



HAL
open science

Transport et intégration régionale dans l'espace UEMOA: le transit routier du Mali et du Niger via le Burkina Faso

Vincent Zoma

► **To cite this version:**

Vincent Zoma. Transport et intégration régionale dans l'espace UEMOA: le transit routier du Mali et du Niger via le Burkina Faso. Géographie. Université Ouaga I Professeur Joseph Ki-Zerbo (Burkina-Faso), 2019. Français. NNT: . tel-02307960

HAL Id: tel-02307960

<https://hal.science/tel-02307960>

Submitted on 8 Oct 2019

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.

UNIVERSITÉ OUAGA I Pr JOSEPH KI-ZERBO

ÉCOLE DOCTORALE LETTRES, SCIENCES
HUMAINES ET COMMUNICATION

LABORATOIRE DYNAMIQUE DES ESPACES
ET SOCIÉTÉS (L.D.ES)



THÈSE DE DOCTORAT UNIQUE EN GÉOGRAPHIE

OPTION: Aménagement du territoire

TRANSPORT ET INTÉGRATION RÉGIONALE DANS L'ESPACE UEMOA: LE TRANSIT ROUTIER DE MARCHANDISES DU MALI ET DU NIGER VIA LE BURKINA FASO

Soutenue publiquement le 28 mars 2019 par *Vincent ZOMA*.

Devant un jury international composé du:

Dr Gnderman SIRPÉ, Maître de conférences d'économie, Université Ouaga 2 (Burkina Faso), *président du jury*;

Pr Georges COMPAORÉ, Professeur titulaire de géographie, Université Ouaga I Professeur Joseph KI-ZERBO (Burkina Faso), *directeur de thèse*;

Dr Assogba GUÉZÉRÉ, Maître de conférences en géographie, Université de Kara (Togo), *codirecteur de thèse*;

Dr Papa SAKHO, Maître de conférences en géographie, Université Cheikh Anta DIOP (Sénégal), *examineur*;

Dr Gabriel NYASSOGBO, Maître de conférences en géographie, Université de Lomé (Togo), *rapporteur*.

Année universitaire 2018-2019

SOMMAIRE

DÉDICACE	iii
REMERCIEMENTS.....	iv
RÉSUMÉ	vi
ABSTRACT.....	vi
LISTE DES ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES	vii
INTRODUCTION GÉNÉRALE	11
PREMIÈRE PARTIE: FONDEMENTS DES POLITIQUES RÉGIONALES EN MATIÈRE DE TRANSPORT ROUTIER.....	58
CHAPITRE I. ÉVOLUTION HISTORIQUE ET BESOINS DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT ROUTIER DANS L'ESPACE UEMOA	60
CHAPITRE II. INITIATIVES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT ROUTIER RÉGIONAL.....	90
DEUXIÈME PARTIE: ORGANISATION DE L'ESPACE PAR LE TRANSIT ROUTIER DE MARCHANDISES DU MALI ET DU NIGER AU BURKINA FASO	122
CHAPITRE III: INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET FLUX DE MARCHANDISES	124
CHAPITRE IV: ACTEURS DU TRANSIT ROUTIER DE MARCHANDISES ET INTÉGRATION RÉGIONALE.....	167
TROISIÈME PARTIE: TRANSIT ROUTIER ET DÉVELOPPEMENT... 212	
CHAPITRE V: AVANTAGES DU TRANSIT ROUTIER DU MALI ET DU NIGER VIA LE BURKINA FASO	214
CHAPITRE VI: CONTRAINTES ET PERSPECTIVES DU TRANSIT ROUTIER ET DE L'INTÉGRATION RÉGIONALE.....	243
CONCLUSION GÉNÉRALE.....	292
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	296
TABLE DES ILLUSTRATIONS	317
ANNEXES.....	320
TABLE DES MATIÈRES.....	338

DÉDICACE

À l'Unique Seigneur de gloire Jésus-Christ.

REMERCIEMENTS

Ce travail est le fruit de la contribution de plusieurs personnes qui méritent notre reconnaissance.

Nous remercions ainsi le responsable et les membres de notre Laboratoire Dynamiques des Espaces et Sociétés. Nous exprimons notre profonde gratitude au Pr Georges COMPAORÉ et au Dr Assogba GUÉZÉRÉ, nos directeurs de thèse, qui, malgré leurs multiples charges, ont accepté de diriger cette recherche. Ils se sont investis pour notre formation en nous inculquant les valeurs cardinales qu'ils souhaitent léguer à la jeune génération d'hommes de science qu'ils forment depuis des décennies. Nous leur sommes reconnaissant non seulement pour les conseils avisés, la patience, la bienveillance manifestés à notre égard, mais aussi et surtout pour le modèle d'humilité et du sens du travail bien fait qu'ils nous ont inculqués sans lesquels ce travail n'aurait pas abouti. Nous exprimons également nos sincères remerciements au Dr Gnderman SIRPÉ (président du jury), au Dr Gabriel NYASSOGBO et au Dr Papa SAKHO pour avoir accepté de participer à l'examen de cette thèse et de contribuer ainsi à l'amélioration de sa qualité scientifique. Nous remercions dans le même sens le corps enseignant du département de géographie pour l'encadrement dont nous avons bénéficié durant nos travaux de recherche et pour toute la formation en géographie durant toutes ces années.

Toujours du point de vue de l'encadrement scientifique, nous voulons remercier Jérôme LOMBARD et Nora MAREÏ, qui nous ont accueilli et dirigé nos travaux de recherche au sein du Laboratoire Prodig à Paris ainsi que les doctorants et tout le staff du Laboratoire Prodig en France.

Nous exprimons en particulier notre profonde gratitude à nos parents qui ont consenti d'énormes sacrifices pour nous durant toutes ces années. Nous pensons particulièrement au Dr Richard SAWADOGO et à son épouse (qui sont un père et une mère pour nous et surtout des modèles), à notre très chère épouse et à notre fille (qui nous ont soutenu et ont supporté nos longues heures de travail), à notre frère et à nos sœurs (ainsi qu'à leurs époux) pour les multiples soutiens dont nous bénéficions avant même la présente thèse jusqu'à ce jour.

Nous témoignons également notre gratitude à monsieur Prospère S. KEDAGNI (qui nous a pris comme son propre fils) et aux Mesdames et Messieurs: Boureima THIOMBIANO, Samuel YANOGO, Philippe SAWADOGO, Gérard RABO, Jude BOUDA, Daniel SORGHO, Miché OUÉDRAOGO, Alexandre KABRÉ, Salomon KÉRÉ, Joël W. SAWADOGO, Rasmané SANFO, Honoré SAWADOGO, Roland DERRA, Hervé KLUSSEY, Aminata SISSOKO, Stéphane K.

ASSAN, Timothée ZONGO, Bonheur DINGUEMNA, Alimata OUÉDRAOGO, Victorien ZONGO, Ésaïe TAGNABOU, Aubin IDO, Souleymane IDO, Soumaïla HAMANI, Awal BABOUSSOUNA (ainsi qu'à leurs familles respectives) pour les multiples soutiens pour la réalisation de ce travail. Nos remerciements vont aussi à l'endroit des docteurs Marie Bernard CAMARA/MONTEIRO, Stanislas BAMAS, Oussény SIGUÉ, Emmanuel R.U. OUÉDRAOGO qui n'ont cessé de nous prodiguer des conseils dans le cadre de la présente thèse.

Nos remerciements à l'endroit des docteurs Dambo LAWALI, Amadou KONÉ, Mamy SOUMARÉ, Charles SAMAKÉ au Mali et au Niger ainsi que les structures (CMC, CNUT, la chambre de Commerce et d'industrie du Mali, le CMTR, la DTRF/Mali, les syndicats des transporteurs, des conducteurs routiers, des commerçants, des transitaires, le département de géographie du Niger, etc.) qui nous ont bien reçu durant notre voyage d'étude. Nous n'oublions pas de remercier les communes frontalières de Faramana, de Koloko, de Kantchari, les directions générales de la police et de la douane ainsi que l'état-major de la gendarmerie du Burkina Faso qui ont tous contribué au succès de notre voyage d'étude dans les communes frontalières.

Nous remercions le personnel formidable du CBC et de l'UEMOA (notamment les membres des directions de l'aménagement du territoire, des transports et des infrastructures) pour la documentation, les moments d'entretien et surtout pour nous avoir ouvert leurs portes pendant nos recherches. Nous remercions également le FONER, le Fond ATER, et l'Ambassade de France au Burkina Faso pour le soutien financier dont nous avons bénéficié.

Nous voulons remercier l'équipe dirigeante de l'École doctorale LESHCO et son staff ainsi que tous les doctorants de notre école doctorale particulièrement l'équipe de coordination pour leurs multiples soutiens.

Nous ne saurons oublier ceux qui nous ont soutenus à travers leurs relectures et l'utilisation de certains logiciels (Dimban TOTITIEBE, David BONKOUNGOU, Théophile NIKIÉMA et son épouse, Denise HIEN, R. Jacques OUÉDRAOGO, Léa SOMA, Pascal TAPSOBA, Manassé CONGO, Dr Pélagie OUÉDRAOGO, Céline OUÉDRAOGO, Emmanuel ZERBO, Julia GALO, Esther KONSIMBO, Yassia SAWADOGO).

À tous ceux, qui d'une manière ou d'une autre, ont contribué à la réalisation de ce présent travail, nous disons merci.

RÉSUMÉ

Au lendemain des indépendances, les États de l'actuelle Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), conscients de la fragilité de leur économie, ont opté pour la voie de l'intégration régionale. Le transport routier qui assure l'essentiel des échanges de l'UEMOA est alors l'un des secteurs importants pour le renforcement de l'intégration de l'espace communautaire et particulièrement pour les pays sans façade maritime (le Burkina Faso, le Mali et le Niger). Par ailleurs, le Burkina Faso, l'un des pays sans littoral est une zone de transit pour le transport international de marchandises du Mali et du Niger. La présente recherche qui porte sur le transport et l'intégration régionale, analyse l'apport du transit routier de marchandises de ces deux pays via le Burkina Faso dans la quête de la consolidation de l'intégration régionale de l'UEMOA.

À travers une revue de littérature, complétée par des données de terrain, l'étude présente les politiques régionales en matière du transport routier. Elle permet également d'appréhender les acteurs du transit routier ainsi que leurs rôles dans l'intégration régionale. La recherche révèle en outre que le transit routier de ces deux pays participe faiblement à la structuration de l'espace régional. L'analyse fait ressortir enfin que ce transit, malgré ses divers avantages, contribue faiblement au renforcement de l'intégration de l'UEMOA.

Mots clés: Transport et intégration régionale – Espace UEMOA – Transit routier – Pays sans littoral – Mali – Niger – Burkina Faso.

Transport and regional integration in the WAEMU Area: the transit of goods by road from Mali and Niger via Burkina Faso.

ABSTRACT

Following the independence days, the states of the current West African Economic and Monetary Union (WAEMU), aware of the fragility of their economy, opted for regional integration. Road transport, which provides the bulk of WAEMU trade, is therefore one of the important sectors for fostering the integration of their community and particularly for countries without a maritime facade (Burkina Faso, Mali, and Niger). Moreover, Burkina Faso, a landlocked country, is a transit zone for the international transport of goods from Mali and Niger. This study on transport and regional integration, analyzes the contribution of the road transit of the latter countries via Burkina Faso to the consolidation of WAEMU regional integration.

This study uses literature review and field data to introduce regional policies on road transport. It also helps to apprehend the actors of road transit and their roles in the regional integration. The research also reveals that this road transit only have little contribution to the structuring of the regional area. Finally, it shows that this transit only have little contribution to WAEMU regional integration, despite its various advantages.

Key words: Transport and regional integration - WAEMU area - Road transit - Landlocked countries - Mali - Niger - Burkina Faso.

LISTE DES ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

AEF	Afrique Équatoriale Française
AFOM	Avantages Faiblesses Obstacles Menaces
ALENA	Accord de Libre Echange Nord-Américain
ANASER	Agence Nationale de la Sécurité Routière
AOF	Afrique Occidentale Française
APE	Accords de Partenariat Économique
ASEAN	Association des Nations de l'Asie du Sud-Est
ATPSL/AOC	Association des Acteurs du Secteur des Transports dans les Pays Sans Littoral de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
BAD	Banque Africaine de Développement
BCEAO	Banque Centrale des États de l'Afrique de l'Ouest
BOAD	Banque Ouest Africaine de Développement
CAFER	Caisse Autonome de Financement de l'Entretien Routier
CBC	Conseil Burkinabè des Chargeurs
CCIA	Chambre de Commerce d'Industrie et de l'Artisanat
CEA	Commission Économique pour l'Afrique
CEDEAO	Communauté Économique des États d'Afrique de l'Ouest
CEMAC	Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale
CEN-SAD	Communauté des États Sahélo-sahariens
CER	Communauté Économique Régionale
CILSS	Comité Inter-États de Lutte contre la Sécheresse au Sahel
CMC	Conseil Malien des Chargeurs
CMR	Contrat de Marchandises par Route
CMTR	Conseil Malien des Transporteurs Routiers
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
CNUT	Conseil Nigérien des Utilisateurs de Transport
CSAO	Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest
DNR	Direction Nationale des Routes
DNT	Direction Nationale des Transports
DNTTMF	Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux
EDIC	Étude Diagnostique pour l'Intégration Commerciale

EMABE	Entrepôts Maliens au Bénin
EMACI	Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire
EMAGHA	Entrepôts Maliens au Ghana
EMAGUI	Entrepôts Maliens en Guinée
EMAMAU	Entrepôts Maliens en Mauritanie
EMASE	Entrepôts Maliens au Sénégal
EMATO	Entrepôts Maliens au Togo
FAO	Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture
FAIR	Fonds d'Aide à l'Intégration Régionale
FCFA	Franc de la Communauté Française d'Afrique
FIDES	Fonds d'Investissement pour le Développement Économique et Social
FMI	Fonds Monétaire International
GPS	Global Positioning System
IDE	Investissements Directs Étrangers
INS	Institut National de la Statistique
IST/VIH/SIDA	Infections Sexuellement Transmissibles/ Virus d'Immunodéficience/ Syndrome d'Immuno Déficience Acquise
JICA	Agence de Coopération Internationale du Japon
MAECI	Ministère des Affaires Étrangères et de la Coopération Internationale
MATP	Ministère de l'Aménagement du Territoire et de la Population
MERCOSUR	Marché Commun Sud-Américain
METD	Ministère de l'Équipement, des Transports et du Désenclavement
MIAIE	Ministère de d'Intégration Africaine et des Ivoiriens de l'Extérieur
MPATDC	Ministère du Plan, de l'Aménagement du Territoire et du Développement Communautaire
MT	Ministère des Transports
NEPAD	Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique
OCAL	Organisation du Corridor Abidjan-Lagos
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Économique
OHADA	Organisation pour l'Harmonisation en Afrique des Droits des Affaires
OIG	Organisation Intergouvernementale
OMC	Organisation Mondiale du Commerce

OMD	Objectifs du Millénaire pour le Développement
ONG	Organisation Non Gouvernementale
OPA	Observatoire des Pratiques Anormales
OTRAF	Organisation des Transporteurs Routiers du Faso
PAA	Port Autonome d'Abidjan
PAC	Port Autonome de Cotonou
PACITR	Programme d'Actions Communautaires des Infrastructures et du Transport Routiers
PAS	Programme d'Ajustement Structurel
PAL	Port Autonome de Lomé
PATC/UEMOA	Politique d'Aménagement du Territoire Communautaire de l'UEMOA
PCJ	Poste de Contrôle Juxtaposé
PIB	Produit Intérieur Brut
PNUD	Programme des Nations Unies pour le Développement
PTAC	Poids Total Autorisé en Charge
PTRA	Poids Total Roulant Autorisé
RN	Route Nationale
SDER	Schéma de Développement de l'Espace Régional
SNACCRM	Syndicat National de la Coordination des Chauffeurs et Transporteurs Routiers
SNCRN	Syndicat National des Conducteurs Routiers du Niger
SSATP	Programme de Politique des Transports en Afrique Subsaharienne
STMN	Syndicat des Transporteurs de Marchandises du Niger
STRIV	Transport Routier Interurbain des Voyageurs
Synacor	Syndicat national des chauffeurs et conducteurs routiers
Syntrui	Syndicat national des transporteurs routiers, urbains-interurbains et internationaux
TEC	Tarif Extérieur Commun
TIC	Technologies de l'information et de la Communication
TIE	Transport routiers Inter-États
TIR	Transit International Routier
TRIE	Transit Routier Inter-États
TU	Traité de l'Union
TVA	Taxe sur la Valeur Ajoutée
UCRB	Union des Conducteurs Routiers du Burkina Faso

UE	Union Européenne
UEMOA	Union Économique et Monétaire Ouest Africaine
UMOA	Union Monétaire Ouest Africaine
USAID	United States Agency for International Development

INTRODUCTION GÉNÉRALE

1. INTRODUCTION

Les économies des États du monde sont actuellement marquées par le phénomène de la mondialisation. Pour reprendre les termes de la philosophe burkinabè Minimalo Alice Somda (2018, p.69), « *la terre est devenue un village planétaire dans lequel aucun pays ne peut vivre de façon insulaire* ». Pour être compétitifs, plusieurs pays ont essayé de renforcer leur intégration en construisant de nouveaux regroupements régionaux ou en impulsant une nouvelle dynamique aux regroupements existants. Ce mouvement d'intégration régionale a pris corps dans presque tous les continents de la planète (I. Yonlihinza Abdou, 2005).

L'Afrique n'est pas en marge de ces mouvements d'intégration régionale. 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. Au cours des dernières décennies, les États africains en général et ceux de l'Union Économique Monétaire Ouest Africaine (UEMOA, créée en 1994 suite à la dévaluation du FCFA¹) en particulier, ont fait de l'intégration régionale l'un des principaux moteurs de leur progrès économique car cette intégration devrait permettre aux pays de résoudre les problèmes auxquels ils sont confrontés dans le contexte de la mondialisation.

Ainsi, conscients des défis de la mondialisation, les États de l'UEMOA ont exprimé le désir d'approfondir l'intégration régionale qui vise à renforcer les capacités productives des pays membres, à créer des économies d'échelle, à améliorer la compétitivité et à servir de tremplin aux pays de cette Union afin de participer plus efficacement à l'économie mondiale (CILSS/OCDE, 2007). Le rapport de l'UEMOA (2017a) fait ressortir dans le même sens que les pays de cette région cherchent à transformer leurs économies par l'intégration régionale. Ils considèrent l'intégration comme un outil permettant non seulement de se libérer de la dépendance coloniale et du recours permanent à l'aide extérieure mais aussi comme un cadre plus vaste pour un développement social, culturel et politique plus inclusif.

Cependant, le processus d'intégration demeure toujours comme un mythe en raison de plusieurs contraintes liées à la coordination et à l'harmonisation des communautés économiques et régionales (CER). Cette appartenance à des CER a pourtant entraîné l'élaboration de plusieurs programmes qui visent le développement du transport routier en vue du renforcement de

¹ FCFA: Franc de la Communauté Française d'Afrique.

l'intégration régionale. En effet, afin d'accélérer le processus d'intégration régionale, tous les pays de l'UEMOA avec les autres pays africains ont adopté en 2002 le Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD) qui constitue l'une des initiatives les plus importantes de ces dernières années sur le continent. Ce programme insiste sur la nécessité d'accorder une priorité au secteur du transport pour le renforcement de l'intégration régionale (op.cit., 2017a).

L'UEMOA cherche ainsi à parvenir à ce type d'intégration en accordant une priorité au secteur du transport routier afin d'accroître le dynamisme des échanges de ces pays membres aussi bien à l'échelle régionale que mondiale. Le secteur du transport routier constitue en effet un facteur essentiel pour le succès des stratégies de développement des États membres de l'UEMOA car il permet de rapprocher les populations, les marchés, les zones de production et de consommation. Le géographe Émile Mérenne (2013, p.1) déclare dans cette optique:

le secteur des transports est fondamental dans la vie de nos sociétés où chacun se déplace continuellement, où la plupart des produits consommés viennent d'ailleurs et où circulent continuellement l'argent, les images et les informations. Que les transports s'arrêtent (pour cause d'intempérie ou de grève) et c'est toute la vie économique qui est mise en léthargie.

Le transport favorise ainsi les échanges transnationaux entre les États et constitue un secteur-clé pour l'intégration régionale recherchée par les États membres de l'UEMOA. L'amélioration des échanges transnationaux à travers le développement du secteur du transport est alors d'une importance capitale pour les pays membres de l'Union en général et particulièrement pour le Burkina Faso, le Mali et le Niger qui sont des pays sahéliens sans littoral de l'UEMOA. Parmi, ces trois pays sans façade maritime de l'Union, le Mali et le Niger utilisent le Burkina Faso comme pays de transit routier pour leur insertion dans l'économie régionale et mondiale.

Le présent thème « *Transport et intégration régionale dans l'espace UEMOA: le transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso* » vise à analyser l'apport du transit routier de marchandises du Mali et du Niger en passant par le Burkina Faso dans le processus d'intégration régionale de l'UEMOA. Il s'agira d'appréhender les fondements des politiques régionales en matière de transport routier, de montrer comment le transit du Mali et du Niger participe à l'organisation de l'espace et d'analyser les défis à relever pour le renforcement de l'intégration régionale de l'UEMOA grâce à ce secteur.

Pour conduire cette étude, il est indispensable de situer la problématique du sujet de recherche.

2. PROBLÉMATIQUE DE RECHERCHE

Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, les tentatives de coopération multilatérale sur une base régionale se sont multipliées dans le monde. Le mouvement a été initié en Europe avec la création de l'Union Européenne (UE) dans le but de mettre fin aux guerres qui ont ensanglanté ce continent. À partir de 1950, la Communauté européenne du charbon et de l'acier unit progressivement les pays européens afin de garantir une paix durable si bien que le traité de Rome a institué la Communauté Economique Européenne en 1957 (UE, 2017 et M.I.A.I.E²., 2018). Depuis cette époque, l'engouement pour l'intégration régionale s'est alors rependu dans les autres continents avec notamment la mise en place de l'Association des Nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN)³ en 1967, l'Accord de Libre-Echange Nord-Américain (ALENA)⁴ depuis 1989, le Marché Commun Sud-Américain (MERCOSUR) dont le traité est entré en vigueur en 1995, etc.(Jérémie None,1992; Groupe sénatorial France-États-Unis d'Amérique,1996; ASEAN, 2017).

L'Afrique n'est pas restée en marge de cet engouement pour l'intégration régionale qui concerne presque tous les continents dans le contexte de la mondialisation. Selon M. Somda (2018, p.71) « *dans ce monde mondialisé, le continent africain, malgré ses richesses naturelles et ses potentialités économiques est dans une situation précaire et peine à trouver ses repères. La mondialisation semble légaliser le pillage organisé du continent riche en ressources naturelles* ». Marc-Louis Ropivia (1994, p.19) spécialiste en géographie politique précisait:

les États Africains, à la fois balkanisés et très variés dans leurs contextes physiographiques et culturels ainsi que dans les relations de leur superficie et de leur population avec des ressources disponibles dans chacun d'eux, ne pourront s'épanouir visiblement dans un contexte de développement économique aut centré que s'ils s'unissent en s'intégrant géographiquement.

C'est dans ce contexte que l'homme politique sénégalais et ancien secrétaire général de la Francophonie Abdou Diouf (2006), souligne que bon gré mal gré, l'Afrique doit vivre, comme l'ensemble de notre planète, à l'heure de ce que l'on appelle la mondialisation. Pour dire plus amplement, le diplomate juriste Ahmed Mohamed Ghadhi (2009, p.18) affirme qu'« *à l'évidence, plus le temps passait, plus les élites au pouvoir se rendaient compte qu'individuellement considéré, aucun État ne pouvait à lui seul sortir de la crise durable dans*

² Ministère de l'Intégration Africaine et des Ivoiriens de l'Extérieur (M.I.A.I.E.)

³ Elle a été fondée en 1967 à Bangkok (Thaïlande) dans le contexte de la guerre froide pour faire barrage aux mouvements communistes, développer la croissance et le développement et assurer la stabilité dans la région.

⁴ L'accord de libre-échange nord-américain (ALENA), entré en vigueur le 1er janvier 1994, constitue une extension au Mexique de l'accord qui liait les États-Unis d'Amérique et le Canada depuis 1989.

laquelle chacun se débattait. Le besoin d'unité se faisait sentir ». Mais, contrairement à d'autres régions du Sud, l'Afrique demeure mal outillée pour, à la fois, affronter ses contraintes et profiter de ses opportunités. Sa fragilité réside surtout dans son extrême fragmentation issue de ce que l'on appelle sa « balkanisation » héritée du congrès de Berlin de 1885 où ce continent a été partagé entre les puissances coloniales (Abdou Diouf, 2006). M. Ropivia (op.cit.) soutenait dans le même sens que le morcellement politique de l'Afrique noire a été un obstacle à sa croissance économique. Le Français Joseph-Roger de Benoist (1979, p.7) avait alors raison lorsqu'il déclarait qu'« à l'heure où tant de nations cherchent à établir, entre elles, des liens de coopération, voire des structures fédérales, il est à peine croyable que l'unité qui existait entre les huit territoires formant, de 1895 à 1958, l'Afrique Occidentale française ait été délibérément détruite ».

Ainsi P. Diagne (1972) et la C.N.U.C.E.D⁵(2009) révèlent que l'importance de l'intégration régionale qui vise à accélérer et à renforcer le développement économique et social est reconnue depuis longtemps par les décideurs africains. L'intégration de l'Afrique a été de tout temps l'un des objectifs pour de nombreux responsables africains comme George Patmore, William Edward Burghardt Dubois ou Marcus Garvey, etc., ainsi que pour des panafricanistes comme Kwame Nkrumah qui, dans son livre *Africa Must Unite*, préconisait déjà l'unité africaine. C'est à juste titre que Pierre Kippré (2006, p.39), professeur émérite et ancien ministre de la Côte d'Ivoire dit que « l'intégration régionale s'inscrit dans le mouvement des idées que le panafricanisme a suscité en Afrique de l'Ouest depuis ses origines et tout au long du XXe siècle »⁶. Plusieurs organismes d'intégration telles que l'Organisation de l'Unité Africaine en 1963, la Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale en 1983, la Communauté de développement d'Afrique Australe en 1992,...et en Afrique de l'Ouest, la CEDEAO (Communauté Économique Des États de l'Afrique Occidentale) en 1975 et plus récemment l'UEMOA en 1994 verront alors le jour.

Depuis l'époque des indépendances, les dirigeants africains ont en effet reconnu l'importance que pouvait revêtir l'intégration régionale car ils étaient convaincus qu'elle peut permettre de surmonter les faiblesses structurelles de leurs pays pour faire face aux multiples défis de la

⁵ Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement.

⁶ Selon Marc-Louis Ropivia (1994, p.51) qui se base sur les travaux de J.C. Douence, vers la fin de l'année 1962, le panafricanisme et n'a pas produit aucune unité politique à l'échelle continentale. Il a inspiré des regroupements régionaux qui sont à la fois une étape et un obstacle sur la voie de l'unité. Il a provoqué une nouvelle division de l'Afrique dont les éléments actifs s'opposent fermement.

mondialisation. Ainsi, cette recherche qui porte sur le transport et l'intégration régionale dans l'espace UEMOA, notamment sur le transit routier du Mali et du Niger en passant par le Burkina Faso est fondée sur l'importance de la relation étroite qui existe entre le transport et l'intégration régionale. Ce travail est une poursuite de nos recherches débutées en Master 2 qui ont porté sur l'intégration régionale et l'aménagement du territoire dans l'espace UEMOA. Le transport est à la fois un outil pour l'aménagement du territoire et pour l'intégration régionale. C'est à juste titre que les travaux des géographes français comme Jérôme Lombard et Nora Mareï (2018) font ressortir que la planification et la construction des infrastructures de transport permettent d'arrimer aux centres politiques les parties isolées, voire enclavées, des territoires. Selon toujours ces deux auteurs, « *l'infrastructure de transport est utilisée comme outil de planification régionale, en appui des processus de rapprochement entre les États*⁷ ». Le transport serait alors, à la fois un instrument de l'aménagement du territoire et un facteur essentiel pour l'intégration régionale recherchée sur le continent africain.

Nonobstant la reconnaissance de l'importance de l'intégration régionale depuis les années des indépendances par les dirigeants africains pour faire face aux défis de la mondialisation, la part de l'Afrique dans les échanges internationaux demeure très faible. Le rapport de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC, 2018) montre que la part de l'Afrique dans les échanges à l'échelle mondiale reste faible (moins de 1% en 2017). La capacité de l'Afrique à participer pleinement aux échanges internationaux serait surtout entravée par les défis liés à son secteur du transport qui est pourtant un secteur capital pour le renforcement de l'intégration régionale.

En outre, alors que la croissance des échanges transnationaux favorise une intensification des échanges au sein de chaque communauté régionale, l'Afrique est encore un espace faiblement intégré à cause surtout des défis liés au secteur de transport (A. Choplin et J. Lombard 2010).

L'économiste Malick Sané⁸(2017, p.55) précise dans ce sens:

le commerce intra-africain se situe à environ 12%, très en deçà du commerce intra-régional en Europe, en Amérique du Nord et dans les pays de l'ASEAN avec respectivement 60%, 40% et 30%. Même si plusieurs raisons expliquent la faiblesse du commerce intra-régional en Afrique, la carence en infrastructure occupe une importante place dans cet état de fait.

L'intégration régionale ne peut alors donner de résultats probants que si les infrastructures de soutien aux structures de production et aux marchés régionaux ne sont pas intégrées de façon

⁷ Jérôme Lombard et Nora Mareï (2018) in Dictionnaire de la Régionalisation du Monde (N. Mareï et R. Yann, 2018 (dirs), p.17.

⁸ en se référant au rapport de la CNUCED (2013).

adéquate ou comportent des déficiences structurelles. Le professeur de géographie économique Émile Mérenne (2013) souligne dans ce même sens que l'histoire de nos sociétés est profondément marquée par les progrès en matière de transport. L'homme a toujours cherché à réduire la durée et le coût des déplacements. Là où les moyens de transport n'existent pas ou lorsqu'ils sont réduits au minimum, les échanges entre les peuples ou les États qui devraient favoriser l'intégration régionale restent faibles. Par conséquent, des infrastructures et des services de transport efficaces sont un préalable essentiel à l'intégration régionale. La faiblesse des infrastructures de transport du continent serait alors l'une des principales entraves au développement et à l'intégration régionale en Afrique (C.E.A⁹, 2004).

D'après la C.E.A (2004) et le CILSS (2014), face à ce constat, deux décennies (1978-1988 et 1991-2000) ont été consacrées à l'échelle internationale pour doter le continent africain d'un système de transport efficace. Ce programme a été renforcé par le programme de la politique des transports en Afrique Sub-Saharienne. Au cours de cette période (1978 à 2000), d'importants efforts ont ainsi été consacrés au secteur des transports¹⁰. Cependant, malgré l'attention portée au secteur des transports, les échanges transnationaux entre les États continuent de souffrir jusqu'à nos jours de l'insuffisance des infrastructures de transport et de leur mauvais entretien qui entravent la fluidité du trafic, renchérissant ainsi les coûts de transport et allongeant les délais d'acheminement des marchandises à l'échelle du continent africain.

En Afrique de l'Ouest, notamment dans l'espace UEMOA qui est en quête du renforcement de son intégration grâce (surtout) aux échanges transnationaux entre les pays sans façade maritime et les pays côtiers, les principaux modes de transports de la région sont constitués du transport routier, maritime, fluvial, ferroviaire et aérien. Parmi ces modes de transport, le transport routier supporte l'essentiel des flux (avec 90% des échanges)¹¹ de l'UEMOA. T. Noyoulewa (2009) explique que le niveau de vie des populations de l'UEMOA ne leur permet pas d'opter majoritairement pour le transport aérien, fluvial ou maritime. Quant au transport ferroviaire, la faible qualité de ses services et souvent son insuffisance justifient sa faible utilisation. Le transport routier est alors le principal mode de transport des populations de l'UEMOA. Mais le

⁹ Commission Économique pour l'Afrique.

¹⁰ Les transports à eux seuls ont bénéficié de 7 290,59 millions d'US dollars, soit 68% du coût total du programme.

¹¹ UEMOA, 2017a.

réseau routier de la région demeure insuffisant (A. Tandina et M. Mbodj, 2015 et O. Sigué, 2015).

Au sujet du déficit important en infrastructures routières indispensables pour les échanges entre les pays sans littoral et les pays côtiers, l'espace UEMOA hérite d'un maillage routier faible depuis les années des indépendances. Ce déficit a été aggravé après les indépendances par une dégradation du réseau routier. Y. Alix et al. (2011, p.1) indiquent en outre que « *les experts de la Banque Mondiale rappellent que les coûts d'importation des produits internationaux à destination des marchés enclavés peuvent atteindre 15 à 20 % dans les zones enclavées africaines contre moins de 5 % dans le contexte des pays industrialisés* ». Le géographe Jean Debrie (2001, p.2) signalait en ces termes: « *les États dits "sahéliens" sont souvent identifiés comme enclavés. Dans une forme de stéréotype de l'espace marginalisé, une position continentale est un élément supplémentaire des difficultés économiques* ». Cette situation est encore décriée par E. Traoré (2015) qui renseigne qu'en Afrique de l'Ouest, le transport routier est réputé lent et coûteux. Cela limite considérablement les échanges entre les États. Ainsi, pour reprendre les termes de B. Steck (2015, p.455-456) « *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* ». Dans ce contexte, les pays sahéliens sans littoral de l'UEMOA sont particulièrement concernés par les problèmes liés au transport international routier de marchandises. Le manque d'accès direct à la mer les éloigne davantage du marché mondial et les rend tributaires des pays voisins.

Cependant, malgré sa 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. Le géographe burkinabè Dieudonné Ouendkouni Ouédraogo (1979, p.556-557) avait raison d'observer 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.

Les ports des pays côtiers frontaliers avec le Burkina Faso (ancienne Haute Volta) sont et demeurent toujours sollicités par le Mali et le Niger pour leurs échanges transnationaux. Le transit routier de marchandises de ces pays en transit au Burkina Faso est par conséquent d'une importance capitale dans le contexte où tous ces trois pays sont membres de l'UEMOA qui est

toujours en quête du renforcement de son intégration régionale grâce surtout au secteur du transport routier qui assure environ 90% de ces échanges.

La présente investigation pose alors la problématique de l'apport du transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso dans le processus de renforcement de l'intégration régionale recherchée par l'UEMOA; dont sont membres tous ces trois pays sans littoral. Cette problématique s'articule autour de la question principale: quel est l'apport du transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso dans le processus de renforcement de l'intégration régionale de l'espace UEMOA? Cette question renvoie aux questions secondaires suivantes:

- quels sont les fondements des politiques régionales en matière de transport routier de marchandises?
- comment le transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso participe-t-il à l'organisation de l'espace régional?
- quels sont les obstacles qui entravent le transit routier de marchandises dont il faut envisager des mesures pour le renforcement de l'intégration régionale de l'UEMOA?

Pour répondre à ces questions, des hypothèses et des objectifs de recherches ont été formulés.

3. HYPOTHÈSES ET OBJECTIFS DE LA RECHERCHE

Nous émettons comme hypothèse principale qu'au regard des multiples défis rencontrés dans le secteur du transport routier en Afrique et particulièrement pour les pays sans littoral d'Afrique de l'Ouest, le transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso participe faiblement au renforcement de l'intégration régionale de l'UEMOA. De cette hypothèse principale découlent les hypothèses secondaires ci-après:

- l'évolution historique et les besoins du transport routier sont des facteurs de l'édification d'un espace d'intégration qui favoriserait le développement du transport routier de marchandises à travers des initiatives sur le plan règlementaire et des infrastructures;
- le transit routier du Mali et du Niger via le Burkina Faso participe faiblement à l'organisation de l'espace à cause du faible flux de son trafic et du rôle de ses acteurs qui entravent le processus d'intégration régionale;
- la faible application des textes en matière de facilitation du transport routier dont le corollaire est la persistance des tracasseries routières constitue le problème majeur du

transit de marchandises en rapport avec la quête de renforcement de l'intégration régionale de l'UEMOA.

Afin de vérifier ces hypothèses, des objectifs de recherche ont été fixés. L'objectif général de l'investigation est d'analyser l'apport du transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso sur le processus de l'intégration régionale de l'UEMOA. De cet objectif général découlent les objectifs spécifiques suivants :

- présenter les fondements des politiques régionales en matière de transport routier de marchandises ;
- montrer comment le transit routier du Mali et du Niger via le Burkina Faso participe à l'organisation de l'espace ;
- identifier les entraves du transit routier de marchandises pour le renforcement de l'intégration de l'espace UEMOA.

Après avoir présenté la problématique il convient d'aborder la revue de littérature en rapport avec le thème de recherche.

4. REVUE DE LITTÉRATURE

Plusieurs thématiques en lien avec le présent sujet de recherche ont été abordées dans la littérature. Notre revue de la littérature permet de mettre en exergue : la problématique de l'enclavement et du désenclavement, les enjeux et les défis du secteur du transport routier, le transport et le désenclavement des pays, et le transport et l'intégration régionale.

➤ la problématique de l'enclavement et du désenclavement

Certains auteurs ont mené des recherches sur des sujets en lien avec l'enclavement et le désenclavement. Le juriste Jean-François Pulvenis a publié un article en 1976 sur la notion d'État géographiquement désavantagé et le nouveau droit de la mer dans le but de proposer une analyse critique de cette notion. Selon lui au stade actuel de son évolution, ce concept est encore dans sa phase dynamique, ne serait-ce que du fait de l'accroissement constant du nombre des États qui revendiquent le caractère d'État géographiquement désavantagé.

J. Debrie (2001) a également travaillé dans cette même thématique dans le cadre de sa thèse de doctorat intitulée : « De la continentalité à l'État enclavé : circulation et ouvertures littorales des territoires intérieurs de l'ouest africain ». Selon l'auteur, dans l'espace ouest africain

international, les pouvoirs publics ont produit les instruments d'une circulation établissant la relation entre les espaces continentaux devenus territoires d'État et les interfaces littorales. L'auteur précise que l'enclavement continental n'est pas une position spatiale de fermeture figée. Il est une situation relative qui tient dans les permanences de certaines discontinuités qui ne sont pas annulées par les différents pouvoirs politiques.

A. Vissienon et Y. Alix (2003) ont aussi abordé la question de la desserte des pays enclavés en Afrique de l'Ouest en s'appuyant sur l'exemple du corridor béninois. Ils ont analysé l'importance des facteurs de temps dans le positionnement concurrentiel des ports côtiers pour desservir les marchés enclavés du Mali, du Burkina Faso et du Niger. Les performances du port de Cotonou et du corridor terrestre béninois ont été confrontées aux alternatives logistiques /portuaires régionales de Téma au Ghana et de Lomé au Togo.

