Homme et de la Société

Juin 2020

Faculté des Lettres et
Sciences Humaines



ISSN : 2518 - 4237



LŏGBOWU

**Revue des Langues, Lettres et Sciences
de l'Homme et de la Société**

Numéro 009, Vol. 1, Juin 2020

En couverture,
photo d'un grenier traditionnel kabiye
prise au « musée de Yadè », « Kabiye
sɔsaa ɖiwa »

ADMINISTRATION DE LA REVUE

COMITE DE REDACTION

Directeur Scientifique : Akoété AMOUZOU, *Professeur Titulaire*

Directeur de publication : Nakpane LABANTE, *Maître de
Conférences*

Rédacteur en Chef : Tchaa PALI, *Maître de Conférences*

Coordinateur de publication : Boussanlègue TCHABLE,
Maître de Conférences

Secrétaire : Essonam BINI, *Maître-Assistant*

Assistant à la rédaction : Kokou TCHALLA, *Maître-Assistant*

COMITE SCIENTIFIQUE INTERNATIONAL

Pr Komla SANDA (Université de Kara)

Pr Amouzou KOU'SANTA (Université de Kara)

Pr Adama KPODAR (Université de Kara)

Pr Yaovi AKAKPO (Université de Lomé)

Pr Komi. KOSSI-TITRIKOU (Université de Lomé)

Pr Kodjona KADANGA (Université de Lomé)

Pr Komlan NUBOUKPO (Université de Lomé)

Pr Badjow TCHAM (Université de Lomé)

Pr Akoété AMOUZOU (Université de Kara)

Pr Abou NAPON (Université de Ouagadougou)

Pr Tamasse DANIOUE (Université de Lomé)

Pr Hugues MOUCKAGA (Université Oumar Bongo de Libreville)

Pr Alou KEITA (Université de Ouagadougou)

Pr Atafeï PEWISSI (Université de Lomé)

Pr Komlan E. ESSIZEWA (Université de Lomé)

Pr Musanji NGALASSO-MWATA (Université Bordeaux
Montaigne)

Pr Laré KANTCHOA (Université de Kara)

Pr Hounkpati B. C. KAKPO (Université d'Abomey-Calavi)

Pr Flavien GBETO (Université d'Abomey-Calavi)

Pr Momar Cisse (Université Cheikh Anta Diop)

Pr Mahougnon KAKPO (Université d'Abomey-Calavi)

Pr Kokou E. PERE-KEWEZIMA (Université de Lomé)

Pr Issa TAKASSI (Université de Lomé)

Pr Alpha BARRY (Université Bordeaux Montaigne)

M. Moustapha GOMGNIMBOU, Directeur de Recherche
(CNRST)

Pr Ousseynou FAYE (Université Cheikh Anta Diop de Dakar)

Pr M. BÂNTENGA (Université de Ouagadougou)

COMITE DE LECTURE

Pr Akoété AMOUZOU (Université de Kara), Pr Tamasse DANIOUE
(Université de Lomé), Pr Atafeï PEWISSI (Université de Lomé), Pr

Komlan E. ESSIZEWA (Université de Lomé), Pr Mahougnon

KAKPO (Université d'Abomey-Calavi), Pr Kokou E. PERE-

KEWEZIMA (Université de Lomé), Pr Alpha BARRY (Université

Bordeaux Montaigne), Pr E. ASSIMA-KPATCHA (Université de

Lomé) ; Pr N.A. GOEH-AKUE (Université de Lomé) ; M. Kossi

BADAMELI, Maître de Conférences (Université de Kara) ; M. Padabo KADOUZA, Maître de Conférences (Université de Kara) ; M. Komlan KOUZAN, Maître de Conférences (Université de Kara) ; Pr Laré KANTCHOA (Université de Kara) ; M. KAMMAMPOAL Bawa, Maître de Conférences (Université de Kara) ; M. Nakpane LABANTE, Maître de Conférences (Université de Kara), Mme Kuwèdaten NAPALA, Maître de Conférences (Université de Kara) ; Mme Balaïbaou KASSAN, Maître de Conférences (Université de Kara) ; M. Assogba GUEZERE, Maître de Conférences (Université de Kara) ; M. Komi KPATCHA, Maître de Conférences (Université de Kara) ; M. Koffi SOSSOU, Maître de Conférences ; M. Bammoy NABE, Maître de Conférences (Université de Kara) ; M. Boussanlègue TCHABLE, Maître de Conférences (Université de Kara) ; M. Tchaa PALI, Maître de Conférences (Université de Kara) ; Paboussoum PARI, Maître de Conférences (Université de Lomé) ; Pr Martin Minlpe GANGUE (Université de Lomé); M. Ali Pitaloumani GNAKOU, Maître de Conférences (Université de Lomé) ; Mme Kouméalo ANATE, Maître de Conférences (Université de Lomé) ; M. Essohanam BATCHANA, Maître de Conférences (Université de Lomé) ; Kokou GBEMOU, Maître de Conférences (Université de Lomé) ; M. Séna AKAKPO-NUMADO, Maître de Conférences (Université de Lomé) ; M. A. AWESSO, Maître de Conférences (Université de Lomé).

SOMMAIRE

ADMINISTRATION DE LA REVUE	i
SOMMAIRE	iii
LIGNE ÉDITORIALE	vii
SYNTHÈSE DES ARTICLES	xi
LANGUES ET LETTRES	13
Bias and social injustice faced by the post emancipated african americas: a critical revisitation of “ <i>to kill the mocking bird</i> ”, by Harper Lee, KOMBIENI Didier	15
L’emploi particulier de l’adverbe de temps « maintenant » dans <i>Le fugitif</i> de Boureima Dominique Sisso, KOENOU Boureima Alexis	31
Le château labyrinthique de Lourps dans <i>En rade</i> de Joris-Karl Huysmans NOMBO Augustin	47
Violence dans <i>Doña Barbara</i> de Romulo Gallegos : un regard sociologique dans l’environnement, KANGA Amenan Sylvie	61
Nawdm as a no empty onset and codaless language, GAWA Djahéma	79
Statut des langues nationales et réforme du système éducatif DIALLO Adama	91
Patronymes et catégorisation linguistique de quelques peuples de Côte d’Ivoire SIB Sié Justin, KOUASSI Koffi Yeboua & YEO Kanabein Oumar	119
La contribution de la lecture de roman au bon usage de la pronominalisation du nom ou groupe nominal COD et COI au post-primaire au Burkina Faso, KAFANDO Wendnonga Gilbert	135
Dits et non-dits : esquisse d’analyses stylistiques, pragmatiques et sociolinguistiques de slogans politiques en période de campagne électorale en Côte d’Ivoire, BERE Anatole & YOUANT Yves Marcel	153
Déictiques en kabiyè : étude sémantique et pragmatique, AMIZOU Maléki Espoir, AWIZOBA Essobozowè & PALI Tchaa	181
SCIENCES DE L’HOMME ET DE LA SOCIETE	199
Stratégies matrimoniales et notabilité en Afrique romaine: cas de volubilis, MBOUMBA MBINA Roger	201
Conditions salariales, pouvoir d’achat et performance des enseignants du secondaire : cas du Togo, GNANSA Gnagliga .	217

Tentative d'explication sociologique des guerres civiles de 1993 et 1997 au Congo-Brazzaville, ITOUA ONDET Maixent Cyr	239
Impact du projet « bourses ENEP » de l'ONG Plan International Burkina Faso sur la scolarisation des filles dans la province du Koulpelogo, POUSSOGHO Nowenkûum Désiré & BOUNDAOGO François	261
Dynamiques sociales autour de la gestion des eaux usées domestiques à Zogbadjè (Abomey-Calavi/Bénin), BENON MONRA Abdoulaye	275
Ethnographie d'une approche thérapeutique animiste à N'dakro-Bouaké (Côte d'Ivoire) : étude de cas, KOUAKOU Yao Edmond Patrice	291
Analyse des logiques contradictoires du rôle des medias sous le terrorisme : cas des attentats du 2 mars 2018 à Ouagadougou à travers trois quotidiens, BAGARE Marcel	313
Effet de l'attention partagée sur la compréhension de textes, MOUNGUENGUI Faustin & LIBOUTCHI PEPPE Deslande	341
Burkina Faso, pays stratégique du désenclavement du mali et du Niger : exemple du transit routier de marchandises, SIGUE Ousseney & ZOMA Vincent	361
Logement et occupation de l'espace à San-Pedro (Côte d'Ivoire), DIHOUEGBEU Deagai Parfaite	377
Facteurs de la baisse du rendement du coton dans les « 2KP » (Kouandé, Kérou et Péhunco) au Nord-Ouest du Bénin ABDOULAYE Awali, DAKOU Sylvestre, YACOUBOU MAMA ABOUDOU Aboudou Ramanou & ADAM GIBIGAYE Moussa	391
Déplacés internes des exactions de Boko-Haram et conditions sanitaires à risques dans la ville de Maroua (extrême-Nord Cameroun), ELOUNDOU MESSI Basile Paul & NDZIE SOUGA Clotaire	409
L'érosion côtière, une menace de l'habitat et des activités économiques à Lahou-Kpanda dans la commune de grand-Lahou (Côte d'Ivoire), DJAH Armand Josué, ZONKOUAN Badjo Ruth Virginia, DIOMANDE Béh Ibrahim & BECHI Grah Félix	423
Colonisation des couloirs de passage à bétail et recrudescence des conflits d'usage entre agriculteurs et éleveurs à Gogounou (Nord-Bénin), SINA D. Ilyass	437
Les populations de Korhogo au Nord de la Côte d'Ivoire entre réponses administratives et stratégies individuelles d'adaptation aux inondations, KADJO Arsène	455
Contexte urbain des villes coloniales du grand-Abidjan MEMEL Frédéric Armel	471
Vie politique et affirmation identitaire au Congo-Brazzaville de 1945 à 1994, NIAMA Célestin Désiré	495

Le révérend père Raphaël Adjola et l'inculturation en pays Kabiyé : cas de l'initiation des jeunes (<i>Akpema</i> et <i>Kondona</i>) à l'Eglise Catholique (1965-2011), TCHANGAI Bassa Esso	515
« Pacification » et construction de l'état colonial : aux fondements de la nation politique gabonaise (1910-1960), MBOYI BONGO Serge	537
Dire et vivre la maladie du chef dans les sociétés kongo du bassin du Kouilou-Niari aux XVII ^e et XIX ^e siècles YEKOKA Jean Félix & MANCKESSI Dreid Miché Kodia	557
La sidérurgie directe dans la province du Bam (Burkina Faso) : les anciennes mines de fer, BIRBA Noaga	577
Rivalité franco-anglaise au sujet de la Côte d'Ivoire : enjeu économique et politique (1878-1920), BEKOKIN Tanoh Raphaël	593
La problématique de la multiplicité des organisations régionales dans la construction de l'unité africaine DIPAMA W.V. Arsène	617
De la valeur anthropologique de la violence dans le progrès de l'humanité MANGA NOMO Lucien Alain	645
La dialectique de la perfectibilité humaine. La post- humanité en question, YAO Kouamé	661
La problématique de la religion et ses implications dans la santé et l'éducation, MOTO NDONG François	677
Machiavélisme : un fossile ou un possible ?, N'DRI Diby Cyrille	697
La société civile ouest-africaine face au défi de la paix, KOUAKOU Kouamé Hyacinthe	715
La citoyenneté féminine dans la pensée politique de Spinoza, KOUASSI Assanti Olivier	731
Fondamentalisme religieux et croyance de l'autre à partir de Levinas : plaidoyer pour une religion humaniste, N'DOUA Kouassi Clément	745
Analyse des relations policiers-plaignants dans les commissariats de police en Côte d'Ivoire : cas des commissariats du 8 ^{eme} et 18 ^{eme} arrondissement dans la commune de Cocody, TRAORE MASSANDJE & KOMBA Bi Ya Pierre	757
Romantisme ethnique et modernité politique au Gabon. Quelle intégration à l'ère de la subjectivité démocratique ?, MUNZANGALA-MUNZIEWU Dieudonné	777
Le mimétisme chez Max Horkheimer : entre réification et autonomisation de l'individu KANON Gbomené Hilaire	799

Lɔŋgbowu, Revue des Lettres, Langues et Sciences de l'Homme et de la
Société, N° 009, Vol. 1, Juin 2020

LIGNE EDITORIALE

Longbow est une revue à parution semestrielle de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines de l'Université de Kara. Elle publie les articles des domaines des langues, des lettres, des sciences de l'homme et de la société. **Les textes doivent tenir compte de l'évolution des disciplines couvertes et respecter la ligne éditoriale de la revue.** Ils doivent en outre être originaux et n'avoir pas fait l'objet d'une acceptation pour publication dans une autre revue à comité de lecture.

Les articles soumis à la revue *Longbow* sont anonymement instruits par deux évaluateurs. En fonction des avis de ces deux instructeurs, le comité de rédaction décide de la publication de l'article soumis, de son rejet ou alors demande à l'auteur de le réviser en vue de son éventuelle publication.

Les articles à soumettre à la revue doivent être conformes aux normes ci-dessous décrites.

PRESENTATION GENERALE DES MANUSCRITS

À partir de ce numéro 004, la revue *Longbow* ne peut recevoir pour instruction ni publier un article s'il ne respecte pas les normes typographiques, scientifiques et de référencement (NORCAMES /LSH) adoptées par le CTS/LSH, le 17 juillet 2016 à Bamako, lors de la 38^{ème} session des CCI dont voici *in extenso* une partie du point 3 de ces normes à l'attention de tous les auteurs.

« 3. DES NORMES ÉDITORIALES D'UNE REVUE DE LETTRES OU SCIENCES HUMAINES

3.1. Aucune revue ne peut publier un article dont la rédaction n'est pas conforme aux normes éditoriales (NORCAMES). Les normes typographiques, quant à elles, sont fixées par chaque revue.

3.2. La structure d'un article doit être conforme aux règles de rédaction scientifique, selon que l'article est une contribution théorique ou résulte d'une recherche de terrain.

3.3. La structure d'un article scientifique en Lettres et Sciences Humaines se présente comme suit :

- Pour un article qui est une contribution théorique et fondamentale : **Titre, Prénoms et Nom de l'auteur, Institution d'attache, adresse électronique, Résumé en Français [250 mots maximum], Mots clés [7 mots maximum], [Titre en Anglais] Abstract, Keywords, Introduction (justification du thème, problématique, hypothèses/objectifs scientifiques, approche), Développement articulé, Conclusion, Bibliographie.**

- Pour un article qui résulte d'une recherche de terrain : **Titre, Prénoms et Nom de l'auteur, Institution d'attache, adresse électronique, Résumé en Français [250 mots au plus], Mots clés [7 mots au plus], [Titre en Anglais], Abstract, Keywords, Introduction, Méthodologie, Résultats et Discussion, Conclusion, Bibliographie.**

- Les articulations d'un article, à l'exception de l'introduction, de la conclusion, de la bibliographie, doivent être titrées, et numérotées par des chiffres (exemples : 1. ; 1.1. ; 1.2 ; 2. ; 2.2. ; 2.2.1 ; 2.2.2. ; 3. ; etc.). (ne pas automatiser ces numérotations)

3.4. Les passages cités sont présentés en romain et entre guillemets (Pas d'Italique donc !). Lorsque la phrase citant et la citation dépassent trois lignes, il faut aller à la ligne, pour présenter la citation (interligne 1) en romain et en retrait, en diminuant la taille de police d'un point.

3.5. Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, de la façon suivante :

- (Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms de l'auteur. Nom de l'Auteur, année de publication, pages citées) ;

- Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms de l'auteur. Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées).