En 2004 L. Ndjambou a publié dans le même sens un article sur les « échanges maritimes et enclavement en Afrique de l'Ouest : le cas des ports d'Abidjan et de Cotonou ». À travers cet article, l'auteur fait le point sur l'état de la question à partir des relations des ports d'Abidjan et de Cotonou avec les États enclavés de leurs arrière-pays, le Mali, le Burkina Faso, le Niger et plus marginalement le Tchad, et de montrer les efforts déployés par quelques gros opérateurs du commerce maritime pour tisser les réseaux modernes de leur logistique. Toujours dans cette même optique Y. Alix et *al.* (2011) ont étudié sur les territoires enclavés et les opportunités de marché. Ces recherches constituent une analyse des performances logistiques des corridors de transport en Afrique subsaharienne.

La littérature ci-dessus renseigne que plusieurs auteurs se sont intéressés à la problématique de l'enclavement et du désenclavement en montrant que les investissements dans les infrastructures de transport visent à faire face aux défis de l'enclavement des États. Plusieurs pays sans façade maritime en font un argument-clé pour la recherche de financement de leurs politiques de transport notamment au regard des enjeux et des défis du secteur du transport routier sur le continent africain.

➤ **les enjeux et les défis du secteur du transport routier**

La littérature révèle que A. Choplin et J. Lombard (2010) ont montré que cinquante ans après les indépendances des pays d'Afrique de l'Ouest, la question de l'intégration régionale, de la fluidification des échanges et des mouvements de populations entre les États se pose avec

acuité. Ils ont confronté les principes de la CEDEAO (libre circulation des personnes et des biens) à la réalité des mobilités dans cet espace. Reposant sur une enquête de terrain le long de la route, cet article rend compte des contradictions entre l'essor des réseaux de transports, l'intensification des échanges et les pratiques sociales transnationales, entravées par de nombreux contrôles. Ils ont montré que les mouvements interafricains de population ne doivent pas être étudiés de manière fragmentée et parcellaire mais pensés dans un continuum d'échelles.

La nigérienne Rabiadou Samna (2010) dans le cadre de sa thèse de doctorat a fait un diagnostic stratégique du secteur du Transport Routier Interurbain des Voyageurs (TRIV) en Afrique de l'Ouest en prenant les exemples du Burkina Faso, du Mali et du Niger. Elle montre que l'organisation du transport et le fonctionnement des entreprises dudit secteur dans le contexte de la mondialisation et de la modernisation laissent encore à désirer. Nombreuses sont les difficultés recensées à divers niveaux du système entravant ainsi le développement économique du secteur. Elle démontre que l'analyse du TRIV ne doit pas se limiter à ses aspects réglementaires et institutionnels mais qu'elle doit intégrer les entreprises comme éléments-clés du développement du secteur.

En 2015, le Burkinabè Ousseny Sigué a mené des recherches sur le rôle stratégique du transport international de marchandises dans le processus de développement d'un pays enclavé comme le Burkina Faso. Selon l'auteur, malgré la reconnaissance du transport comme élément-clé de la structuration de l'espace national et du développement socio-économique du Burkina Faso, l'organisation du transport et le fonctionnement des entreprises dudit secteur dans le contexte de la mondialisation laissent encore à désirer.

Il ressort d'une manière générale que les pays de l'Afrique de l'Ouest n'ont pas encore réussi à faire du secteur du transport routier, un secteur capable de pouvoir impulser ou soutenir leurs projets de développement. Ces pays sont toujours à la recherche de stratégies pour relever le défi du développement dont l'une des solutions est d'accorder une priorité au désenclavement des pays sans littoral grâce au secteur du transport.

➤ **le transport et le désenclavement des pays**

Les travaux de J. Debie (2005)¹² témoignent que l'étude de quelques réseaux de transport offre une compréhension des dynamiques d'enclavement. Les pratiques d'acteurs, privés et publics, dans les systèmes de transport produisent les couples continuités – discontinuités dans les réseaux qui éloignent ou au contraire rapprochent les ensembles spatiaux. L'enclavement n'est alors pas un état mais bien un processus de fermeture relative se développant dans un système de distances (économique, politique et technique).

Par ailleurs, I. Yonlihinza Abdou (2011) a effectué une recherche sur le transport et le désenclavement dans la problématique du développement local de Téra (au Niger). Cette investigation a mis en évidence l'importance de la mobilité dans la dynamique territoriale. Il ressort que le Niger pâtit de son enclavement et doit s'en remettre à ses voisins pour ses échanges transnationaux avec le reste du monde. À l'échelle du territoire de la République du Niger, Téra, objet de ladite étude, a permis d'appréhender les difficultés que soulève le dysfonctionnement d'un système de transport dans le processus du développement local. Selon l'auteur, la problématique du développement local de Téra liée au transport et à la mobilité ramène à un système de transport fonctionnel pour un développement intégré. Elle renvoie à une circulation des personnes et des biens dans laquelle l'offre satisfait les besoins exprimés.

La circulation des personnes et des biens pour un développement intégré établit une relation entre le transport et l'intégration régionale.

➤ **le transport et l'intégration régionale**

La problématique du transport et de l'intégration régionale sont une préoccupation importante pour la géographie des transports. J-B. Say (1819) a mené des recherches sur les transports comme éléments de la compétitivité économique régionale. L'auteur a cherché à appréhender la structuration des régions économiques françaises. En 1973, C. Spill a fait une publication sur le transport aérien et la région. L'auteur montre que le bon fonctionnement de la région, forgée par les forces polarisantes qui s'expriment dans la vie de relations, dépend de la bonne utilisation des systèmes de transport.

¹² Au 16ème Festival International de Géographie, Saint-Diè-des-Vosges. Du 29 septembre au 2 octobre 2005 .In « Le monde en réseaux. Lieux visibles, liens invisibles ».

Quant à M. Catin et *al* (2002), ils ont publié un article sur les infrastructures de transport et l'intégration européenne. Cet article s'est proposé d'évaluer l'impact des infrastructures de transport sur l'efficacité économique et l'équité régionale. Selon ces auteurs, en distinguant des politiques d'infrastructure de transport intra et inter-urbaine telles que menées actuellement par l'Union européenne, des simulations numériques permettent d'évaluer leurs conséquences en termes de concentration spatiale. M. Catin et *al* (2002) ont conclu que si des politiques peuvent permettre un rééquilibrage régional en termes d'équité, elles sont difficilement conciliables avec un objectif d'efficacité économique au niveau national.

D'autres auteurs ont abordé la problématique du transport et de l'intégration régionale à l'échelle du continent africain. En 2004, la Commission Économique pour l'Afrique (C.E.A) a publié un ouvrage sur les transports et l'intégration régionale en Afrique. Cet ouvrage montre les faiblesses de l'intégration régionale en général et du secteur des transports en particulier.

Le burkinabè Osseny Sigué (2011) a fait une analyse sur la contribution du transport de marchandises dans le processus d'intégration et de développement de l'espace CEDEAO. Selon l'auteur, le transport de marchandises est un élément-clé de l'indépendance économique, politique et sociale des pays de la CEDEAO. J. Lombard, O. Ninot et B. Steck (2014) se sont intéressés en outre aux corridors de transport en Afrique et à l'intégration territoriale. Ils ont mis en perspective le développement des liaisons internationales routières et ferroviaires en Afrique de l'Ouest et du Centre, le long des corridors de transport, et les recompositions spatiales qu'elles accompagnent ou freinent.

Au sein des communautés économiques régionales d'Afrique, E. Koulakoumouna (2012) a travaillé sur le transport routier et l'effectivité de l'intégration régionale. Il a traité des enjeux et contraintes pour le développement durable au sein de la CEMAC¹³. Le Togolais Tchoou Adong Noyoulewa (2009) avait aussi investigué sur les transports routiers et l'intégration des États de l'UEMOA. L'auteur a fait une analyse des différentes théories d'intégration et révèle que l'UEMOA vise la réalisation d'une union économique et monétaire ayant pour fondement l'union douanière et la libre circulation des personnes, des biens et des services. Il montre que les transports routiers apparaissent comme le support physique, mieux le facteur déterminant aux yeux des populations de l'Union. Des nouvelles stratégies doivent alors être mises en œuvre pour relever les défis du transport routier de l'espace UEMOA.

¹³ CEMAC: Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale.

Pour les pays sahéliens de l'UEMOA, les géographes nigériens Abdou Bontianti et Issa Yonlihinza Abdou (2008) ont dans leur étude, montré l'importance de la RN6 (le corridor burkinabè) pour le désenclavement du Niger dans un contexte d'intégration régionale. Ces auteurs ont montré que les difficultés rencontrées par les opérateurs économiques nigériens sur la voie supposée naturelle de désenclavement du Niger (la voie béninoise), ont entraîné une recomposition de l'espace de circulation de l'import-export.

D'une manière globale, il existe une littérature assez abondante sur le transport et l'intégration régionale. La revue de la littérature montre qu'en ce qui concerne la part de l'Afrique dans les échanges mondiaux, il est nécessaire de mettre un accent particulier sur le développement du secteur du transport. En effet, le développement de ce secteur est indispensable pour le renforcement du processus d'intégration régionale qui du reste est l'une des stratégies essentielles des États pour faire face aux multiples défis de la mondialisation. En dépit de la littérature sur le transport et l'intégration régionale dans le monde et en Afrique, le cas du transit routier de marchandises dans les pays sans littoral de l'UEMOA a été insuffisamment abordé. La plupart des études précédentes ont accordé un intérêt sur les contraintes ou l'importance des échanges entre les pays côtiers et les pays enclavés en mettant un accent particulier sur les concepts de littoral, de corridor et d'enclavement dans leur analyse. Aussi, même si quelques études ont été menées sur le cas du Niger ou du Mali (pris isolément) en relation avec l'intégration régionale, une étude plus approfondie sur le transport et l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest reste nécessaire. Cette étude devrait approfondir la réflexion sur le cas des pays sans littoral de l'espace UEMOA selon une approche systémique en prenant en compte tous les trois pays (le Burkina Faso, le Mali et le Niger). Cette étude vise à combler cette insuffisance en accordant un intérêt particulier sur l'apport du transit routier de marchandises du Mali et du Niger à travers le territoire Burkinabè dans le renforcement de l'intégration régionale de l'UEMOA.

La revue de la littérature met en exergue certains concepts dont il est important d'apporter une clarification.

5. CLARIFICATION DES CONCEPTS ET FONDEMENTS THÉORIQUES DE LA THÈSE

Il est important d'apporter une clarification des concepts clés utilisés et de présenter les fondements théoriques de la présente recherche car l'objectif principal de la définition des concepts clés est de dégager leurs sens précis dans la recherche entreprise. En effet, l'expérience prouve que les mots prennent un sens et des significations particuliers en fonction des contextes dans lesquels ils sont utilisés. Il est alors nécessaire de clairement délimiter le sens des concepts clés dans le contexte de la présente étude.

5.1. Clarification des concepts

Certains concepts spatiaux, de région, d'intégration et les concepts liés au transport méritent d'être définis dans le cadre de cette étude qui porte sur le transport et l'intégration dans l'espace UEMOA.

5.1.1. Concepts spatiaux.

La géographie est étroitement associée à l'idée d'espace si bien que nous abordons des concepts spatiaux, fondements de la géographie, en vue de clarifier les notions tels que l'espace, le territoire et l'enclavement pour leur meilleur usage.

➤ Espace

Selon le géographe burkinabè Dieudonné Ouendkouni Ouédraogo (1979, p.553), « *l'espace est une matière première complexe et fragile qui a toujours été disputée entre les hommes* ». Pour R. Brunet et al. (1993), la dimension spatiale est une composante essentielle de la conscience et chaque individu y déploie quotidiennement des stratégies géographiques: positionnement, déplacement, espacement, orientation, mémorisation, etc. A. Fremont (1976), cité par C. Ferré (2008)¹⁴ évoquait dans le même sens le concept de "l'espace vécu". Ce terme définit le territoire comme espace approprié par un sujet.¹⁵ Il renouvelle ainsi l'approche géographique puisque c'est désormais le sujet qui perçoit un espace en formation selon le temps.

¹⁴ <http://lewebpedagogique.com/geotrouvetout/category/fiches-de-lecture/>, consulté le 02/03/2018.

¹⁵ En effet, selon l'auteur, faire de la géographie ne se résout pas seulement à analyser ni à maîtriser un territoire, puisque c'est l'individu qui, par ses actions, va modifier l'espace. L'homme lui-même qui serait producteur de sa propre géographie. Il révèle ainsi que ce concept riche de sens, prend en compte 4 facteurs (l'âge de l'individu, son sexe, la classe sociale à laquelle il appartient, sa culture) qui en constituent l'essence.

Le concept de l'espace caractérise ainsi le troisième temps¹⁶ de la science géographique. À partir des années 1960, la géographie se singularise par l'étude spatiale. L'espace devient le concept central de la géographie scientifique. Cette notion d'espace permet de réfléchir et d'organiser la relation des humains avec leur environnement, non seulement un environnement naturel (géographie classique) mais aussi un environnement humain fait de personnes, de lieux, de territoires, d'idées, d'apprentissages, etc. (GEOBUNNIK, 2013).

R. Brunet et *al.* (1993) montrent que l'espace est ainsi un concept clé pour la géographie et un objet polysémique dont l'identité et l'appréhension ont évolué depuis que la géographie est une science. C'est également un objet pour lequel la géographie renouvelle constamment ses grilles de lecture. Dans les années 1980, l'espace est devenu un « concept roi » de la science géographique et recouvre plusieurs réalités: *l'espace terrestre* (c'est un espace réel, produit et perçu) et *l'espace géographique* (c'est un espace « formel » conçu et élaboré par les géographes à partir des caractères de l'espace terrestre). On retrouve aussi dans le dictionnaire de Pierre Georges cette conception duale de la notion d'espace: *l'espace concret* (l'environnement physique) se distingue de *l'espace qualitatif* (qui fait l'objet de mesures, de représentations cartographiques, et plus largement associé à une fonction).

Selon J. Igué et *al.* (2010), actuellement, les espaces de développement deviennent de plus en plus complexes et on peut en identifier au moins six principaux:

- les espaces de la mondialisation;
- les espaces d'intégration régionale;
- les espaces qui résultent des contrastes géographiques;
- les différentes formes de disparités spatiales;
- les espaces d'États-nations;
- les espaces des collectivités territoriales décentralisées.

Dans le cadre de ce travail qui porte sur le transport et l'intégration régionale dans l'espace UEMOA, l'espace peut être considéré comme le support physique ou virtuel où se réalisent les activités humaines ou non. Par ailleurs, l'espace UEMOA est composé de plusieurs territoires

¹⁶ Avant de devenir la science de l'espace, la géographie a connu deux autres temps: un premier temps de paléogéographie dans lequel les géographes sont plus des chorographes qui décrivent la terre et tentent de trouver des lois générales (avant le XIX^{ème} siècle) et un deuxième temps de géographie scientifique classique ou régionale ou vidalienne (entre 1870 et 1970-84), dans lequel la notion centrale est celle de territoire régional associé à l'étude de paysages.

(selon les échelles) si bien qu'il est nécessaire d'apporter une clarification conceptuelle à la notion de territoire.

➤ **Territoire**

D'après P. Ginet (2012)¹⁷ le mot territoire provient à l'origine de « *territorium* » et possède dès l'origine des sens très divers: portion d'espace, sol, continent... L'adjectif « *territoralis* » offre, un degré de précision supplémentaire puisqu'il signifie « morceau de terre appropriée » et donne naissance au mot «territoire». Ce dernier s'impose avec le développement des royaumes associant le roi à l'aire qu'il domine et gouverne depuis son centre (la capitale) jusqu'à ses confins, fronts ou frontières. De nos jours, le mot ne se réduit plus à l'aire d'extension d'un phénomène et à ses limites ou à l'une ou l'autre des notions d'espace vécu, perçu et voulu. Il désigne plutôt « *la portion de la surface terrestre délimitée et aménagée par une collectivité selon ses besoins; il contient l'idée d'autorité s'exerçant sur une surface dont les limites sont reconnues, et celle d'utilisation et d'aménagement par un groupe social qui se l'approprie* » (Le Berre, 1992, cité par P. Ginet, 2012, p.28).

Le géographe Pierre Ginet (Ibid.) rappelle qu'un territoire n'est jamais isolé. Il forme un système ouvert¹⁸ qui entretient des échanges avec d'autres ensembles territoriaux. L'auteur en se référant aux travaux du professeur de géographie Alexandre Moine (2006) révèle que tout territoire comprend trois composantes ou « entités »:

- Un nom (donner un nom au territoire constitue une des premières formes de l'appropriation en permettant de cartographier et de porter ce fait à la connaissance des populations conquérantes comme des populations conquises);
- un espace naturel anthropisé (tout territoire possède une morphologie originale, un cadre naturel dans lequel s'exprime l'action de l'homme. Ce cadre, qu'il soit obstacle ou atout, constitue un support, jamais neutre pour l'action de l'homme. Il est généralement subdivisé en lieux disposant chacun d'un nom: le milieu naturel et l'action de l'homme);
- une gouvernance (l'appropriation d'un territoire suppose aussi une organisation incarnée par des acteurs et leurs comportements. Cette gouvernance se traduit par des flux d'informations et des décisions qui engendrent à leur tour d'autres flux (produits, argent, hommes, énergie) entre les lieux structurés par les réseaux maillant le territoire.

¹⁷ L'auteur se base sur les travaux de Le Berre (1992) et de Foucher F., (1988).

¹⁸ L'auteur se base sur les travaux de ouvert Ertier (1999).

P. Ginet (2012) pense aussi que les territoires en tant qu'organismes vivants, naissent, vivent, se développent, meurent, et font face aux événements historiques de manière diverse.

D'une manière générale, P. Landel et *al.* (2016) relatent que le concept de « territoire » recouvre des définitions qui vont du très large territoire éthologique que les animaux délimitent vis à vis de leurs semblables jusqu'au « territoire de pouvoir » selon l'expression de C. Raffestin (1980)¹⁹ qui est l'étendue d'exercice du pouvoir. Le burkinabè Vincent Zoma (2015) en se basant sur les travaux de Le Berre (1992) rapporte alors que le territoire est la portion de surface terrestre appropriée par un groupe social pour assurer sa production et la satisfaction de ses besoins.

Dans le cadre de la présente recherche, « *le territoire est une ou un ensemble de portion(s) de l'espace bien déterminé, avec des limites reconnues, sur la ou les quelle(s) s'exerce une autorité* » (V. Zoma, 2015, p.14).

Après avoir défini la notion de territoire, il est important de clarifier celui d'enclavement car le Burkina Faso, le Mali et le Niger sont souvent désignés comme pays « enclavés ».

➤ **Enclavement**

La racine du mot enclavement est le mot enclave. *Enclave* est considérée comme un territoire ou une fraction de territoire entièrement située à l'intérieur d'un autre (I. Yonlihinza Abdou, 2011). Selon toujours l'auteur, on retrouve chez R. Brunet (1993) dans le dictionnaire « *Les mots de la géographie* », l'idée de fermeture. Le terme enclavement devient de ce point de vue synonyme d'isolement et même de marginalisation.

Les différentes acceptions de la notion d'enclavement dans des champs disciplinaires variés permettent de définir l'enclavement comme une situation de fermeture spatiale: l'enclave est un espace partiellement isolé ou fermé dans un système de relations (N. N'guessan, 2003b).

Selon le dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés (J. Levy et M. Lussault, 2003), dans le vocabulaire de la géographie, l'enclave correspond à une absence de relation terrestre d'un État avec le reste du monde, soit parce qu'il n'a pas accès à la mer, soit parce qu'il est englobé dans un autre État, ou les deux. Dans le domaine de la mobilité, le terme signifie, un isolement, faute d'infrastructures ou d'offres de transports, de l'espace concerné vis-à-vis de ceux qui l'entourent.

¹⁹Cité par Landel et *al.* 2016 .

J. Debrie (2005) pense cependant qu'il n'y a d'enclavement et de désenclavement que par rapport à un ailleurs mieux desservi. Dans une perspective spatiale, la figure géographique de l'enclavement peut être définie comme une situation relative de fermeture (un espace fermé ou isolé dans et par rapport à un système de relations). Mais la fermeture absolue ou l'isolat dans sa forme parfaite qui fait de l'enclave par exemple une configuration définie par le lieu séparé d'autres lieux par une distance infinie²⁰ est un repère géographique remis en cause par l'interaction généralisée qui caractérise les espaces contemporains. Il n'existe plus guère, à l'échelle du monde, d'espaces totalement isolés. Et les fermetures ne sont souvent que partielles, mesurées ; cela a été dit, par rapport à des espaces plus ouverts. Ainsi Y. Alix et *al.* (2011) ajoutent qu'un élément incompressible pour qualifier le handicap physique des territoires enclavés relève de la distance géographique séparant les marchés intérieurs des portes d'entrées/sorties portuaires. Ces auteurs sont persuadés qu'outre la géographie, les pays enclavés subissent une combinaison interactive de facteurs très variés. En effet, seuls les éléments liés à la géographie physique (distance) et climatique (saison des pluies, tempêtes tropicales ou de sable, etc.) demeurent difficilement modifiables par une action anthropique. Même les obstacles orographiques trouvent des solutions par le génie civil dans la construction d'ouvrages d'arts comme les tunnels ou les ponts.

Selon I. Yonlihinza Abdou (2011), l'enclavement est aussi considéré généralement comme une absence de façade maritime, autrement dit d'accès à la mer pour certains pays. Certes, il ne doit pas être considéré comme un obstacle absolu au développement économique, mais il s'avère suffisamment pénalisant pour les États les plus pauvres. En 2008, la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) évalue les pays en développement enclavés au nombre de 31. Ces pays représentent 4 % de l'humanité mais ne produisent que 0,3 % du Produit Intérieur Brut (PIB) mondial et ne reçoivent que 0,3 % des Investissements Directs Etrangers (IDE). Ce constat signifie dans une certaine mesure que l'enclavement d'un territoire ou d'une localité par rapport à d'autres, est un obstacle à son développement. Cependant, la Suisse est un pays enclavé mais elle n'est pourtant pas pauvre. L'enclavement ne saurait alors s'expliquer uniquement par un déterminisme physique, mais aussi par la stratégie des acteurs impliqués dans la gestion de la mobilité. Ainsi, l'enclavement n'est pas un état mais bien un processus de fermeture relative se développant dans un système (économique, politique et technique) de distances (N. N'Guessan, 2003b).

²⁰Jean Debrie, 2005 se base sur les travaux de J. Varlet, 1997 et J. Levy, 2003.

Nous pensons qu'un pays enclavé, est un pays sans littoral ou sans façade maritime car les trois pays de l'intérieur de l'UEMOA (le Burkina Faso, le Mali et Niger) sont connectés aux autres pays de la région grâce aux corridors.

Après avoir défini les concepts spatiaux tels que l'espace, le territoire et l'enclavement, il est important d'aborder les notions de région et d'intégration régionale qui sont intimement liés à notre sujet de recherche.

5.1.2. Concepts liés à l'intégration

Avant d'appréhender le concept d'intégration régionale, il convient d'aborder la notion de région, beaucoup utilisée par les géographes et qui est une racine de l'intégration régionale.

➤ Région

« La racine "région" se retrouve dans les trois notions de régionalisation²¹, de régionalisme et d'intégration régionale (N. Mareï et Y. Richard 2018, p.80) ». Il est donc difficile d'aborder la définition de l'intégration régionale si on ne s'accorde pas au préalable sur le concept de région. Ainsi, selon Pierre Georges et Fernand Verger (2009), la région est une portion d'espace ayant une unité du fait de ses caractéristiques physiques, de son passé historique, de ses capacités économiques et éventuellement de la volonté organique de l'État.

Les chercheurs français Nora Mareï et Yann Richard (2018) montrent que depuis le début du XXème siècle, les géographes ont produit beaucoup de travaux sur le concept de région, situé au cœur de la géographie. Selon eux, elle se définit en géographie, tantôt comme un espace homogène sur les plans humains et économiques, tantôt comme un espace polarisé. Toutefois,

²¹ Le mot « **régionalisation** » cohabite très souvent avec « intégration régionale » et « régionalisme ». La régionalisation désigne une augmentation des échanges entre des unités territoriales situées dans la même partie du monde, augmentation plus rapide qu'avec le reste du monde. Des acteurs régionalisent leurs pratiques lorsqu'ils ont tendance à orienter celles-ci vers leur voisinage géographique immédiat. Elle est alors une dynamique cartographiable (c'est toujours la régionalisation de quelque chose). Au niveau plus général, on parle de **régionalisme** lorsqu'un ou des acteurs décident, dans leur action extérieure, d'accorder la priorité à leurs relations de voisinage. Plusieurs pays voisins peuvent s'engager dans une démarche régionaliste en développant diverses coopérations sans que cela ait pour résultat la construction d'un système régional intégré structuré par des fortes interactions internes. Les objectifs du régionalisme sont économiques comme politiques (N. Mareï et R. Yann, 2018). D. Balan (2013) précise que le *régionalisme* part de l'idée que la région est définie par un ensemble de caractéristiques humaines, culturelles, linguistiques qui justifient la création d'un organisme politique auquel on reconnaît une autonomie plus ou moins élargie. Cela représente la réalisation des intérêts communs et l'aspiration des collectivités locales de gérer ces intérêts. Il est un mouvement de bas en haut.

certaines géographes estiment que cette notion est polysémique (J. Igué et *al.* 2010). Y. Richard (2014) précise qu'après avoir distingué des régions administratives, des régions dites « historiques », des régions homogènes et des régions dites géographiques, les géographes se sont intéressés aux régions polarisées en observant les relations économiques et les faits de circulation²². L'idée fit son retour dans les années 1960, impliquant l'existence d'une relation de complémentarité dissymétrique et d'une intégration fonctionnelle entre un centre et une périphérie²³. La région est conçue alors comme un système spatial qu'il est possible de distinguer des systèmes voisins. Tous les éléments en interaction forment ainsi une réalité géographique qui les dépasse et au sein de laquelle chacun a une place et une fonction particulière. Il n'existe pas un modèle unique de région en géographie. On a alors pour habitude d'en distinguer au moins trois voire quatre qui renvoient à ce que Philippe et Pinchemel appellent des logiques: logique naturelle, logique d'homogénéité ou d'uniformité, logique de polarisation et logique territoriale. Toutefois, en science politique, l'accent est mis en général sur la région dans le cadre de l'État, dont elle n'est qu'une portion.

D'une manière générale, les géographes Nora Mareï et Yann Richard (2018) renseignent que les travaux des géographes ont longtemps porté essentiellement sur la région infra-étatique. Pour nous, une région est un territoire défini par une fonction ou un critère particulier qui permet de l'individualiser dans son environnement (V. Zoma, 2015). L'aire couverte par les pays de l'UEMOA est alors considéré dans cette recherche comme une région.

En plus du concept de région nous abordons le concept d'intégration régionale.

➤ **Intégration régionale**

Le terme intégration est polysémique et sa signification varie selon le domaine dans lequel il est utilisé. Les géographes Nora Mareï et Yann Richard (2018, p.37) affirment dans ce sens:

la littérature consacrée à l'intégration régionale et à la régionalisation de l'espace mondial est abondante. Et beaucoup d'analyses convergent vers l'idée que la mondialisation n'a pas aboli les distances, rappelant que certaines contraintes spatiales parmi lesquelles la distance, continuent de peser sur les échanges entre les différentes parties du monde. Mais de nombreux points de désaccords demeurent entre les spécialistes, en particulier sur la manière de saisir ces processus dans l'espace et dans le temps.

²²L'auteur fait référence aux travaux de P. Claval (1995) ; Hauser (1924); Pinchemel L. (1997) et de Vidal de la Blache (1913).

²³L'auteur fait référence aux travaux de Reynaud (1981).

Le géographe Yann Richard (2014) souligne que les économistes J. Viner (1950) et B. Balassa (1961) ont développé une riche palette d'approches en associant les notions d'intégration régionale et de régionalisme. Pour la plupart, l'intégration économique régionale réside dans le fait pour plusieurs pays de constituer un espace économique unique ou de tendre vers ce résultat, en empruntant des voies distinctes: la planification, le marché et l'action des firmes, la signature des accords²⁴ régionaux internationaux. Dans ce dernier cas, l'intégration désigne le passage d'un degré à un autre de l'échelle du régionalisme, ce qui suppose un niveau de coopération économique à chaque fois plus élevé et éventuellement des transferts de souveraineté. L'intégration est ainsi définie comme le résultat d'une stratégie régionale qui remplace des espaces nationaux contigus par un espace unique ou en voie d'unification.

On distingue alors plusieurs types d'intégration régionale. Selon Y. Richard (2014 p.15-16), l'expression *intégration régionale* désigne le processus par lequel des territoires peu ou pas reliés les uns aux autres forment petit à petit un ensemble régional distinct du reste du monde. Cet ensemble est plus que la simple addition de ses parties. Beaucoup de spécialistes admettent deux types d'intégration régionale :

- l'intégration dite « formelle » est la moins difficile à définir. Des pays peuvent entrer dans un accord régional et former un espace commun;
- l'intégration régionale dite « fonctionnelle », dite parfois « réelle » ou « approfondie ». Il s'agit du processus par lequel les interactions entre des territoires contigus croissent à tel point qu'elles finissent par être plus intenses en interne qu'avec les territoires situés à l'extérieur. La croissance des interactions est observable dans la géographie des pratiques des acteurs à tous les niveaux (individus, firmes, institutions, etc.).

N. Mbow (2007, p.55) présente les différentes étapes de ce processus sur le plan économique (tableau n°1).

²⁴ Les accords régionaux sont conclus par un groupe de pays situés dans une même région, engagés dans un processus d'intégration régionale. (S. Mboup et B. Ndong, 2013, p.1)

Tableau 1: Les niveaux d'intégration économique

La zone de Libre échange	L'édification d'une zone de libre-échange suppose la disparition des freins aux échanges de marchandises entre les pays membres (barrières douanières) mais sans que ceci ne se traduise par la mise en place d'une politique tarifaire commune à l'égard des pays tiers.
L'union douanière	Il suppose qu'en plus de la suppression des barrières intérieures aux échanges de marchandises les pays membres mettent en place un tarif extérieur commun (TEC) s'appliquant aux pays tiers.
L'union économique	L'union économique entraîne la mise en place d'une harmonisation des politiques économiques des pays membres. L'intérêt collectif s'impose donc par rapport aux intérêts individuels des pays membres dans un espace économique unifié.
Le marché commun	Le passage au marché commun se traduit par la libre circulation de l'ensemble des facteurs de production (marchandises, travail, capital) entre les pays membres. Il s'agit donc d'une union douanière élargie au facteur capital et au facteur travail.
L'union monétaire	L'adoption d'une monnaie unique peut constituer une étape particulière du processus d'union économique. La matérialisation de l'existence d'un marché unique passe alors par l'adoption d'une monnaie unique. Il facilite les échanges et permet de favoriser la stabilité de ce nouvel espace économique en supprimant les risques de changes entre les monnaies des pays membres et permettant la mise en œuvre d'une politique monétaire unique.

Source: N. Mbow, 2007

D'après le tableau n°1, l'intégration économique est le processus de construction d'un espace économique unique entre un ensemble de pays participants. De ce fait, l'intégration économique peut se faire à différents degrés²⁵.

Selon l'UEMOA (2013, p.211), l'intégration régionale est le « *processus par lequel l'ensemble des États membres évolueront progressivement vers des transferts de compétence à l'UEMOA, puis de pouvoir économique et au final de pouvoir politique* ».

Pour le Réseau des Plates-Formes des ONG d'Afrique de l'Ouest (2011, p.5)²⁶, l'intégration régionale est la convergence politique, économique et sociale d'un ensemble de pays conscients des limites des politiques nationales et désireux d'optimiser leurs chances de développement.

²⁵ Quant à l'intégration économique régionale, elle désigne aussi bien un résultat qu'un instrument de politique économique. L'intégration économique comme résultat signifie une intensification des échanges de biens et de services, des personnes et de capitaux, à l'intérieur d'une zone géographique composée de plusieurs États indépendants. Comme instrument de la politique économique, l'intégration économique désigne tout accord de coopération ayant une portée économique entre États indépendants d'une région donnée (E. Homevor, 2005).

²⁶ Cité par V. Zoma (2015).

L'intégration suppose l'abandon d'une partie de la souveraineté nationale au profit des politiques communes portées par des structures régionales. L'intégration régionale est un processus:

- de renforcement des interdépendances entre les pays d'un ensemble régional;
- de convergence entre les différents systèmes économiques, sociaux et nationaux;
- d'intensification des échanges entre des peuples;
- d'amélioration de la cohérence dans la gestion des problèmes communs.

L'Union Africaine et *al.* (2016) soulignent que l'intégration régionale suppose aussi la libre circulation des biens et des mouvements sur tout le continent africain. Cependant d'après J-P. Martin et H. Nonn (1980), dans son acception géographique, la notion d'intégration régionale participe à l'analyse des relations dans l'espace. Son étude doit permettre de saisir le degré de satisfaction des populations vis-à-vis des articulations et des aménagements de leur cadre de vie, ainsi que leur degré de participation à ce qui l'anime. En s'attachant à ce type d'analyse, le géographe ne néglige pas la prise en compte du jeu des stratégies sociales, pas plus que l'action des groupes socio-économiques d'intérêts, ni des systèmes économiques, politiques, administratifs, sociaux, etc. Mais il met l'accent sur leur matérialisation dans un cadre concret d'existence collective mouvant, qui est non seulement exprimé par la présence, mais aussi l'usage des éléments nécessaires aux manifestations de la vie des populations. Sa démarche est donc appréciative d'une certaine qualité de l'organisation de l'espace, telle que les hommes qui y vivent peuvent la pratiquer, l'utiliser et la ressentir. Elle vise à traduire la gradation des relations de l'homme à un espace d'existence dépassant le milieu local, que ces relations soient d'ordre social, culturel, économique, administratif, etc.

Par ailleurs, la clarification de ce concept d'intégration régionale invite à établir les relations entre les concepts de régionalisme, de régionalisation et d'intégration. En effet, comme l'évoque Y. Richard (2014), le régionalisme, la régionalisation et l'intégration sont des notions très courantes dans la littérature académique en économie et en relations internationales. Et leur usage ne cesse de croître dans d'autres disciplines telles que la sociologie et la géographie. Nous soutenons l'auteur lorsqu'il affirme qu'il existe des liens théoriques et empiriques, bien que pas systématiques entre les trois notions:

- entre le régionalisme et la régionalisation: le régionalisme peut avoir des conséquences variées parmi lesquelles la croissance des échanges à l'échelle régionale, soit ce qu'on peut appeler une *régionalisation des échanges*. Mais cette relation n'est pas univoque et pas permanente. Il n'y a pas de loi en la matière car le régionalisme ne débouche pas

nécessairement sur la régionalisation. Un constat empirique suffit à le montrer: l'ASEAN est un accord régional qui n'a pas permis, jusqu'à une période récente au moins, une augmentation des échanges entre les pays membres. On peut en dire autant du MERCOSUR;

- entre le régionalisme et l'intégration régionale: en développant des stratégies et des préférences régionales, les acteurs situés dans des territoires contigus peuvent favoriser la croissance des interactions entre leurs territoires et la formation éventuelle d'un système régional;

- entre intégration régionale et régionalisation: la croissance des interactions à l'intérieur de l'ensemble défini se donne à voir dans la croissance des échanges entre territoires voisins. La régionalisation des échanges est alors la face visible d'un processus plus profond qui serait l'intégration régionale.

Nous soutenons C. Figuière et L. Guilhot (2014) qui estiment que l'intégration régionale combine à la fois le régionalisme et la régionalisation. Pour nous:

l'intégration régionale est appréhendée comme le processus par lequel, des États s'unissent, en concédant une partie de leur souveraineté à une instance supranationale ayant la compétence d'exercer sa politique dans un espace bien déterminé sur la base d'un consensus en vue de réaliser des objectifs prédéfinis (V. Zoma , 2015, p. 16).

Hormis la clarification des concepts de région et d'intégration régionale, il est important de discuter les concepts liés au transport afin de mieux analyser le transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso, objet de la présente investigation.

5.1.3. Concepts liés au transport

Les notions liées au transport tels que transport, transit, transport en transit, corridor devraient être définis car « *si l'étude des transports intéresse de nombreuses disciplines (l'aménagement du territoire, le droit, l'économie, l'histoire, la politique, la sociologie, les techniques...), elle est aussi au cœur des préoccupations de la géographie* (E. Mérenne, 2013, p.11) ».

➤ **Transport**

Le terme « *transport* » est composé du latin « *trans* » qui signifie par *de là* ou *à travers* et de « *portare* » qui veut dire porter (N. Mbow, 2007, p.14). Selon O. Sigué (2015)²⁷, les transports constituent des dispositifs, des modes et des moyens permettant l'acheminement de personnes ou d'objets matériels voire d'informations et de messages d'un lieu à un autre. Par ailleurs, le transport est souvent présenté en tant qu'outil de maîtrise de la distance. On mesure à cet effet, son importance dans son rôle de maîtrise de l'espace et de réponse à l'obstacle de la distance. Il est créateur de continuité permettant les liaisons, les contacts, les complémentarités et les interactions sans lesquels aucun système spatio-social ne pourrait fonctionner. C'est pourquoi on considère les transports comme un élément géographique de première importance qui concrétise l'emprise de l'homme et des systèmes économiques et politiques sur l'espace.

De nos jours, les travaux de M. Sounouvou (2007) et de O. Sigué (2015) font ressortir qu'il est question d'affiner cette définition pour tenir compte de l'évolution contemporaine des transports et des exigences de performance des acteurs. La livraison d'une marchandise au moment convenu dans le contrat de transport préoccupe désormais davantage le transporteur que le déplacement proprement dit de cette marchandise. L'obligation de déplacement d'une chose ou d'une personne ne suffit plus en effet à caractériser le transport, le transporteur n'ayant plus l'exclusivité en la matière. Cette notion découle de deux tendances: d'une part, de l'évolution même du flux de la production industrielle, du transport, et d'autre part du fort taux d'accroissement de la demande en consommation sur le marché mondial.

Pour la présente recherche, le transport consiste à porter des marchandises ou des personnes d'un lieu à un autre en utilisant un ou des véhicules et à travers une ou des voies de communication sur lesquelles s'effectuent le transit du Mali et du Niger via le Burkina Faso.