Exemples :

- En effet, le but poursuivi par M. Ascher (1998, p. 223), est « d'élargir l'histoire des mathématiques de telle sorte qu'elle acquière une perspective multiculturelle et globale (...), d'accroître le domaine des mathématiques : alors qu'elle s'est pour l'essentiel occupé du groupe professionnel occidental que l'on appelle les mathématiciens(...)».

- Pour dire plus amplement ce qu'est cette capacité de la société civile, qui dans son déploiement effectif, atteste qu'elle peut porter le développement et l'histoire, S. B. Diagne (1991, p. 2) écrit :

Qu'on ne s'y trompe pas : de toute manière, les populations ont toujours su opposer à la philosophie de l'encadrement et à son volontarisme leurs propres stratégies de contournements. Celles-là, par exemple, sont lisibles dans le dynamisme, ou à tout le moins, dans la créativité dont sait preuve ce que l'on désigne sous le nom de secteur informel et à qui il faudra donner l'appellation positive d'économie populaire.

- Le philosophe ivoirien a raison, dans une certaine mesure, de lire, dans ce choc déstabilisateur, le processus du sous-développement. Ainsi qu'il le dit :

le processus du sous-développement résultant de ce choc est vécu concrètement par les populations concernées comme une crise globale : crise socio-économique (exploitation brutale, chômage permanent, exode accéléré et douloureux), mais aussi crise socio-culturelle et de civilisation traduisant une impréparation sociohistorique et une inadaptation des cultures et des comportements humains aux formes de vie imposées par les technologies étrangères. (S. Diakité, 1985, p. 105).

3.6. Les sources historiques, les références d'informations orales et les notes explicatives sont numérotées en série continue et présentées en bas de page

3.7. Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit :

NOM et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, Zone titre, Lieu de publication, Zone Éditeur, pages (p.) occupées par l'article dans la revue ou l'ouvrage collectif. Dans la zone titre, le titre d'un article est présenté en romain et entre guillemets, celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une revue ou d'un journal est présenté en italique.

Dans la zone Éditeur, on indique la Maison d'édition (pour un ouvrage), le Nom et le numéro/volume de la revue (pour un article). Au cas où un ouvrage est une traduction et/ou une réédition, il faut préciser après le titre, le nom du traducteur et/ou l'édition (ex : 2nde éd.).

3.8. Ne sont présentées dans les références bibliographiques que les références des documents cités. Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur. Par exemple :

Références bibliographiques

AMIN Samir, 1996, *Les défis de la mondialisation*, Paris, L'Harmattan.

AUDARD Cathérine, 2009, *Qu'est-ce que le libéralisme ? Éthique, politique, société*, Paris, Gallimard.

BERGER Gaston, 1967, *L'homme moderne et son éducation*, Paris, PUF.

DIAGNE Souleymane Bachir, 2003, « Islam et philosophie. Leçons d'une rencontre », *Diogène*, 202, 4, p. 145-151.

DIAKITE Sidiki, 1985, *Violence technologique et développement. La question africaine du développement*, Paris, L'Harmattan.

Typographie française

- La revue *Lɔŋgbowu* s'interdit tout soulignement et toute mise de quelque caractère que ce soit en gras.

- Les auteurs doivent respecter la typographie française concernant la ponctuation, l'écriture des noms, les abréviations...

Les appels de notes sont des chiffres arabes en exposant, sans parenthèses, placés avant la ponctuation et à l'extérieur des guillemets pour les citations.

Tout paragraphe est nécessairement marqué par un alinéa d'un cm à gauche pour la première ligne.

Tableaux, schémas et illustrations

En cas d'utilisation des tableaux, ceux-ci doivent être numérotés en chiffres romains selon l'ordre de leur apparition dans le texte.

Les schémas et illustrations doivent être numérotés en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte.

La présentation des figures, cartes, graphiques, ... doit respecter le miroir de la revue qui est de 16 x 24. Ces documents doivent porter le titre précis, la source, l'année et l'échelle (pour les cartes).

Le non respect des normes éditoriales entraîne le rejet du projet d'article.

LES DROITS DE PUBLICATION

Une fois l'article accepté par le comité de rédaction, l'auteur devra entrer en contact avec la rédaction de la revue pour l'acquittement des droits de publication qui s'élèvent à **40 000 FCFA**.

Lɔŋgbowu étant une revue de recherche et d'information éditée sans but lucratif, les auteurs ne percevront pas de versement de droits.

ÉPREUVES ET PUBLICATIONS

Avant publication, l'auteur reçoit par courrier électronique un jeu d'épreuves à vérifier. Il doit les retourner corrigées sous huitaine à la rédaction. Seules les corrections typographiques sont admises sur les épreuves.

L'auteur reçoit, après parution, le tiré-à-part de son article en version électronique au format PDF. Il pourra recevoir, sur demande, un exemplaire de la revue en payant les frais d'expédition.

Les articles sont la propriété de la revue et peuvent faire l'objet, avec l'accord de l'auteur, d'une mise en ligne.

DISPOSITIONS FINALES

Les articles doivent parvenir au secrétariat de rédaction de la revue au plus tard à la fin du mois de mars pour le numéro de juin et la fin du mois de septembre pour le numéro de décembre de chaque année.

Les textes doivent être envoyés à l'adresse suivante :

Email : rellshs2016@gmail.com

SYNTHÈSE DES ARTICLES

Les contributions constituant l'ossature de ce 9^e numéro de *Lɔŋgbowu* sont très riches et variées.

Dans le domaine des lettres et langues, les auteurs ont fait la lumière sur l'emploi particulier de l'adverbe de temps « maintenant » et l'esthétisation de la femme. On y trouve aussi la contribution de la lecture de roman au bon usage de la pronominalisation du nom ou groupe nominal COD et COI au post-primaire, les dits et non-dits avec une esquisse d'analyses stylistiques, pragmatiques et sociolinguistiques de slogans politiques en période de campagne électorale ; les enjeux sociolinguistiques de l'alliance à plaisanterie à l'ère des réseaux sociaux et une analyse rhétorico-argumentative du discours politique. Le lecteur y trouve aussi les investigations linguistiques et pragmatico-discursives autour des violences verbales dans les interactions, l'écrivain en situation de diglossie, les fonctions de l'apparat du magicien dans la littérature africaine ou le statut des langues nationales et la réforme du système éducatif.

Différentes thématiques du domaine des Sciences de l'Homme et de la Société ont été traitées. Aussi trouvera-t-on, dans le champ de la Sociologie, des analyses portant sur les stratégies matrimoniales et la notabilité en Afrique, les conditions salariales, le pouvoir d'achat et la performance des enseignants du secondaire. D'autres analystes ont porté leur regard sur l'explication sociologique des guerres civiles, le rôle des médias sous le terrorisme, l'ethnographie d'une approche thérapeutique animiste, les dynamiques sociales autour de la gestion des eaux usées domestiques, la scolarisation des filles, l'émergence des activités minières, l'autonomisation de la femme et les pressions populaires aux élections pluralistes en Afrique. La psychologie et les sciences de l'éducation se sont focalisées sur les représentations sociales de la santé mentale et les programmes de soins en santé mentale, ainsi que la problématique du *burnout* dans les services. Les recherches en histoire ont porté sur la vie politique et l'affirmation identitaire, l'inculturation des peuples, la pacification et la construction de l'état colonial comme fondement de la nation politique, la sidérurgie et les enjeux économiques et politiques. Sont également analysées une microhistoire des nationalistes et progressistes, les révoltes et les dissensions religieuses. En géographie, les auteurs se sont intéressés aux questions des migrations et de déplacement des populations, les facteurs d'attractivité touristique, la saisonnalité du paludisme et la contrainte d'exploitation des plaines alluviales. La culture de plantation et le niveau de vie chez les producteurs, l'érosion pluviale et le développement socio-économique, les populations face aux inondations, les conditions sanitaires à risques dans les villes et les conflits d'usage entre agriculteurs et éleveurs sont également abordés. En Philosophie, les questions qui ont été analysées portent sur la valeur anthropologique de la violence dans le progrès de l'humanité, la dialectique de la perfectibilité humaine, la post-humanité en question. La problématique de la religion et ses implications dans la santé et

l'éducation, le machiavélisme, la citoyenneté féminine dans la pensée politique, le fondamentalisme religieux et la croyance de l'autre ont fait l'objet d'attention. Les philosophes se sont également intéressés aux questions de l'immigration à l'épreuve du biopouvoir, le génie génétique et éthique de l'ipséité ou le jugement à travers les relations aux objets (un ou pluriel), ou encore une critique de la performativité des métaphores biologiques, l'image ontologique de la mobilité et la souveraineté de l'Etat face aux défis de la mondialisation.