➤ **Transit**

Selon le dictionnaire (Petit Robert, 1967), le mot transit vient de latin « *transitus* » qui signifie passage. Il est une dérogation au paiement des droits (de douane, d'octroi), accordée à une marchandise qui ne fait que traverser un lieu; passage de franchise. Z. Diallo (2008) ajoute dans le même sens que dans le système douanier, le transit, sous différentes formes, couvre le

²⁷ L'auteur fait référence aux travaux de R. Brunet et *al.* (1992) et d'I. Yonlihinza Abdou (2011).

mouvement des marchandises en suspension des droits et taxes. L'auteur fait la distinction entre le transit national et le transit international:

- **le transit national**

Il est applicable chaque fois qu'une marchandise circule entre deux bureaux de douane d'un même pays. En effet, dans un certains pays, les déclarations d'entrée et de sortie du territoire ne se font pas seulement au passage de la frontière mais peuvent être effectuées dans un bureau intérieur, le plus souvent celui qui est le plus proche des locaux de l'opérateur²⁸;

- **le transit international**

Selon J. Baky (1988)²⁹, on parle de transit international lorsque le trajet d'une expédition emprunte les territoires de plusieurs pays et passe donc par plusieurs bureaux frontaliers. Il permet, à partir d'un seul document, de préparer à l'avance une procédure globale au lieu de procéder à plusieurs formalités de transit national. Des conventions internationales précisent le cadre de ce régime selon les différents modes de transport: Transit International Routier (TIR) et Transit International Ferroviaire. Les transports internationaux maritime et aérien sont, quant à eux, libres de régime douanier (puisque'ils ne conduisent pas véritablement à traverser des territoires). Le transit désigne en somme « *le régime de franchise des droits de douane pour les marchandises qui traversent le territoire national sans s'y arrêter à destination d'un pays étranger* ». Le transitaire est dans ce sens « l'architecte » du transport; il est le maillon le plus important de la chaîne internationale de transport.

Nous soutenons dans ce sens le géographe Ousseny Sigué (2015) qui précise qu'à l'exportation ou à l'importation d'une marchandise, des formalités administratives, douanières ou autres sont nécessaires. L'exportateur ou l'importateur est rarement capable d'accomplir ces formalités. L'intervention d'un intermédiaire est indispensable pour réaliser la combinaison entre deux modes de transport. Cet intermédiaire est le transitaire qui est un acteur du transport international de marchandises en transit.

²⁸Le transit avec l'extérieur permet alors de couvrir les marchandises, soit en partance, soit en provenance de l'étranger, pendant leur trajet entre ce bureau intérieur et la frontière ou vice-versa. Le transit intérieur s'applique, quant à lui, à la circulation sous douane entre deux bureaux intérieurs. L'auteur montre qu'on désigne par transit direct le fait qu'une marchandise traverse un territoire, en provenance d'un pays étranger et à destination d'un autre pays étranger. Ce régime couvre donc le trajet entre deux bureaux frontière. C'est une situation très courante dans les échanges internationaux ; mais dans la pratique on utilise plutôt le régime du transit international qui a l'avantage de réduire le nombre de déclarations.

²⁹ Cité par O. Sigué ,2015,p.48

➤ **Transport en transit**

Selon la convention de New York, le transport en transit se définit comme « *le passage de marchandises, y compris les bagages non accompagnés, à travers le territoire d'un État contractant, entre un État sans littoral et la mer, à condition que ce passage soit une fraction d'un trajet total commencé ou se terminant à l'intérieur du territoire du dit État sans littoral et comprenant un transport maritime qui précède ou suit le dit passage* » (G. Sirpé et A. Cissé, 2011, cité par O. Sigué, 2015 p.49). Le transport en transit est aussi une catégorie de transport international des marchandises bénéficiant d'un régime douanier suspensif (O. Sigué, 2015).

Pour nous, le transport en transit est un type de transport international qui utilise un ou des corridors à travers un ou plusieurs territoires pour le transport de personnes ou de marchandises. Cette définition révèle l'importance de clarifier la notion de corridor qui est utilisé dans le transport international de marchandises.

➤ **Corridor**

“Corridor” vient de l'italien « *corridore* » et désigne un couloir. Il est également un territoire resserré entre deux États, qui sert de débouché à un autre territoire (Petit Larousse Illustré, 2012).

Selon les géographes Jean Debrie et Claude Comtois (2010), une relecture de la littérature théorique dans des champs disciplinaires variés sur les corridors permet d'identifier trois types de critères principaux: le concept de corridor en tant que tel, ses limites géographiques et son dynamisme. Ils indiquent que dans son acception géographique, le corridor émane initialement des études en analyse spatiale et en topologie³⁰. Ces auteurs montrent que le terme supporte des usages variés permettant d'identifier des axes de transport, de décrire des processus de désenclavement des arrière-pays, de justifier l'accès à des ressources, d'exprimer un réseau de carrefours urbains interdépendants affichant d'importants mouvements, liens et échanges entre eux ou encore de décrire des routes à différentes échelles géographiques. J. Debrie et C. Comtois (2010, p.128) soutiennent en outre que:

plusieurs auteurs se sont également attardés à adopter différentes méthodes pour délimiter les frontières des corridors. Les méthodes les plus avancées concernent ainsi les modèles de gravité (Rodrigue, 2004), les études d'offre et de demande (Bruisma et al. 1997 ; Savelberg, Vogelaar, 1987 ; Gunn et al. 1992 ; De Corla-Souza, Cohen, 1999; Berthaud, David-Nozay, 2000), les analyses coûts-bénéfices (UNESCAP, 1999), les analyses multi-critères (Reggiani et al. 1995)

³⁰ Les auteurs se réfèrent aux travaux de Kansky (1963) ; Cole, King (1968) et de Haggett, Chorley (1969). Ils se sont également basés sur les travaux de Luiz et Paulo (1996), Prentice (1996), Neudorf et Hassan (1996), Gottmann, (1961), Gottmann (1987), Whebell (1969), Yeates (1975), Mcgee (1991) et de Doxiadis (1978).

et enfin les approches fondées sur la géographie historique (Westerdahl, 1996). Les limites des axes sont fixées de façon arbitraire. Dans tous les cas, c'est une zone dont l'étendue dépend des indicateurs utilisés: conditions géographiques, densité de population, critères culturels, sphères d'influence, structures institutionnelles, divisions politiques, etc. La façon la plus usuelle de procéder à l'analyse de corridors n'est pas d'examiner la périphérie mais plutôt son contenu. Le principe qui guide l'analyse concerne la cohésion du corridor, soit les facteurs centrifuges qui favorisent une concentration d'activités le long d'une ceinture axiale plus élevée que d'autres régions de taille similaire. Le corridor est enfin par sa nature même dynamique.

Par ailleurs, selon le dictionnaire de la régionalisation de Nora Mareï et Yann Richard (2018, p.118), « *la notion de corridor permet de désigner le processus de concentration des flux sur les axes principaux de l'espace économique. Elle renvoie ainsi aux infrastructures, aux systèmes d'information, aux réglementations nécessaires à la continuité et à la fluidité des d'approvisionnement des ensembles régionaux* ».

Les géographes français Jérôme Lombard et Olivier Ninot (2013) relatent que le corridor international de transport fonctionne comme un territoire de circulations reliant une façade maritime à des arrière-pays de dimensions variables. Ainsi, des axes de transports routiers inter-États ont été définis comme corridors dans les espaces de la CEDEAO et de l'UEMOA. Dans chaque pays membre, on a choisi un certain nombre d'axes routiers constitutifs du réseau communautaire sur lesquels doivent s'effectuer les transports inter-États ou transnationaux. Les textes précisent que la liste des axes inter-États n'est pas limitative. Elle peut subir des modifications pour prendre en compte les nouvelles infrastructures réalisées par les pays membres dans le cadre de l'accroissement des échanges communautaires (O. Sigué, 2015).³¹

Quant au corridor développement, ou corridor économique, selon l'UEMOA (2018a, p.201),

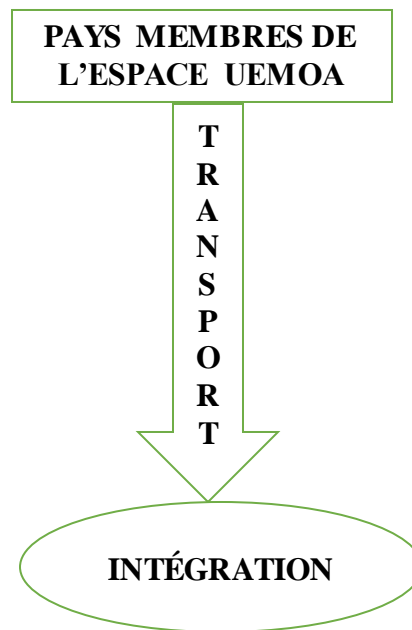
il désigne l'idée d'utiliser les corridors de transport comme moyen de développer les régions situées alentour. Selon cette approche, les voies de transport régionales ne sont plus considérées comme devant servir uniquement à acheminer des marchandises et des services, mais aussi comme un moyen de stimuler le développement social et économique des zones avoisinantes.

En ce qui nous concerne, le corridor est un couloir de passage reconnu officiellement entre des États. Il peut servir de débouché sur la mer pour les pays sans littoral dans le cadre du transit routier de marchandises.

De façon globale, la revue de littérature permet d'établir une relation entre les concepts spatiaux, d'intégration et de transport dans l'espace UEMOA (schéma n°1).

³¹ O. Sigué s'est basé sur les recherches de G. SIRPÉ et A. CISSÉ (2011).

Schéma 1 : Relation entre les concepts spatiaux, de transport et d'intégration



Source: ZOMA V., 2019

D'après le schéma n°1, les pays membres de l'espace UEMOA ont optés de s'unir dans cet espace afin de mieux intensifier leurs échanges pour le renforcement de l'intégration régionale. Ainsi, le secteur du transport est l'un des moyens utilisés par ces pays pour atteindre leur objectif. En dépit de la clarification des concepts liés au transport, il convient de situer les fondements théoriques de la thèse car selon le géographe français Paul Claval (1964), il existe souvent une confusion au sein des géographes sur la notion de géographie de la circulation, des transports, des échanges.

5.2. Fondements théoriques de la géographie des transports

Il s'agit ici de montrer l'importance du transport pour la géographie, de faire une synthèse de l'évolution des différentes théories de la géographie des transports et de présenter son objet d'étude.

5.2.1. Transport, un secteur interdisciplinaire avec une forte dimension géographique

L'étude des transports intéresse de nombreuses disciplines tels que le droit, l'économie, l'histoire, la politique, la sociologie, etc. Elle est aussi au cœur des préoccupations de la

géographie. En effet, selon le Français Émile Mérenne (2013) l'importance accordée au domaine du transport par les géographes se justifie par le fait que:

- les infrastructures (installations fixes permettant la circulation des personnes et des biens) et des installations terminales (aéroports, gares, ports...) contribuent à l'organisation de l'espace à travers les échelles spatiales, à son découpage en sous-ensembles et à sa structuration. Les voies de communication sont en quelque sorte, les vaisseaux sanguins du "Corps-Terre", des pays, des régions et des villes. Et ces infrastructures dépendent des milieux physiques et humains dans lesquels elles s'inscrivent en même temps qu'elles les transforment;
- les transports favorisent l'organisation de la plupart des activités, qu'il s'agisse de l'agriculture, de l'industrie, du tourisme ou des services. Ils influencent leur localisation et facilitent ou freinent leur développement;
- les transports constituent un secteur d'activités à part entière avec sa propre logique d'organisation spatiale, ses contraintes de localisation et ses impacts sur les autres activités.

L'importance accordée au domaine du transport dans la géographie invite à présenter les étapes de la géographie des transports.

5.2.2. Grandes étapes de la géographie des transports

Les prémices de la géographie des transports se retrouvent dans des travaux réalisés au XIX^{ème} et au début du XX^{ème} siècle par les économistes allemands J. H. Von Thünen et A. Weber³². Mais cette science s'est surtout développée au cours de la seconde moitié du XX^{ème} siècle. La géographie des transports a été traversée par des courants novateurs communs aux branches de la discipline (É. Mérenne, 1993 ; M. Wolkowitsch, 1983).

Selon le géographe Émile Mérenne (1993) plus tard les modèles de Christaller et de Lösch ont également inspiré les recherches des géographes. En effet, le modèle mis au point par le géographe allemand Christaller est une théorie spatiale cherchant à expliquer la hiérarchie des villes sur la base de leur taille, de leur localisation et de leur fonction. Cependant, l'auteur en

³² Le premier met en évidence ses résultats d'études réalisées dans le cadre du domaine agricole: l'impact des coûts de la distance pour une bonne utilisation des terres autour des villes et, par voie de conséquence, l'amorce de la théorie de la localisation. Le second établit que, pour une industrie lourde cherchant à s'établir quelque part, le transport ferroviaire permettait des relations entre lieux de production des matières premières, de l'énergie et des produits mais telles qu'une entreprise peut s'établir à un endroit où les coûts étaient minimisés.

se référant aux travaux de Lösch *et al.* (1940) assure qu'il n'est pas possible d'envisager une théorie à partir d'un modèle géométrique comme celui de Christaller car ce modèle ne tient pas compte des données spatiales peu homogènes. Ainsi, l'aspect géographique proprement dit des transports est peu valorisé si ce n'est par des travaux portant notamment sur des problèmes de circulation devenus de plus en plus aigus.³³D'autre part, le développement des transports maritime et aérien, des conduites et des télécommunications au cours du XX^{ème} siècle ont accentué le processus et ont surtout élargi les aires de marché de nombreux produits.

É. Mérenne (1993) renseigne toujours que c'est dans ce contexte que naît une école américaine de géographie des transports à la fin des années 50. Cette école considère le réseau de transport en fonction de ses propriétés spécifiques en définissant les notions comme la connectivité, l'accessibilité, la centralité et introduit la théorie des graphes et des modèles gravitaires dans la planification des réseaux de transport. Par contre, du côté des géographes français, le rôle des transports n'apparaît pas de façon aussi évidente. Par exemple, chez les précurseurs de la discipline comme Vidal de la Blache, il a été mis en avant la circulation dans la formation et l'évolution des territoires puis la localisation des activités mais sans analyser leurs interconnexions³⁴.

La géographie des transports repose alors sur une multitude d'éléments dont ceux en rapport avec la place des transports à chaque niveau territorial; aussi l'économie spatiale joue un rôle important dans l'approche géographique des transports mais il faut attendre les années 70 pour voir apparaître les premiers ouvrages abordant cette problématique (É. Mérenne, *op.cit.*).

De nos jours, selon P. Claval (1980), les chercheurs s'interrogent sur les limites des modèles mis au point au cours des vingt-cinq dernières années. Au-delà des lois statistiques qu'ils ont peu à peu cernées, on ne revient pas à l'étude des particularités morphologiques des réseaux, mais on est beaucoup plus sensible qu'il y a quelques années à la diversité des attitudes que la géographie des transports n'a pas trouvée sa forme définitive.

³³L'apparition du rail au XIX^{ème} siècle et les progrès réalisés en matière de transport ferroviaire au XX^{ème} siècle (augmentation des vitesses et spécialisation des wagons) ainsi que l'essor prodigieux du transport par route ont permis, à l'échelle des pays et des continents, une spécialisation croissante des régions à partir de leurs avantages comparatifs en facilitant les contacts entre régions voisines.

³⁴ Vidal de la Blache traduisait simplement la question de la circulation et non celle des transports eux-mêmes. Il était surtout question dans les publications en langue française, de géographie de la circulation plutôt que de géographie des transports au sens actuel du terme. La plupart des études traitait avant tout d'un seul mode de transport en insistant sur les circulations dans les territoires considérés et sur leurs relations, d'une part, avec les conditions physiques et humaines et, d'autre part, avec les infrastructures et moyens techniques qui étaient mis en œuvre pour effectuer les déplacements.

Après la présentation de l'évolution de la géographie des transports, nous nous intéresserons à sa particularité.

5.2.3. Spécificité de la géographie des transports

La géographie des transports est une branche de la géographie humaine qui a pour objet la connaissance des systèmes de transport qui font face aux besoins de déplacements des hommes et de leurs marchandises dans un espace donné. Elle consiste à une description (géographie idiographique) et à une explication (géographie nomothétique) des systèmes de transport (Ritter, 1971 et M. Wolkowitsch, 1973 ; cité par O. Sigué, 2015).

D'après J-B. Say (1819, p.1), « *l'une des questions récurrentes de la géographie des transports concerne les effets structurants, c'est-à-dire les liens de cause à effet de la présence des infrastructures sur un territoire donné* ». La géographie des transports est alors concernée par les mouvements de marchandises, de passagers et de l'information ainsi que par les infrastructures les supportant. Son objet est alors en substance l'étude de l'offre et de la demande de transport (J-P. Rodrigue, 2009 ; cité par O. Sigué, 2015, p.33). La particularité de la géographie des transports est alors d'inscrire les transports dans les territoires et de rechercher les liens entre ceux-ci en termes de contraintes et d'enjeux dans une articulation de plus en plus complexe entre systèmes de transport et développement durable (E. Mérenne, 1993).

En somme, nous soutenons O. Sigué (2015)³⁵ qui signifiait que l'objet de la géographie des transports est la description et l'explication du système de transport ainsi que le rôle des acteurs, des infrastructures de transport sur l'implantation humaine et la localisation des activités. Les géographes s'intéressent également à l'analyse des flux, des frais, voire la tarification des transports. À cela s'ajoutent la dimension organisationnelle des systèmes de transports et les formes d'exploitation des entreprises. Ainsi, la présente thèse intitulée « transport et intégration régionale dans l'espace UEMOA: le transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso » s'inscrit donc dans le domaine de la géographie des transports.

À la suite de la présentation des fondements théoriques de la thèse il est important d'aborder la démarche méthodologique de la recherche car les méthodes ne sont pas isolables des voies ouvertes par les intérêts du chercheur ni des caractéristiques des informations accessibles.

³⁵ O. Sigué.(2015) se base sur les travaux de M. Wolkowitsch (1973) et R. Brunet et al. 1992.

6. DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE DE LA THÈSE

L'approche adoptée pour l'étude combine les données secondaires et primaires. La démarche méthodologique consiste à la présentation de la recherche documentaire, l'échantillonnage spatial et démographique, la collecte des données (issues des travaux de terrain), le traitement et l'analyse des données ainsi que des difficultés rencontrées.

6.1. Recherche documentaire

La recherche documentaire constitue la première phase de notre travail. Elle nous a permis de faire l'état des lieux de ce qui a été dit sur le présent sujet et permet d'orienter et d'enrichir nos recherches sur le transport et l'intégration régionale. Nous avons alors conçu une fiche de lecture qui nous a permis de prendre en compte les différentes thématiques abordées et les références du document. Cette étape de la recherche est indispensable car elle nous a permis de faire la revue de littérature présentée dans l'introduction générale, d'enrichir notre thématique et de discuter nos résultats.

Nous nous sommes alors rendus dans les bibliothèques (centrale et du département de géographie de l'Université Ouaga I Professeur Joseph KI-ZERBO) et les centres de documentation (de l'Institut Panafricain pour le Développement / région Afrique de l'Ouest et du Sahel et du centre d'information pour la recherche et le développement à Ouagadougou). Nous nous sommes également rendus dans les centres de documentations du Conseil Burkinabè des Chargeurs, de la direction générale des douanes du Burkina Faso. Dans ces bibliothèques et les centres de documentations au Burkina Faso nous avons pu consulter des mémoires, des thèses, des articles scientifiques ainsi que de la littérature grise pour enrichir notre thématique.

Au Mali le département de géographie était en déménagement et nous nous sommes rendus à la Direction des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux pour nous procurer de la littérature grise. Au Niger nous avons pu consulter les documents scientifiques en rapport avec notre sujet à la bibliothèque du département de géographie et au laboratoire géo-conseil de l'Université Abdou Moumouny de Niamey. Nous sommes rendus dans la salle de documentation du Conseil Nigérien des Utilisateurs de Transport et au ministère des transports pour consulter les publications en rapport avec notre thème de recherche.

Au cours de notre séjour à Paris (en France) nous avons également effectué des recherches au sein du Laboratoire Prodig, de l'institut géographique, dans la bibliothèque universitaire des langues et civilisations et le centre de documentation de l'Institut de recherche pour le développement de Bondy. Ces recherches ont surtout porté sur les documents relatifs à la géographie des transports, aux concepts liés à l'intégration régionale et à la balkanisation de l'Afrique.

Nous avons en fin enrichi notre travail par une recherche de données sur internet au moyen des moteurs de recherche tels que: Bases Horizon IRD, Google Scholar, Persée, Recherche Isidore, etc. Ces moteurs de recherche permettent d'effectuer facilement la recherche de documents scientifiques de plusieurs disciplines en ligne. Cette recherche documentaire a été complétée et enrichie par des observations sur le terrain.

6.2. Observations sur le terrain

L'observation des phénomènes est une étape très importante dans la démarche méthodologique du géographe. C'est à juste titre que le géographe Jean-Luc Piveteau (1973) de l'Université de Fribourg (en Suisse) mentionne qu'il est admis que le géographe est un homme de terrain. Mais il faut lui reconnaître, entre autres mérites, celui de nous introduire à une perception vécue des structures spatiales. L'anthropologue Jean-Pierre Olivier De Sardan (1995, cité par M. Marengo, 2013 p.133) affirmait dans ce même sens que: « *toute la compétence du chercheur de terrain est de pouvoir observer ce à quoi il n'était pas préparé* ».

Ainsi, les observations sur le terrain ont été ainsi réalisées grâce à nos voyages à travers les principaux corridors³⁶ du transit de marchandises du Mali et du Niger en passant par le Burkina Faso et nos déplacements pour des entretiens avec les acteurs du secteur au Togo, au Burkina Faso, au Mali et au Niger. C'est en observant la pratique du transit routier de marchandises notamment dans les postes de contrôle et dans les parcs automobiles que nous avons acquis d'importantes informations. Nous avons observé et photographié l'état des routes, des usagers de la route et des moyens de transport. Nous avons assisté à des séances de contrôles routiers et de discussions entre les chauffeurs sur leur condition de travail et des difficultés qu'ils

³⁶ Nous avons emprunté les corridors Lomé- Ouagadougou-Bobo-Dioulasso-Koloko-Bamako puis Bamako-Faramana-Bobo-Dioulasso-Ouagadougou. À partir de Ouagadougou nous avons emprunté les corridors Ouagadougou-Dori-Niamey; puis Niamey-Kantchari-Ouagadougou-Thiou.

rencontrent. L'un des buts était de retrouver à travers les localisations des activités économiques, les populations visées par les services et les biens qu'elles proposent, l'influence du transit du Mali et du Niger sur le développement des localités traversées et surtout de mieux appréhender les conditions de travail des acteurs.

L'observation des phénomènes directs donne en effet un visage aux abstractions (J-L. Piveteau, 1973) et permet de mieux comprendre les difficultés des acteurs du transit routier de marchandises, de vérifier la véracité de la revue de littérature ou même de vérifier si certains phénomènes sont toujours d'actualité.

L'utilisation de la photographie a été très importante car elle est un des outils du géographe. En effet, comme le soulignent S. Clair, L. Hauchard et, R. Segond³⁷, la photographie est généralement considérée comme une « représentation du monde », comme un objet qui donne à voir et qui se donne à voir immédiatement. En tant qu'image, elle est vectrice d'information géographique car elle permet de représenter le monde, l'espace, les sociétés à l'instar des cartes, des croquis ou des schémas. Convoquant le sens de la vue, la photographie permet en outre de rendre concrets, immédiats, des discours théoriques complexes et de donner à voir au lecteur le terrain dont parle sans cesse le géographe.

Malgré l'importance de cette étape (observation du terrain) dans la démarche méthodologique il est nécessaire de justifier le choix des sites de collectes de données primaires.

6.3. Justification du choix des sites de collectes des données primaires

Selon E. Kah et M. Pruvot (2002), parmi toutes les contraintes d'échantillonnages auxquelles peut être confronté un géographe, celle de constituer des échantillons représentatifs de régions, de territoires ou toute autre forme de groupements spatiaux, nécessite de faire appel à des techniques originales. Ainsi, nous considérons les principaux corridors du transit routier de marchandises du Mali et du Niger au Burkina Faso. Il s'agit:

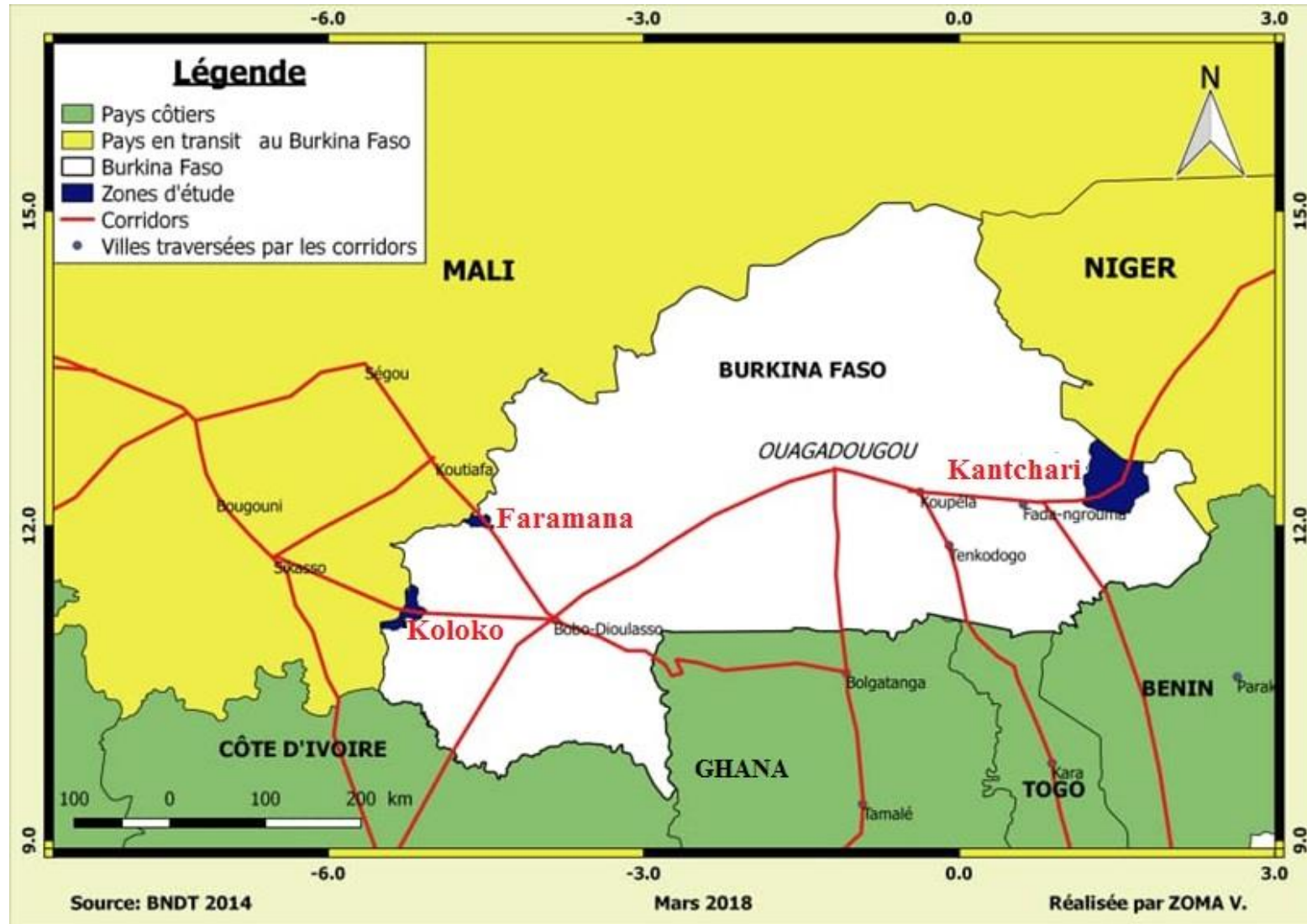
- pour le Mali, du corridor qui passe par Bobo-Dioulasso-Orodara-Koloko et Bobo-Dioulasso-Faramana;
- pour le Niger, du corridor qui passe par Koupéla – Kantchari.

³⁷ <https://villerenouveleevillecontestee.wordpress.com/> consulté le 05/10/2018.

Sur ces corridors de transit de marchandises, nous avons mené des enquêtes dans les communes frontalières avec le Mali (Koloko et Faramana) et avec le Niger (Kantchari)³⁸. La carte n°1 présente les localités où nous avons menées nos enquêtes.

³⁸ L'axe Kaya -Dori-Petelcoli-frontière du Niger n'est pas pris en compte car selon le syndicat des transporteurs du Niger (2017), cet axe n'est pas un corridor de transit de marchandises du Niger selon les corridors de la CEDEAO.

Carte 1 : Situation des sites de collectes de données primaires



L'observation de la carte n°1 révèle que les communes frontalières de Koloko, Faramana et de Kantchari sont des portes d'entrées et de sorties des véhicules concernées par le transit routier de marchandises du Mali et du Niger en passant par le Burkina Faso. Ces communes ont été choisies car elles abritent des postes de contrôles de la douane, de la police et de la gendarmerie où les conducteurs de marchandises en transit à travers le Burkina Faso en destination ou en provenance du Mali et du Niger sont obligés de marquer un arrêt pour les contrôles d'usage.

Le corridor Ouagadougou-Ouahigouya-Thiou (frontière du Mali) n'a pas été retenu car il n'est pas actuellement utilisé pour le transit de marchandises. Cependant nous avons effectué le déplacement à Thiou (commune frontalière avec le Mali) le 22 janvier 2018 afin de vérifier si ce corridor n'est pas utilisé pour le transit de marchandises du Mali. À Thiou, nous nous sommes entretenus avec le chef de poste de la douane, le chef de brigade de la gendarmerie ainsi que l'officier de police, chef adjoint du poste de contre frontalier. Il ressort de ces entretiens bien que ce corridor ait été bitumé jusqu'à Bamako, son utilisation est très négligeable pour le transit international de marchandises du Mali. Ainsi les transporteurs préfèrent les itinéraires qui passent par Koloko ou Faramana pour le transit de marchandises du Mali à travers le Burkina Faso. Nous avons également emprunté l'axe Kaya-Dori-Seytenga (frontière du Burkina Faso avec le Niger) le 15 janvier 2018 pour nous rendre jusqu'à Niamey. Ce corridor est entièrement bitumé et en très bon état mais il n'est pas utilisé pour le transit de marchandises du Niger à travers le Burkina Faso. L'itinéraire du camion en effet pour le transit routier est prédéfini depuis le port jusqu'au pays de destination par les services des douanes et l'axe Kaya-Dori-Seytenga n'est pas pour le moment identifié comme un corridor conventionnel de transit. À Seytenga, le chef de brigade de la gendarmerie nous a confirmé que cette route bitumée est essentiellement utilisée pour le transport de voyageurs. Les conducteurs de marchandises en transit au Burkina Faso pour le Niger utilisent le corridor qui passe par Koupéla-Kantchari.

Au-delà de la présentation de l'échantillonnage spatial ainsi que de sa justification, la démarche méthodologique prend en compte l'échantillonnage démographique.

6.4. Échantillonnage démographique

L'échantillonnage démographique est important pour la collecte, le traitement et l'analyse des données car il est souvent difficile d'étudier tous les individus d'une population. Dans le cadre de la présente investigation, nous avons choisi les conducteurs routiers (chauffeurs) concernés

par le transit routier de marchandises du Mali et du Niger comme notre population cible pour mener nos enquêtes de terrains. Ces conducteurs ont été choisis car ils empruntent tout le corridor de transit depuis le Mali ou le Niger jusqu'aux ports situés sur le golfe de Guinée en aller et retour. Ils sont alors des acteurs clés du transit de marchandises de ces deux pays à travers le Burkina Faso.

Pour connaître la taille de notre population cible, nous nous sommes référés aux données statistiques des services techniques chargés du transport international de marchandises du Mali et du Niger. Pour avoir le nombre de conducteurs concernés par le transit nous avons considéré que ce nombre est égal au nombre de camions en transit passant par le Burkina Faso pour le Mali et le Niger car chaque camion a au moins un chauffeur. Les transporteurs évitent en général de prendre plusieurs conducteurs pour un seul camion car cela implique des charges supplémentaires en termes de salaire mensuel pour les chauffeurs. Nous avons également pris en compte les ports utilisés par ces deux pays qui obligent le conducteur à traverser le Burkina Faso. En effet, pour le transport international de marchandises, lorsque le Mali importe ou exporte aux ports de Lomé (Togo), du Ghana, et du Bénin, les conducteurs transitent par le Burkina Faso. Quant au Niger, les conducteurs du transport international de marchandises transitent nécessairement au Burkina Faso lorsqu'ils utilisent les ports de la Côte d'Ivoire, du Ghana, et du Togo.

Le nombre total des conducteurs pour le transport international de marchandises en transit au Burkina Faso pour le Mali et le Niger selon nos sources³⁹ est de 345 (pour le Mali) et de 734 (pour le Niger) soit un total de 1079 (conducteurs). Nous avons enquêté 5% de cet effectif total dans deux communes frontalières pour le Mali et dans une seule commune frontalière avec le Niger. Nous avons pris 5% pour le Mali bien que l'effectif de ces conducteurs soit presque la moitié de celui du Niger car il y a deux principaux corridors de transit (les corridors passant par Bobo-Dioulasso -Faramana et Bobo-Dioulasso- Koloko). Nous pensons que cela permettrait de rencontrer plusieurs conducteurs avec des caractéristiques socio-professionnelles différentes. Nous avons également procédé à un arrondissement en majorant les valeurs des moyennes et des pourcentages car notre population cible est constituée de personnes humaines et cette majoration permettrait d'accroître la probabilité de prendre en compte la majorité des caractéristiques socio-économiques des individus de notre population cible. Le tableau n°2

³⁹ Issues des données statiques des ministères des transports du Mali et du Niger

présente le nombre de conducteurs concerné par le transit de marchandises du Mali à travers le Burkina Faso pour l'année 2015.

Tableau 2: Conducteurs enquêtés pour le transit du Mali via le Burkina Faso

Nombre total des conducteurs concerné par le transit du Mali via le Burkina Faso en 2015			Taux d'échantillonnage		Nombre de conducteurs enquêtés selon le corridor passant par	
Nombre de conducteur en rotation	Moyenne de conducteur en transit au Burkina Faso pour le Mali		Échantillonnage brut 5%	Échantillonnage Arrondi (majoré) 5%	Faramana	Koloko
4133	Moyenne brute (4133/12) =344,41	Moyenne arrondie (majorée) 345	(345x5/100) =17,25	18	9	9

Source: Données statistique de la DNTTMF du Mali, 2016

Le tableau n°2 montre que le nombre total de camions en rotation concerné par le transit routier de marchandises du Mali au Burkina Faso était de 4133 pour l'année 2015. Nos entretiens avec le syndicat des transporteurs du Mali, du Conseil Malien des Transporteurs Routiers et avec le syndicat des conducteurs routiers du Mali nous révèlent que la moyenne d'une rotation à travers le Burkina Faso est d'une fois par mois (1/mois). Ainsi, pour obtenir le nombre de véhicule en transit à travers le Burkina Faso, le nombre total de camion en rotation pour l'année 2015 doit être divisé par 12 (en tenant compte de la fréquence d'une rotation qui est d'une fois par mois). Le rapport de 4133 par 12 (4133 /12) donne 344,41 conducteurs. Nous avons enquêté 5 % des conducteurs soit 17,25 environ 18 chauffeurs. Étant donné que le Mali a deux corridors d'accès au Burkina Faso pour le transit de marchandises, nous avons enquêté 09 chauffeurs pour le corridor Orodara-Koloko et 09 chauffeurs pour le corridor Bobo-Dioulasso Faramana. Nous avons enquêté la moyenne des conducteurs selon la frontière car les données statistiques ne donnent pas de précision sur le pourcentage de transit selon la commune frontalière traversée. Quant au Niger, les données statistiques du Conseil Nigérien des Utilisateurs de Transport (CNUT, 2017) nous ont permis de dresser le tableau n°3.

Tableau 3 : Conducteurs enquêtés pour le transit du Niger à travers le Burkina Faso

Nombre total des conducteurs concerné par le transit du Niger via le Burkina Faso en 2016			Taux d'échantillonnage		Nombre de conducteurs enquêté selon le corridor passant par Kantchari
Nombre de conducteur en rotation	Moyenne de conducteur en transit au Burkina Faso pour le Niger		Échantillonnage brut 5%	Échantillonnage arrondi 5%	
8806	Moyenne brut (8806/12) =733,83	Moyenne arrondie 734	$(734 \times 5 / 100) = 36,70$	37	37

Source: Données statistique de la CNUT, 2017

D'après le tableau n°3, le nombre total de camion en transit au Burkina Faso en 2016 pour le Niger était de 8806. Pour obtenir ce nombre nous considérons le nombre de camion en destination du Niger selon les ports de transit au Burkina Faso. Étant donné qu'un même camion peut transiter plusieurs fois, notre entretien avec le syndicat des transporteurs du Niger en 2017 nous a permis de savoir que la moyenne de transit par camion au Burkina Faso est d'une fois par mois (01 /mois). Ainsi pour connaître le nombre de conducteurs qui transite par le Burkina par mois cela revient à faire le rapport entre le nombre annuel en 2016 (8806) et le nombre de mois dans l'année (12). Ce rapport est alors de 734 conducteurs. Nous avons enquêté 5 % des conducteurs (734) soit 36,7 ce qui équivaut à 37 chauffeurs pour le transit du Niger.

Hormis la présentation de l'échantillonnage démographique, il est nécessaire d'étayer la collecte des données primaires.

6.5. Collecte des données primaires

En plus de la recherche documentaire, nous avons procédé à une collecte des données primaires qui a débuté le 25 octobre 2017 et a pris fin le 30 août 2018. Un questionnaire a été élaboré pour l'enquête terrain et des guides d'entretiens ont été élaborés pour la réalisation des entretiens.

La collecte des données primaires a consisté d'une part à la réalisation d'une enquête auprès des conducteurs concernés par le transit de marchandises du Mali et du Niger. Avant la réalisation des enquêtes, une étape de pré-enquête a été tenue. Elle a consisté à effectuer des entretiens avec le secrétaire général des conducteurs routiers du Niger et le chef du service

statique du C.N.U.T. (du 25 au 28 Octobre 2017), le secrétaire général du Conseil Malien des Chargeurs (C.M.C., le 22 septembre 2017) et avec le syndicat des conducteurs routier du Niger le 08 janvier 2018. Ces entretiens nous ont permis de tester l'efficacité de nos fiches d'enquêtes.

Cette étape nous a permis d'améliorer notre fiche d'enquête en nous appuyant sur les différentes réponses et suggestions obtenues. Dans un second temps, nous avons mené des enquêtes proprement dites auprès des chauffeurs de poids-lourds exerçant à l'échelle internationale provenant ou en destination du Mali et du Niger transitant par le Burkina Faso. Ces enquêtes se sont déroulées aux postes de douane des communes frontalières de Faramana (du 12 au 13 janvier 2018), de Koloko (14 janvier 2018) et de Kantchari (du 19 au 21 janvier 2018). Le questionnaire (Cf. annexe n°5) s'est intéressé aux caractéristiques démographiques, professionnelles, socio-économiques, aux conditions de déplacement, aux difficultés rencontrées dans le transit au Burkina Faso ainsi qu'aux attentes des conducteurs pour l'amélioration de leur condition de travail.

D'autre part, en plus de cette enquête quantitative, des entretiens qualitatifs ont été réalisés pour mieux appréhender les défis et enjeux du transit routier de marchandises à travers le Burkina Faso. Ainsi, des entretiens se sont tenus avec plusieurs acteurs:

- du 07 au 11 janvier 2018, nous avons eu des entretiens au Mali avec les syndicats des transporteurs, des conducteurs routiers, des transitaires, des agents des services du ministère des transports notamment le Conseil Malien des Chargeurs, du Conseil Malien des Transporteurs Routiers et avec certains agents de la chambre de commerce et d'industrie du Mali;
- du 11 au 14 janvier 2018, des entretiens et des enquêtes aux frontières du Burkina Faso avec le Mali (Faramana et Koloko) avec les officiers de la police frontalière, de la douane et des représentants des maires;
- du 15 au 19 janvier 2018, nous avons eu des entretiens au Niger avec les syndicats des importateurs et des exportateurs, des transitaires, des agents des services du ministère des transports notamment le Conseil Nigérien des Utilisateurs de Transport, des agents des services techniques de la commune de Niamey, des conducteurs et leurs apprentis;
- du 19 au 22 janvier 2018, nous avons eu à Kantchari (frontière du Burkina Faso avec le Niger) et à Thiou⁴⁰ des entretiens avec le chef de la brigade de gendarmerie, de la

⁴⁰ À Thiou (frontière du Burkina Faso avec le Mali en passant par Ouagadougou -Ouahigouya, nous nous sommes entretenus avec la police, la douane et la gendarmerie car les flux sur ce corridor sont négligeables.

douane, et le commissaire adjoint de la police frontalière des entretiens et un entretien avec le premier adjoint au maire de Kantchari;

- des entretiens ont également été réalisés avec les directeurs des départements de l'UEMOA en charge du Transport Maritime et Terrestre, des Infrastructures et celui de l'Aménagement du Territoire Communautaire;
- des entretiens complémentaires ont été réalisés à Ouagadougou avec les responsables du syndicat de l'Union des Conducteurs Routiers du Burkina, des apprentis-chauffeurs (de poids-lourds) de plusieurs nationalités et des chauffeurs de poids-lourds du 30 juillet au 30 août 2018.

Nous avons également eu des entretiens dans les communes frontalières (de Faramana, de Koloko, de Kantchari et de Thiou) avec les représentants de ces communes et des agents des forces de sécurité et de défense (douane, police et gendarmerie) et avec des acteurs directs du transit de marchandises du Mali et du Niger dans ces deux pays. Ces entretiens permis de mieux cerner les difficultés qu'ils rencontrent dans l'exercice de leurs activités. Au niveau de l'UEMOA, ces entretiens ont porté sur l'exercice de leurs activités, les difficultés qu'ils rencontrent et sur leurs perspectives en matière de transport et d'intégration régionale. Ces entretiens visaient aussi à mieux nous informer sur les perspectives de l'Union pour les cas spécifiques des pays sans littoral et des zones transfrontalières.

Les enquêtes de terrains, les entretiens ainsi que la collecte des données secondaires ont été traités par des outils si bien qu'il est nécessaire d'aborder l'étape du traitement et de l'analyse des données.

6.6. Traitement et analyse des données

Au terme des entretiens et des enquêtes, nous avons procédé à un traitement des données sous Sphinx Plus²-V5. Les données collectées ont fait l'objet d'un dépouillement dans un premier temps. Cela a consisté au regroupement des données, au calcul des totaux et des pourcentages et à la mise en évidence de certaines tendances. Des interprétations et des analyses ont été faites dans un second moment.

En complément de l'analyse des données de terrain, la cartographie s'avère être d'une grande importance pour illustrer certains phénomènes. À ce propos C. Zanin et M-L.Trémélo, 2002 (cité par O. Sigué, 2015, p.31) affirment que: *«la carte est l'instrument privilégié de la*

géographie, c'est son langage ». C'est donc à juste titre qu'elles pensent que les prémices de la géographie se confondent avec ceux de la cartographie (O. Sigué, op.cit.). Nous avons ainsi réalisé à partir des fonds de cartes de l'Institut Géographique du Burkina, des Atlas de l'Afrique, etc., les cartes suivantes: les principaux corridors du transit du Mali et du Niger à travers le Burkina Faso, les flux de marchandises des échanges transnationaux du Mali à travers le Burkina Faso, les flux de marchandises des échanges transnationaux du Niger à travers le Burkina Faso, etc. Pour la réalisation de ces cartes, les logiciels tels qu'Adobe Illustrator et QGIS 2.14.12 ont été utilisés. Le logiciel WINDOWS 2016 a été utilisé pour la saisie et le traitement de texte.

Malgré les efforts consentis et les multiples soutiens à notre égard, nous avons rencontré des difficultés pour la réalisation de cette recherche.

6.7. Difficultés rencontrées et limites de la recherche

Les difficultés majeures rencontrées dans le cadre de ce travail se trouvent essentiellement au niveau de la collecte des données. Au Mali, l'université de Bamako où se trouve le département de géographie était en déménagement si bien que nous n'avons pas pu directement consulter les documents scientifiques disponibles dans cette bibliothèque. Des enseignants-chercheurs nous ont alors aidés avec une documentation en lien avec notre sujet de recherche.

Pour les données primaires, certains chauffeurs ont refusé de nous renseigner car ils estiment que plusieurs chercheurs les écoutent mais il n'y a pas de changement sur les corridors en matière de tracasserie. Nous n'avons pas pu nous entretenir également avec les chefs de brigades de la gendarmerie de Faramana et de Koloko, car jusqu'à notre arrivée, ils n'avaient pas encore reçu une note de service émanant de l'état-major qui leurs autorise à nous recevoir. Nous tenons à préciser que les statistiques de 2016 du Mali n'étaient pas encore disponibles si bien que nous avons utilisé celles de 2015 pour l'échantillonnage démographique du Mali tandis que celles de 2016 du Niger (qui étaient les plus récentes) ont été utilisées.

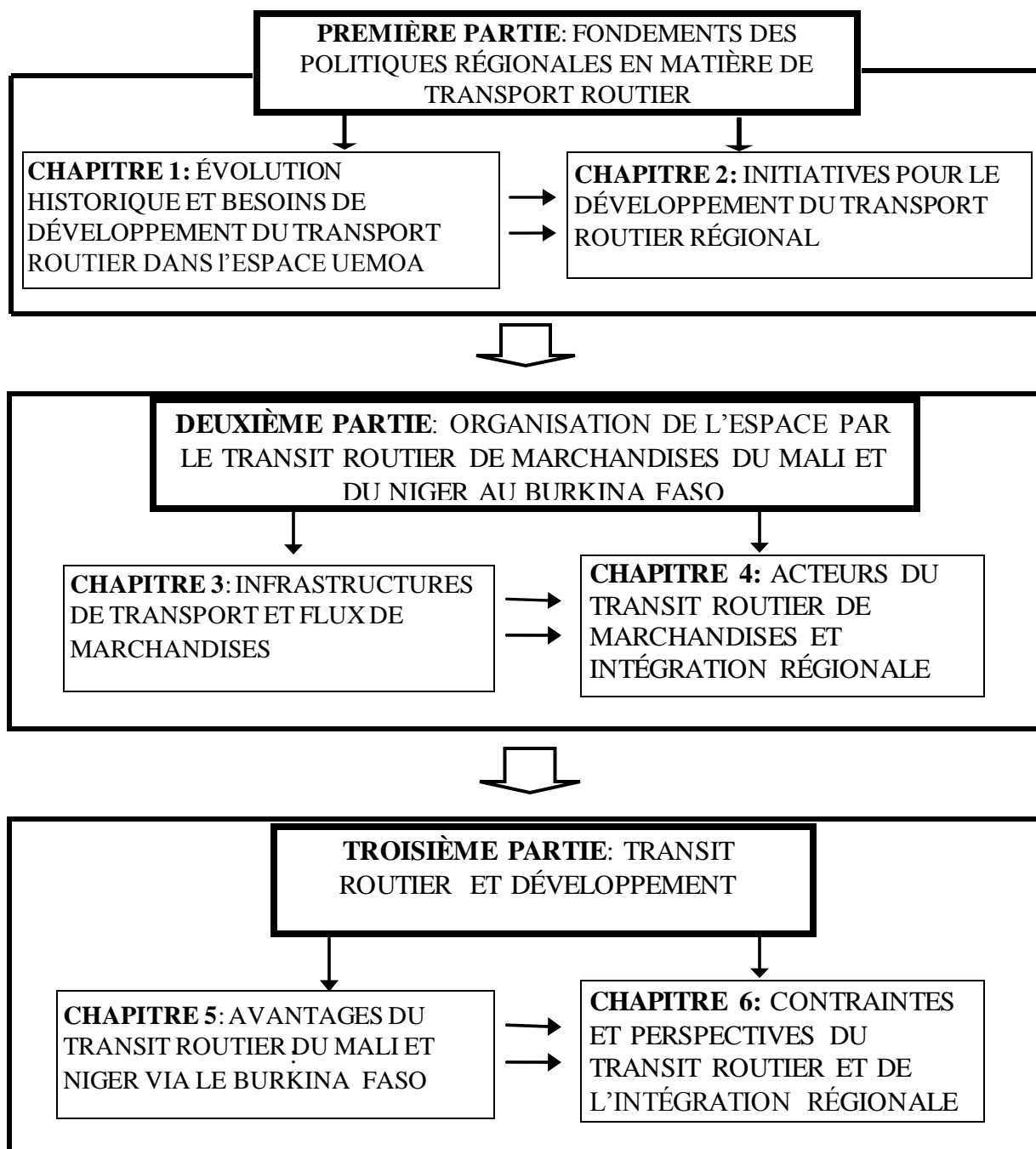
Il convient de souligner que les statistiques utilisées pour notre échantillonnage contiennent des insuffisances car elles ne renseignent pas sur le transit de la contrebande⁴¹ qui n'utilise pas les corridors conventionnels. Ainsi, *« cela appelle toutefois à une grande prudence dans la mesure*

⁴¹ Le transit de la contrebande est celui qui contourne les services de la douane pour échapper à la fiscalité et aux autres contrôles des forces de sécurité.

où bien des données concernant l'Afrique sont incertaines, parfois trop peu fiables, éventuellement contradictoires. Le nombre ne suffit pas à établir la vérité des faits » (B. Steck, 2015, p.449-450).

Nonobstant ces difficultés rencontrées, nous avons pu obtenir des résultats qui sont présentés dans les trois parties de la présente thèse (schéma n°2).

Schéma 2:Articulation de la thèse



Source: V. ZOMA, 2019

PREMIÈRE PARTIE:
FONDEMENTS DES POLITIQUES RÉGIONALES
EN MATIÈRE DE TRANSPORT ROUTIER

INTRODUCTION À LA PREMIÈRE PARTIE

Selon le rapport de l'UEMOA (2017a), la géographie économique de l'Afrique de l'Ouest rend particulièrement importante l'adoption d'une approche régionale pour le développement du transport. La région est en effet caractérisée par des économies peu "développées" avec sept pays sur quinze qui ont une population d'environ 10 millions d'habitants et trois pays qui n'ont pas accès à la mer. Dans cette région, seulement six pays ont un PIB de moins de 10 milliards de dollars, ce qui limite la réalisation d'économie d'échelle et la capacité de faire face aux coûts élevés, associés au développement et à l'entretien des infrastructures de transport. L'adoption de plusieurs politiques pour le développement du transport régional est alors une nécessité incontournable pour le renforcement de l'intégration régionale.

Cette première partie de la thèse vise à présenter les fondements des politiques régionales en matière de transport routier. Il s'agira de décrire dans un premier temps, l'évolution historique du transport routier et dans un second moment, de présenter les initiatives régionales pour la facilitation du transport routier international de marchandises.

CHAPITRE I. ÉVOLUTION HISTORIQUE ET BESOINS DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT ROUTIER DANS L'ESPACE UEMOA

Selon le géographe béninois John O. Igué (1995), le XX^{ème} siècle s'est achevé sur de profonds bouleversements géopolitiques dont les plus significatifs ont été la chute du communisme et la fin de l'apartheid. La chute du communisme comme idéologie d'État, en éliminant la guerre froide, a favorisé l'émergence de la démocratie dans les pays dits pauvres avec le développement de l'État de droit. La liberté ainsi retrouvée par les peuples exploités et opprimés s'est traduite çà et là par la remise en cause de l'État jacobin et par une nouvelle recomposition des espaces politiques traditionnels. Cette nouvelle recomposition des espaces politiques prend désormais deux formes: celle des grands ensembles régionaux pour maximiser les avantages de marché; celle aussi de l'éclatement des États-Nations en plusieurs entités politiques conformes aux aspirations des peuples d'inscrire leurs actions politiques dans un cadre plus culturel.

L'organisation de l'espace est ainsi un processus qui s'inscrit dans la longue durée. En général, un espace s'organise de façon plus ou moins continue sur un temps pluriséculaire. L'Afrique de l'Ouest constitue à cet égard un cas tout à fait singulier puisqu'elle a connu, non pas un changement, mais un retournement complet de son organisation spatiale à partir du XVIII^{ème} siècle (UEMOA, 2017b). Depuis l'établissement des royaumes et empires précoloniaux et l'implantation de grandes cités commerciales, jusqu'au développement des voies de transport terrestre et au tracé des frontières, les échanges de la zone ont été influencés par des structures territoriales anciennes, puis des processus de colonisation et de décolonisation parfois très différenciés (G. Poujol, 2017).

Il est par conséquent nécessaire de voir comment le transport a contribué à l'organisation de l'espace ouest africain depuis l'époque précoloniale jusqu'au lendemain des indépendances avant de présenter le contexte de la création de l'UEMOA.

1.1. TRANSPORT ROUTIER DE L'ÉPOQUE PRÉCOLONIALE AUX ANNÉES DES INDÉPENDANCES

Plusieurs logiques de structuration de l'espace ouest africain par le transport routier s'observent depuis l'époque précoloniale, pendant la colonisation et au lendemain des indépendances dans l'espace occupé par les pays membres de l'UEMOA de nos jours.

1.1.1. Pénétration européenne et bouleversement du transport caravanier à l'époque précoloniale

Pour reprendre les termes du professeur burkinabè Joseph Ki-Zerbo, « *les trafics sahariens ont constitué les premières liaisons de l'Afrique de l'Ouest avec le reste du monde extérieur* » (S. Ouoba, 1995, p.67). Historiquement, nous relate E-H. Sakho (2011), le rapport de l'Afrique à la mondialisation s'est déroulé sur fond de drame qui a duré trois siècles. La traite des Noirs par les Arabes ne s'inscrivait pas dans le cadre d'un système d'échange global ou dans les perspectives d'un ordre commercial mondial. Cependant, avec la traite européenne, les populations de l'Afrique étaient échangées contre des marchandises qui ont déstructuré pendant des siècles les fondements de leurs sociétés.

À l'échelle l'Afrique de l'Ouest, d'après J. Igué (1995) et l'UEMOA (2017c), pendant des millénaires, cet espace a fonctionné en position de fermeture au sud, et d'ouverture⁴² au nord (sur le Sahara et au-delà, l'Afrique du Nord). La fermeture au sud était liée à la densité de la forêt équatoriale. Cette partie du continent, allongée sur 4000 Km, depuis l'Atlantique jusqu'au Lac Tchad, était structurée par une demi-douzaine de royaumes (ou d'empires) plus ou moins stables, depuis le Ghana jusqu'au Kanem, en passant par le Macina, le Mossi, les empires Songhaï et Haoussa. Cet espace était organisé par le transport routier car il était traversé par un réseau de pistes marchandes à travers le Sahara. Les convois de voyageurs sur ces pistes étaient à pieds, à dos d'âne, sur des dromadaires ou des chevaux.

⁴² Cette ouverture au nord a trois significations :

- commerciale: les échanges se font uniquement avec le monde arabe occidental et sont sous le contrôle des Touaregs au centre et des tribus berbères sur les ailes. Le premier produit du commerce est l'esclave dont l'Afrique noire est un grand pourvoyeur;
- culturelle: berbères et Touaregs apportent l'Islam et la zone sera largement islamisée, en relation étroite avec l'activité commerciale;
- migratoire: depuis le troisième millénaire, le Sahara s'assèche et ses populations tendent à refluer vers le sud sahélien.

J. Igué (op.cit.) rapporte que les caravanes étaient bien organisées, compte tenu du milieu physique largement représenté par le Sahara et le Sahel. L'importance de ces caravanes était telle qu'il en résulte la création d'un réseau de routes commerciales ayant deux grandes directions: Nord-Sud et Est-Ouest. À partir de ces routes se sont créés de grands axes de circulation qui comportaient de nombreux raccordements et se recoupaient au niveau des marchés régionaux, véritables plaques tournantes pour l'échange des produits agricoles et manufacturés, fabriqués localement ou importés du marché international. La carte n°2 met en exergue cette mobilité.

Carte 2 : Les pistes caravanières à l'époque précoloniale



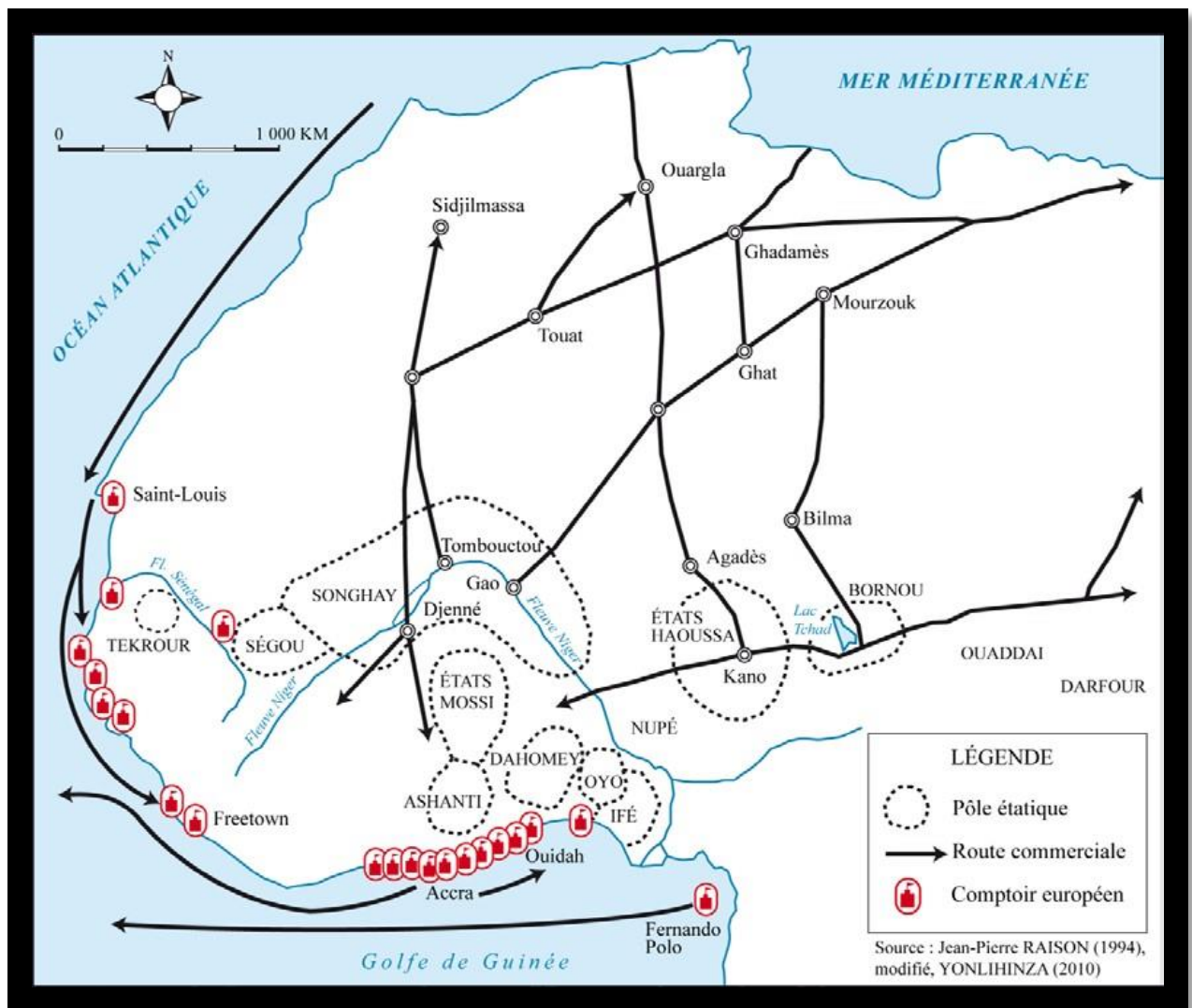
La carte n°2 permet d'appréhender les principales routes (pistes) commerciales, le sens du trafic et les principales marchandises échangées pendant la période précoloniale. L'observation de

cette carte montre que la plupart des pistes étaient orientées vers le golfe de Guinée et sur ces pistes étaient drainés surtout le sel, le cuivre, l'or, en provenance de l'intérieur vers les côtes; et le cola en retour vers les localités de l'intérieur.

Il existait en effet selon les travaux des géographes John O. Igué (1995) et d'Issa Yonlihinza Abdou (2011) un courant commercial important à travers le Sahara vers 1660. Ce courant se traduisait par l'inscription de pistes faisant du Sahara un réel axe de transit. Les échanges étaient essentiellement fondés sur des marchandises dont les principales étaient l'or et le sel. Des régions forestières du sud de l'Afrique occidentale sont exportées des noix de cola, de l'huile de palme, des peaux, des épices, de l'ivoire et de l'ébène. Les régions sahéennes exportent des gommés arabiques, des cotonnades, du mil et de l'or. Le commerce d'esclaves constituait également un des flux importants de ces échanges. Les échanges qu'animaient les caravanes étaient intenses et impliquaient à la fois toute la région et le marché international. La nature des produits offerts par zone révèle nettement une certaine complémentarité régionale. Ces produits indiquent aussi la maîtrise de certaines technologies à cause de l'extraction et le raffinage de l'or, du fer et du cuivre ainsi que l'extraction et le traitement du sel et la fabrication des perles.

La région connaîtra cependant un grand bouleversement de son organisation spatiale avec la pénétration européenne amorcée au XVI^{ème}. Cette pénétration se consolide au XVII^{ème} et prend toute son ampleur au XVIII^{ème} siècle avec la traite des esclaves. D'après l'UEMOA (2003, p.13), « *la traite des esclaves avait contribué à dépeupler les territoires littoraux et provoqué le regroupement des populations à l'intérieur des terres, dans les zones inaccessibles ou difficiles d'accès comme les montagnes et les blocs forestiers* ». Le XVIII^{ème} siècle est ainsi un moment charnière qui engage le « Grand Renversement » de l'Afrique de l'Ouest. Les Européens installent des comptoirs sur la côte et les dénominations sont très claires: *Côte de l'Or, Côte des Esclaves* (UEMOA, 2017c). La carte n°3 illustre bien les effets de la pénétration européenne notamment dans le secteur du transport.

Carte 3: Pénétration européenne et organisation du transport



La carte n°3 met en exergue les routes commerciales avant la colonisation. Ces routes commerciales étaient majoritairement orientées vers le golfe de Guinée. Cette orientation s'explique par la construction des comptoirs sur le littoral. C'est un bouleversement des logiques d'organisations du transport en Afrique de l'Ouest qui s'engage selon les intérêts des européens (qui diffèrent de la logique du commerce transsaharien). Ainsi, après des siècles de prospérité, le commerce transsaharien tombe en déclin à cause de la pénétration européenne même si certains auteurs estiment que l'insécurité serait un des facteurs ayant joué contre la caravane ⁴³(O. Walther, 2006; I. Yonlihinza Abdou, 2011; UEMOA, 2017c).

⁴³ Le XIX^e siècle aurait vu l'intensification de la pratique des razzias et ce surtout avec l'introduction d'armes modernes venues d'Europe. L'incapacité des autorités à endiguer cette insécurité a fini par dissuader les commerçants à s'engager sur les pistes caravanières.

Quant aux mobiles de la pénétration européenne, J. Debie (2001) pense qu'il est difficile de cerner les réelles raisons de cette pénétration et de son exploitation. Selon l'auteur, des premiers comptoirs coloniaux au XV^e siècle au partage territorial total effectué en quelques décennies entre la fin du XIX^e et le début du XX^e siècle, différentes logiques se jouant sur les champs économiques, politiques et idéologiques expliquent de façon confuse les volontés de domination. Si initialement, les possibilités de profits sur les côtes africaines constituaient la motivation première des puissances étrangères, possibilités qui se développeront dans un commerce triangulaire puis de traite, l'appropriation politique ne s'explique que difficilement. L'approfondissement et l'extension d'un système de traite nécessitaient une protection accrue des intérêts commerciaux. Les commerçants européens réclamaient alors un contrôle politique leur permettant une sécurité dans leurs activités se réalisant à l'échelle de l'Afrique tout entière. Il est clair aussi que d'autres raisons, plus politiques, basées sur une idéologie civilisatrice d'une Europe cherchant à universaliser sa propre conception du progrès et du monde, et sur des logiques plus pragmatiques de concurrence entre puissances, impulsent cette appropriation.

Nous pensons que le véritable mobile de cette pénétration européenne était surtout basé sur la recherche de leurs profits puisqu'elle conduira à la colonisation. Le bouleversement de l'organisation de l'espace ouest africain qui a été surtout manifesté par l'apparition des comptoirs européens, avec pour corollaire le changement des directions et des modes de transports connaîtra alors un approfondissement pendant la période coloniale qui s'en est suivie.

1.1.2. Colonisation et approfondissement du bouleversement de l'organisation du transport

D'après les travaux de J. Debie (2001) dont nous nous sommes fortement inspirés pour la rédaction de cette section, l'organisation du transport connaîtra un profond bouleversement durant l'époque coloniale. Il a été surtout structuré selon les logiques de la puissance coloniale française et sera marqué par plusieurs facteurs notamment une économie de plantation, des ports-rails et du transport routier dans les dernières années de la colonisation.

1.1.2.1. Économie de plantation, des ports-rails et du transport routier

Après la pénétration européenne en Afrique, on observe une concurrence pour l'occupation de l'espace par les puissances coloniales. Il y a en effet une concurrence entre la France,

l'Angleterre, l'Allemagne, et plus secondairement la Belgique, l'Espagne et le Portugal. Dans ces logiques concurrentielles, le partage de l'Afrique devient effectif. Le bloc que réalise la France, cherche à homogénéiser ses différentes possessions entre Nord, Ouest et Est africain. L'ambition de la puissance coloniale française était bien de relier Dakar à Djibouti. Le transport est dans ce contexte un instrument central de la continuité des empires coloniaux. Le transport assure un drainage des produits vers les interfaces littorales. Cependant, l'exploitation des ressources minières et agricoles, le contrôle politique des espaces intérieurs, imposent la construction d'infrastructures pénétrantes si bien qu'un projet de réseau de transport sera pensé en AOF (J. Debrie, 2001).

Selon toujours J. Debrie (Ibid.), au début du XX^{ème} siècle, la concurrence entre les différentes puissances coloniales, le développement relativement anarchique des colonies, les conflits entre les gouverneurs, les militaires, les demandes faites par les maisons de commerce d'unification des régimes économiques, imposaient la mise en place de structures politiques qui aboutiront à la séparation du bloc français en ces deux ensembles que sont l'Afrique équatoriale et occidentale française (AEF et AOF). Malgré des remaniements constants, la charte de 1904 délimite huit colonies à l'intérieur de l'AOF. Ces colonies étaient constituées de la Côte d'Ivoire, du Dahomey, de la Guinée, de la Haute-Volta, de la Mauritanie, du Niger, du Sénégal et du Soudan. C'est à l'intérieur de ce nouvel espace délimité que les politiques d'aménagement et les projets d'infrastructures de transport seront pensées.

Mais d'une manière générale, le système colonial a modifié en profondeur l'espace par le transport selon trois facteurs:

- l'économie de plantation

D'après l'UEMOA (2017c), le grand basculement Nord / Sud de l'Afrique de l'Ouest prenait toute son ampleur quand les Européens développaient l'économie de plantation en zone forestière. Ancienne barrière, celle-ci devenait la zone attractive pour les capitaux et la main d'œuvre. Les Européens voulaient des produits tropicaux, arachide, huile de palme, café, cacao, etc. Le climat équatorial était adéquat, les sols forestiers étaient vierges et le port proche. Toutes les conditions étaient réunies pour une expansion qui va déclencher un fort courant migratoire puisque la zone était quasi-vide et que les réserves de main-d'œuvre étaient en zone de savane. Dans un tel contexte, la savane et le Sahel n'étaient pas intégrés à ce mouvement; ils fournissaient simplement la force de travail. Dans le même temps, le nord se fermait; les routes transsahariennes tombaient en désuétude. Il n'était de trafic que portuaire, donc orienté vers le

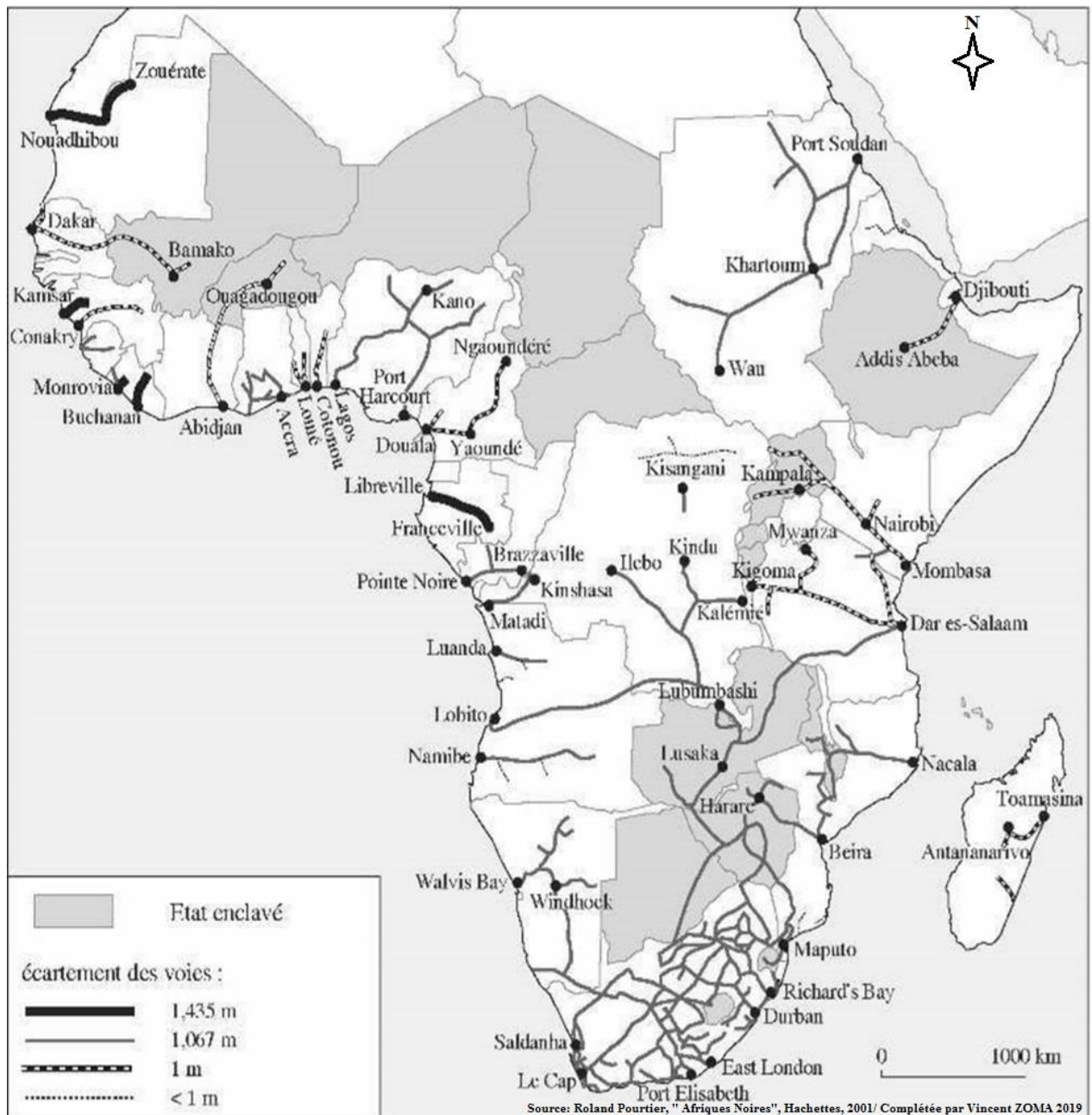
sud. Le géographe burkinabè Souleymane Labity Ouoba (1995) avait alors raison de dire qu'au sortir de la colonisation, la plupart des infrastructures de transport, étaient surtout orientées dans un sens unique vers la Côte d'Ivoire afin de drainer la main-d'œuvre dans les plantations de café et de cacao et d'assurer l'évacuation des produits du cru (coton, amende de karité) vers la métropole.

- Développement du chemin de fer par rapport au transport routier dans un premier temps

Une des conséquences du développement de l'économie de plantation était la priorité accordée aux ports et au rail par le colonisateur. Les ports⁴⁴ étaient les points d'arrivée des lignes de chemin de fer (comme montre la carte n°4) destinées à drainer les productions agricoles ou minières qui intéressaient la puissance coloniale (UEMOA, 2017c).

⁴⁴ Les Anglais étaient les plus actifs, avec au moins six ports importants, Banjul, Freetown, Cape-Coast, Accra, Lagos, Port-Harcourt. Les Français suivaient de près avec cinq ports, Dakar, Conakry, Abidjan, Cotonou, et enfin Lomé, récupéré avec le Togo allemand. Les Portugais gardaient Bissau et les Américains ont Monrovia.

Carte 4 : Réseau ferroviaire en Afrique à l'époque coloniale



Selon la carte n°4, la plupart des chemins de fer en Afrique à l'époque coloniale ont été mis en place pour les intérêts des colonisateurs car ils étaient tous le prolongement des ports. En général, le chemin de fer était comme une ligne unique qui avance plus ou moins loin vers l'intérieur pour desservir un gisement minier ou une zone de plantation. C'était le cas à partir de Kamsar, Conakry, Monrovia, Buchanan, Accra, Lomé et Cotonou. On avait aussi deux réseaux pénétrants en profondeur, reliant la savane à la côte: de Bamako-Dakar et d'Abidjan-Ouagadougou jusqu'à Kaya. L'essentiel des voies ferrées était destiné à acheminer les produits jusqu'au port. Selon E. Chauvin, N. Mareï et J. Lombard (2017), les administrations coloniales

avaient construit les premières lignes d'un système de transport caractérisé par son morcellement. Ces infrastructures étaient alors bâties pour raccorder les sites de production des arrière-pays (périmètres agricoles, mines) aux ports maritimes d'exportation, en étant rarement interconnectées. J. Debie (2001) soutient dans cette optique que l'infrastructure spécifique était dans un premier temps fortement centrée autour d'un binôme structurant port/voie ferrée. La quasi-totalité des capitaux était investie avant 1914 dans l'équipement ferroviaire et l'aménagement portuaire.

- **développement du transport routier par rapport aux autres modes de transport**

Selon P. Diagne (1972) le réseau routier s'est développé après la Deuxième Guerre mondiale. Il servait tantôt de moyen de pénétration vers l'intérieur, tantôt d'appoint dans certaines régions où il allège le trafic ferroviaire. Le docteur en science d'études Africaines Joseph-Roger de Benoist (1979, p. 55) indique qu'il y avait six grands axes inter-coloniaux:

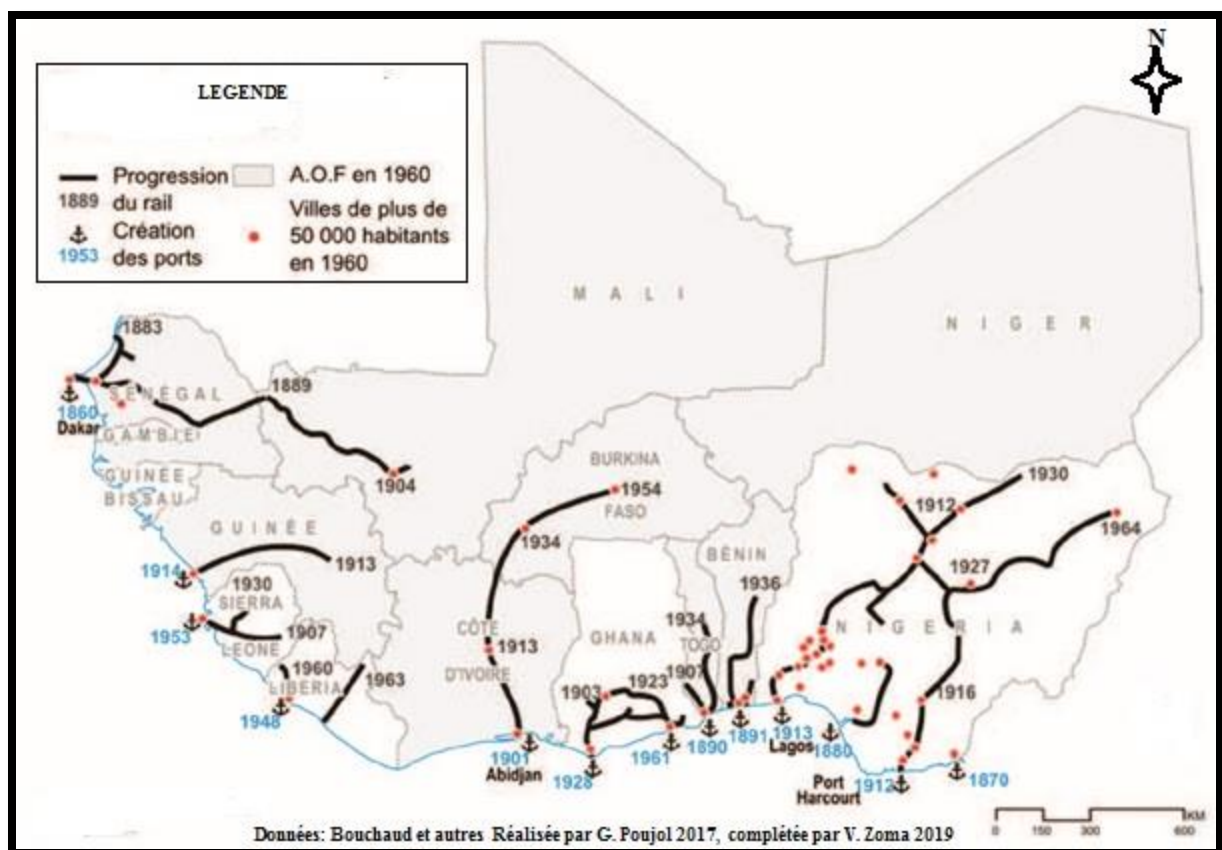
- le grand axe transversal Dakar-Zinder, via Thiès, Tambacounda, Kayes, Bamako, Bougouni, Sikasso, Bobo-Dioulasso, Ouagadougou, Niamey (726km);
- l'axe Conakry-Bamako, via Mamou et Kouroussa (980km);
- l'axe Abidjan- Bobo-Dioulasso, via Bouaké (870km);
- l'axe Cotonou-Niamey, via Paracou, Gaya, Dosso (1106km);
- la transversale Dakar-Abidjan, via Tambacoundan, Mamou, Faranah, Man (2250 de Tambacounda à Abidjan);
- et l'axe Man-Bougouni.