BURKINA FASO, PAYS STRATEGIQUE DU DESEN- CLAVEMENT DU MALI ET DU NIGER: EXEMPLE DU TRANSIT ROUTIER DE MARCHANDISES

SIGUE Ousseny*
ZOMA Vincent*

Résumé

Le Burkina Faso, le Mali et le Niger sont trois pays sans façade maritimes de l'Afrique de l'Ouest. Cependant, le Burkina Faso constitue un pays de transit pour les deux autres. Cet article a pour objectif d'appréhender les raisons qui expliquent le transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso. Pour ce faire, une enquête a été réalisée auprès des conducteurs maliens et nigériens en transit via le Burkina Faso. Cette enquête a été complétée par des entretiens avec des conseils des chargeurs de ces trois pays concernés et de la douane burkinabè. Il ressort que le Burkina Faso de par sa position géographique permet un accès à plusieurs ports aux niveaux des pays côtiers. Par ailleurs, les dispositions réglementaires de l'UEMOA et de la CEDEAO en faveur de la libre circulation des personnes et des biens renforcent le rôle du Burkina Faso comme pays de transit. Mais les perceptions illicites caractérisées par les tracasseries routières continuent toujours de limiter l'efficacité des transports dans toute la région.

Mots clés : Burkina Faso, Mali, Niger, Transit, Transport, Marchandises.

Abstract

Burkina Faso, Mali and Niger are three countries with no maritime frontage in West Africa. However, Burkina Faso is a transit country for the other two. This article aims to understand the reasons for the transit of goods by road from Mali and Niger via Burkina Faso. To do this, a survey was conducted among Malian and Nigerian drivers in transit via Burkina Faso. This survey was supplemented by interviews with the shippers' councils of these three countries and Burkinabe customs. It can be seen that Burkina Faso's geographical position allows access to several ports at the level of coastal countries. In addition, the WAEMU and ECOWAS regulations for the free movement of people and goods reinforce Burkina Faso's role as a transit country. But illicit perceptions characterized by road harassment continue to limit transport efficiency throughout the region.

Key words: Burkina Faso, Mali, Niger, Transit, Transport, Goods.

* Chargé de recherche ; CNRST, Burkina-Faso Email : oussensigue@gmail.com

* Université Joseph KI-ZERBO ; Email : vincentzoma3@gmail.com

Introduction

Les échanges transnationaux sont très importants pour les pays notamment dans le contexte de la mondialisation où « *la terre est devenue un village planétaire dans lequel aucun pays ne peut vivre de façon insulaire* » (A. Somda, 2018, cité par V. Zoma, 2019, p.12). L'Afrique à l'instar des autres continents n'est pas en marge de ces échanges car « *les sociétés africaines ont toujours organisé leur espace pour assurer les échanges entre le monde des terroirs ruraux et les pôles urbains, des savanes aux forêts, du Sahel au golfe de Guinée grâce à de puissants réseaux marchands* » (V. Zoma, 2019, p.12).

En Afrique de l'Ouest, le Burkina Faso, le Mali et le Niger, pays sahéliens sans façade maritime sont particulièrement concernés par les échanges supranationaux si bien que B. Steck (2015, p.455-456) montre que « *c'est une urgence, quand il est officiellement énoncé que le coût du transport peut représenter jusqu'à 77 % de la valeur des flux destinés aux territoires enclavés* ». Ainsi, les trois pays sahéliens sans littoral de l'Afrique occidentale sont particulièrement préoccupés par les problèmes liés au transport international routier de marchandises. Le manque d'accès direct à la mer les rend tributaires des pays voisins littoraux. Malgré la situation de pays sans façade maritime, le Burkina Faso constitue un pays de transit routier pour le transport international de marchandises du Mali et du Niger (V. Zoma, 2019). D. Ouédraogo (1979, p.556-557) explique que:

Malgré son éloignement de la mer, la Haute-Volta occupe en Afrique de l'Ouest une position géographique stratégique: située au cœur de la boucle du Niger, elle a des frontières avec six pays (Mali, Niger, Bénin, Togo, Ghana et Côte d'Ivoire). C'est pourquoi son rôle de transit entre les États sahéliens (Niger, Mali) et les États côtiers (Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Bénin) est particulièrement important.

Quel rôle joue le Burkina Faso pour le désenclavement des deux autres pays de l'hinterland dans la chaîne de transport international de marchandises en Afrique de l'ouest ? Autrement dit, quelles sont les raisons qui expliquent le transit routier de marchandises du Mali et du Niger via ce pays ? Quel est l'importance du trafic routier de marchandises de ces pays par le pays de transit ?

Dans le cadre de cet article, nous avons recueilli des données statistiques auprès de la direction générale de la Douane du Burkina Faso sur les flux de marchandises en transit au Burkina Faso vers ces deux pays. Des échanges ont eu lieu avec la Direction Générale des Transports Terrestres et Maritimes (DGTMM), le Conseil Burkinabè des Chargeurs (CBC), le Conseil Malien des Chargeurs (CMC), le Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR) et le Conseil

Nigérien des Utilisateurs de Transport (CNUT). Une enquête a été également réalisée en janvier 2018 auprès des conducteurs¹ routiers du Mali et du Niger en transit au Burkina Faso. Ces entretiens et l'enquête visaient à identifier les défis liés au transit via le Burkina Faso. Mais avant tout, il s'agit surtout d'expliquer les facteurs du choix du Burkina Faso comme pays de transit routier de ces deux pays de l'intérieur et de cerner l'importance de ce trafic pour ce pays. Pour la présente étude, il convient alors de rappeler l'origine historique des échanges de la région.

1. Burkina Faso : un carrefour historique entre la bande côtière et le sahel

Le facteur historique semble ne pas être la raison du choix du Burkina Faso comme pays de transit. Notre enquête auprès des conducteurs routiers du Mali et du Niger indique que 95% des conducteurs estiment que le fait historique ne justifie pas le choix du Burkina Faso comme pays de transit pour le Mali et le Niger. Ces résultats traduisent une méconnaissance ou une négligence des relations historiques entre les pays de la région. En effet, d'après L. Thiam (1983) et L. Fauchard (2003), les sources disponibles sur l'histoire pré-coloniale des villes de l'Afrique occidentale sont extrêmement fragmentaires avant le XVIII^{ème} siècle. Cependant nombre d'historiens estiment que la localisation de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso sur les routes caravanières commerciales de l'Afrique de l'ouest, entre le sud forestier (or et cola) et le nord sahélo-saharien (sel et bétail) explique en partie leur développement commercial à partir du XV^{ème} siècle. La cour du Moogo Naaba (roi des Mossi de Ouagadougou) se sédentarisa à Ouagadougou sous Naaba Warga (1737-1744) avec le développement du pouvoir central et d'un appareil de cour. L'essentiel de l'organisation de la ville se mit ainsi en place au milieu du XVIII^{ème} siècle autour du binôme palais/marché. Très tôt, la ville entretenait des relations commerciales avec des villes plus ou moins voisines notamment, Tombouctou, Mopti, Djenné, Say, Gao.