Le géographe Jean Debie (Ibid.) souligne qu'initialement, la voie ferrée constituait le vecteur de la pénétration, associée souvent aux possibilités qu'offraient les différents fleuves. Mais c'est la croissance extrêmement forte d'un réseau de pistes et de routes permettant le déplacement des véhicules à moteur qui a marqué l'expansion des possibilités de transport en Afrique de l'Ouest lors de l'épisode colonial. Dans un premier temps, ces réseaux étaient pensés comme complément des voies ferrées existantes, et modelés en fonction de l'économie de traite dominante, même si certaines volontés plus politiques, notamment d'homogénéisation des empires, orientaient différentes constructions. Les différents tronçons routiers se développaient autour des voies ferrées. Les premières routes réalisées au Soudan (actuel Mali), en Haute Volta (actuel Burkina Faso) ou au Niger desservaient les zones de cultures, notamment de coton, et étaient reliées aux différentes gares de collectes ferroviaires assurant l'interconnexion et donc le transfert vers les ports d'Abidjan ou de Dakar.

Ainsi, d'après toujours J. Debie (Ibid.), dépassant la logique initiale de complémentarité, la prédominance du transport routier devient rapidement effective dans les dernières décennies

coloniales. Ce mode de transport se révèle plus flexible, plus adapté aux conditions des marchés locaux. Contrairement aux voies ferrées présentant un trajet imposé, concentrant les axes économiques sur quelques rares lignes coûteuses dans leurs constructions, les routes tendent à démultiplier les possibilités d'échanges, d'une façon plus rentable. Un véritable réseau de pistes et très secondairement de voies revêtues se construisait rapidement tandis que le chemin de fer concentrera son rayon d'activité sur les transports à grande distance, laissant aux véhicules motorisés la charge de l'élargissement des espaces possibles de traite, mais aussi d'échanges entre régions africaines. L'orientation du transport restait dominée par une logique d'exploitation et le dessin général des réseaux était fortement tracé vers les interfaces littorales. G. Poujol (2017) précise dans cette optique que les réseaux de transports étaient surtout structurés à partir des ports de Dakar, d'Abidjan, et plus à l'est, depuis ceux de Lagos et Port Harcourt. L'AOF drainait les ressources régionales par un réseau en « dents de peigne » depuis la côte atlantique (carte n°5).

Carte 5 : Mise en place des infrastructures du drainage colonial



La carte⁴⁵ n°5 illustre la progression de la mise en place des infrastructures de transport en Afrique Occidentale. Selon G. Poujol (2017), elle permet d'observer que le réseau de l'époque révèle la politique d'infrastructure ferrée de l'AOF, qui tente de faire converger, de connecter les différents réseaux ferroviaires entre eux. Ces projets de l'époque coloniale reflètent une volonté de prélèvement en ressources sans aucune forme de structuration interne des territoires.

D'une manière générale, les travaux de J. Debrie (2001) révèlent que la majorité des pistes construites dans l'AOF n'était praticable qu'une partie de l'année, coupée en saison des pluies, d'autant plus que les ouvrages en dur permettant le passage des cours d'eau n'étaient que rarement réalisés. Les ponts de franchissement n'étaient souvent que quelques planches de bois souvent emportées lors des saisons de crue. Les routes connaissant un revêtement, soit bitumé, soit simplement empierré, ne concernaient qu'une partie infime du réseau global des voies routières. À titre illustratif, en 1950 dans l'AOF, seul un tiers du réseau était praticable tout au long des saisons, et seulement 40 % permettent le passage de véhicules de poids supérieur à 6 tonnes. Les ouvrages provisoires permettant le franchissement des ruptures de continuité ne toléraient que des charges légères⁴⁶. Pourtant, quelle que soit la médiocrité de ce réseau qui deviendra un héritage problématique pour les futurs États nationaux, l'utilisation massive du mode de transport routier permettait de supporter une augmentation en volume des marchandises traitées. Il permettait d'élargir les espaces de la traite, d'accroître les profits, renforçant la pénétration européenne et l'intégration imposée dans un système d'échanges.

La logique coloniale était ainsi traduite par une inversion de l'espace sahélien à cause de la redirection des échanges vers l'Atlantique qui finit alors par avoir raison du commerce transsaharien dans sa pratique séculaire. Le transport routier fut alors redirigé vers le sud du Sahara notamment sur la côte ouest africaine où se trouvent les ports (I. Yonlihinza Abdou, 2011 et UEMOA, 2017a). Cette logique crée alors des inégalités entre les pays côtiers et les pays de l'intérieur que sont le Burkina Faso, le Mali et le Niger.

⁴⁵ D'après G. Poujol, les autres sources de la carte proviennent de l'œuvre « De la France En Afrique Occidentale » 2017; Martonne et Afrique occidentale française 1923; « Railways of the World » 2017, « Rail Transport by Country » 2017; Maritime Safety Office 2017; « Maritime Safety Information » 2017 et les sites des ports autonomes.

⁴⁶ J. Debrie (2001) se base sur les travaux du géographe français Jean Suret-Canale (1972).

1.1.2.2. Inégalité de desserte en matière de transport: les pays enclavés négligés

Plus que le manque d'infrastructures, c'est bien une opposition entre espaces intérieurs et espaces ouverts vers les littoraux qui a caractérisé le transport à l'époque coloniale de l'actuel espace UEMOA. Selon J. Debrie (2001), l'impératif économique a dicté le dessin général des réseaux de transport, occultant des logiques plus intégratives, plus soucieuses d'une éventuelle construction politique. Une distinction forte entre espaces proches des littoraux et espaces continentaux était alors instaurée. L'exploitation agricole est majoritairement réalisée dans les colonies littorales, marquée par des avantages des possibilités physiques notamment pluviométriques, et par une proximité des ports coloniaux rendant moins coûteux les frais de transit. Les espaces continentaux (constitués actuellement par le Burkina Faso, le Mali et le Niger), peu exploités finalement, sont alors sous-équipés, très peu concernés par les investissements renforçant ce phénomène de distance aux ports. Les trois territoires de l'intérieur, perçus très souvent comme simple réservoir de main d'œuvre ne connaissaient pas une réelle mise en valeur. Il est à cet égard édifiant de constater que sur le premier plan du FIDES⁴⁷ visant pourtant à enrayer un sous-équipement chronique, seulement 30 % des budgets étaient alloués aux territoires continentaux. Selon l'UEMOA (2017c), les espaces situés à plus de 500 km de la côte étaient alors marginalisés (ce qui correspond pour l'essentiel à la savane) et les espaces situés à plus de mille kilomètres (ce qui correspond au Sahel et aux bordures sahariennes: le Burkina Faso, le Mali et le Niger pour la zone UEMOA actuelle) étaient hors-jeu.

Les États nouvellement indépendants hériteront alors de cette inégalité d'équipement entre les colonies du littoral et ceux de l'intérieur. Mais en plus de cette inégalité, ces États hériteront aussi d'un faible investissement dans les infrastructures de transport dans l'ensemble des pays de l'actuelle UEMOA.

1.1.2.3. Faible investissement de la France dans les infrastructures de transport à l'époque coloniale

Selon le littéraire et économiste sénégalais Pathé Diagne (1972), les métropoles qui se sont partagé l'Ouest africain avaient su construire des infrastructures de transport qui conféraient

⁴⁷ FIDES: Fonds d'Investissement pour le Développement Économique et Social.

une relative cohérence et une relative efficacité aux sociétés industrielles qu'elles abritaient. L'auteur indique cependant que « *l'Afrique occidentale contemporaine était restée en marge de ses changements, de cette évolution* ⁴⁸ ». J. Debrie (2001) souligne en outre que les constructions opérées par les différentes puissances coloniales laissaient apparaître une différence majeure. Les Britanniques investissaient de façon plus massive que la puissance française qui peinait à trouver les financements nécessaires à la construction des voies ferrées reliant les ports d'Abidjan, de Dakar, de Conakry et de Cotonou, vers les espaces intérieurs. Il mentionne que la France, sur un territoire pourtant incomparablement plus vaste, n'investit guère plus que la puissance allemande. Mais plus qu'une réelle différence de comportements politiques face à l'investissement, c'était une différence de rentabilité qui justifiait ces inégalités de production. Il existait selon les colonisateurs, une "Afrique rentable", essentiellement minière, tôt exploitée, où les investissements furent indifférents aux frontières dans une logique internationale de profit et le reste d'une Afrique tropicale où les efforts furent très mesurés. Le peu d'intérêt marqué par les entrepreneurs français, plus concernés et motivés par d'autres contrées coloniales déjà exploitées en Afrique du Nord ou en Asie, constituait un deuxième facteur explicatif de la faiblesse des investissements français. Aussi, les colonies ne devaient-elles rien coûter et devaient, sans de réels investissements conséquents, permettre le profit immédiat. Il n'y avait guère de mise en valeur, permettant par exemple de quadriller un réseau de transport complet l'ensemble des territoires de l'intérieur.

D'après toujours J. Debrie (2001), un réseau de transport fut même pensé en AOF, mais jamais, il n'a été réalisé. En effet, dans cet espace, le réseau routier qu'il serait plus juste de nommer "pistier" était marqué par un mouvement de projets d'investissements métropolitain sans précédent. Le Fonds d'Investissement Économique et Social était centré autour d'une planification visant à orienter les politiques de développement. Les trois plans successifs (1948 – 1952 / 1952 – 1957 / 1957 – indépendance) orientaient une majorité des investissements vers les équipements lourds, particulièrement vers le secteur routier. Cependant, plus qu'une création de nouvelles voies, c'est la modernisation des pistes existantes qui caractérisait les politiques de transport, ainsi qu'une modernisation des ports. La répartition des budgets d'infrastructure du premier plan de l'AOF prévoyait 41 % au secteur routier, 33 % au secteur portuaire, et à peine plus de 20 % au secteur ferroviaire. Les projets de réseaux de transport étaient basés sur une dimension plus politique, visant à relier l'ensemble des régions et à tenter

⁴⁸ Pathé Diagne (1972, p.43).

une forme d'homogénéisation des territoires des colonies, notamment dans une optique d'équité une structuration spatiale de l'ensemble de l'AOF. Mais l'élargissement du réseau fut pensé, mais jamais réalisé car les budgets coloniaux octroyés, certes majoritairement consacrés à l'équipement technique, n'étaient guère conséquents, parfois presque absents. À partir de 1901, l'autonomie financière des colonies est votée, supprimant la quasi-totalité des subventions métropolitaines. Cependant, cette perception de ce que devaient être les colonies n'a rien de spécifiquement français, l'ensemble des puissances coloniales cherchait à minimiser les coûts d'exploitation des colonies.

Nonobstant, le faible investissement de la France dans le système de transport à l'époque coloniale dans la région, selon l'UEMOA (2003), dans cet espace, on notait la création de quelques voies de communications qui contribueront à la structuration de l'espace. Le document cadre de la politique d'aménagement du territoire communautaire (UEMOA, 2003) indique que la période coloniale a créé un autre réseau de villes, de marchés d'échange et de circulation (voies fluviales, routes, voies ferrées) qui ont à la longue, stérilisé les anciens établissements humains et économiques qui avaient la caractéristique d'être situés sur des voies méridiennes, à l'intérieur des terres.

Selon toujours l'UEMOA (Ibid.), cette nouvelle trame fut à l'origine des divisions territoriales qui eurent pour objectif principal, le contrôle administratif des hommes et de l'espace ainsi que la domination militaire des États, principautés et isolats trouvés sur place. Les voies de communication dont la principale fonction était de drainer les produits de l'intérieur vers la côte et d'envoyer les produits manufacturés à l'intérieur des terres, servaient également à structurer l'espace et à lui conférer un aménagement de type fédéral. C'est dans ce cadre que des routes ou des voies ferrées furent construites notamment: Dakar-Saint Louis, Thiès-Kayes, Conakry-Niger et la Régie Abidjan-Niger qui devaient raccorder Abidjan à Bamako à travers la Haute Volta (actuel Burkina Faso). C'est le long de ces axes que s'établissaient les flux de migrations de population et de travail des régions déshéritées qui sont des bassins de main-d'œuvre vers les centres économiques, politiques et administratifs naissants du littoral. Les États indépendants n'hériteront que d'un support construit dans une stricte rationalité économique. Les nouveaux États indépendants seront obligés de gérer ce legs colonial.

1.1.3. États nouvellement indépendants et gestion de l'héritage colonial en matière de transport

Les nouveaux États de l'UEMOA héritent d'un faible maillage routier et n'ont pas eu une vision d'aménagement du territoire dans une perspective d'intégration régionale.

1.1.3.1. Héritage d'un faible maillage routier

Après les indépendances, les nouveaux États africains en général semblaient ne pas avoir les moyens pour prendre en charge leur héritage. En effet, le diplomate juriste Ahmed Mohamed Ghadhi (2009, p.14) affirmait:

il ne suffisait pas d'être indépendant politiquement. Certes, la liberté est importante, mais les nouveaux États étaient totalement démunis: il n'y avait ni infrastructures de base, ni tissus industriels, ni même d'élites capables de faire fonctionner les pays. Dans certains États, elles se comptaient sur les doigts d'une seule main. Tout était à faire. Les structures économiques, lorsque qu'elles existaient, étaient archaïques, destinées à acheminer les matières vers la métropole.

I. Yonlihinza Abdou (2008) relatait également qu'à l'instar de l'ensemble du continent, l'espace ouest africain hérite d'un faible maillage routier dans les années 1960. Sur le golfe de Guinée, l'absence de liaison côtière entre la Côte d'Ivoire et le Ghana témoignait de l'antagonisme des systèmes coloniaux. Jusqu'en 1975, la situation de la trame routière n'a guère connu d'évolution sensible. Le pôle sénégalais restait isolé du reste de la région bien qu'il y ait eu entre temps quelques avancées avec le golfe de Guinée qui commença à s'équiper et avec la liaison routière entre la Côte d'Ivoire et le Ghana qui vit le jour. Cependant, les pays sahéliens restent enclavés en dehors du Burkina Faso qui était connecté au Ghana. Dans le même sens, Olivier Walther (2006), spécialiste en géographie urbaine de l'Université de Floride mentionne que l'indépendance des États sahéliens ne va pas remettre fondamentalement en cause le modèle hérité de la colonisation. Deux phénomènes vont toutefois s'amplifier. Les marchés qui se trouvent proches des frontières vont connaître un développement significatif de leurs activités formelles, liées aux flux d'import-export, et informelles, associées aux multiples opportunités marchandes qui résultent des différentiels monétaires et législatifs entre les États. Autour des limites des nouveaux États vont se (ré) constituer des réseaux de commerce dont la base organisationnelle reproduit dans une certaine mesure le fonctionnement ancien de la circulation sahélienne, mais dont les enjeux sont profondément modernes.

Cependant, nous nous accordons avec le géographe nigérien Issa Yonlihinza Abdou (2008) pour réaffirmer que les indépendances ont changé bien des choses car elles ont cristallisé les frontières nationales et ont ajouté à l'enclavement physique, un enclavement de nature politique. En accordant l'indépendance non à l'ensemble fédéral (l'AOF), mais individuellement aux États qui le composent, le colonisateur a contribué à enfermer les populations dans des limites issues d'un découpage qu'il a imposé. Alors que rien dans les conditions naturelles et socioculturelles ne prédisposait la région à un tel morcellement. L'indépendance des anciennes colonies a contribué ainsi à enclaver de nombreux États qui dépendent désormais de leurs voisins pour leurs relations maritimes.

C'est dans ce contexte que L. Ndjambou (2004) met en exergue la nécessité de l'adoption de nouvelles stratégies des pays de l'UEMOA dans les échanges internationaux. Les États se trouvaient enfermés dans des limites héritées des anciens découpages imposés par le colonisateur. Il en résulte, pour les États intérieurs d'une part, une prise de conscience de la précarité nouvelle de leur situation et pour les nations côtières, un effort pour fixer à leur avantage des flux d'échange. D'autre part, conscients des opportunités de la situation, les responsables portuaires ont bien perçu l'importance des trafics, transitant par leurs terminaux, provenant ou destinés aux pays "enclavés", notamment les flux massifs générés par l'aide alimentaire destinée aux États du Sahel en proie à la sécheresse, et donc de l'intérêt qu'ils avaient à améliorer les conditions de l'accueil et de la redistribution de ceux-ci, afin de se ménager d'utiles revenus. Ils ont multiplié leurs efforts, face à la concurrence des autres États côtiers, pour améliorer les conditions physiques de l'accueil des marchandises, pour fixer aussi la clientèle par des réductions du coût des transits portuaires ou la simplification des formalités, et pour améliorer les conditions du transport terrestre.

Selon toujours L. Ndjambou (Ibid.), les pays sans littoral ne se sont pas laissés séduire sans prendre leurs précautions. Ainsi le Mali, le Niger et le Burkina Faso ont en général préféré confier leur commerce extérieur maritime à deux, voire trois ports de passage, jouant tantôt sur la voie ferrée, tantôt sur la route. Ces pays ont en effet vite compris l'intérêt qu'elles avaient à éviter de dépendre d'un seul partenaire afin de sécuriser leurs trafics, comme ils avaient pu s'en rendre compte dans diverses circonstances. Ainsi à l'époque du président Thomas Sankara, les responsables du Burkina Faso durent compter avec la mauvaise volonté ivoirienne.

L. Ndjambou (2004) montre qu'on s'aperçoit avec l'exemple du Burkina Faso que ce pays, situé à plus de mille (1000) kilomètres de la côte et assurant plus de 90 % de son commerce

extérieur par la mer, peut jouer sur plusieurs débouchés maritimes. Ce pays utilise par ordre d'importance, le port d'Abidjan (Côte-d'Ivoire), le port de Lomé (Togo), le port de Cotonou (Bénin) mais aussi les ports ghanéens de Takoradi et de Téma. Les autorités burkinabés ont alors déployé de gros efforts d'équipement en bitumant notamment les principaux itinéraires routiers en direction de leurs différents pays voisins. C'est la raison pour laquelle le Burkina Faso qui, jusqu'en 1975, était principalement desservi à partir du Mali, du Ghana et du Togo, a aménagé l'axe Ouagadougou - frontières de Côte-d'Ivoire (634 km). Il peut ainsi mettre en concurrence les différents ports et assurer ses accès en toutes circonstances.

Par ailleurs l'on observe une absence de prise en compte d'une vision d'aménagement du territoire à l'échelle régionale par les nouveaux États notamment en matière d'infrastructures de transport.

1.1.3.2. Absence d'une vision d'aménagement du territoire à l'échelle régionale par les nouveaux États

Selon le littéraire-économiste Pathé Diagne (1972) et le géographe Marc-Louis Ropivia (1994), le fédéralisme en tant qu'une politique a été énoncé par la première génération d'élites africaines issue de la colonisation. Mais c'est cette première élite intellectuelle qui a été la plus liberticide. Elle a créé le parti unique en se muant en bourgeoisie bureaucratique plus préoccupée par ses intérêts égoïstes que de l'intégration régionale. A. Ghadhi (2009) avait raison de penser que les choix historiques faits par les États africains eux-mêmes au moment de leur accès à l'indépendance, portaient une large part de responsabilité dans le retard de leur continent. Pour reprendre les termes de l'auteur, « *l'euphorie des indépendances avait occulté toute vision porteuse de l'avenir solidaire d'une Afrique plus forte pesant dans les relations internationales (...). Chaque État avait choisi de faire cavalier seul en copiant le modèle de son ancien colonisateur pour construire une nation et bâtir son propre avenir* » (A. Ghadhi, 2009, p.13-14).

C'est dans ce contexte que le géographe burkinabè Vincent Zoma (2015) ⁴⁹indique qu'il y avait une absence d'une vision d'aménagement du territoire à l'échelle régionale par les nouveaux États. Au lendemain des indépendances, les États naissants ont conservé à l'intérieur de leurs

⁴⁹ L'auteur se réfère au document cadre de la politique d'aménagement du territoire commentaire de l'UEMOA (2003).

frontières respectives les acquis de la colonisation tout en se lançant dans des réformes d'ordre administratif, institutionnel et structurel visant l'aménagement du territoire. Mais à la place d'une vision globale et unitaire de l'espace à travers de grandes infrastructures structurantes, les nouveaux États africains en général et ceux de l'UEMOA en particulier en ont eu une approche parcellaire, voire sectorielle, conseillée pour la plupart par les pays occidentaux et les institutions du système des Nations Unies. Chacun des États se tournant vers son destin, l'aspect fédéral ou régional fit place à l'aspect national et local. C'est la raison pour laquelle J. Debrie (2001) soutenait que les États endettés, obligés de respecter des plans d'ajustement imposés par les bailleurs de fonds, réorientaient les investissements dans l'entretien routier. Les projets d'intégration s'en trouvaient fortement réduits.

Ainsi, conscients du handicap que représente une telle situation pour leur développement, les États ouest africains réagissent en s'engageant au lendemain des indépendances dans un processus d'intégration régionale en vue de surmonter les problèmes que pose l'étroitesse de leurs marchés internes.

1.2. INTÉGRATION RÉGIONALE: CHOIX STRATÉGIQUE DES NOUVEAUX ÉTATS DE L'UEMOA

Les nouveaux États ont opté pour la voie de l'intégration régionale au regard des réalités économiques peu reluisantes en Afrique de l'Ouest. Nous soutenons le géographe Olivier Hartmann (2010, p.41) lorsqu'il affirme:

l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest est la stratégie retenue par les communautés économiques régionales pour assurer le développement de la région. En conséquence, le manque de performance des systèmes de transport dans la région constitue un handicap certain pour la réussite de cette stratégie basée sur l'intensification des échanges régionaux et internationaux.

Il est par conséquent important de connaître les objectifs poursuivis par ces États, mais avant tout, la présentation du contexte de mise en place de l'UEMOA mérite d'être abordée.

1.2.1. Contexte de mise en place de l'UEMOA

Les limites des aménagements dans le secteur du transport réalisé par les États ouest africains en liaison surtout avec leur rentabilité (c'est le cas des ports, des aéroports ou de certaines installations industrielles) sont une des raisons qui ont conduit à l'intégration régionale. Selon J. Igué (1995), l'intégration régionale répond à la nécessité de pouvoir amortir les équipements

territoriaux en leur offrant de nouvelles possibilités de marché. Mais le débat sur la question n'était pas nouveau en Afrique, dans la mesure où la gestion de l'espace dans le passé a été faite à travers de grandes formations politiques. Cette question a ressurgi sur une triple contrainte: le lourd endettement des États, la généralisation du Programme d'Ajustement Structurel (PAS) et la dévaluation des monnaies comme conséquence de l'adoption du PAS. À ces trois contraintes s'ajoutent la nécessité de changer l'environnement socio-économique marqué par les pouvoirs autocratiques et une gestion économique catastrophique dans une ambiance de faibles capacités productives. Pour surmonter ces difficultés, les autorités politiques des pays pensent que seule la création d'un espace économique régional plus vaste peut apporter de bonnes réponses. Par exemple, la dévaluation du FCFA intervenue le 11 janvier 1994 fut accompagnée de la création d'une forme d'intégration régionale, l'UEMOA qui vient se greffer sur les expériences déjà existantes.

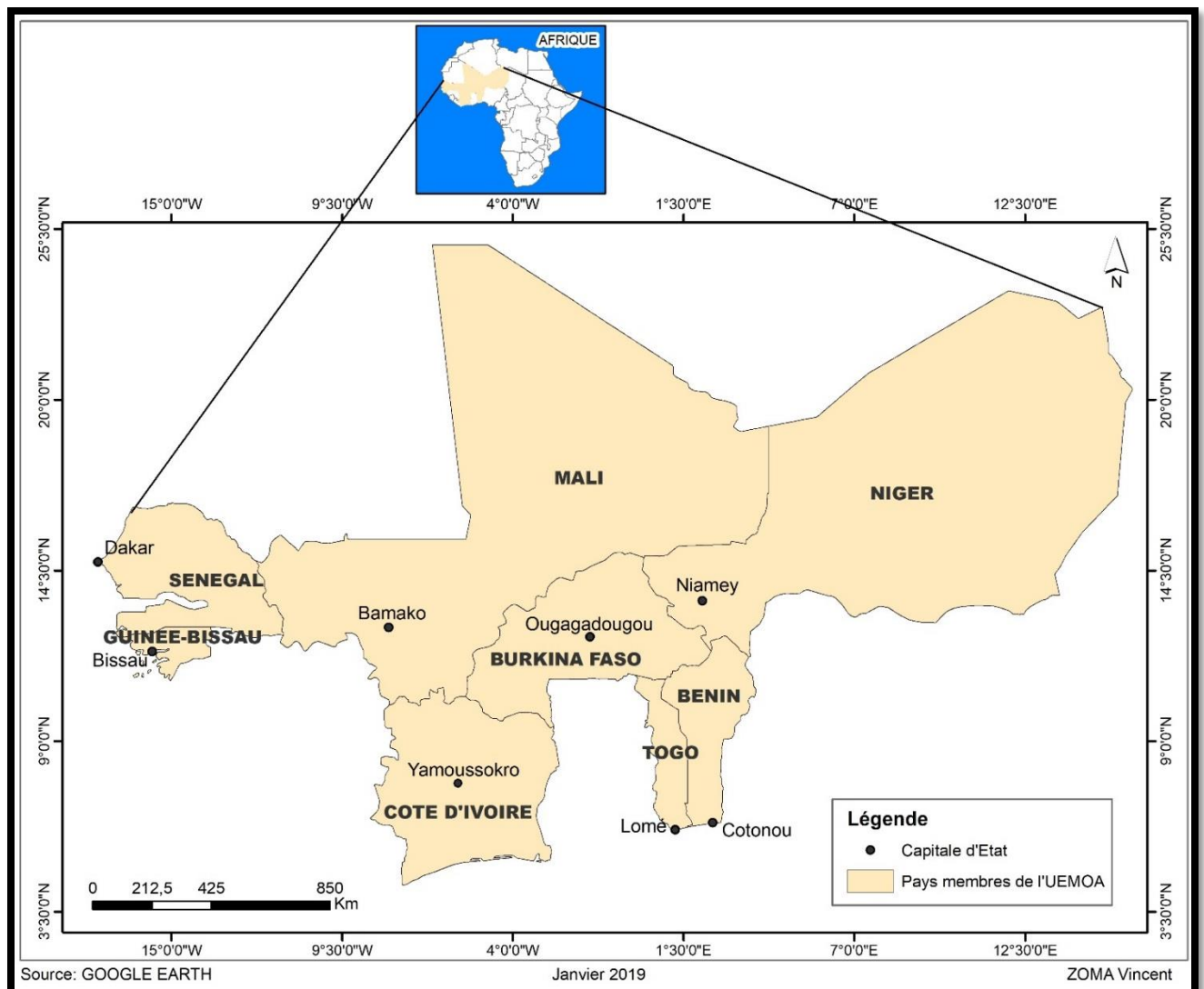
C'est dans cette optique que le rapport de l'UEMOA (2017b) révèle que pendant trente-deux ans, il y a eu convergence entre trois forces pour bloquer le processus d'intégration entre les pays de l'ancienne AOF:

- la première était la politique de la France qui préférait traiter avec des petits États séparés, plutôt qu'avec un ensemble cohérent. Cela n'a rien de surprenant; c'est la logique de la « Loi Defferre » qui se poursuivait. Avec les indépendances proclamées, il a bien fallu mettre en place un outil de gestion de la monnaie unique qu'était le franc CFA créé en 1945 comme Franc des « Colonies Françaises d'Afrique » et l'institut d'émission a été mis en place en 1955. À partir de 1958, le sigle CFA signifie « Communauté Française d'Afrique ». Dès 1962, le franc CFA est géré par la Banque Centrale des États de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO) et elle est la monnaie de l'Union Monétaire de l'Afrique de l'Ouest (UMAO). Le siège de la BCEAO était à Paris jusqu'en 1978 puis à Dakar. L'UMAO ne comprenait pas la Guinée et le Mali qui ne la rejoindront qu'en 1984. Nous pensons que le maintien du siège à Paris pendant seize ans illustre la forte dépendance du système par rapport à la Banque de France;
- la deuxième serait la politique de la Côte d'Ivoire qui rejoignait exactement celle de la France. Félix Houphouët-Boigny a fait montre d'une grande cohérence et de beaucoup de suite dans ses idées. Considérant que la Côte d'Ivoire représente à elle seule 80 % de la capacité d'investissement de la zone, il voulait absolument éviter toute formule qui pourrait conduire à l'idée de partage. Il tenait à cantonner l'Union au strict domaine monétaire et au maintien de la parité du franc CFA à 50 centimes pour un franc;

- la troisième n'était pas une force mais plutôt une somme de faiblesses car entre 1962 et 1994, les États de la zone ont connu une dizaine de coups d'état et de multiples crises politiques qui ont accaparé l'attention des responsables sur les problèmes intérieurs. Au fond, cela arrangeait beaucoup de gens à laisser la France régler les problèmes économiques et monétaires.

Dans ce contexte, Félix Houphouët-Boigny occupe la place centrale et il bloquera toute réforme de son vivant. Le président ivoirien décède le 7 décembre 1993 et l'UEMOA est instituée le 10/01/1994 avec pour siège à Ouagadougou. Après la création de l'UEMOA, le franc CFA a été dévalué de moitié deux jours après. La carte n°6 permet d'identifier les États membres de l'actuelle UEMOA.

Carte 6: États membres de l'UEMOA



Cette carte (n°6) matérialise les États membres de l'UEMOA. L'UEMOA est en effet, constituée de 8 pays (le Bénin, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, le Mali, le Niger, le Sénégal, le Togo et la Guinée Bissau) qui couvre une superficie de 3 506 126 km² et compte 120,2 millions d'habitants en 2017 (UEMOA, 2018b).

L'UEMOA s'insère dans un ensemble plus vaste, la CEDEAO (Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest)⁵⁰. Une brève analyse de la situation géographique de l'Union met en évidence des forces et des faiblesses qui sont entre autres:

- l'unité linguistique (langue française) et l'unité monétaire (FCFA) seraient des atouts en matière d'intégration régionale. Le dialogue politique et les échanges commerciaux peuvent être grandement facilités;
- par contre les discordances trop fortes de richesse entre les États membres, et la présence de pôles économiques puissants aux frontières de l'Union, peuvent être un handicap à l'intégration. On constate également un grand déséquilibre dans l'occupation du territoire avec une zone quasi désertique et d'insécurité au nord, tandis que la population se concentre le long de la côte du golfe de Guinée (UEMOA, 2013).

La mise en place de l'Union vise à atteindre plusieurs objectifs.

1.2.2. UEMOA et ses objectifs

La création de l'UEMOA traduit la poursuite des objectifs en matière d'intégration régionale en recherchant la solidarité et la complémentarité des États et des peuples de l'Union. D'après le document-cadre de la politique d'aménagement du territoire communautaire (UEMOA, 2003), cette solidarité et cette complémentarité entrelacent la savane et la forêt dans l'optique de bâtir une intégration régionale qui conduira à l'épanouissement économique, social et culturel des populations. Les objectifs ainsi poursuivis par l'Union visent à:

- renforcer la compétitivité des activités économiques et financières des États membres dans le cadre d'un marché ouvert et concurrentiel et d'un environnement juridique rationalisé et harmonisé;

⁵⁰ Le territoire de l'UEMOA s'étend sur quatre zones climatiques (semi-aride, sahel soudano-sahélien, tropical humide) qui entretiennent une végétation fort contrastée où on retrouve les formations désertiques au nord, la forêt tropicale dense le long du golfe de Guinée, en passant par de vastes espaces de savane. L'Union inclut deux grands bassins hydrographiques africains (Niger et Sénégal). La zone désertique saharienne constitue un immense espace aride très peu peuplé. À l'opposé, la frange littorale sud est très peuplée. Elle constitue un couloir pratiquement continu d'habitations. La zone côtière abrite plusieurs ports qui permettent de desservir les hinterlands et offrent d'énormes possibilités d'exploitation des ressources maritimes (pêche).

- assurer la convergence des performances et des politiques économiques des États membres par l'institution d'une procédure de surveillance multilatérale;
- créer entre États membres, un marché commun basé sur la libre circulation des personnes, des biens, des services, des capitaux et le droit d'établissement des personnes exerçant une activité indépendante ou salariée, ainsi qu'un tarif extérieur commun et une politique commerciale;
- instituer une coordination des politiques sectorielles nationales par la mise en œuvre d'actions communes, et éventuellement, de politiques communes notamment dans les domaines suivants: ressources humaines, aménagement du territoire, agriculture, énergie, industrie, mines, transports, infrastructures et télécommunication;
- harmoniser, dans la mesure du nécessaire, le bon fonctionnement du marché commun, les législations des États membres et particulièrement le régime de la fiscalité.

Malgré la mise en place de l'UEMOA avec ses objectifs dont la finalité est la quête d'une véritable intégration régionale, plusieurs facteurs semblent justifier les besoins du développement du transport routier régional.

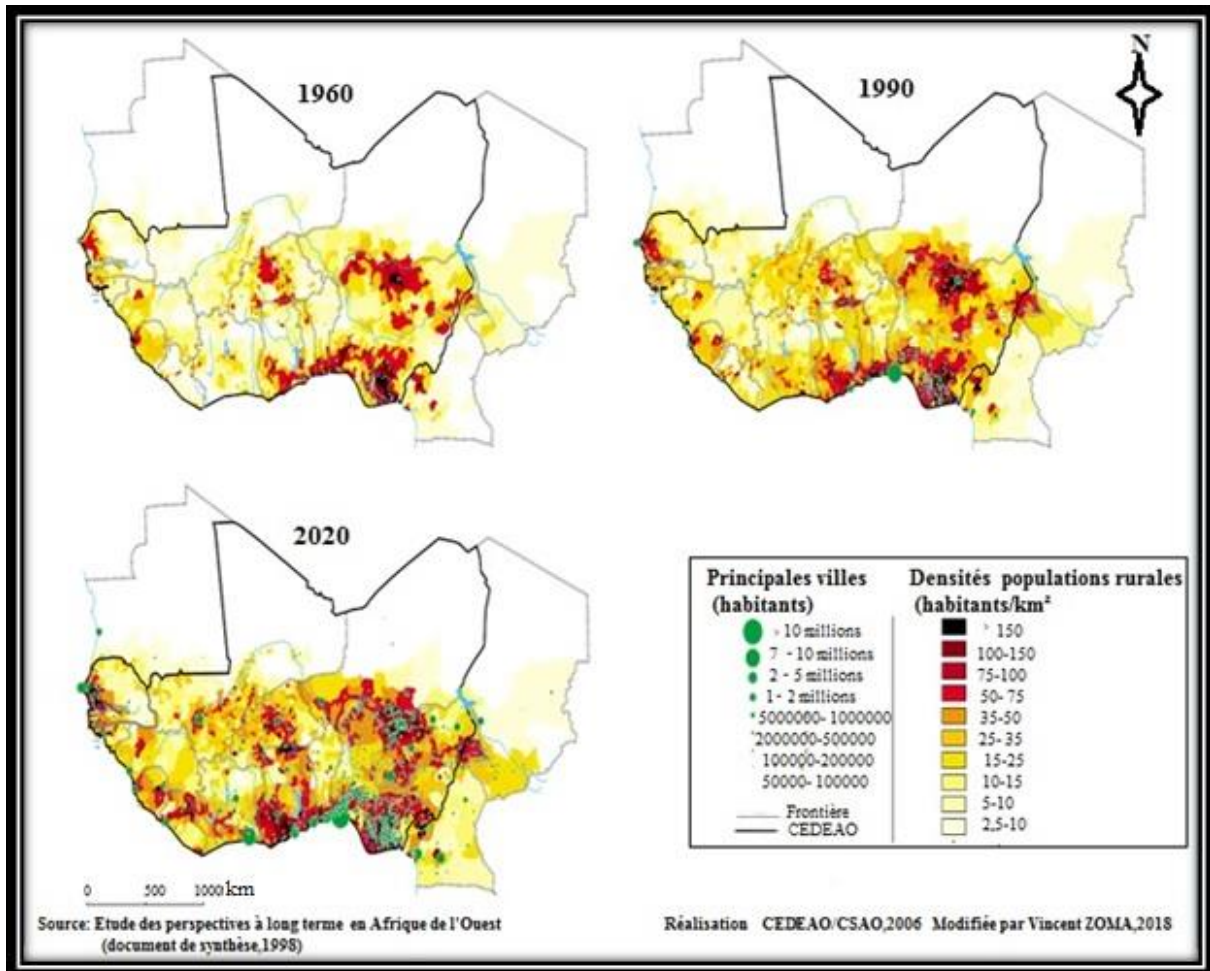
1.3. FACTEURS DU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT RÉGIONAL

Plusieurs facteurs mettent en exergue la nécessité du développement du secteur du transport dans l'espace UEMOA. La forte densité du peuplement régional serait l'un de ces facteurs.

1.3.1. Densité du peuplement et besoins en infrastructures de transport

La densité du peuplement régional implique des besoins en infrastructures de transport et de communication. D'après la CEDEAO et la CSAO (2006), la population de l'Afrique de l'Ouest a été multipliée par plus de 3 entre 1960 et 2005 (passant de 78 à 260 millions d'habitants). Cette croissance naturelle a pour conséquence une forte mobilité de la population à l'intérieur de l'espace régional. La carte n°7 montre l'évolution du peuplement en Afrique de l'Ouest.

Carte 7: Évolution de la densité de peuplement en Afrique de l'Ouest de 1960-1990 et projection 2020



La carte n°7 permet d'observer une évolution croissante de la densité de la population notamment dans les centres urbains et les zones rurales de 1960 à 1990 en Afrique de l'Ouest où est situé l'ensemble des pays de l'UEMOA.

Le premier résultat de cette mobilité est le développement des villes. La population urbaine a été ainsi multipliée par 9 entre 1960 et 2002. Au fil des ans, on voit apparaître et se développer un réseau de villes principales et secondaires qui structure l'espace régional. En se densifiant, les réseaux urbains nationaux se connectent les uns aux autres et leurs besoins en infrastructures de transport sont de plus en plus importants. En milieu rural, les grands mouvements migratoires ont porté des millions de Sahéliens vers les pays côtiers. Si la crise ivoirienne, comme d'autres crises dans le passé, a entraîné des retours forcés, il est probable que les migrations régionales se poursuivent.

Par ailleurs, toujours selon la même source, l'analyse du peuplement de l'Afrique de l'Ouest en général montre que depuis les années 1900, sa population est passée de 30 à 306 millions d'habitants en 2010. L'UEMOA (2018a) précise que depuis les années des indépendances, les pays de l'Union ont réussi à quadrupler leur population. Cet accroissement se caractérise par son ampleur et sa rapidité, mais également par de fortes disparités spatiales qui sont le fait des flux migratoires, de l'accroissement naturel, des choix politiques en matière de développement et de l'histoire (CEDEAO et CSAO, 2006).

D'après le rapport de l'UEMOA (2017a) de nos jours, cet accroissement se poursuit et les foyers de peuplement s'inscrivent dans la continuité du peuplement colonial. Pour tous les pays côtiers, la ville principale se situe sur la façade maritime. Cette situation s'explique par une pluviométrie plus favorable aux cultures industrielles, la présence de ports permettant le développement du commerce extérieur et la proximité de ressources pétrolières dans le golfe de Guinée. La bande sahélienne ne se calque pas sur des frontières étatiques. Elle se caractérise par un sous-peuplement global. Le Mali, le Burkina Faso, le Niger (pays sans littoral de l'UEMOA) présentent des caractéristiques géographiques similaires. Tandis que les régions du nord sont très peu peuplées, les capitales politiques qui ont également un fort tropisme économique concentrent l'essentiel de la population urbaine des pays.

Selon toujours la même source, la croissance démographique, combinée aux courants migratoires a conduit à une densification des espaces ruraux et à une expansion des villes. En effet, entre 1950 et 2010, la population rurale a été multipliée par 3 et en milieu urbain, par 22. Les deux tiers de cette croissance démographique ont été absorbés par les villes entre 1960 et 1990. Sur l'ensemble du territoire, les espaces urbains représentent 45% de la population ouest-africaine. Si jusqu'à récemment, la croissance de la population urbaine était essentiellement le fait des migrations rurales, elle est aujourd'hui surtout liée au résultat de l'accroissement naturel.

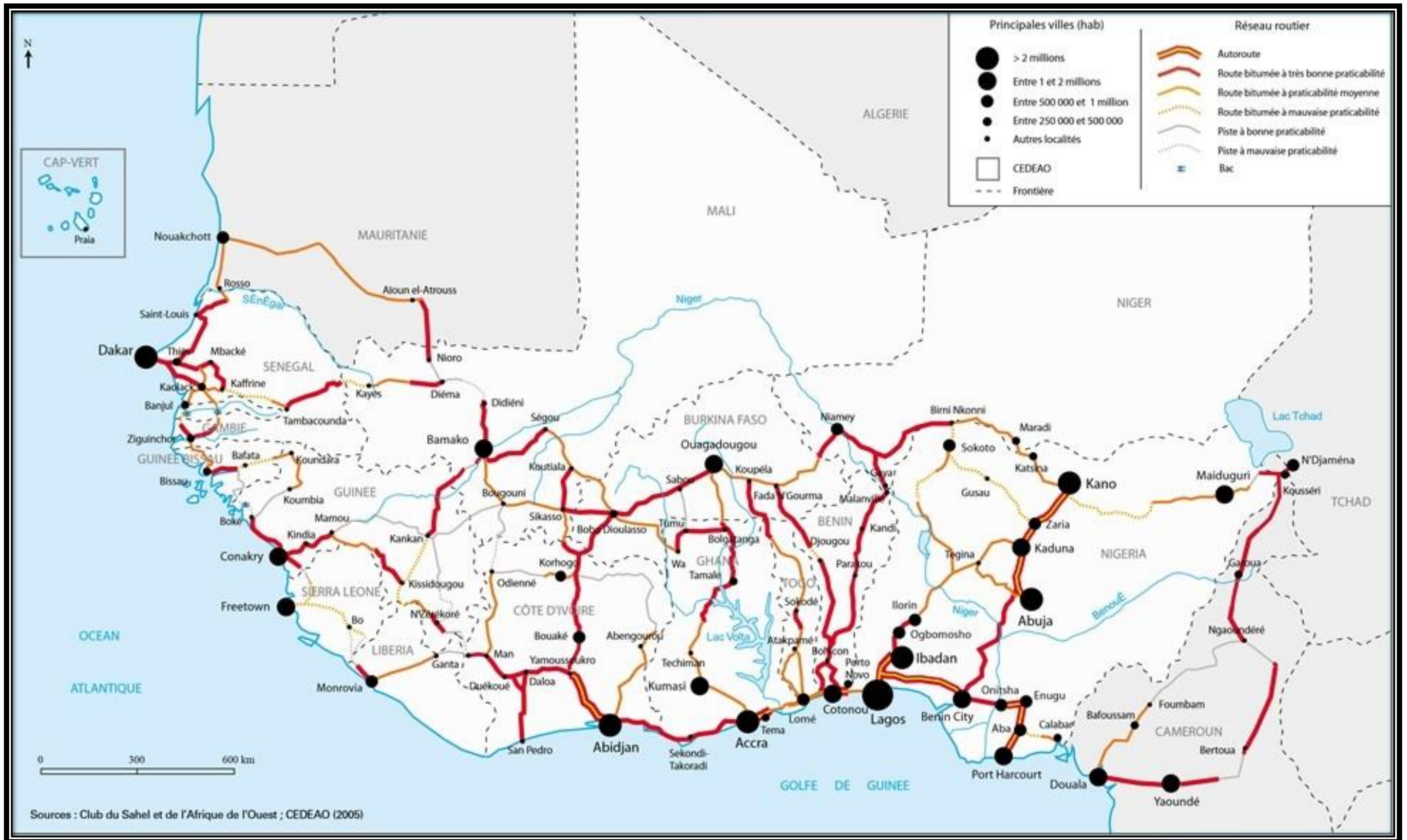
L'accroissement de la densité du peuplement qui est la résultante de ces facteurs ci-dessus évoqués a pour conséquence la nécessité d'accompagner le développement des villes, de relier entre elles les pôles économiques, de favoriser le peuplement et la croissance de zones à forts potentiels en les désenclavant. Le développement des politiques régionales de transport pourrait alors favoriser cette évolution en connectant mieux ces villes entre elles et avec leur hinterland rural (CEDEAO et CSAO, 2006).

En plus de la densité de peuplement, l'insuffisance et la mauvaise qualité des infrastructures de transport sont des facteurs qui nécessitent le développement du secteur du transport régional.

1.3.2. Insuffisance et mauvaise qualité des infrastructures de transports

Le transport routier dans l'espace UEMOA comme il a été présenté dans la problématique de la présente recherche est un outil de l'intégration régionale. Selon A. Tandina et M. Mbodj (2015) il occupe environ 95% du transport intérieur de l'UEMOA. Le réseau routier demeure cependant insuffisant et est essentiellement constitué de routes en terre et de pistes. La praticabilité de certains axes routiers en 2005 comme l'indique la carte n°8 était toujours problématique.

Carte 8: Praticabilité de quelques axes routiers en Afrique de l'Ouest en 2005

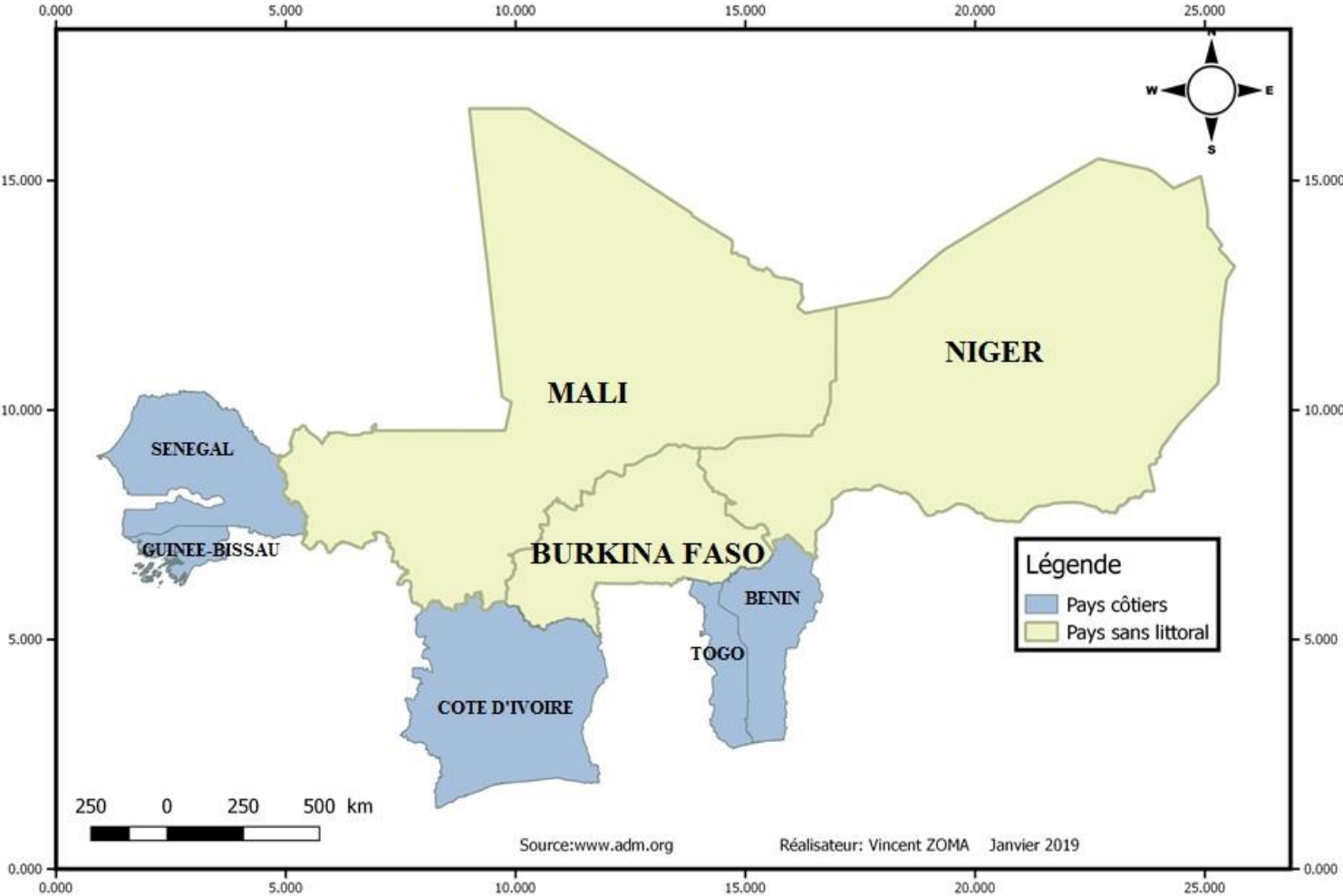


D'après la carte n°8, les routes bitumées à mauvaises praticabilités étaient plus nombreuses que les autoroutes et les routes bitumées à praticabilités moyennes. Elle révèle également une discontinuité quant à la qualité des routes transnationales en Afrique de l'Ouest. L'UEMOA qui est incluse dans ce grand espace ouest africain est faiblement dotée en matière d'infrastructures routières. C'est à juste titre que T. Noyoulewa (2009) souligne que l'ensemble des huit pays de l'UEMOA sont inégalement dotés de routes. L'auteur révèle qu'à côté des pays comme la Côte d'Ivoire et le Togo qui présentent des moyennes de 25,23 et 15,3 km de routes pour 100 km² et 5,69 puis 1,7 km de routes pour 1000 habitants, survivent des pays comme le Niger et le Mali dont les dotations en routes sont de 1,19 et 1,15 pour la même unité de surface et 1,48 km de routes pour le même nombre d'habitants. Globalement, l'état des infrastructures routières de l'UEMOA ne saurait enclencher un bon processus de développement. H. Dicko (2005) évoquait dans le même sens que l'insuffisance d'infrastructures régionales dans les domaines routiers nécessaires au développement du commerce et des investissements constitue un handicap sérieux à l'intégration des économies. En ce qui concerne les axes routiers, ils sont non seulement insuffisants mais ceux qui existent se trouvent souvent dans un état défectueux. Cet état constitue un des obstacles à l'intégration régionale.

Pourtant dans l'espace UEMOA, la plus part des échanges économiques et commerciaux intracommunautaires se fait par la route. Le transport routier constitue le principal mode de transport avec plus de 90% du trafic de marchandises et de personnes (comme nous l'avons évoqué dans la problématique). Les infrastructures routières, à l'intérieur des pays, facilitent l'accès aux zones de production et le déplacement des personnes et des biens. Les autres modes de transport sont peu utilisés. Les réseaux ferroviaires sont vétustes et non connectés, et le coût élevé du transport aérien le rend inaccessible à la grande majorité des populations.

À l'instar des routes, la CEDEAO et le CSAO (2006) montrent que les ports des pays côtiers d'Afrique de l'Ouest qui sont sollicités pour le transport international de marchandises des pays sans littoral, ne peuvent compter sur leur seul arrière-pays pour prospérer. La carte n°9 permet de mieux situer les trois pays sans littoral de l'UEMOA en Afrique de l'Ouest.

Carte 9: Situation des pays sans littoral de l'UEMOA



ZOMA Vincent-Thèse de doctorat en Géographie.
Transport et intégration régionale dans l'espace UEMOA : le transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso.

La carte n°9 situe les trois pays sans littoral de l'UEMOA. D'après A. Diop (2011) et I. Yonlihinza Abdou (2011). Le Mali, l'un de ces pays, est un vaste territoire avec une superficie de 1 241 238 km². La partie désertique couvre environ les 2/3 de sa superficie totale. L'économie malienne est tributaire des échanges transnationaux. Le Niger quant à lui a une superficie de 1 267 000 km² et est le plus vaste pays de l'Afrique de l'Ouest. La permanence de l'enclavement du pays est un défi majeur pour son développement. L'absence du chemin de fer, le caractère embryonnaire du transport aérien et la médiocrité de la navigation fluviale font de la route, l'instrument privilégié par lequel le Niger échange avec ses voisins. La route nationale transitant par le Burkina Faso se présente comme un corridor très important pour les échanges transnationaux du Niger. Les marchandises de ces deux pays traversent alors le Burkina Faso pour une grande partie de leurs échanges transnationaux notamment en direction des ports du golfe de Guinée.

Ainsi, le développement du réseau routier ouest-africain et la multiplication des alternatives qui s'offrent désormais aux régions enclavées, les mettent en situation de concurrence. Mais l'insuffisance et la mauvaise qualité des infrastructures de transports influencent la qualité des services et jouent sur les temps d'acheminement et le coût des marchandises. Cette influence négative contribue en partie au faible niveau des échanges de la région. Le développement du secteur du transport régional demeure alors un défi pour l'UEMOA. Ce défi est encore énorme dans le contexte actuel de la concurrence croissante des marchés.

De ce premier chapitre, il est important de retenir que l'espace ouest africain a connu un bouleversement dans l'organisation du transport depuis la pénétration européenne jusqu'à la période de la colonisation. Avec les indépendances, les États actuels de l'UEMOA hériteront d'un faible maillage routier. Mais la gestion de ce legs s'est faite sans la recherche d'une complémentarité entre les pays de l'intérieur et ceux des pays côtiers. Dans ce contexte, les nouveaux États renouvellent leur volonté d'opter davantage pour l'intégration régionale pour faire face aux défis de la mondialisation. Nonobstant la création de l'UEMOA, les besoins en matière de développement du transport routier demeurent dans la région. Plusieurs initiatives ont alors été entreprises pour le développement du transport routier de marchandises en vue du renforcement du processus d'intégration régionale.

CHAPITRE II. INITIATIVES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT ROUTIER RÉGIONAL

Les États ont décidé de faire du transport en Afrique de l'Ouest un instrument décisif de l'intégration territoriale (J. Lombard et *al.* 2014). C'est dans ce contexte que le rapport de l'UEMOA (2017a) souligne que les réseaux de transport constituent le domaine par excellence de l'intervention de l'Union puisqu'elles sont tout à la fois un facteur de base du développement et un facteur majeur de l'intégration communautaire. Ainsi, depuis la création de l'UEMOA, l'Union s'est fortement investie au côté de la CEDEAO ainsi que d'autres institutions d'intégration dans le développement du transport régional.

Ce chapitre traite des principaux textes à l'échelle internationale et régionale. Il présente également les structures ainsi que les infrastructures mises en œuvre pour la facilitation du transport international de marchandises dans l'espace régional.

2.1. ABONDANCE DE TEXTES POUR LA FACILITATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

En matière de transport routier de marchandises, il existe plusieurs textes juridiques pour pallier les problèmes et anomalies constatés sur le terrain. Des efforts ont été faits à l'échelle internationale et au niveau régional pour la facilitation du transport international de marchandises depuis plusieurs années.

2.1.1. Facilitation du transport de marchandises, une priorité depuis plusieurs décennies à l'échelle internationale

La facilitation du transport de marchandises est une priorité depuis plusieurs années au niveau mondial. En effet, plusieurs conventions ont été adoptées à l'échelle internationale pour la facilitation du transport de marchandises. N. N'guessan (2003b) renseigne dans ce sens que le transport international de marchandises est régi par un ensemble de conventions internationales. Dans le cadre de la présente recherche qui porte sur le transport et l'intégration régionale dans l'espace UEMOA, nous abordons les textes juridiques élaborés à l'échelle internationale depuis

plusieurs années pour le transport de marchandises. Selon M. Sounouvou (2007) et le M.A.E.C.I. (2013), il s'agit entre autres de:

- **la convention de Genève relative aux transports internationaux de marchandises**

Signée le 19 mai 1956, la Convention de Genève sur le Contrat de Marchandises par Route (CMR⁵¹) est un ensemble de réglementations établies entre plusieurs pays en vue de déterminer les droits et obligations de chacun des acteurs impliqués dans la réalisation d'un contrat de transport routier. La CMR s'applique à tout transport de marchandises (animaux vivants compris) effectué par route, au moyen de véhicules et à titre onéreux, dans deux pays différents dont un, au moins, est contractant; mais les bagages ne sont pas considérés comme marchandises. Le Document⁵² de transport utilisé ici est la lettre de voiture CMR (aussi appelée « le CMR », par opposition à « la CMR » qui désigne la convention). La CMR apparaît comme la disposition la plus appliquée car s'imposant à la communauté internationale. Elle sert de référence aux différents actes et convention régionales portant sur le contrat inter-États de transport de marchandises par route;

- **la convention internationale relative au commerce en transit des États sans façade maritime (New York, 1965)**

Cette convention est fondée sur le fait du droit d'accès à la mer reconnu aux États sans littoral. Les États à façade maritime sont invités à accorder aux pays enclavés le libre transit sur leur territoire, un traitement non discriminatoire en matière d'accès au port maritime. Les États sans littoral jouissent alors de la liberté de transit par tous les moyens de transport. Pour ce faire, les conditions et modalités de l'exercice de la liberté de transit sont convenues entre l'État sans littoral et l'État de transit, intéressés par voie d'accords bilatéraux ou régionaux. Dans l'exercice de leur pleine souveraineté sur leur territoire, les États de transit ont le droit de prendre toutes

⁵¹ Par ailleurs N. N'Guessan (2003b) présente d'autres conventions complémentaires qui sont entre autres: la Convention internationale pour la simplification des pratiques douanières (1923); la Convention douanière relative aux conteneurs (1956-1972) et la Convention visant à faciliter le Trafic maritime International (Convention FAL, OMI, 1965).

⁵² Sur ce document doivent être consignées des informations relatives au transport, comme: les noms et adresses des chargeurs, transporteurs et destinataires; la date et le lieu de la prise en charge de la marchandise; le lieu prévu pour la livraison; le nombre de colis, leurs natures, poids et dimensions ; les signatures des chargeurs, transporteurs et destinataires. Le CMR prévoit également la possibilité pour les chargeurs, chauffeurs et destinataires de notifier des réserves (ayant trait par exemple à l'état apparent de la marchandise, à son emballage, à l'arrimage, etc.). Même en cas de non rédaction d'une lettre de voiture, le transport reste malgré tout soumis à la convention CMR. Il existe une assurance CMR, mais en aucun cas cependant l'assurance CMR ne remplace l'assurance marchandise "tous risques". En effet, les clauses d'exemption et de limitation de responsabilité du transporteur en CMR sont nombreuses.

mesures nécessaires pour s'assurer que les droits et facilités octroyés aux États sans littoral ne portent en aucune façon atteinte à leur intérêt légitime;

- **la convention de Kyoto (1973) sur la simplification et l'harmonisation des régimes de douane**

Cette convention a pour objet la simplification et l'harmonisation des procédures et des formalités douanières relatives au départ des marchandises, le dédouanement des marchandises importées par usage domestique. Elle fournit aux milieux commerciaux, des renseignements complets sur les principaux régimes douaniers applicables dans le monde. Cette Convention encourage et facilite la mise en place de procédures, de techniques simplifiées et harmonisées. Elle favorise également l'adoption de mesures visant les démarches dans le domaine du commerce international;

- **la convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises (Genève 1980)**

Cette convention concerne les mesures ou techniques facilitant le passage d'un mode de transport à un autre, par exemple: la réduction du nombre de documents à traiter, la réduction des ruptures de charges et de manutentions. Elle exige de ce fait une coopération entre les différents modes devenus nécessaires en raison de l'évolution des techniques et de la demande;

- **programme d'action d'Almaty (au Kazakhstan, 2003) pour les pays sans littoral et les pays de transit**

Ce programme vise à répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et à offrir un cadre d'action mondial conçu pour doter ces pays et les pays de transit de systèmes de transport en transit efficaces en tenant compte des intérêts de ces deux catégories de pays. À cet égard, il vise l'atteinte des objectifs suivants:

- ✓ garantir l'accès à la mer à tous les modes de transport;
- ✓ réduire les coûts et améliorer les services pour que les exportations soient plus compétitives;
- ✓ diminuer les coûts de livraison des importations;
- ✓ analyser le problème des retards et des aléas sur les itinéraires commerciaux;
- ✓ mettre en place un réseau national adéquat;

- ✓ réduire les pertes, les dommages et les avaries qui surviennent en cours de route;
 - ✓ favoriser l'essor des exportations;
 - ✓ améliorer la sécurité du transport routier et la sécurité des voyageurs dans les couloirs de transport;
- l'acte uniforme de l'OHADA (Organisation pour l'Harmonisation en Afrique des Droits des Affaires).

D'après M. Sounouvou (2007), cet acte est un texte adopté le 22 mars 2003 et entré en vigueur dès le 1^{er} janvier 2004. Il s'applique à tout contrat de marchandises par route dans les mêmes conditions que celles prévues par la CMR. Il régit spécifiquement les contrats s'effectuant entre des États membres de l'OHADA. S'inspirant toujours des dispositions de la CMR, l'acte uniforme ne s'applique pas aux transports de marchandises dangereuses, aux transports funéraires, aux transports de déménagement ou aux transports effectués en vertu de conventions postales internationales. Un contrat de transport de marchandises existe lorsqu'un accord est établi entre le donneur d'ordre et le transporteur pour le déplacement d'une marchandise moyennant une rémunération convenue.⁵³ En cas de transport superposé, un litige lié à la partie non routière du trajet est arbitré selon les règles impératives de la loi qui régit cet autre mode de transport. Pour les transports successifs, les transporteurs sont solidaires et responsables chacun sur l'ensemble du trajet.

Au niveau international plusieurs efforts ont été faits pour la facilitation du transport international de marchandises. Pour reprendre les termes de H. Hammouda et *al.* (2004, p.183),

les conventions internationales sur les transports ont pour objectif de simplifier, d'harmoniser, d'uniformiser les régies, les procédures de transport entre les États membres en vue de faciliter et d'accroître le trafic; elles constituent un cadre utile pour formuler, négocier et appliquer plus aisément des accords, arrangements régionaux ou sous régionaux.

Mais comme le précise M. Sounouvou (2007) les conventions ne sont que des axes directeurs et les directives ne s'appliquent que dans les pays signataires des conventions qui s'engagent à

⁵³ Les exigences demeurent les mêmes que dans la CMR quant aux déclarations et responsabilités de l'expéditeur et la période de transport. Le droit de disposition des marchandises en cours de route, définie par l'article 12 de la CMR est identique aussi à celui stipulé par l'article 11 de l'acte uniforme. Il en est de même quant aux responsabilités du transporteur et ses limites aux conditions de livraison, au paiement des créances, aux avaries ou pertes (cf Article 13,14 ,15).L'acte uniforme de l'OHADA, en son article 18 définit les limites de la responsabilité de transport et fixe l'indemnité à cinq mille (5000) le kilogramme de poids brut de marchandise; toutefois pour une déclaration de valeur ou d'intérêt spécial à la livraison, et cette indemnité ne peut excéder le montant indiqué par cette déclaration. Aussi les conversions monétaires pour les États hors zone CFA sont effectuées suivant le taux de change à date convenue ou du jugement.

les inclure dans leur législation nationale. D'une manière générale, le FMI et *al.* (2008) montrent que les traités ou accords internationaux régulièrement ratifiés par les États ont une autorité supérieure à celles des lois votées par leurs Assemblées nationales.

En plus de l'abondance des textes au plan international, il existe un important arsenal sur le plan juridique et réglementaire pour le transport international de marchandises au niveau régional.

2.1.2. Importants efforts pour la facilitation du transport régional

Une recherche sur la facilitation du transport dans l'espace UEMOA ne peut occulter les initiatives dans les autres institutions d'intégration régionales en Afrique de l'Ouest. En effet, tous les pays membres de l'UEMOA sont également membres de la CEDEAO (cf. carte n°19 annexe). L'adoption des programmes ou d'autres initiatives à l'échelle de la CEDEAO concerne nécessairement tous les pays de l'UEMOA.

Au niveau de la CEDEAO ou de l'UEMOA et dans d'autres institutions d'intégration régionales, plusieurs textes ont été élaborés et adoptés dans le secteur des transports de marchandises. Ces textes visent notamment à promouvoir la libre circulation dans la région.

2.1.2.1. Adoption d'un protocole commun de la libre circulation des personnes et des biens

Les États membres de la CEDEAO ont adopté le 29 mai 1979, un protocole sur la libre circulation des personnes. Cette volonté de libre circulation même si elle n'est pas encore une réalité comme nous le verrons dans la troisième partie (consacrée aux défis de l'intégration régionale) a été encore prise en compte dans les traités de l'UEMOA. Le Traité révisé de l'UEMOA en son article 4 stipule que l'un des objectifs de l'Union est de « *créer entre les États membres un marché commun basé sur la libre circulation des personnes, des biens, des services, des capitaux et le droit d'établissement des personnes exerçant une activité indépendante ou salariée, ainsi que sur un tarif extérieur commun et une politique commerciale commune* » (UEMOA,2003b,p.5).

I. Yonlihinza Abdou (2005) rappelle également qu'il était prévu la suppression des visas et permis d'entrée dans l'espace CEDEAO. Cependant, tout citoyen de la CEDEAO désirant entrer sur le territoire de l'un des États membres, sera tenu de posséder un document (carte d'identité par exemple) de voyage et des certificats internationaux de vaccination en cours de validité. L'auteur révèle en outre que suite à la révision du traité de la CEDEAO du 24 juillet 1993, la création d'un marché commun en Afrique de l'Ouest est considérée comme un gage de développement. La réalisation d'un tel projet n'est possible qu'à travers la libéralisation des échanges par l'élimination entre les États membres des droits de douane à l'importation et à l'exportation. C'est une des conditions préalables à la création d'une zone de libre-échange. Ainsi, des mesures applicables à la circulation des véhicules de transport ont été édictées. Par exemple les véhicules immatriculés sur le territoire d'un États membre peuvent y demeurer pendant une période de 90 jours sur présentation d'un permis de conduire, d'un certificat d'immatriculation, d'une police d'assurance reconnue par les États membres et un carnet international de passage en douane reconnu à l'intérieur de la Communauté.⁵⁴ Pour le transport des marchandises, il a été instauré en janvier 2000, une union douanière entre les États membres. Au sein de cette union, les droits de douanes et les autres taxes d'effet équivalant, appliqués aux importations des produits originaires des États de la Communauté sont éliminées. Les restrictions quantitatives ou similaires et les obstacles administratifs au commerce entre les États membres doivent être également éliminés.

En Plus de ce programme qui du reste n'est pas appliqué comme nous le verront plus loin, il est instauré et mis régulièrement à jour un Tarif Extérieur Commun (TEC) en ce qui concerne tous les produits importés dans les États membres en provenance des pays tiers.

2.1.2.2. Tarif Extérieur Commun (TEC)

Les huit pays de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) appliquent depuis 2000 leur propre Tarif Extérieur Commun. Le succès de l'UEMOA qui a renforcé l'union douanière de ces huit pays, a servi de guide pour la mise en place du TEC CEDEAO, adopté depuis le 1 janvier 2015.

⁵⁴ Les véhicules à usage commercial transportant des passagers peuvent demeurer dans un État membre pendant une période de 15 jours sur présentation des mêmes pièces citées plus haut.

Selon I. Yonlihinza Abdou (2005), le TEC est un régime douanier destiné à faire face aux entraves tarifaires. Ici, l'un des objectifs poursuivis est la création d'un marché commun caractérisé entre autres par une libre circulation des marchandises à l'intérieur et une frontière commune à l'extérieur. Cette frontière douanière extérieure est matérialisée par un tarif douanier unique pour tous les États de l'UEMOA. Dans cet espace économique, les marchandises sont désignées et codifiées puis des tarifs leurs sont affectés. Ainsi, pour une même marchandise originaire d'un pays tiers, les droits et les taxes qui la frappent ainsi que les taux de ces droits et les taxes sont les mêmes quel que soit le point d'entrée sur le territoire de l'Union. La CEDEAO (2016) ajoute dans le même sens que la finalisation du TEC constitue une étape majeure dans la mise en place d'une union douanière dans le cadre du programme d'intégration de la région. La réussite de l'intégration ouest-africaine dépend de la création d'un marché commun à travers la libéralisation du commerce et l'adoption d'un Tarif extérieur commun.

Par ailleurs, concernant les Accords de Partenariat Economique (APE) entre la Région Afrique de l'Ouest et l'Union Européenne, le rapport sur l'évolution de l'UEMOA (2017d) fait ressortir que les Commissions de l'UEMOA et de la CEDEAO ont conclu en mai 2017, un Accord d'association avec la Mauritanie en tant que partie à l'APE. Cet Accord permettra à la Mauritanie d'adopter le TEC et d'intégrer la zone de libre-échange de l'Afrique de l'Ouest. La Commission de l'UEMOA a alors participé à Abuja au Nigéria en 2017, aux travaux de validation de modules de formation et de vulgarisation des outils d'information sur les APE puis s'est appropriée lesdits modules afin d'assurer la formation de ses États membres.

Actuellement, selon le géographe burkinabè Ousseny Sigué (2017), quatre taux de droits de douane sont inscrits au TEC à savoir 0%, 5%, 10% et 20%. Ces taux sont appliqués en fonction du degré de transformation du produit. Les droits de douane sur les produits de l'agriculture, de l'élevage, de la forêt et de l'artisanat sont supprimés. Les produits manufacturés figurant au schéma de libéralisation des échanges de la CEDEAO peuvent être exportés hors de la CEDEAO sans droits de douane. D'après toujours l'auteur, le TEC est conçu comme un cordon extérieur protégeant les marchés intérieurs des pays de l'Union. Cependant, il est important de reconnaître que ce tarif commun avec son taux de 20 % constitue un régime de faibles tarifs douaniers. Le taux de protection des produits alimentaires par exemple (hors produits tropicaux et non alimentaires) est de 15% en moyenne pour les importations dans l'espace CEDEAO

contre 22 % pour l'Union Européenne. Au Maroc ce droit s'élève jusqu'à 50 %. Le taux des droits de douane sur le riz par exemple est de 10% dans l'espace UEMOA; ce qui représente un compromis entre les intérêts des riziculteurs locaux désirant une protection plus forte, et les intérêts des consommateurs de chaque pays.

En somme, nous pensons avec I. Yonlihinza Abdou (2005, p.25-26) que « *le TEC est l'extension d'une frontière douanière nationale à l'ensemble du territoire communautaire. Les opérations de dédouanement sont identiques à tout point de vue sur toute la frontière. Cela a pour effet d'empêcher le détournement de trafic ou de destination et d'éviter que le marché intérieur soit perturbé* ». Mais au regard de la fragilité du présent TEC, il serait judicieux que le TEC soit revu afin de mieux protéger les productions stratégiques de l'Union. C'est à juste titre que le rapport de l'UEMOA (2018a, p.11) stipule que « *l'UEMOA et la CEDEAO sont placés devant un dilemme. Ou bien, le TEC est destiné à favoriser la sécurité alimentaire en jouant la carte des prix bas à l'importation; ou bien, il concourt à l'autosuffisance alimentaire en protégeant, même temporairement, les productions régionales* ».

En plus du TEC, nous abordons le code de la route et des transports qui a été adopté dans le cadre des politiques de transport régional.

2.1.2.3. Code de la route et des transports de la communauté adoptés

D'après I. Yonlihinza Abdou (2005), le code de la route de la CEDEAO est un ensemble de réglementations qui régissent la circulation inter-États⁵⁵. Il est fait obligation aux véhicules d'être munis de deux plaques minéralogiques rélectorisées, l'une placée à l'avant et l'autre à l'arrière portant l'indication du numéro d'immatriculation et sigle de l'État membre. Les visites techniques sont fixées à trois mois pour les véhicules de transport passagers et six mois pour les véhicules de transport de marchandises. Elle a lieu dans le pays d'immatriculation du véhicule et valable dans les États de la CEDEAO.

⁵⁵ Il fixe les caractéristiques techniques des véhicules notamment en ce qui concerne le poids qui ne doit pas excéder 11,5 tonnes. La longueur maintenue à 15 m pour les véhicules articulés porte-containers, de 18 m pour les véhicules articulés porte-remorque et 22 m pour les trains routiers. La largeur de tout véhicule ne doit pas dépasser 2,50 m et 4 m pour la hauteur.

Quant au code du transport, selon toujours le même auteur, il fixe les conditions dans lesquelles les véhicules doivent circuler. Par exemple, un véhicule immatriculé dans un État membre doit se conformer aux règlements des bureaux de fret et se soumettre aux prescriptions réglementaires lors du franchissement des cordons douaniers de chaque État membre. Le code de transport, soucieux de la sécurité routière, a prohibé entre les États membres de la Communauté le transport mixte ou transport simultané de passagers et de marchandises dans un même véhicule. Les véhicules doivent se conformer aux réglementations fiscales en vigueur dans le ou les États d'immatriculation. Ils sont cependant exonérés de toute taxe fiscale à l'égard des autres États membres. Le transporteur est tenu de conserver en validité une police d'assurance couvrant le risque qu'il peut encourir au terme de la législation en vigueur dans les États parcourus du fait des dommages causés aux tiers. Le code précise que les infractions aux dispositions des textes régissant la police de la circulation routière dans chacun des États exposent le contrevenant aux sanctions prévues par les législations ou réglementations en vigueur dans le pays où l'infraction a été commise.

Hormis le code du transport, une réglementation en matière de transport international et inter-États de marchandises dans l'espace régional a été adoptée pour le renforcement de l'intégration régionale.

2.1.2.4. Conventions TIE et TRIE pour le transport international et inter-États de marchandises

Le transport et le transit routier inter-États sont régis en Afrique de l'Ouest par deux conventions visant à leur facilitation:

- **la convention sur le Transport Inter-États (TIE)**

Cette convention traite des normes techniques et des conditions à remplir pour prendre part au transport routier inter- États de marchandises et fixe les itinéraires à emprunter;

- **la convention sur le transit routier inter- États (TRIE)**

Les États membres de la CEDEAO ont adopté le 29 mai 1982 à Cotonou, le régime du Transit Routier inter- États (TRIE)⁵⁶. Ces conventions au niveau régional ont pour but d'optimiser les

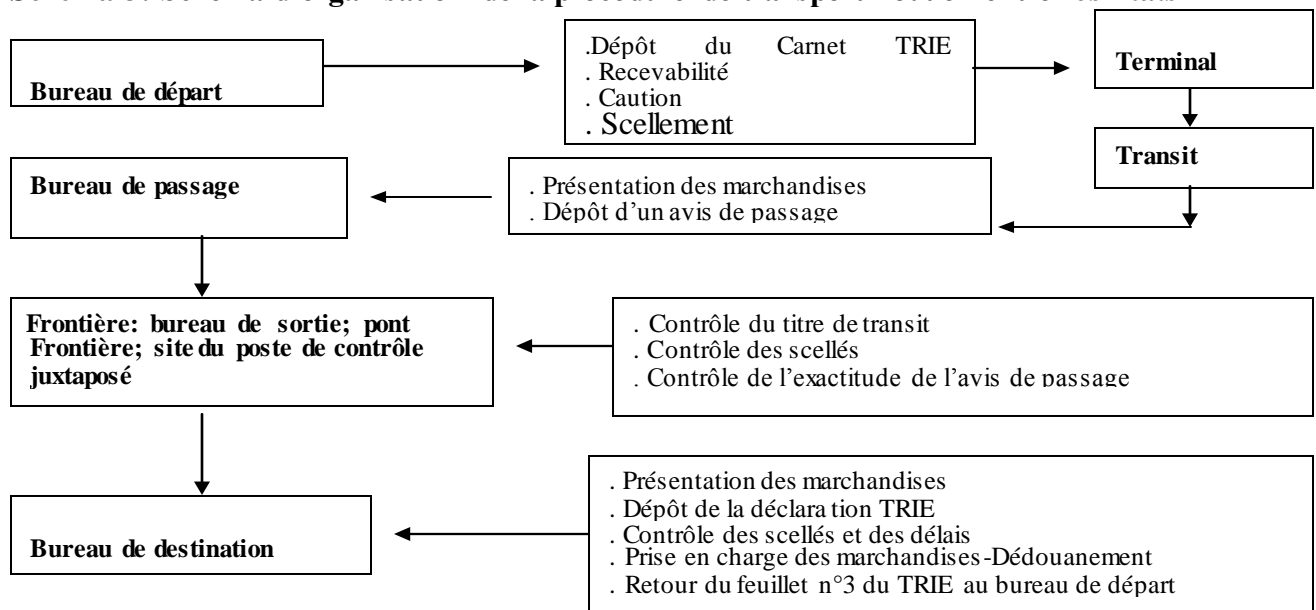
⁵⁶ Elle a été complétée par la Convention additionnelle A/SP/1/5/90, portant institution d'un mécanisme de garantie des opérations sous TRIE, adoptée le 30 mai 1990 à Banjul.

activités commerciales et les transports internationaux en vue de stimuler le développement économique. Selon le géographe Issa Yonlihinza Abdou (2005), le respect effectif de ces conventions internationales de référence permet:

- ✓ de favoriser et d'assurer l'expansion ordonnée du commerce et du transport;
- ✓ d'harmoniser les normes et les moyens techniques de déplacement des marchandises; et de faciliter les formalités et procédures du commerce et du transport;
- ✓ d'accélérer les opérations physiques du transport et d'optimiser les coûts et les délais de transport et protéger l'espace économique de chaque pays contre les fraudes fiscales et douanières;
- ✓ d'accorder des facilités maritimes portuaires et de transit pour les pays sans littoral maritime;
- ✓ d'accorder des facilités maritimes portuaires et de transit pour les pays sans littoral maritime et des régimes de faveur à certaines catégories de marchandises et de faciliter le transport intégré;
- ✓ de favoriser la conclusion de contrats commerciaux (achat/vente) et de transport et de mettre en place des bases de données sur toute la chaîne du commerce et du transport.