Les premiers commerçants yarsé s'étaient installés dans la région depuis le XVI^{ème} siècle et approvisionnaient ces royaumes en produits du nord (bétail, sel) et du sud (tissus, colas, fusils européens...). A partir du XVIII^{ème} siècle, un autre grand réseau de marchands de l'Afrique

¹ Ces enquêtes ont été effectuées dans trois communes frontalières du Burkina Faso avec le Mali et le Niger. Il s'agit de Faramana et de Koloko pour le transit du Mali et de Kantchari pour celui du Niger. Ces communes ont été choisies car elles sont d'une part des portes d'entrées et de sorties du transit de marchandises de ces deux pays ; et d'autre part, elles abritent des postes de contrôle de la douane et les conducteurs sont obligés de marquer un arrêt pour les formalités. Ainsi, sur un effectif total de 1079 conducteurs (d'après les données statiques des ministères de transport du Mali et du Niger) concernés par le transit routier de marchandises de ces deux pays via le Burkina Faso, nous avons enquêté 5%, soit 55 conducteurs.

occidentale (les Haoussa) se développait à l'ouest de leur aire commerciale traditionnelle (régions situées au nord du Nigéria actuel et le sud du Niger) en investissant les grands marchés urbains de la région : Bouna, Bondoukou, Kong, Bobo-Dioulasso et Djenné. Ces derniers s'installèrent à Ouagadougou au XIX^{ème} siècle ; ce qui fit perdre le monopole du commerce aux Yarsé (L. Thiam, 1983 ; L. Fauchard, 2003).

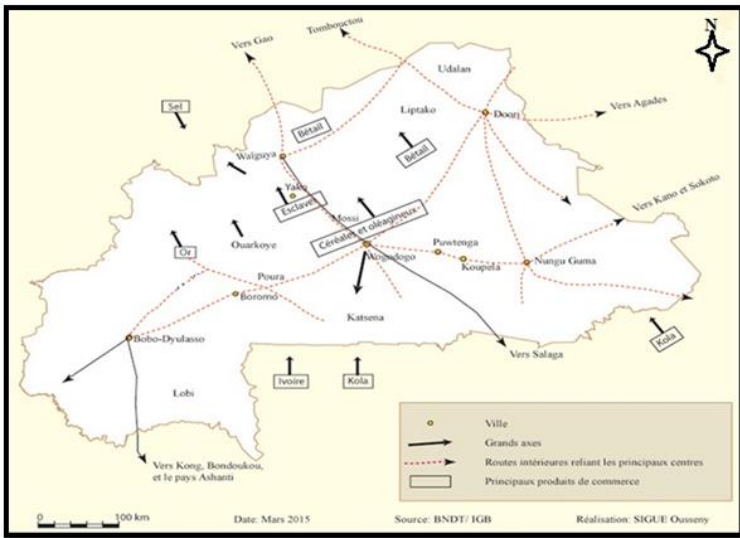
Les mossi² sont apparus tardivement sur les routes du commerce médiéval et se sont lancés dans le commerce sous le coup d'une pesante nécessité. Ils échangeaient des bêtes et des bandes d'étoffe contre la cola de Salga. Venant de la région de Ouagadougou et de Ouahigouya pour la plupart, ils ont également participé au ramassage de l'or de Poura mais surtout au commerce des esclaves. On les retrouve sur les pistes partant de la région minière de Poura et se dirigeant vers Ouagadougou ou Bobo-Dioulasso et même jusqu'aux villes du Niger. Ils semblent donc avoir eu une bonne connaissance des routes et marchés proches ou lointains, ce qui les désigna comme guides caravaniers dans de nombreuses contrées (L. Thiam, 1983).

Ainsi, Ouagadougou était une cité royale en même temps qu'une ville relais sur les routes de l'Afrique de l'ouest. Bobo-Dioulasso se développa essentiellement sur des bases commerciales. Au début du XVIII^{ème} siècle, elle (Bobo-Dioulasso) lia son destin au royaume de Kong fondé en 1710 par un groupe de guerriers (Sonangui) conduit par Sékou Ouattara, originaire du Soudan et dont le principal objectif était de protéger les routes commerciales de la région.

La sécurisation et la suppression des principales taxes sur les marchés de Bobo-Dioulasso et de Kong auraient attiré un grand nombre de commerçants de Djenné, de Tombouctou et de Bouna (Kodjo N.G cité par L. Fauchard, 2003). La ville de Bobo-Dioulasso devint alors une étape importante à mi-chemin entre les cités du delta intérieur du Niger telles que: Djenné, Mopti, Ségou et Tombouctou...) et les villes plus proches de la forêt (Bouna et Kong) pour y échanger des produits similaires à ceux de Ouagadougou (carte n°1).

² Ethnie majoritaire du Burkina Faso occupant le centre du pays

Carte n°1: Grands axes routiers du commerce au XIX^{ème} siècle

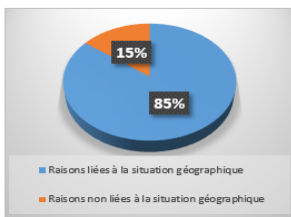


La carte n°1 indique les villes, les grands axes et les principaux produits de commerce au XIX^{ème} siècle à travers l'actuel Burkina Faso. Ainsi le rôle historique des villes du Burkina Faso comme carrefour d'échange entre le sahel et la bande côtière en Afrique de l'Ouest s'explique en partie par sa position géographique qui y est favorable.

2. Position géographique du Burkina Faso en faveur du transit international

Par le biais de sa situation géographique dans l'espace ouest africain, le Burkina Faso constitue une plaque tournante des échanges de marchandises entre les pays du sahel et ceux de la bande côtière. D'après les résultats de notre étude (graphiques n°1 et n°2) la situation géographique du Burkina Faso justifie le choix de ce pays comme pays de transit pour le Mali et le Niger.

Graphique 1: Facteur géographique



Source: Enquête auprès des conducteurs, janvier 2018

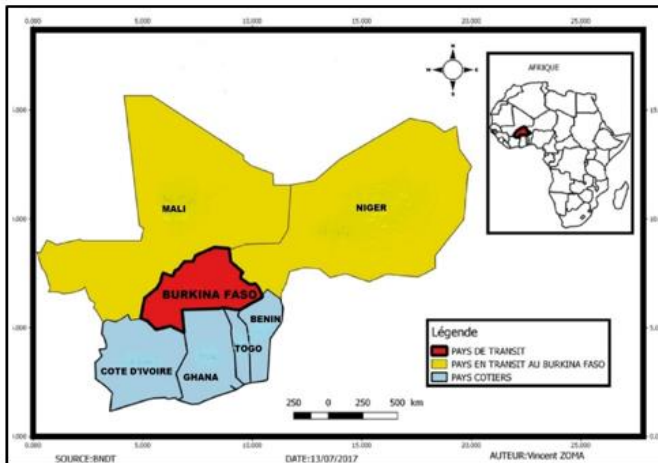
Graphique 2: Possibilité d'accès à plusieurs ports



Source: Enquête auprès des conducteurs, janvier 2018

D'après les graphiques n°1 et n°2, la situation géographique du Burkina Faso permet au Mali et au Niger d'avoir accès à plusieurs ports de la région. En transitant par le Burkina Faso, les maliens peuvent utiliser les ports du Bénin, du Togo et du Ghana. Les Nigériens aussi à travers le Burkina Faso peuvent utiliser les ports de la Côte d'Ivoire, du Togo et du Ghana. Par conséquent, le Burkina Faso, malgré sa situation de pays sans littoral est au regard de sa position géographique de pays carrefour au cœur de l'Afrique de l'Ouest, un pays de transit pour le Mali et le Niger (V. Zoma, 2019). La carte n°2 illustre la position stratégique du Burkina Faso par rapport au Mali et au Niger.

Carte n°2: Position stratégique du Burkina Faso



La carte n°2 montre que le Burkina Faso occupe une position stratégique par rapport aux deux autres pays sans littoral que sont le Mali et Niger. Il a quatre frontières avec des pays côtiers (la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Ghana, et le Bénin) qui disposent de ports maritimes et les corridors en passant par le Burkina Faso pour rejoindre ces ports sont plus proches en termes de distance. C'est la raison pour laquelle, d'après notre entretien avec les services de la douane du Burkina Faso, au niveau régional, les corridors définis pour le transport international de marchandises en direction ou en provenance du Mali et du Niger à travers les ports de ces quatre pays sont obligatoirement ceux qui traversent le Burkina Faso. Mais, comme nous l'avons déjà évoqué, le rôle du Burkina Faso au regard de sa position géographique est très ancien car il a été matérialisé notamment par ces deux grandes villes de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso et s'est renforcé au cours des siècles (cf. carte n°1).

Après l'installation de l'appareil colonial au Burkina Faso comme partout ailleurs en Afrique, des routes furent tracées pour la mise en valeur des terres nouvellement conquises. Les premières routes avaient pour but de désenclaver les zones productrices et permettre l'écoulement des produits. Un autre facteur de développement de l'infrastructure routière, le plus important et sans nul doute le plus décisif est que le Burkina Faso est une zone de passage en direction des autres pays de l'intérieur et partage des frontières avec quatre pays côtiers. Le Burkina Faso se présente alors comme la charnière entre deux mondes en Afrique de l'ouest : les pays de la côte et ceux de l'intérieur notamment le Mali et le Niger. Cela justifie bien le prolongement des grands axes routiers vers ces pays afin d'acheminer les produits de traite (coton et arachide) vers les ports de la Côte d'Ivoire, du Togo et du Bénin. Les besoins croissants en viande dans les villes du Ghana, l'essor de la consommation de cola et de produits manufacturés dans les pays sahéliens et soudanais, le développement de réseaux migratoires entre le Burkina Faso et le Ghana renforcèrent le rôle commercial de la route qui reliait Kumasi et Tamale (Gold Coast) à Ouagadougou (L. Fauchard, 2003).

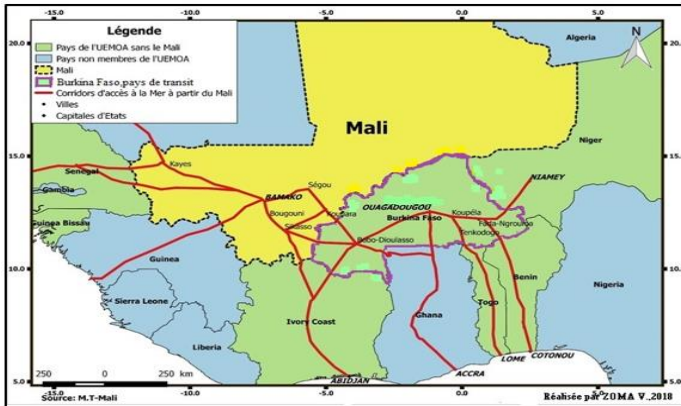
Après les années des indépendances, il n'y a pratiquement pas eu de nouveaux tracés de routes. L'effort du gouvernement s'est focalisé sur l'entretien et l'amélioration du réseau routier hérité de la colonisation. C'est sur cet ensemble de pistes et de routes que se bâtiront les voies de communication d'après indépendance.

Au-delà de la position géographique de pays carrefour du Burkina Faso, il convient d'ajouter le gain de temps et le facteur distance qui y sont étroitement liés. Les facteurs de distance et de gain de temps sont à prendre en compte car certains ports sont très faiblement utilisés par le Mali et le Niger au regard de la longue distance à parcourir en passant par le Burkina Faso. Il serait judicieux d'intégrer également la qualité des infrastructures routières et portuaires. Ces derniers temps, beaucoup d'efforts ont été fait dans les pays côtiers pour attirer ces pays sans littoral qui utilisent plusieurs corridors pour leur désenclavement terrestre (V. Zoma, 2019).

3. Plusieurs corridors de desserte des pays sans littoral de l'Afrique de l'Ouest via le Burkina Faso

On compte essentiellement cinq ports de desserte des pays enclavés en Afrique de l'ouest dont quatre transitant par le Burkina Faso. Il s'agit des ports de Dakar (pour le Mali), Cotonou pour (le Niger), Abidjan, Lomé, Tema et Cotonou (pour le Burkina Faso ainsi que le Mali et le Niger). Ainsi, le Mali en passant surtout par Tema, Lomé et Cotonou utilisent nécessairement les corridors (carte n°3) passant par le Burkina Faso.

Carte n° 3 : Corridors de desserte du Mali

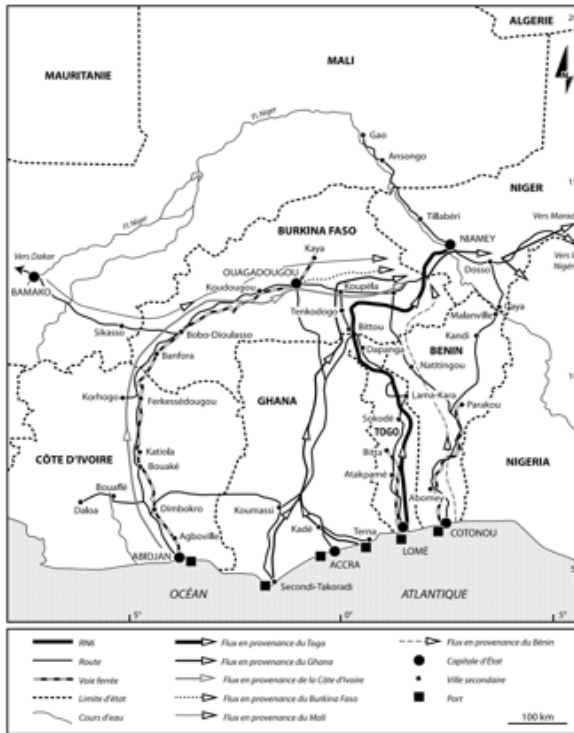


La carte n°3 révèle que le Mali est approvisionné par plusieurs pays côtiers qui abritent des ports. Il s'agit en effet:

- du corridor routier Abidjan-Bamako (1 195 km dont 479 à Mali) ;
- du corridor routier/ferroviaire Abidjan- Ferkessédougou-Bamako (1177 km, dont 608 par rail et 569 km par route : 135 km en Côte d'Ivoire, 479 km dans Mali);
- le corridor ferroviaire Dakar-Bamako (1 228 km dont 757 km au Sénégal et 461 km dans Mali) ;
- le corridor routier Dakar-Bamako (1 249 km, dont 607 dans Mali);
- le corridor routier Nouakchott-Bamako passant par Kayes (1390 km, dont 638 km dans Mali);
- le corridor routier Tema-Bamako (1 973 km);
- le corridor routier Lomé-Bamako (1967 km, dont 667 km au Togo, 780 à Burkina et 490 au Mali) ;
- le corridor routier Conakry-Bamako (980 km, dont 126 km au Mali) (V. Zoma, 2019).

Quant au Niger, il est approvisionné à partir de cinq principaux ports (Cotonou, Abidjan, Lagos, Tema et Lomé) situés sur le golfe de Guinée (carte n°4).

Carte n°4 : Corridors desserte du Niger



Source : A. Bontianti et I. Yonlihinza, 2008

En plus des routes nationales à l'intérieur du Niger, cinq principaux corridors approvisionnent le pays. Il s'agit de la voie béninoise, nigériane, ivoirienne, togolaise et ghanéenne. Niamey se situe à plus de 1000 Km de la mer. Abidjan est le port le plus éloigné (1770 km) et Cotonou est le port le plus proche (1058 km) (V. Zoma, 2019). Comme l'expliquent A. Bontianti et I. Yonlihinza (2008), la situation d'enclavement du Niger a fait que l'État a de tout temps accordé beaucoup d'intérêt aux questions de son désenclavement externe. À partir du corridor passant par le Burkina Faso, le Niger dispose officiellement de 3 corridors d'accès à la mer. Le corridor Niamey-Lomé se compose de la traversée du Togo sur 650 km, puis de celle du Burkina Faso sur 472 km, soit 1 122 km, auxquels il faut ajouter les 120 km de la frontière du Burkina Faso à Niamey. Le Togo a aussi octroyé au Niger la jouissance d'une aire de stockage de 24 000 m² dans l'enceinte du port de Lomé par un autre accord.