Le schéma n°3 permet d'appréhender la procédure du transport routier entre États afin d'atteindre ces objectifs.

Schéma 3: Schéma d'organisation de la procédure de transport routier entre les États



Source : UEMOA, d'après I. Yonlihinza Abdou (2005), complétée par V. Zoma, 2019.

Le schéma n°3 présente les 8 étapes de la procédure de transport routier entre les États. D'après les travaux du géographe Issa Yonlihinza Abdou (2005), pour être admis à circuler sous le régime inter-États, toute marchandise doit faire l'objet d'une déclaration TRIE (Transit Routier Interétatique). Celle-ci est produite au niveau du bureau de départ où débute l'opération de transit routier inter-État. Muni d'un carnet dit de TRIE, le transporteur qui par une déclaration en douane demande à effectuer une opération de transit, signe une déclaration TRIE. Celle-ci est numérotée et porte la mention des engagements souscrits par le transporteur. Elle contient des feuillets de prise en charge et de décharge. Sur ces feuillets sont mentionnés le nombre, la nature, la destination, la quantité, le poids et la valeur des marchandises ainsi que les pays de départ, de passage et de destination.

Après s'être acquittés de la caution en vigueur, les agents chargés des contrôles du bureau de départ procèdent au scellement des marchandises avant de les laisser passer. Le transporteur se présente aux bureaux de passage. Les marchandises présentées ici sont accompagnées d'un avis de passage. Après enregistrement, cet avis de passage est rendu au transporteur avec obligation de suivre l'itinéraire indiqué et de présenter les marchandises intactes au bureau de destination dans les délais prescrits. Il doit respecter les mesures d'identification prises par les autorités compétentes du pays de transit et respecter les dispositions relatives au régime du transit de chacun des États membres dont le territoire est emprunté lors du transport. Les bureaux de sortie qui seront érigés en postes de contrôle juxtaposés constituent les prochaines étapes. Là, sont effectués le contrôle du titre de transit et celui des scellés ainsi que l'exactitude de l'avis de passage. Les opérations de contrôle de conformité des tonnages des véhicules y sont également effectuées. Le bureau de sortie appose un cachet sur le feuillet de l'avis de passage et restitue le carnet au transporteur. L'opération de transit inter-États prend fin au niveau du bureau de destination où les feuillets de la déclaration TRIE sont annotés en fonction du contrôle effectué. Le transporteur se trouve ainsi libéré de son engagement à l'égard des autorités douanières (I. Yonlihinza Abdou, Ibid).

O. Sigué (2017) signale dans le même sens que grâce à cette convention TRIE, les documents traditionnels de transit, renouvelés d'un territoire à l'autre, sont remplacés par un carnet unique, le carnet de transit routier inter-État (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 destiné au bureau de départ pour apurement et le dernier feuillet au service statistique du pays de destination. Ce même carnet comprend en outre des avis de passage

comportant six exemplaires par carnet, dont un exemplaire est laissé à chaque bureau de douane d'entrée et de sortie dans un État membre. D'un État à l'autre, il faut passer deux frontières et cela nécessite quatre avis de passage. Ces renseignements servent donc aux différents pays pour l'établissement des statistiques du commerce extérieur.

Selon toujours le même auteur, nonobstant les simplifications des procédures élaborées par la convention TRIE et dans les protocoles relatifs, son application pose des problèmes en liaison notamment avec le titre de caution. En effet, il a été créé un fonds de garantie géré par les chambres de commerce des États membres. Les transporteurs titulaires d'une carte TRIE ou les commissionnaires en douane agréés par les opérations de TRIE doivent verser une cotisation de 0,5 % de la valeur de la marchandise en douane au bureau de départ.

À côté du TIE et du TRIE, il y a désormais l'adoption du règlement 14/UEMOA qui est capital contre les surcharges dans le transport routier régional.

2.1.2.5. Règlement 14 /UEMOA contre les surcharges

A. Oumar (2015, p.74) assure que la surcharge routière est « *le fait de charger un véhicule au-delà du poids total autorisé en charge (PTAC) pour un véhicule isolé et au-delà du poids total roulant autorisé (PTRA) pour un ensemble de véhicules (moteur + essieux)* ». Or il est admis que la surcharge est un obstacle majeur à la durabilité du réseau routier. L'UEMOA a alors adopté un règlement, le n°014/2005/CM/UEMOA⁵⁷, relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle de gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transports de marchandises dans ses États membres. L'objectif du règlement 14 de l'UEMOA est de favoriser la durabilité des réseaux routiers et le développement national par ces réseaux routiers.

Ainsi, les dimensions des véhicules à moteur et des ensembles de véhicules autorisés à circuler sur les réseaux routiers des États membres de l'UEMOA ne doivent pas excéder les limites présentées dans le tableau n°4.

⁵⁷ le 16 décembre 2005 relativement à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de marchandises dans les États membres de l'UEMOA et du Ghana. Un acte additionnel a été signé en outre à Abuja en 2010 intégrant les autres pays membres de la CEDEAO.

Tableau 4: dimensions maximales autorisées de véhicules

Largeur hors tout	Véhicule de transport sous température dirigée	2,60 mètres
	Autres véhicules	2,55 mètres
Longueur hors Tout	Véhicule à moteur isolé	12,00 mètres
	Remorque non compris le dispositif d'attelage	12,00 mètres
	Semi-remorque (entre le pivot d'attelage et l'arrière)	12,00 mètres
	Véhicule articulé	16,50 mètres
	Train routier « véhicule porteur + remorque »	18,75 mètres
	Train double pour transport de voiture	18,00 mètres
	Autre train routier et autre train double	22,00 mètres
Hauteur hors Tout	Tous véhicules	4,00 mètres

Source : REGLEMENT n°014/2005/CM/UEMOA

Le tableau ci-dessus permet de remarquer les dimensions des véhicules recommandées dans la région. La largeur maximale est de 2,60 m tandis que la longueur maximale de 22 m et la hauteur est de 4 m. Le respect de ces dimensions est nécessaire pour circuler sur les routes de l'espace UEMOA. Au-delà de ces dimensions maximales, le Règlement n°014 de l'UEMOA limite les charges à l'essieu et des poids en charge des véhicules comme défini dans le tableau n°5.

Tableau 5 : poids maximal de charge à l'essieu d'un véhicule à moteur

Désignation des essieux	Charge limite
Essieu simple avant	6 tonnes
Essieu simple intermédiaire ou arrière avec roue unique	11,5 tonnes
Essieu simple intermédiaire ou arrière avec roues jumelée	12 tonnes
Essieu tandem intermédiaire ou arrière :	
- Tandem de type 1	11,5 tonnes
- Tandem de type 2	16 tonnes
- Tandem de type 3	18 tonnes
- Tandem de type 4	20 tonnes
- Essieu tridem	
- Tridem de type 1	21 tonnes
- Tridem de type 2	25 tonnes
Remorque, essieu simple avant	6 tonnes

Source: REGLEMENT n° 14/2005/CM/UEMOA.

Le tableau n°5 met en relief la charge limite maximale (essieu tridem de type 2) qui est de 25 tonnes dans l'espace UEMOA. Ainsi sauf le cas de transports exceptionnels ou « hors normes » précisé à l'article 7 de ce règlement ainsi que les convois et transports militaires, la charge maximale autorisée à l'essieu, le poids total autorisé en charge (PTAC) et le poids total roulant autorisé (PTRA) des véhicules et ensembles de véhicules autorisés à circuler sur les réseaux routiers des États membres de l'UEMOA ne doivent pas dépasser les limites indiquées dans le tableau n°5 (A. Oumar, 2015).

Le Règlement 14/UEMOA, en plus du poids maximal de la charge à l'essieu définit le poids total autorisé en charge et le poids total roulant autorisé (cf. tableaux n°18 et n°19 en annexe). Cependant, en 2017 le rapport sur l'évolution de l'Union de l'UEMOA révèle que les échéances de mise en œuvre effective du règlement ont été régulièrement repoussées avec pour corollaire, une dégradation de plus en plus accélérée des infrastructures routières de l'espace communautaire. À cet effet, la Commission a organisé en septembre 2017, une réunion ministérielle qui a été sanctionnée par une déclaration dans laquelle les États membres se sont engagés:

- à réaliser toutes les actions prévues nécessaires pour l'application du règlement, à mettre en place les dispositifs nationaux pour le suivi de sa mise en œuvre avant la fin de l'année 2017;
- à appliquer les mesures et sanctions prévues par le règlement pour éradiquer l'extrême surcharge au plus tard le 31 mars 2018;
- et à entreprendre des actions de communication auprès de l'ensemble des acteurs sur les mesures issues de la réunion ministérielle.

Par ailleurs, en plus des acquis sur le plan réglementaire des efforts ont été fait à l'échelle régionale dans le domaine des infrastructures et de certaines structures routières.

2.2. STRUCTURE ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER REGIONAL

Les institutions d'intégration régionale en Afrique de l'Ouest ont accordé un grand intérêt quant à la mise en place de structures et d'infrastructures routières à l'échelle régionale. Parmi ces structures se trouve l'organisation de lutte contre les pratiques anormales.

2.2.1. Mise en place de l'Organisation de lutte contre les Pratiques Anormales (OPA)

D'après le 26^{ème} rapport de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA), les entraves au système des transports se caractérisent essentiellement par la multiplication des contrôles, la complexité des procédures et des documents, les longues attentes aux frontières, les pertes de temps au cours des contrôles et les frais occultes élevés. Ces pratiques ont pour conséquences un coût généralisé très élevé des opérations de transport et la perte de compétitivité des économies des États de l'Union. Pour éliminer ce dysfonctionnement, 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 routiers inter-États de l'Union 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'UEMOA (UEMOA, 2017 e).

Selon toujours cette source, ces dispositifs réglementaires visent à rationaliser les opérations de contrôles et à assurer la fluidité du trafic sur les corridors par un nombre limité de postes de contrôles dont la norme communautaire est de trois (03) pour un corridor reliant deux pays de l'Union: un contrôle au départ, un autre aux frontières et le dernier au point de formalités effectives.⁵⁸ Les objectifs visés par l'OPA sont:

- identifier, analyser et publier les faits, pratiques, irrégularités et abus constatés sur les axes routiers inter-États, dans le cadre du transport des personnes et des marchandises;
- porter les abus constatés à la connaissance du plus grand public;
- amener les autorités concernées à prendre des décisions et mesures correctrices appropriées.

Trois indicateurs sont suivis lors des enquêtes. Il s'agit:

- du nombre de contrôles correspondant au nombre moyen d'arrêts subis par les chauffeurs par un agent des forces de l'ordre;
- du temps de contrôle correspondant au temps total passé à ces postes de contrôle;

⁵⁸ Ces deux textes s'appuient sur les trois (3) principales conventions adoptées par les États membres de la CEDEAO afin de garantir et faciliter la libre circulation des personnes et des biens:

- Convention NP215182 du 29 mai 1982 portant règlementations des transports routiers inter-États;
- Convention AIP41821 du 29 mai 1982 relative au transit routier inter-États;
- Convention Additionnelle AISP.115190 du 30 mai 1990, portant institution au sein de la Communauté, d'un Mécanisme de Garantie des Opérations de Transit routier Inter-États.

- des prélèvements illicites correspondant aux montants illégaux perçus par les services en uniforme de la part des chauffeurs.⁵⁹

L'OPA couvre actuellement les pays de l'UEMOA. Les données sont collectées par les points focaux de l'OPA (les Conseils des chargeurs ou les Chambres de commerce dans les pays membres). En effet, ces points focaux obtiennent leurs informations auprès des chauffeurs qui remplissent les fiches d'enquêtes qui leur sont remises par les agents de l'OPA sur le terrain⁶⁰.

Nonobstant la mise en œuvre des OPA, l'on est en droit de s'interroger sur son efficacité comme nous le verrons dans la troisième partie de la thèse. En effet, les chauffeurs concernés par le transit routier ont un faible niveau d'instruction comme le montrent les résultats de notre enquête auprès des conducteurs en transit au Burkina Faso (Tableau n°6).

Tableau 6: Niveau d'instruction des conducteurs en transit au Burkina Faso

Niveau d'étude	Sans études	Primaire	Secondaires	Supérieur	Total
Pourcentage	29	32,8	38,2	0	100

Source: V. ZOMA, 2018, Travaux de terrain

D'après le tableau n°6, aucun des conducteurs n'a un niveau d'instruction "supérieur" et 29 % d'entre eux n'ont pas été scolarisés. Lorsqu'on fait la somme des scolarisés, il ressort que 61,8% des chauffeurs enquêtés ont un faible niveau d'instruction. L'absence de conducteur ayant un niveau d'instruction supérieur pourrait s'expliquer par le fait que dans la région, ceux qui sont à la recherche du métier de conducteur ont généralement connu un arrêt précoce dans leurs études. En général, la plupart des conducteurs de poids lourds ont d'abord été des apprentis-chauffeurs⁶¹. Cela a un avantage en terme de maîtrise des différents défis du domaine mais au regard du faible niveau d'instruction des conducteurs, nous pensons qu'il est raisonnable de s'interroger sur l'efficacité de la mise en œuvre de cette initiative. Par ailleurs, étant donné que les conducteurs sont des acteurs directs et que cette situation les fatigue, les coûts mentionnés peuvent être exagérés. C'est la raison pour laquelle dans la présente recherche nous avons

⁵⁹ Les prélèvements illicites payés par d'autres acteurs tels que les transitaires ne sont pas inclus.

⁶⁰ Ces chauffeurs doivent remplir les conditions suivantes: avoir un permis de conduire valide; le camion du chauffeur doit être en bon état et les pièces du camion doivent être contrôlées valides et au complet.

⁶¹ Nous traitons des apprentis-chauffeurs amplement dans le chapitre 5.

également eu des entretiens avec les forces de sécurité pour plus d'objectivité dans l'analyse. Les OPA pourraient également adopter cette stratégie ou même souvent se déguiser pour suivre les conducteurs et collecter souvent les données et faire une confrontation.

Cependant, tous les acteurs sont unanimes que malgré les publications des résultats des OPA, les pratiques anormales persistent dans la région (comme nous le verrons dans le sixième chapitre). Au cours de notre entretien avec le point focal de l'OPA au Mali, il nous a confié qu'après une mission d'inspection sur le corridor sénégalais, à leur retour ils ont eux-mêmes été victimes de tracasseries. Selon lui, les forces de sécurité auteurs de ces tracasseries ne les avaient pas reconnus à leur retour. Comme ce point focal, lorsque nous nous rendions au Mali (en janvier 2018), les forces de sécurité maliennes nous ont exigé de payer 1000 FCFA au poste de contrôle frontalier en passant par le corridor Orodora-Cikasso car nous étions un étranger. Nous n'avons été autorisé à poursuivre notre voyage sans payer que lorsqu'ils ont vu notre ordre de mission. Nous sommes pourtant membres de l'UEMOA et nous avions avec nous notre carte d'identité et notre carnet de vaccination (les deux documents exigés par les normes communautaires). En réalité, depuis sa mise en place en 2005, les observations de l'OPA se suivent et se ressemblent. Déjà, le rapport de 2010 faisait le constat que la correction des mauvaises pratiques n'a pas connu d'avancée significative depuis octobre 2006.

Cette situation mérite une analyse approfondie (qui sera traitée dans la troisième partie de la thèse).

Par ailleurs, en plus des OPA, l'UEMOA a un projet de mise en place de poste de contrôle juxtaposé en vue du renforcement de l'intégration régionale.

2.2.2. Mise en place progressive des Postes de Contrôle Juxtaposés

Par recommandation n°04/97/CM du Conseil des Ministres de l'UEMOA en sa session du 21 juin 1997, il a été retenu la création de postes de contrôle juxtaposés (PCJ) aux frontières afin de réduire les entraves à la libre circulation des personnes et des marchandises (I. Yonlihinza Abdou, 2005). Un PCJ est en effet un dispositif qui permet d'effectuer les contrôles routiers d'usage simultanément par les agents de deux pays, ce qui réduirait le temps d'attente. Dans le cadre du programme de facilitation de la fluidité routière de l'UEMOA, il est prévu de construire des postes juxtaposés aux frontières des États membres de l'Union.

Le niveau d'exécution du programme de construction des postes de contrôle juxtaposés est présenté dans le tableau n°7.

Tableau 7: Niveau d'exécution du programme de construction

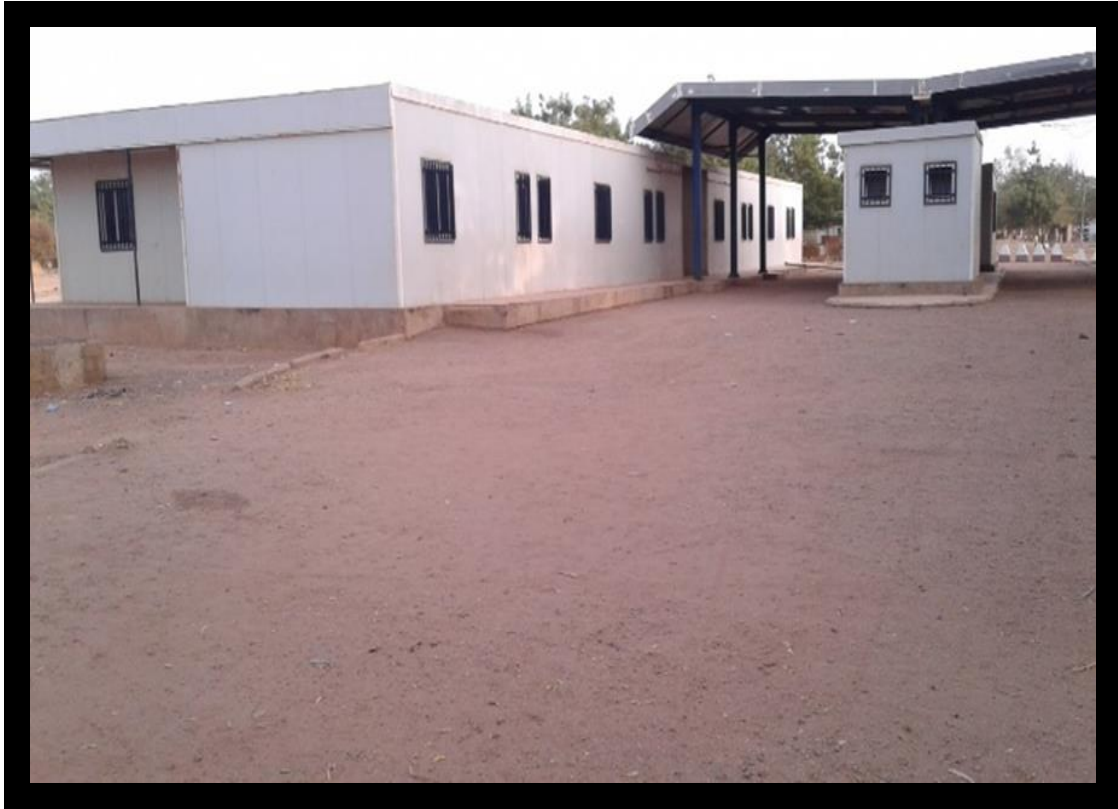
POSTE DE CONTROLE JUXTAPOSÉ	ÉTAT D'EXECUTION
Cinkancé (Burkina Faso/Togo)	Terminé et " fonctionnel"
Malanville (Frontière Bénin /Niger)	Travaux terminés et financement des équipements attendu dans le cadre du 10 ^{ème} FED
Zégoua (frontière Côte d'Ivoire/Mali)	Mis en concession
Kantchari-Makalondi (frontière Burkina/Niger)	Construction de postes séparés en matériaux préfabriqués en attendant la délimitation de la frontière
Hérébankono (frontière Burkina/Mali)	Études terminées et construction en instance de démarrage
Hillacondji-Saviconджи (frontière Togo/Bénin)	Démarrage des travaux en 2014
Laléraba (frontière Burkina/Côte d'Ivoire)	Études techniques au stade d'APD
Mpack (frontière Sénégal/Guinée Bissau)	Études techniques terminées
Labézanga (frontière Mali/Niger)	Financement à rechercher
Diboli (frontière Mali/Sénégal par le Nord)	Financement à rechercher
Kalou (frontière Bénin/Burkina)	Choix du site à faire

Source: UEMOA, 2017

Le tableau n°7 met en exergue les onze postes de contrôle juxtaposés (PCJ) prévus dans l'espace régional. D'après nos entretiens avec les services techniques de l'UEMOA, parmi tous ces PCJ prévus, il n'y a que celui de Cinkancé qui est présentement fonctionnel après avoir rencontré des difficultés. Les constructions de ces PCJ ont accusé des retards considérables pour des raisons liées aux difficultés dans la réalisation imputable à l'insuffisance des études techniques,

au coût élevé de ces ouvrages et souvent à la mauvaise volonté politique des pays concernés (Photo n°1).

Photo 1: PCJ de Kantchari non fonctionnel



Cliché, V. ZOMA, Kantchari le 21/01/2018

La photo n°1 met en évidence la disponibilité des infrastructures du PCJ à Kantchari mais qui ne fonctionne pas encore en 2018. D'une manière générale, selon l'UEMOA (2011), pour un programme élaboré depuis 2001 et qui devait être exécuté en trois ans, l'on observe:

- ✓ des coûts importants des postes et des lenteurs dans les travaux en lien avec plusieurs considérations techniques qui ont été insuffisamment prises en charge;
- ✓ malgré la mise en place d'un régime juridique des postes de contrôle juxtaposés, les conditions de leur mise en service peuvent se révéler complexes;
- ✓ le système de contrôle au niveau des PCJ qui est sensé y permettre un gain de temps tarde à produire ses effets. Il existe encore un nombre élevé de points de contrôle intermédiaires qui entraîne de ce fait un retard sensible sur la durée du parcours;
- ✓ les difficultés de collaboration encore entre les administrations de diverses États présentes sur le site ne facilitent pas non plus un bon transit.

Outre la mise en place des OPA et des PCJ, l'UEMOA a contribué à la réalisation de plusieurs projets dans le domaine du transport routier.

2.2.3. Appuis pour des projets dans les infrastructures de transport routier

Dans le domaine des études relatives aux infrastructures des transports routiers, le rapport sur l'évolution de l'Union (UEMOA, 2017) indique que des études qui sont actuellement conduites concernent notamment l'autoroute Yamoussoukro-Ouagadougou (tronçon Bobo-Dioulasso - Banfora -Frontière Côte d'Ivoire, tronçon Bouaké-Ferkessédougou et tronçon Ferkessédougou-Frontière du Burkina Faso), les routes communautaires: Bobo-Dioulasso-Orodara Frontière du Mali, Bobo-Dioulasso-Banfora-Frontière Côte d'Ivoire, Ansongo-Ménaka-Andéramboukane - frontière du Niger, en Côte d'Ivoire et au Mali. Une convention pour la réalisation d'études routières au Sénégal a été également signée en novembre 2017. En effet, ces dernières années d'après la BAD (2015), des financements importants ont été mobilisés par les États avec l'appui des bailleurs de fonds dont le Groupe de la BAD pour l'amélioration du niveau de service des liaisons routières à vocation régionale en Afrique de l'Ouest. Ainsi, la BAD à travers ses ressources spécifiques destinées aux opérations à vocation régionale, a consacré près de 960 millions de \$ US au financement de projets sur 8 corridors en Afrique de l'Ouest.

Selon la C.E.A (2007), à côté de la BAD, la Banque mondiale et la CEA avaient mis en place depuis 1987 le programme de transport pour l'Afrique subsaharienne (SSATP) avec la participation des pays africains. 35 pays et communautés économiques régionales font partie du programme qui est financé par 11 organismes donateurs. Il vise l'amélioration de la performance du secteur des transports par des réformes des politiques de transport et des changements institutionnels. L'objectif recherché est de favoriser une croissance économique durable et de réduire la pauvreté des pays partenaires. La BAD et le Fonds de coopération technique du Nigéria à travers le Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) a fait du développement des infrastructures l'une de ses priorités. Ainsi de nombreux projets de transport ont été inscrits parmi les vingt projets prioritaires notamment avec l'étude du cadre stratégique à moyen et long terme. Cette étude avait pour objectif de mettre en œuvre un cadre cohérent et stratégique pour le suivi du développement des infrastructures des

transports. Cette étude met également l'accent sur la définition des stratégies régionales et pour l'ensemble du continent.

Pour ce qui concerne le financement des chantiers communautaires, le rapport sur l'évolution de l'Union (UEMOA, 2017) présente le bilan actuel ci-après:

- **la mobilisation des ressources extérieures pour le financement de projets**

Le Programme Économique Régional (PER) a placé au cœur de sa stratégie de financement, les infrastructures de transport par les banques de développement notamment régionales, et les outils de financement multi-acteurs à effets de levier (cofinancements et *blending*). Les modalités juridiques et la feuille de route pour la mise en place d'un fonds multi-donateurs d'appui au financement du PER ont été retenues par le Comité de Pilotage du PER. Le processus pour l'adoption par le Conseil des ministres des textes constitutifs du fonds est en cours;

- **les fonds structurels**

Dans le cadre de la mobilisation des ressources extérieures pour le financement de projets structurants, les mécanismes mis en place par la Commission de l'UEMOA sont notamment, le Fonds de Développement de l'Énergie (FDE), le Fonds d'Aide à l'Intégration Régionale (FAIR) et le Fonds Régional de Développement Agricole (FRDA). Pour financer les activités relevant des budgets des fonds structurels en particulier le FAIR, une dotation globale de cinquante-huit milliards neuf cent douze millions sept cents quatre dix-sept mille cent trente-cinq (58 912 797 135) FCFA a été prévue pour l'année 2017, contre quarante-neuf milliards deux cents quatorze millions cent soixante-seize mille trois cents neuf (49 214 176 309) FCFA en 2016. En fin décembre 2017, l'exécution des projets du FAIR devrait s'établir à un montant de dix-neuf milliards cent trente-six millions huit cent soixante-dix-huit mille trois cents quatre-vingt-douze (19 136 878 392) FCFA;

- **un plan directeur de l'aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest**

Dans le cadre de la mise en œuvre des recommandations de la 5^{ème} Conférence de Tokyo sur le développement de l'Afrique tenue en juin 2013 à Yokohama, l'Agence Internationale de Coopération Japonaise (JICA) réalise au profit de trois pays de l'Union (Burkina Faso, Côte d'Ivoire et Togo) et du Ghana le projet d'étude du Plan Directeur de l'Aménagement des corridors pour l'anneau de croissance en Afrique de l'Ouest. Ce projet, signé par la Commission

de l'UEMOA et la JICA, a démarré en juin 2015. Il vise la mise en œuvre de stratégies et de plans de développement pour promouvoir l'investissement et le développement de projets structurants sur les corridors Abidjan-Ouagadougou, Ouagadougou-Accra, Abidjan-Lagos et Lomé-Ouagadougou.

Ces multiples efforts ont permis de mettre en place des infrastructures routières qui facilitent les échanges entre les États en vue du renforcement de l'intégration régionale. La photo n°2 en est une illustration.

Photo 2: Corridor Bamako - Ouagadougou - Tema: Route Bougouni – Sikasso



Cliché, T. TIEMTORÉ, 2004.

La photo n°2 témoigne l'existence de corridors en bon état dans l'espace UEMOA. Cependant l'arbre ne saurait cacher la forêt. Il est nécessaire de procéder à des études d'évaluation de la mise en œuvre de ces projets. La réalisation de l'étude d'auto-évaluation des besoins et des priorités nationaux et régionaux sur la facilitation des échanges ⁶² au sein de l'UEMOA en est un exemple (M.A.E.C.I., 2013). D'une manière générale l'on constate plus de discours que de réalisations sur le terrain dans les projets de constructions des routes.

⁶² L'étude d'auto-évaluation des besoins et priorités nationaux et régionaux sur la facilitation des échanges est une étude de la Commission de l'UEMOA financée par la Banque Mondiale. Elle a pour objectif de définir un programme régional sur la facilitation des échanges pour les pays membres de l'UEMOA.

2.2.4. Projets de construction de routes pour l'intégration régionale : entre discours et réalisations !

Des programmes et projets de construction dans le secteur des infrastructures routières des institutions d'intégration régionale et surtout pour les pays sans littoral sont en cours dans l'espace régional.

2.2.4.1. Programmes de la CEN-SAD, de la CEDEAO et de l'UEMOA

Selon le géographe Issa Yonlihinza Abdou (2005), la Communauté des États Sahélo-sahariens (CEN-SAD) en tant que cadre d'intégration et de complémentarité régionale, nourrit des ambitions pour le secteur des transports routiers. L'unité économique passe par la création d'un espace de libre échange entre les États, d'où l'accent mis sur la construction de routes transsahariennes à l'image des routes caravanières. Mais aucune action concrète n'est encore réalisée. Ces routes devraient relier la méditerranéenne à l'atlantique via le Sahara. Cependant, pour le moment, ce projet n'existe que dans les discours. Aucune action concrète n'est encore réalisée.

Dans le cadre de la CEDEAO, le programme de construction des routes mis en place a un caractère physiquement intégrateur. En effet, selon R. Samna (2010), son réseau routier est conçu pour connecter les différents pays entre eux et désenclaver des pays comme le Niger, le Mali et le Burkina Faso. Ce programme a commencé dans un premier temps par la construction d'un réseau d'autoroutes trans-ouest africain. Ce réseau est constitué de deux axes autoroutiers:

- la trans-côtière reliant Lagos (Nigéria) à Nouakchott (Mauritanie) sur une distance de 4 560 km;
- et la trans-sahélienne de Dakar (Sénégal) à N'Djamena (Tchad) sur 4 460 km.

R. Samna (Ibid.) ajoute que cette trans-sahélienne devrait traverser le Niger sur 826 km depuis sa frontière avec le Burkina Faso jusqu'à celle avec le Nigéria. L'auteur indique également qu'à cette autoroute, des tronçons de route d'interconnexion seront ajoutés dans un second temps. Ainsi, à ce réseau, s'ajoute la route transsaharienne d'Alger à Lagos (en construction depuis 1962 pour relier entre eux 6 pays dont le Niger et le Mali). Cette voie concerne le Niger sur 1 718 km depuis sa frontière avec l'Algérie vers Arlit jusqu'à N'Guigmi sa frontière avec le Tchad. Après plus de 44 ans, la construction de la route reste encore inachevée compte tenu des

financements inappropriés des pays comme le Niger et le Mali qui n'arrivent pas à réaliser leurs tronçons respectifs. À cela s'ajoute l'entretien des tronçons de route existants qui, s'il est réalisé ne se fait pas avec la qualité requise, et encore moins en temps voulu.

Outre ces projets de la CEN-SAD et la CEDEAO, l'UEMOA a entrepris la construction des stations de péage à basse vitesse sur les routes communautaires. Ainsi selon l'UEMOA (2017 d) dans le cadre du programme de construction des stations de péage, les stations achevées et livrées sont: Houegbo au Bénin, Allokoi en Côte d'Ivoire et Diarniadio au Sénégal. Les stations de pesage en chantier sont:

- station de pesage de Tsévié au Togo. Le contrat pour la réalisation des études techniques est en cours de finalisation;
- station de pesage de Safim en Guinée-Bissau. Une convention de maîtrise d'ouvrage déléguée a été signée en vue de l'actualisation du dossier technique;
- station de pesage de Nagréongo au Burkina Faso. Le recrutement de l'entreprise chargée de réaliser les travaux est en cours;
- station de pesage de Koro au Mali. Les travaux sont en cours avec un taux d'avancement de 70%;
- station de pesage de Magaria au Niger. Les travaux sont en cours avec un taux d'avancement de 30%.

Le bilan de ces trois institutions montre que la réalisation de beaucoup de projets et programmes est toujours attendue, cependant l'on devrait en plus des projets de ces trois institutions, accorder un regard particulier sur les pays sans littoral de l'UEMOA.

2.2.4.2. Projets novateurs pour les pays sans littoral de l'UEMOA

Il ressort de nos investigations que l'espace UEMOA n'est pas équitablement doté en matière d'infrastructures routières. Comme le présente le tableau n°8, il existe une disparité en matière d'infrastructures de transport routier entre les pays sans littoral et les pays côtiers de l'Union.

Tableau 8: Disparité du réseau routier de l'UEMOA en 2015

Répartition par zone	Superficie		Réseau routier	
	En km ²	En pourcentage (%)	En km	En pourcentage (%)
Pays côtiers	701 922	20	12 104	96,03
Pays sahélien sans littoral	2 807 688	80	7 978	3,97
Total UEMOA	3 509 610	100	20 082	100

Source: UEMOA, 2015⁶³

Le tableau n°8 permet de remarquer que 96,03 % du réseau routier était dans les pays côtiers contre à peine 3,97% pour les pays de l'intérieur; pourtant 80% de l'espace UEMOA est occupé par les pays sans littoral. La recherche d'une complémentarité entre les pays du Sahel et les pays côtiers au niveau de l'UEMOA nécessite alors une attention particulière. En effet, selon l'UEMOA (2011), l'un des enjeux de développement urbain au sein de l'espace communautaire est de développer les villes secondaires pour en faire des relais indispensables entre les zones rurales et les grandes métropoles en vue d'une meilleure redistribution du développement dans l'espace. Ainsi, le Programme Initiative pour l'Intégration des Infrastructures Régionales du Sahel vise à faciliter les synergies dans les initiatives concertées entre les collectivités locales de la Région du Sahel pour la recherche de financement et pour la mise en œuvre des actions communautaires.

Selon toujours l'UEMOA (Ibid.), en plus de ce programme un plan d'action d'Almaty pour les pays les moins avancés, un programme pour les pays en développement sans littoral a été mis en place. Il est un nouveau cadre global d'action pour développer des systèmes de transit efficaces pour les pays en développement sans littoral et les pays de transit. Ce programme est initié par le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins développés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement. L'une des priorités de ce programme est le développement des infrastructures de transport de transit.

⁶³ La carte n°20 (cf. Annexe n°1) permet d'appréhender l'état des infrastructures routières en 2015.

Ainsi, ces deux programmes spécifiques pour les pays sans littoral sont très innovateurs car ils permettent de corriger les déséquilibres en matière d'infrastructures dans l'espace UEMOA. Mais en plus de ces deux programmes innovateurs, il convient de citer surtout la mise en place du Programme d'Actions Communautaires des Infrastructures et du Transport Routiers (PACITR) de l'UEMOA.

2.2.5. PACITR/UEMOA, un projet gigantesque

Il est impossible de présenter les politiques de l'UEMOA en matière de transport sans prendre en compte le Programme d'Actions Communautaires des Infrastructures et du Transport Routiers car il est le référentiel des politiques de l'UEMOA en matière de transport régional. Il convient alors de présenter son contexte d'élaboration.

2.2.5.1. Contexte d'élaboration du PACITR

Le transport routier constitue un des éléments indispensables à la croissance économique et à la réduction de la pauvreté. En effet, selon l'UEMOA (2015), principal vecteur d'intégration économique, la qualité des infrastructures et des services de transport est un préalable à la facilitation des échanges, à la libre circulation des biens et des personnes puis à la sécurité routière. Les États membres de l'UEMOA accusent un retard considérable dans le développement économique et dans celui des échanges inter-États en raison notamment de l'insuffisance d'infrastructures et de services fiables et adéquats dans le domaine. Pour corriger cette situation, le Programme d'Actions Communautaire des Infrastructures et du Transport Routier (PACITR) a été adopté par la Décision n° 07/2001/CM/UEMOA du 20 septembre 2001 afin de contribuer à l'amélioration de la compétitivité des économies des États membres de l'Union.

Selon toujours l'UEMOA (Ibid.), le réseau routier communautaire de l'espace UEMOA en effet, comporte 27 routes communautaires dénommées « CU » avec une longueur totale de 20 933 km. Il permet d'assurer plus de 90% des échanges des marchandises inter-États. La route demeure ainsi essentiellement le seul moyen d'accès aux zones rurales et constitue le mode le plus flexible et le mieux approprié aux modes de vie économique et sociale des populations des États de l'Union. Le réseau routier présente cependant de nombreuses insuffisances notamment:

- une desserte et une qualité moyennement satisfaisantes;
- de persistants maillons manquants et un entretien inefficace des infrastructures;
- de faible performance en terme de la facilitation des transports. Les objectifs de facilitation des transports et du transit routiers inter-États, de réduction des coûts ne sont pas encore atteints et restent une grande préoccupation de l'UEMOA;
- une évolution insuffisante des routes secondaires et des pistes rurales des zones transfrontalières, ainsi que du Système d'Information routière (SIR);
- une insécurité routière toujours préoccupante. Par exemple, pour un échantillon de 100 000 habitants, les accidents de la route causent le décès de 30 personnes en moyenne par an dans l'espace l'UEMOA. Ce taux est de 24,1 en Afrique et 16 dans le monde par an. On note ainsi que malgré un parc de véhicules négligeable par rapport au reste du monde, moins de 2% pour toute l'Afrique, la zone présente des statistiques de décès sur les routes relativement élevées. Ce taux varie entre 26 et 38 dans la zone.