D'une manière générale, pour le transit routier du Mali et du Niger via le Burkina Faso, lorsque ces deux pays utilisent les ports du Ghana et du Togo, ils transitent par le Burkina Faso. Mais lorsque le Niger utilise les ports ivoiriens, les conducteurs transitent par le Burkina Faso tandis que les conducteurs du Mali ne sont pas obligés de traverser le Burkina. Aussi, lorsque le Mali utilise le port de Cotonou, il transite par le Burkina Faso tandis que le Niger ne passe pas nécessairement par le Burkina Faso. Le désenclavement des pays sans littoral via le Burkina Faso dépend du port choisi par les transporteurs pour le transport international routier de marchandises (V. Zoma, 2019).

En plus de la question géographique, il faut ajouter les actions politiques visant à favoriser la libre circulation des personnes et des pays dans la sous-région. En Afrique de l'ouest, le mode de transport de marchandises le plus utilisé est le transport routier, d'où la nécessité pour les Etats concernés de prendre des mesures pour faciliter les opérations de transit. C'est la raison pour laquelle les gouvernements de la CEDEAO ont institué un régime de Transit Routier Inter-Etats (TRIE) afin de faciliter les transports de marchandises entre les territoires en 1975 dans l'optique de promouvoir la libre circulation des marchandises dans l'espace communautaire ouest-africain. Grâce à cette convention TRIE, les documents de transit qui sont renouvelés d'un territoire à l'autre sont remplacés par un carnet unique appelé carnet de transit routier inter-Etats (carnet TRIE). Il est composé de quatre déclarations TRIE en feuillets : le premier pour le bureau de départ, le deuxième pour la douane de destination, le troisième feuillet est destiné au bureau de départ pour apurement et le dernier feuillet est destiné au service statistique du pays de destination. Le carnet comprend également des avis de passage (six exemplaires par carnet) dont un exemplaire est laissé à chaque bureau de douane d'entrée et de sortie dans un Etat membre. La convention TRIE permet de fluidifier les trafics entre les Etats. Par conséquent, elle contribue à renforcer les flux de marchandises du Mali et du Niger à travers le Burkina Faso.

4. Flux de trafics à travers le Burkina Faso

L'un des grands enjeux économiques occasionnant la concurrence entre les couloirs de transport ouest-africains est celui du transit de marchandises en provenance et à destination des pays de l'hinterland (Burkina Faso, Mali, Niger). Le trafic est constitué essentiellement d'importations de produits de consommation et d'exportation de matières premières (agricoles et minières). Entre 1993 et 2003, les opérations à destination et en provenance de ces pays ont augmenté de 70 %, en passant de 2 à 3,4 millions de tonnes de

marchandises, soit environ 7,5 % du trafic total des ports d'Abidjan, Dakar, Takoradi, Tema, Lomé et Cotonou³.

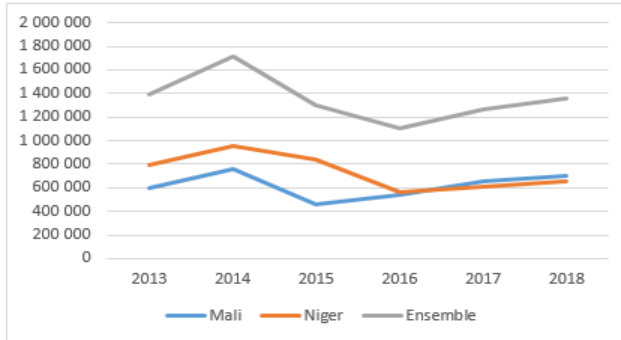
Avant la crise ivoirienne en 2002, plus de la moitié du transit de ces pays s'effectuait par le seul port d'Abidjan. Cette prédominance du port d'Abidjan tenait à sa position géographique vis-à-vis du Burkina Faso et du Mali mais aussi à l'existence du chemin de fer (pour le Burkina Faso). En effet, la crise socio-politique de la côte d'Ivoire a progressivement déplacé les trafics vers Tema (Ghana), et Lomé (Togo). Entre 2002 et 2003, le flux de marchandises en transit entre le port d'Abidjan et les pays sans littoral a été divisé par cinq. Concernant le Burkina Faso, le trafic est passé de 390.000 à 15.000 tonnes. A la faveur de cette crise, les acteurs de la sous-région ont montré leur capacité à s'adapter aux circonstances et aux opportunités (O. SIGUE, 2015).

L'objectif des trois pays sans littoral est de rééquilibrer le rapport de force, de rendre les autorités portuaires plus à l'écoute, voire dépendantes, des stratégies nationales. Au Mali comme au Burkina Faso, les projets de « ports secs », implantés en-deçà des frontières marquent la volonté de contourner les problèmes de congestion qui se posent dans les ports côtiers, de réduire les temps d'acheminement en supprimant les opérations de douane au débarquement, de « tirer le littoral vers l'intérieur », de développer le stockage sur le territoire du pays de destination, d'assurer un approvisionnement régulier des populations ainsi que des principaux secteurs de l'économie. Avec le déclenchement de la crise ivoirienne de 2002, il existe alors une compétition entre les ports en Afrique de l'Ouest. Les États enclavés multiplient également leurs stratégies en diversifiant les ports qu'ils utilisent pour leur transport international de marchandises (J. Lombard et O. Ninot, 2013) ; V. Zoma, 2019).

Ainsi, de par sa position géographique par rapport aux ports de la sous-région ainsi que les accords de libre circulation des personnes et des biens dans l'espace CEDEAO et UEMOA, le Burkina Faso sert de pays de transit pour le Niger et le Mali. Actuellement, l'on observe une certaine constance de l'importance des volumes de trafics en transit par le Burkina Faso vers le Mali et le Niger comme l'indique le graphique n°3.

³ <http://www.atlas-ouestafrique.org/spip.php?article21>, consulté le 23/03/10

Graphique n°3 : Trafic en transit du Mali et du Niger via le Burkina Faso



Source : Entretiens auprès de la direction générale de la douane du Burkina Faso, le 12/02/2019 à Ouagadougou

D'après le graphique n°3, entre 2013 et 2018, les trafics de marchandises en transit au Burkina Faso vers le Mali et le Niger ont évolué entre 1 200 000 et 1 800 000 tonnes. Cette situation traduit une certaine constance de la sollicitation du couloir burkinabè et témoigne de l'importance que le Burkina Faso devrait accorder au transit de ces deux pays via son territoire. De ce point de vue, la préservation et l'entretien des infrastructures routières joueront un rôle déterminant. Dans cette optique, le respect des normes de l'UEMOA en matière de charge maximale (11,5 tonnes par essieu) pourrait être exigé et appliqué par les pays de la région (V. Zoma, 2019).

Au-delà de ces deux normes régionales, le Burkina Faso, pays carrefour et zone de transit routier du Mali et du Niger gagnerait à s'offrir comme un bon modèle du respect des normes communautaires en matière de libre circulation des personnes et des biens dans la région. Cela est d'autant plus urgent car selon V. Zoma (2019), le trafic en transit du Mali via le Burkina Faso se situe seulement à 11% de son trafic global et à 8% pour celui du Niger via ce pays. Les premiers ports de désenclavement de ces deux pays (Dakar, 66% pour le Mali et Cotonou 81% pour le Niger) ne sont pas utilisés pour le transit via le Burkina Faso. Mais les transporteurs de ces deux pays à l'instar des autres pays de la région se livrent toujours à des pratiques illicites sur les routes, entravent la fluidité du trafic de marchandises.

5. Tracasseries routières : véritable fléau du transit routier

Les tracasseries routières résultent de la non-application des textes communautaires en matière de facilitation du transport régional. Ces tracasseries sont matérialisées par non seulement la corruption mais aussi et surtout par les nombreux barrages de contrôle ou de sécurité qui

se transforment très souvent en barrages “de rackets” comme nous l’ont confié les syndicats des conducteurs routiers et les conducteurs auprès de qui nous avons administré notre enquête. En effet, 80% de ces conducteurs se plaignent de ces tracasseries routières. Pour les 20% restants, ce fléau est tellement devenu presque “la normale” dans la région que cela ne leur dit plus rien (V. Zoma, 2019).

Pourtant, le 26^e rapport Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) mentionne que pour éliminer ce fléau, le Conseil des Ministres a adopté le 16 décembre 2005, la Directive n°08/2005/CM/UEMOA relative à la réduction des points de contrôle routier inter-États et la Décision n°15/2005/CM/UEMOA portant modalités pratiques d'application du plan régional de contrôle sur les axes routiers inter-états de l'Union. Tous ces dispositifs réglementaires visent à rationaliser les opérations de contrôle et à assurer la fluidité du trafic sur les corridors par un nombre limité de postes de contrôle dont la norme communautaire est de trois (03) pour un corridor reliant deux (02) pays de l'UEMOA: un contrôle au départ, un autre aux frontières et le dernier au point de formalités effectives (Ibid,2019).

Nonobstant, l’existence de ces directives, 98 % des conducteurs enquêtés déclarent avoir leurs documents en règles mais ils affirment être victimes des tracasseries routières. Ces conducteurs s’indignent surtout par rapport au transit via le Burkina Faso où les tracasseries sont plus sévères. Leur indignation avait été aussi révélée par I. Yonlihinza Abdou (2005) qui mentionnait que 67% des tracasseries du Niger se concentraient sur le territoire Burkinabè (V. Zoma, 2019).

Le montant à payer à certains postes de contrôle est variable. Ce montant dépend autant de l’humeur de l’agent de sécurité que de la nature des infractions présumées. C’est parfois 1000 FCFA et souvent davantage que les chauffeurs versent à chaque contrôle même si leurs documents sont en règle. La police, la douane et la gendarmerie sont citées par les conducteurs et leurs syndicats comme les principaux responsables de ces tracasseries. Mais les tracasseries ne sont pas uniquement pratiquées par les forces de sécurité. Les agents de certaines communes traversées et les syndicats (des transporteurs et des conducteurs) sont aussi responsables de ces pratiques. Certaines communes obligent les conducteurs à payer des taxes (1000 F CFA par exemple pour le stationnement dans une commune au Burkina Faso). Quant aux syndicats des transporteurs⁴, certaines associations de transports routiers ont imposé des taxes obligatoires pour les camions

⁴ Pourtant selon la Directive n°08/2005/CM/UEMOA et la Décision n°15/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 stipule que « *seules forces autorisées à faire des contrôles sur les axes routiers inter-États sont la Douane, la Police, la Gendarmerie, les Eaux et Forêts et les services de contrôle sanitaire, phytosanitaire et zoo-sanitaire* » (V. Zoma, 2019, p.250).

sans tenir compte de l'adhésion à leurs associations par les propriétaires des camions (O. Sigué, 2015 ; V. Zoma, 2019).

Le manque de volonté politique ferme des États à appliquer les textes régionaux en matière de facilitation du transport régional amplifie les tracasseries qui sont devenues actuellement, le véritable obstacle au développement du secteur du transport routier régional. Ces tracasseries influencent les délais d'acheminement des marchandises et par voie de conséquence le prix de revient des marchandises des pays de la région et particulièrement pour les pays sans littoral que sont le Burkina Faso, le Mali et le Niger.

Conclusion

Depuis le ^{xv^{ème}} le Burkina Faso à travers ses villes de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso a joué un rôle de carrefour dans les échanges transnationaux entre la bande côtière et les pays du sahel notamment le Mali et le Niger. Ce rôle historique se trouve aujourd'hui d'actualité grâce à la position géographique du Burkina Faso, pays au cœur de l'Afrique l'Ouest et qui a plusieurs frontières avec des pays côtiers disposant de ports maritimes.

Grace à ces ports, plusieurs corridors contribuent au désenclavement des pays de l'intérieur tels que le Burkina Faso, le Mali et le Niger. Le Mali lorsqu'il utilise les ports du Togo, du Bénin et du Ghana transite nécessairement par le Burkina Faso. Le Niger également transite par le Burkina Faso lorsqu'il utilise les ports ivoiriens, ghanéens et togolais. Actuellement, les trafics de ces deux pays via le Burkina Faso se chiffrent entre un et deux millions de tonnes.

La position géographique est renforcée par les conventions entre les Etats de la sous-région (CEDEAO, UEMOA) visant à promouvoir la libre circulation des biens et des personnes, notamment la convention de Transit Routier Inter-Etats (TRIE).

Cependant, les pratiques illicites sur les corridors routiers en Afrique de l'ouest persistent toujours. Le Burkina Faso gagnerait à s'illustrer comme l'un des meilleurs acteurs de lutte contre les tracasseries routières qui minent toute la région afin de conserver son rôle de pays stratégique pour le transit routier de marchandises du Mali et du Niger.

La lutte voire l'élimination de ces tracasseries qui entravent le développement du transport international de marchandises dans l'espace sous-régional nécessite une ferme volonté politique de la part des différents Etats. Elle permettra de fluidifier les trafics et de renforcer le processus d'intégration régionale au sein de l'UEMOA ou de la CEDEAO où tous ces trois pays sans littoral sont membres.

Références bibliographiques

- Atlas de l'Intégration Régionale en Afrique de l'Ouest, 2006 : *l'enjeu du transit de marchandises*, [http://www.atlas-ouestafrique.org/spip.php? article 21](http://www.atlas-ouestafrique.org/spip.php?article 21), consulté le 23/03/10.
- BAD, 2014-*Note sur le secteur des transports, Mali*. Département des Transports, du Développement Urbain et des TIC, 69 p.
- BONTIANTI Abdou et YONLIHINZA Issa, 2008 - « *La RN 6 : un exemple d'intégration économique sous régionale et un facteur de désenclavement du Niger* », in *les Cahiers d'Outre-Mer*, pp.185-208.
- FAUCHARD Laurent, 2003- *Propriétaires et commerçants à Ouagadougou et à Bobo-Dioulasso : fin du 19ème siècle-1960*, *Journal of African History*, Cambridge University Press (CUP), pp 433-461
- LOMBARD Jérôme et NINOT Olivier, 2013 – « *Des axes et des pôles. Corridors ouest-africains et développement territorial au Mali* », In *Géotransports*, pp.191-204.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS (M.T.), 2017a - *Annuaire statistique des transports*, résultats 2016, Bamako, 90 p.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS (M.T.), 2017b- *Annuaire statistique 2012-2016, résultats 2016*, Niamey, 68 p.
- OUÉDRAOGO Dieudonné Ouendkouni, 1979 – « *Genèse et structure d'un espace enclavé, la Haute-Volta* », in *Mémoires de l'ORSTOM* n°89, pp.553 – 558.
- SIGUÉ Ousseny, 2011- *Le transport de marchandises dans l'espace CEDEAO*, mémoire de Master, département de Géographie, Université de Ouagadougou, 74p.
- SIGUÉ Ousseny, 2015 - *Le transport international de marchandises au Burkina Faso : enjeux et perspectives*, Thèse de doctorat en géographie, Université de Ouagadougou, 338 p.
- STECK Benjamin, 2015- « *Introduction à l'Afrique des ports et des corridors : comment formuler l'interaction entre logistique et développement* », in « *L'Afrique : environnement, développement, sociétés* » (Pierre André, Georges Lanmafankpotin et Samuel Yonkeu, dir.), *Cahiers de géographie du Québec*, volume 59, numéro 168, décembre 2015, pp.447-467.
- THIAM Lindou., 1983- *Le problème des transports en Haute Volta*, thèse de doctorat du 3ème cycle, Histoire et civilisations, Université de Strasbourg II, 277p.
- ZOMA Vincent, 2019 – *Transport et intégration régionale dans l'espace UEMOA : le transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso*, Thèse de doctorat en géographie, Université Joseph KI-ZERBO, 343p.