Étant donné que le transport de marchandises et des biens se fait essentiellement par les routes, des routes et des ponts en bon état génèreraient plus d'opportunités commerciales, réduiraient les coûts de transport routier, contribueraient à la réduction des prix des marchandises pour les consommateurs et permettraient aux États de mieux exploiter leurs capacités de production. Selon le rapport de stratégie 2014 de la Banque Africaine de Développement, la croissance s'est accélérée dans l'espace UEMOA pour atteindre 6,4 % en 2013. Toutefois, le potentiel de croissance de la zone est limité par les chaînons manquants du réseau routier communautaire et la mauvaise qualité des infrastructures routières existantes. Cette situation, selon toujours la BAD (2014), augmente les coûts de transport, réduit l'efficacité des services de transport routier et entrave le commerce intracommunautaire.

Le développement des infrastructures et du transport routiers est donc essentiel pour la croissance économique et l'accroissement des échanges. C'est dans ce cadre que s'inscrit le présent programme intitulé Programme Régional du Développement des Infrastructures et des Services du Transport Routiers dont la mise en œuvre nécessite l'adoption d'une stratégie appropriée (UEMOA, 2015).

2.2.5.2. Stratégie de mise en œuvre

La stratégie communautaire du PACITR s'articule autour d'axes stratégiques et d'objectifs majeurs. Elle introduit le Programme d'Actions Communautaire des Infrastructures et du Transport Routier, en définit les principales composantes, leurs objectifs, leurs priorités et leurs coûts. Elle propose un cadre institutionnel de mise en œuvre du Programme et indique les mécanismes de financement. La stratégie communautaire vise trois objectifs généraux:

- la convergence des politiques nationales et de la coordination régionale des actions du secteur routier;
- l'amélioration de la compétitivité des économies des États membres de l'Union, par la fluidité des échanges et la réduction des coûts de transport routier;
- la réduction de la pauvreté (UEMOA, 2013b).

Le tableau n°9 résume les axes stratégiques et leurs objectifs, le cadre institutionnel et les mécanismes de financement du Programme.

Tableau 9 : Synthèse de la stratégie du PACITR

AXES STRATÉGIQUES	OBJECTIFS
Infrastructures routières du Réseau Communautaire (RC)	<ul style="list-style-type: none"> • Harmoniser les programmes d'entretien • Uniformiser le niveau de service des routes revêtues du RC • Aménager et bitumer les maillons manquants
Routes secondaires et pistes rurales	<ul style="list-style-type: none"> • Élaboration d'un programme d'investissement et mettre en œuvre un programme pilote au niveau des frontières éligibles au FAIR.
Système d'information et indicateurs de performance	<ul style="list-style-type: none"> • Étude diagnostic des besoins et amélioration des S.I. existants et lutte contre la parcellisation • Mise en place d'une banque et des indicateurs de performance communautaire et d'échange d'expérience
Facilitation des transports et transit	<ul style="list-style-type: none"> • Fluidification des échanges et suppression des barrières non tarifaires • Réduction des coûts de consommation intermédiaire
Sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> • Harmonisation du système de transport et de circulation • Promotion d'une sécurité routière pertinente et mise en commun des moyens

Source: UEMOA, 2015

Le tableau n°9 montre le caractère innovateur de ce programme qui prend en compte plusieurs composantes. D'après l'UEMOA (2015), ce programme d'un coût global de 756 938 000 000 FCFA sera financé par la Commission de l'UEMOA, les États membres et par plusieurs bailleurs de fonds. Le programme est par ailleurs aligné sur l'Axe 1 du Plan Stratégique 2011-2020 de la Commission de l'UEMOA, intitulé « Marché Commun et prospérité ». Étant donné que les infrastructures et les services de transport routiers constituent un des socles de l'intégration et de la promotion des échanges. La mise en œuvre du programme sera fondée sur l'approche corridor. Dans ce cadre, la Commission de l'UEMOA continuera à assurer le suivi et la coordination de la réalisation des projets qui en résultent en relation avec les États membres de l'Union.

D'après le rapport de l'UEMOA (2015), le PACITR a été fortement soutenu par la Banque Africaine Développement. En effet, cette institution, chargée de la mise en œuvre du volet infrastructure du NEPAD, a estimé que ce programme communautaire est bien conçu et qu'il pourrait servir d'exemple aux autres communautés régionales économiques. Le caractère innovateur de ce programme qui prend en compte les aspects infrastructures physiques et les facilitations du transport a fini par convaincre d'autres bailleurs de fonds de la pertinence de la vision de l'UEMOA. Cette marque de confiance des bailleurs de fonds s'est concrétisée par leur engagement à appuyer les efforts des États membres et des institutions de l'UEMOA pour la mise en œuvre dudit programme.

Par ailleurs au-delà de la pertinence de cette vision, il est important de connaître son état de mise en œuvre notamment dans le domaine routier.

2.2.5.3. État de mise en œuvre de la composante routière du PACITR

Le réseau communautaire, objet de la programmation du PACITR se compose du réseau communautaire routier et de routes d'interconnexion » dont la longueur totale est évaluée à plus de 20 000km. En termes de bilan, le tableau n°10 présente l'état du réseau routier de l'UEMOA en 2017.

Tableau 10 : Réseau routier communautaire dans l'espace UEMOA en km

	<i>Bénin</i>	<i>Burkina Faso</i>	<i>Côte d'Ivoire</i>	<i>Guinée Bissau</i>	<i>Mali</i>	<i>Niger</i>	<i>Sénégal</i>	<i>Togo</i>	<i>Total</i>
<i>Réseau routier</i>									
Réseau inter-État	876	1 375	1 505	290	3 734	2 765	1 429	772	12 746
Réseau d'interconnexion	915	2 234	1 946	175	635	1 064	139	228	7 336
Total	1 791	3 609	3 451	465	4 369	3 829	1 568	1 000	20 082

Source : UEMOA, 2017a

Les données révèlent qu'en 2017, le réseau inter-État était 1 2746 km contre 7 336km pour le réseau d'interconnexion. Sur le plan financier, en 2017 le bilan de l'action de l'UEMOA⁶⁴ peut être établi à partir des rapports concernant le PACITR. À mi-parcours du PACITR, le volet construction des infrastructures a consommé 259,025 milliards de FCFA et jusqu'à la fin du Programme en 2011, cette consommation était de 837,65 milliards de FCFA. Elle a atteint en 2014 la somme de 1 137, 72 milliards de FCFA soit 91% du budget prévisionnel initial. Ce taux d'absorption relativement important cache une réalité beaucoup plus inquiétante. Les ressources qui devaient permettre d'aménager 12 294 km de route (tous travaux confondus) n'ont en fait permis que la réalisation d'un peu moins de la moitié soit 6 041,8 km (tous travaux confondus). D'une manière générale, le bilan montre aussi une faible efficacité des ressources mobilisées. On peut approuver la priorité donnée par l'Union aux infrastructures routières; malheureusement le résultat n'est pas convaincant. La grande faiblesse tient aux insuffisances de l'expertise de la Commission de l'UEMOA, laquelle doit s'en remettre à des administrations nationales qui ne maîtrisent pas le sujet. Donner la priorité aux routes, c'est bien; mais il faut s'en donner les moyens. C'est la première condition de l'efficacité.

En somme, le second chapitre révèle l'existence d'une multitude de textes en matière de facilitation du transport régional. L'Union a procédé également à la mise en place d'un Observatoire de lutte contre les Pratiques Anormales et d'un projet de construction de Postes de Contrôle Juxtaposé. Au-delà de ces initiatives, l'UEMOA apporte son soutien à la réalisation de plusieurs projets dans le domaine des infrastructures du transport routier. Elle a même mis

⁶⁴ UEMOA, 2017a

en place un projet gigantesque (le PACITR/UEMOA) afin de mieux coordonner ses interventions dans le domaine du transport.

Cependant, malgré la multitude des initiatives à l'échelle régionale, il est plus qu'important de s'interroger sur leur efficacité car comme nous le verrons dans la troisième partie de ce travail, le transport international de marchandises fait toujours face à de nombreuses contraintes qui entravent l'intégration régionale de l'UEMOA et le développement de ses pays sans littoral en particulier.

CONCLUSION PARTIELLE

Au terme de la première partie de cette étude qui porte sur les fondements des politiques régionales en matière de transport routier, il convient de retenir d'une part que l'évolution historique des transports dans l'espace actuel de l'UEMOA a subi un grand bouleversement depuis la pénétration européenne jusqu'à la fin de la colonisation. Les États nouvellement indépendants hériteront alors d'un maillage routier peu développé mais ne travailleront guère à relever ce défi pour le développement de leurs pays et de la région grâce au secteur du transport routier.

Les résultats peu reluisants de la gestion cet héritage colonial, couplés aux multiples défis de la mondialisation notamment avec la dévaluation du FCFA en 1994, conduiront à la création de l'UEMOA.

L'UEMOA et la CEDEAO (avec d'autres structures d'intégration régionale à caractère sectoriel) au regard de ce legs colonial et de nombreux défis à relever pour le développement régional vont davantage accorder une priorité à la mise en œuvre de plusieurs stratégies pour le développement du transport routier régional. Mais, comme nous l'avons évoqué, il serait important d'analyser l'efficacité de ces stratégies envisagées en vue du renforcement de l'intégration régionale et du développement des pays sans littoral de l'Union. Avant d'aborder la troisième partie de la thèse consacrée à cette analyse, il serait judicieux de voir comment le transit routier de marchandises du Mali et du Niger en passant par le Burkina Faso participe à l'organisation de l'espace régional.

.

DEUXIÈME PARTIE:

**ORGANISATION DE L'ESPACE PAR LE TRANSIT
ROUTIER DE MARCHANDISES DU MALI ET DU NIGER
AU BURKINA FASO**

INTRODUCTION À LA DEUXIÈME PARTIE

L'analyse de la structuration de l'espace par le transport est fondamentale pour les géographes. En effet, « depuis la révolution industrielle du XIX^{ème} siècle, la rhétorique de l'«impact», de l'«effet induit» des transports sur l'urbanisation et l'aménagement n'a pas cessé d'accompagner le développement des infrastructures de communication » (J-M. Offner, 1993, p.233). C'est dans ce contexte que J-B. Say (1819, p.1) affirmait que « l'une des questions récurrentes de la géographie des transports concerne les effets structurants, c'est-à-dire les liens de cause à effet de la présence des infrastructures sur un territoire donné ».

La deuxième partie de cette recherche vise alors à cerner l'organisation de l'espace régional par le transit routier de marchandises du Mali et du Niger en passant par le Burkina Faso. Il s'agira d'une part, d'appréhender les principales infrastructures et les flux de marchandises du transport international du Mali et du Niger en transit au Burkina Faso et d'autre part, d'identifier les acteurs de transit et leurs rôles en lien avec l'intégration régionale.

CHAPITRE III: INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET FLUX DE MARCHANDISES

La « *problématique des effets structurants n'est nullement spécifique aux politiques africaines. Elle semble justifier l'ensemble des projets politiques, à tous les niveaux des systèmes créés par les différents pouvoirs d'États dans le monde* » (J. Debie, 2001, p.150). En effet, selon toujours l'auteur, les demandes de création d'autoroutes, de lignes ferroviaires à grande vitesse, formulées par les acteurs politiques témoignent de ce rôle déterminant donné ou plutôt prêté à ces infrastructures de transport censées pouvoir transformer par leur seule inscription physique les systèmes sociaux.

Les infrastructures de transport constituent en d'autres termes, une composante essentielle des stratégies de l'intégration régionale. C'est la raison pour laquelle le présent chapitre vise à analyser la structuration de l'espace régional par le transit routier de marchandises du Mali et du Niger en passant par le Burkina Faso. Cette analyse accorde une place de choix aux principales infrastructures du transport routier ainsi qu'aux flux de marchandises dans les différents ports de l'Afrique de l'Ouest. Il s'agit d'analyser la typologie des infrastructures et leurs effets sur les flux de marchandises dans l'espace régional.

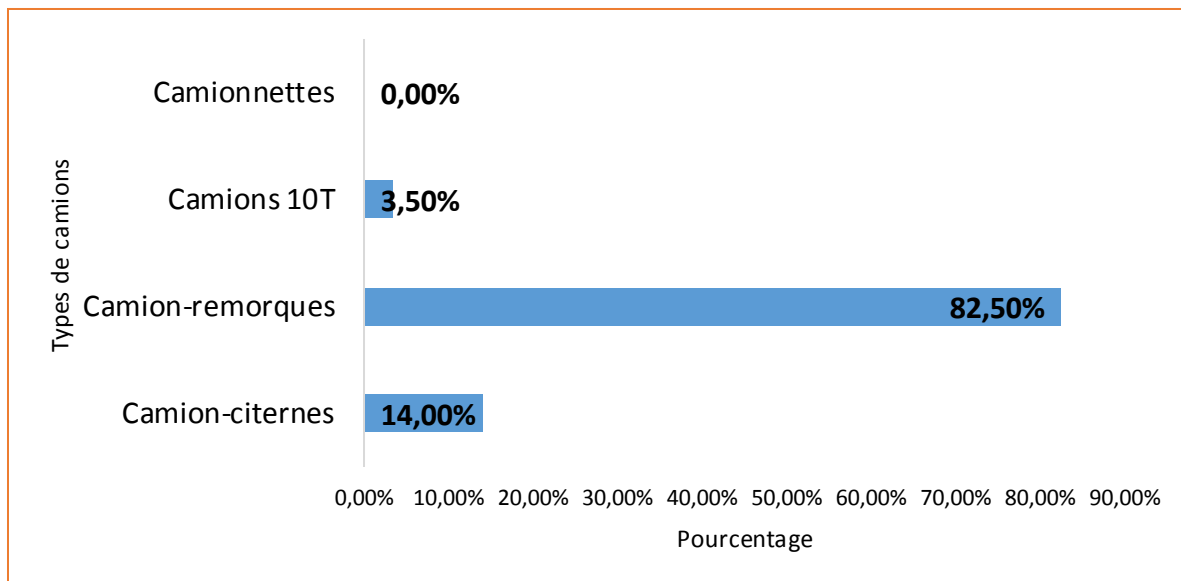
3.1. PARCS AUTOMOBILES ET PARKINGS: QUE D'INSUFFISANCES !

Le Mali et le Niger utilisent des camions et camions-remorques pour leur transport international de marchandises. L'état de ces véhicules souvent stationnés dans des parkings, a nécessairement un impact sur la performance des échanges de ces pays car il pourrait faciliter le transit ou être une contrainte à la fréquence des rotations de ces camions ou engendrer des frais supplémentaires pour leurs entretiens. Il est par conséquent nécessaire de s'intéresser à l'état des parcs automobiles du transport de marchandises du Mali et du Niger.

3.1.1. Vétusté des parcs automobiles du transport de marchandises

Plusieurs types de véhicules sont utilisés dans le transport routier de marchandises du Mali et du Niger. Les résultats de nos enquêtes auprès des conducteurs routiers en transit au Burkina Faso en janvier 2018 présentent les types de camions utilisés pour ce transit (graphique n°1).

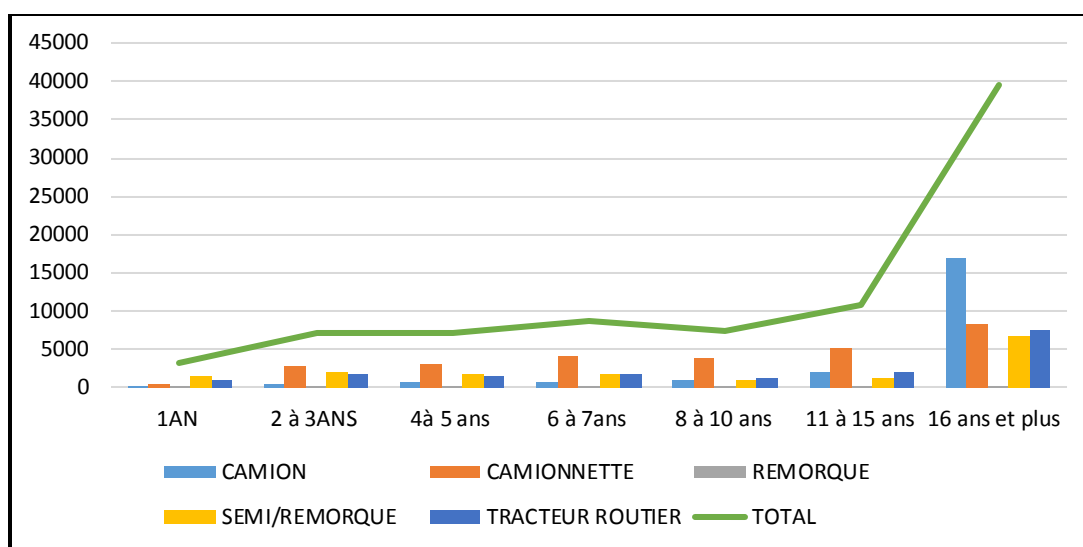
Graphique 1: Types de camions concernés par le transit du Mali



Source: Travaux terrain, V. Zoma, janvier 2018.

Les résultats de notre enquête présentée à travers le graphique n°1 font ressortir qu'aucune camionnette n'est utilisée dans le transit routier; par contre, respectivement 82,5% de camion-remorques, 14% de camion-citerne (utilisés pour le transport des hydrocarbures) et 3,5% de camions 10 tonnes sont utilisés pour le transit routier. Ces résultats révèlent que le transport international de marchandises est concerné uniquement par les gros porteurs. Cette forte portion de ces gros porteurs s'explique par le fait que les camionnettes sont de faibles capacités (3,5 tonnes) et ne sont pas adaptées pour les grandes distances. Elles sont alors utilisées comme un relais dans la chaîne du transport international de marchandises pour desservir l'intérieur du pays. Les camions et les remorques (5 à 44,5 tonnes et plus) en général sont utilisés pour le transport international à cause de leur grande capacité de tonnage et surtout leurs aptitudes à effectuer de longues distances. Nos investigations révèlent cependant, que les parcs des pays sans littoral de l'UEMOA sont constitués de véhicules très vieux. Le graphique n°2 illustre la situation au Mali.

Graphique 2: Parc des véhicules par types et par âge du Mali en 2016



Source: MT /Mali, 2017.

D'après le graphique n°2, la majorité des véhicules utilisés pour le transport de marchandises du Mali est très ancien. L'observation de la courbe montre que les camions du Mali ont en général plus de 16 ans. Les résultats de 2016 sont presque identiques à ceux de l'Observatoire des Transports qui mentionnait qu'en 2005 l'âge moyen des véhicules au Mali était de 17 ans (CNUCED, 2005).

Les caractéristiques du parc malien sont similaires à ceux de tous les pays sans littoral de l'UEMOA comme nous l'a confié les services techniques du département en charge des transports de l'UEMOA. Nous pensons que cette situation est liée à la pauvreté car la plupart de ces véhicules sont généralement d'une seconde utilisation appelée couramment "AUREVOIR LA FRANCE". La vétusté des parcs automobile de marchandises de ces pays aura certainement un impact négatif sur la performance du transport international de marchandises. Elle entraîne des pannes à répétitions qui sont sources de multiples réparations. Cela influencera négativement le nombre de rotations dans le transit. La réduction du nombre de rotations aura pour corollaire un faible dynamisme des échanges d'où une faible dynamique territoriale. Cette vétusté pourrait causer également des accidents de la circulation et même un mauvais impact environnemental à cause des pollutions. C'est à juste titre que SAANA CONSULTING (2015, p.9) soulignait qu'en « *Afrique de l'Ouest, les services de transport routier demeurent chers et de qualité médiocre. Les camions sont d'un autre âge, les sociétés opèrent à petite échelle et manquent de professionnalisme. À titre d'exemple, la moyenne d'âge des camions béninois est de 27 ans* ».

E. Traore (2015) soutenait également (comme nous l'avons présenté dans la problématique) dans le même sens qu'en Afrique de l'Ouest le transport est réputé lent et coûteux. Cela limite considérablement la compétitivité des entreprises sur les marchés et entraîne des prix à la consommation très élevés des produits importés. « *Dans les pays sans littoral, les coûts de transport représentent en moyenne 45% de la valeur des marchandises à l'importation et 35% pour les produits exportés contre des moyennes mondiales respectivement de 5,4% et 8,8%* » (E. Traore, 2015, p.2).

D'une manière générale, les pays sans littoral de l'UEMOA ont un parc automobile obsolète engendrant de permanents entretiens et réparations. Cette situation serait un handicap pour le transport international de marchandises. Les nombreux arrêts créent des goulots d'étranglement dans les échanges régionaux; or un faible dynamisme des échanges aura une empreinte territoriale négligeable. Par ailleurs, en plus de cette vétusté, la situation des parkings réservés au transport international de marchandises est peu reluisante pour les acteurs directs de ce secteur.

3.1.2. Conditions déplorable des parkings de poids-lourds

Les conducteurs après leurs déchargements ou en attente d'un chargement stationnent dans des parkings très souvent pendant plusieurs jours. Cependant, contrairement au Burkina Faso où les chauffeurs de poids lourds ne disposent d'aucun parking de stationnement à Ouagadougou, à Bamako et à Niamey, ces parkings existent, mais sont dans un mauvais état. À Bamako, le parking était encore non clôturé en janvier 2018 (photo n°3).

Photo 3: Parking de poids lourds de Bamako non clôturé



Cliché, V. Zoma, Bamako le 18/01/2018

Comme le présente la photo n°3, le parking de poids lourds à Bamako est peu dense et non clôturé. On n'y rencontre quelques véhicules qui sont gardés par des apprentis. L'absence de clôture crée une situation d'insécurité et même des accidents car des motocyclistes y traversent. Au cours de nos entretiens avec des chauffeurs et leurs apprentis au sein de ce parking, ils ont souligné qu'en plus de l'absence de clôture, pendant la saison des pluies, la situation est dramatique car tout le parking est inondé.

Au regard de ce constat, l'on devrait s'interroger sur l'efficacité de l'un des syndicats des conducteurs qui a pourtant son siège social à l'intérieur de ce parking. Mais selon les conducteurs rencontrés sur les lieux, l'inefficacité de ce syndicat est liée à des mésententes entre les différents syndicats de ce secteur. Les conducteurs affirment que cette situation est liée à la politisation du secteur du transport routier dans leur pays. Certains syndicats auraient été créés par les politiciens et dans ce contexte seraient incapables de défendre leurs intérêts.

Au Niger, nous avons constaté que l'état des parkings de la capitale de ce pays est similaire à ceux de Bamako. Néanmoins, l'une des particularités au Niger est que les parkings de Niamey

(d'après les services techniques de la commune) sont gérés par le privé. Il existe en effet, deux parkings pour les poids lourds de marchandises à Niamey. L'un est situé sur la route de Torodji (route du Burkina Faso) et l'autre au côté nord-ouest de l'aéroport international de Niamey. Contrairement à celui de Bamako, ces deux parkings sont clôturés. Cependant, la clôture du parking sur la route de Torodji est dans un mauvais état (photo n°4).

Photo 4: État de la clôture du parking des poids lourds à Niamey (route Torodji)



Cliché, V. Zoma, Niamey le 18/01/2018

La photo n°4 présente une partie du mur du parking qui est en ruine. Sur le site, nous avons pu constater au moins deux situations identiques de ce mur. Le mauvais état de cette clôture entraîne de multiples plaintes des chauffeurs. Ces derniers affirment être en insécurité car ils sont souvent visités par des voleurs. En plus de l'insécurité, ce parking n'offre pas de bonnes conditions d'attentes pour les conducteurs et leurs apprentis qui passent pourtant plusieurs nuits sur les lieux (photo: n°5).

Photo 5 : Absence de toilettes dans le parking (route Torodji à Niamey)



Cliché. V. Zoma, Niamey le 18/01/2018.

La photo n°5 expose l'inexistence de toilette dans le parking de Niamey sur la route de Torodji. Mais la situation est similaire dans le grand parking non loin de l'aéroport de Niamey (photo n°6).

Photo 6: État des toilettes du parking route de l'aéroport de Niamey



Cliché, V. Zoma, Niamey le 18/01/2018.

La photo n°6 présente l'état des toilettes à l'intérieur du parking automobile non loin de l'aéroport de Niamey. Au sein de ce parking, les toilettes sont sans portes et dans un état déplorable. Elles sont pourtant toujours utilisées par les conducteurs à défaut d'autres alternatives. Les chauffeurs très mécontents de cette situation, affirment pourtant être obligés de payer des taxes de stationnement qui s'élèvent à 1000f par jour. Au-delà de ce mauvais état des toilettes, les deux parkings du Niger sont inondés pendant la saison des pluies comme celui de Bamako.

D'une manière générale, les parkings du transport de marchandises des pays sans littoral souffrent d'une mauvaise gestion (cas de Bamako et de Niamey) même d'une inexistence pour insuffisance en matière de planification urbaine (cas de Ouagadougou). Cette situation est déplorable dans la mesure où les chauffeurs et leurs apprentis qui y passent plusieurs jours sont obligés de payer les taxes de stationnement. Ils sont alors non seulement exposés à l'insécurité mais aussi à des risques de maladies au regard du mauvais état des toilettes. L'absence de parking de stationnement à Ouagadougou, pourrait traduire qu'à l'instar des difficultés des deux autres capitales dans le secteur, les autorités communales n'ont pas pris en compte le transit routier du Mali et du Niger via cette capitale dans leur planification.

En plus des parcs automobiles et des parkings, le transit de marchandises du Mali et du Niger a besoin des infrastructures portuaires et de corridors pour leurs échanges transnationaux.

3.2. PORTS ET CORRIDORS DE DESENCLAMENT DU MALI ET DU NIGER

Les ports et les corridors sont des infrastructures-clés pour le désenclavement des pays sans littoral de l'UEMOA grâce au transit routier de marchandises. Dans le cadre de cette recherche, il est nécessaire de présenter les infrastructures portuaires utilisées pour le transit de marchandises du Mali et du Niger en passant par le Burkina Faso.

3.2.1. Infrastructures portuaires du transit routier

Avant d'aborder les caractéristiques des ports utilisés par le Mali et le Niger, nous présentons la typologie générale des ports.

3.2.1.1. Typologie générale des ports

Les travaux de M. Lihoussou (2014) font ressortir qu'il existe plusieurs types de ports qui peuvent être classés selon quatre critères. Il s'agit:

- de la **localisation**. Selon leur localisation, on distingue cinq différentes sortes de ports que sont: les ports maritimes (situés sur la côte d'une mer ou d'un océan et sont souvent les principaux ports pour un pays ayant une façade maritime accueillant les plus grands tonnages); les ports fluviaux ou ports intérieurs (situés sur le bord d'un fleuve, d'une rivière ou d'un canal et sont souvent aménagés sur un bras mort, une dérivation ou un élargissement naturel du cours d'eau); les ports lacustres (situés en bordure d'un lac) et les ports secs;
- de **taille**. En tenant compte de la taille ou de la capacité, il y a deux catégories de ports à savoir: les *ports « plate-formes »* qui accueillent les « navires mères » géants et les *ports secondaires* se contentant des navires « nourriciers »;
- du **statut**. Selon le mode de gestion, on peut parler de ports publics ou de ports privés;
- de leurs **activités**. Grâce à leurs activités et aux types de bateaux accueillis, on peut distinguer quatre principaux types de ports: les ports de commerce; les ports de pêche; les ports de plaisance et les ports militaires, etc.

La CNUCED⁶⁵ quant à elle suggère une typologie suivant les évolutions à travers le temps des ports. Les ports suivent quatre générations successives. Premièrement, un port permet d'approvisionner les marchés locaux et régionaux. Il représente alors accessoirement une interface d'échanges commerciaux mondiaux. Puis vient la génération des grands ports industriels nés de la synergie des acquis de la révolution industrielle, de la course au gigantisme des navires et du renforcement de l'intervention publique dans l'activité économique. Troisièmement, avec la montée en puissance des « réseaux » mondialisés et la conteneurisation qui a mis le « monde en boîtes », le port-couloir va se repositionner en port-réseaux grâce à la « terminalisation ». Le port de la quatrième génération est positionné comme un nœud au sein de grandes chaînes mondiales hiérarchisées de la logistique.

Dans le cadre de cette étude, le critère de localisation permet de distinguer deux types de ports utilisés généralement pour le transport international de marchandises dans l'espace UEMOA: les ports maritimes et les ports secs.

⁶⁵ D'après M. Lihoussou (2014)

3.2.1.2. Infrastructures portuaires maritimes

D'après nos entretiens avec les acteurs du transport routier du Burkina Faso, du Mali et du Niger, les ports maritimes de quatre pays (il s'agit des ports ivoiriens, de Dakar, de Lomé, et de Cotonou) de l'UEMOA sont utilisés pour le transport international de marchandises des pays sans littoral de l'Union.

Parmi ces ports se trouve le port de Dakar au Sénégal, créé en 1865⁶⁶. Il assure près de 95% du commerce extérieur du Sénégal et contribue pour plus de 90 % aux recettes douanières. Ce port, même s'il n'est pas concerné par le transit routier du Mali et du Niger en passant par le Burkina Faso, est très important pour le transport international du Mali comme nous le verrons dans ce chapitre. Le Port de Dakar vient de franchir en effet, en 2015 le cap de 15 000 000 tonnes. D'après le rapport de l'UEMOA (2017a), il bénéficie d'une position géographique privilégiée car il est situé sur la pointe la plus avancée de la côte ouest-africaine. Ce port est un véritable carrefour pour nombre de routes maritimes entre l'Europe, l'Amérique du Nord, l'Amérique latine et le continent africain. L'accès au port est facile et la mise à quai des navires est rapide. Le ratio surface/linéaire de quai se situe dans la moyenne avec 500 m²/ml. Il est alors l'un des ports les plus utilisés par le Mali. Le Sénégal a alors conçu un plan de développement de son port qui comporte une route d'accès direct pour contourner les routes urbaines congestionnées.

Cependant, même si ce projet était réalisé, le port de Dakar devrait composer avec le leadership des ports ivoiriens d'Abidjan et de Sans Pedro. D'après L. Ndjambou (2004), le port d'Abidjan a été aménagé entre 1950 et 1955. Ce port devint très vite le grand port d'évacuation des produits du Burkina Faso, du Mali et du Niger. Avec 800 ha de terrains aménagés, il a la meilleure capacité d'accueil de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. En effet, situé sur la côte ouest-africaine presque à égale distance entre le port de Dakar et celui de Douala, les ports ivoiriens sont à la croisée des grandes routes maritimes en provenance de l'Europe, d'Asie et d'Amérique. Cette position idéale couplée avec la qualité des services et la synergie des compétences et expertises des ports ivoiriens ont permis de la qualifier surtout de⁶⁷ grand port

⁶⁶ <http://www.portdakar.sn/fr>, Consulté le 30/10/2018.

⁶⁷ Le port de San Pedro a été construit dans le sud-ouest du pays dans le cadre d'un programme intégré dans la région du sud-ouest du pays visant à réduire les disparités régionales en créant un pôle de développement dans une région riche en potentialités (produits miniers, forestiers et agricoles). Il sert de port de transit pour les pays

de commerce, de transit et de transbordement⁶⁸ de l'Afrique de l'Ouest. Ce port à vocation régionale a montré au cours des dix dernières années sa capacité à améliorer continuellement son service (UEMOA, 2017a). Cependant, selon les rapports de l'USAID (2004) et de l'UEMOA (2017a), Abidjan est un port relativement peu profond (10.5 à 15 mètres). La corruption et le vol dans ce port sont aussi des problèmes majeurs qui peuvent décourager les acteurs des pays sans littoral. Ainsi, dans un effort visant à empêcher le vol de chargement, l'abordage du vaisseau par des passagers clandestins, par des prostituées, et pour prévenir des actes de terrorisme, quinze officiers de sécurité ont été engagés sur chaque vaisseau pendant qu'il est dans le port⁶⁹.

Les trois pays sans littoral de l'UEMOA utilisent également le port de Lomé pour leur transport international de marchandises. Le port de Lomé a été créé en 1965 (L. Ndjambou, 2004). D'après USAID (2004) et l'UEMOA (2017a), l'une des caractéristiques principales du port autonome de Lomé est sa capacité à faciliter le transport des phosphates et d'autres produits d'exportation majeur tels que le cacao, le café, le coprah, le coton et les produits du palmier. Il est également l'un des principaux ports en eau profonde pour le commerce international des pays voisins sans littoral de l'UEMOA. Le Port Autonome de Lomé s'est en effet, mis en état d'être la voie d'accès des pays sans débouché maritime tels que Burkina Faso, Mali et le Niger. Afin de devenir plus attrayant, l'Autorité du Port de Lomé, en coopération avec les forces de sécurité a développé le programme de "Solidarité de la Mer". Ce programme est un système de convoi assisté pour faciliter l'accès à la mer des pays sans littoral de l'UEMOA. Essentiellement, les camions en transit allant ou venant de ces pays sont groupés en convois quasi-militaires et accompagnés d'un fort contingent, afin d'assurer la sécurité aux marchandises, aux conducteurs, un trafic plus fluide, une réduction du nombre de vérifications et une réduction des droits irréguliers.⁷⁰ Malgré tous ces efforts, le port de Lomé devrait tenir compte du port de Cotonou au Bénin situé également sur le golfe de Guinée.

limitrophes sans littoral. Les infrastructures et équipements comprennent: un chenal d'accès de 650 m de long et 150 m de large dragué à moins de 13,5 m et un plan d'eau de 90 ha.

⁶⁸ Le transbordement désigne l'action de faire passer des marchandises des quais d'arrivée aux quais de départs, sans passage par le stock. Source <https://www.faq-logistique.com/>, consulté le 05/11 /2018.

⁶⁹ Selon USAID (2004), en termes de perspectives, le port d'Abidjan a lancé un appel d'offre pour l'attribution d'un second terminal à conteneurs.

⁷⁰ Le Togo a deux grands projets: la construction du quai qui est une extension de quai de 450 ml à moins 15 mètres et l'agrandissement (à 30 ha.) et la rationalisation de l'organisation du parc situé en arrière du quai.

Le Port Autonome de Cotonou (PAC), créé en 1964, est une société d'État à caractère industriel et commercial. Il est implanté sur une côte basse sablonneuse, en eau profonde à accumulation de sable. Le PAC offre le grand avantage de fournir aux navires un plan d'eau abritée, pouvant leur permettre d'effectuer des opérations commerciales et de ravitaillement dans des conditions excellentes. Cette disposition contribue à l'efficacité du Port et à la rapidité des escales des navires. L'UEMOA (2017a) précise qu'il est limité par le plan d'eau de 80 ha (contre 1000 ha à Abidjan et 177 ha à Dakar) et sert aussi de relais et de transbordement vers le Nigéria. Le PAC mise sur la construction de ports secs pour faire du Bénin un point de passage incontournable du trafic régional. Mais au-delà des infrastructures, la stratégie du Bénin repose également sur des réformes administratives, notamment celle du programme de vérification des importations pour améliorer le recouvrement des ressources douanières. La mise en œuvre de ce programme pourrait cependant s'avérer contre-productive car les opérateurs nigériens craignent un accroissement des redevances. En plus de cette préoccupation, la menace des attaques des pirates est sérieusement posée. Le phénomène, apparu depuis peu de temps dans le golfe de Guinée, commence à toucher les côtes béninoises et fait fuir certains navires.

Malgré les atouts spécifiques des ports de ces quatre pays de l'UEMOA (le Sénégal, la Côte d'Ivoire, le Togo et le Bénin), les pays sans littoral de l'Union utilisent aussi les ports du Ghana pour leurs échanges internationaux⁷¹. En effet, les ports de Tema et de Takoradi du Ghana sont situés comme ceux de l'UEMOA sur le golfe de Guinée. Selon USAID (2004), la capacité du port est de 14 amarrages sous une direction à la fois privée et publique. Le port a à peu près 1.7 million de mètres cube d'eau. Les services portuaires se sont améliorés pendant ces dernières années. Cependant, un problème majeur du port est les retards de la procédure d'importation causé par le manque de moyens de transport dont devraient disposer la plupart des receveurs pour vite enlever leurs produits de l'endroit d'abordage.

En plus de ces ports maritimes, le transit routier utilise des ports secs dans l'espace UEMOA.

⁷¹ Au regard de ces difficultés rencontrées dans les ports de ces quatre pays de l'UEMOA utilisés pour le transport international de marchandises des pays sans littoral, nous proposons une analyse AFOM des ports de l'UEMOA (cf. Annexe n°2).

3.2.1.3. Plusieurs projets de création de ports secs

La création des ports secs dans les pays sans littoral a été vivement recommandée lors des rencontres régionales et internationales⁷². Ces ports secs devraient assurer les fonctions de dédouanement et d'entrepôt de douane des marchandises en transit, ainsi que de relais vers les pays. Ils contribuent également à la réduction de la congestion routière dans les zones urbaines et de transport des marchandises en transit (H. Cissé, 2005a et JICA⁷³, 2012). Le tableau n°11 donne la situation des ports secs.

Tableau 11: Situation des ports secs

Pays	Installation	État
Burkina Faso	Ougarinter	Fonctionnel
	Port sec de Bobo-Dioulasso	Fonctionnel
Mali	Kayes	En projet
	Sikasso	En projet
Niger	Port sec fleuve Niger Rive Droite au Niamey	En projet
	Port sec de Dosso	En projet
Côte d'Ivoire	Ferkessédougou	En projet
Bénin	Parakou	En projet
Ghana	Port sec de Boankra	En projet
Togo	Sahel Terminal	Fonctionnel
Sénégal	Plate-forme logistique de port de Dakar	Fonctionnel

Source H. Cissé., 2005a, JICA, 2012, et E. Traoré, 2015.

Le tableau n° 11 présente 11 ports secs prévus dans l'espace régional. Parmi les 11, seulement 4 sont fonctionnels. La majorité des ports secs sont toujours en projet. À l'exception de la configuration géographique d'un port maritime, toutes les autres activités portuaires s'y déroulent de manière fluide (H. Cissé 2005a). Nous pensons que la création des ports serait un atout pour les pays sans littoral de l'UEMOA car ils permettent aux pays sans littoral de rationaliser, de rentabiliser et sécuriser le système d'approvisionnement et d'exportation. C'est à juste que H. Cissé (2005) et E. Traoré (2015) soutenaient que les ports secs ont plusieurs avantages. Ils permettent:

⁷² Table ronde de Cotonou II, Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement, Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur le transport Maritime etc.

⁷³ Agence Japonaise de Coopération Internationale.

- de disposer d'un circuit d'approvisionnement d'urgence efficace. Ils permettent par exemple de constituer et de mobiliser rapidement un stock de sécurité, de produits stratégiques comme les hydrocarbures, produits alimentaires, intrants industriels, etc.;
- la réduction de la congestion portuaire et la réduction de la demande d'entreposage/magasinage dans les ports maritimes;
- la réduction des délais d'acheminement et la simplification des procédures;
- le meilleur contrôle du fret en transit et de contribuer à la lutte contre les fraudes fiscales;
- le paiement des frais d'entreposage et de passage dans l'entrepôt aux opérateurs économiques nationaux.

En termes d'incidence escomptée sur les économies des pays sans littoral, H. Cissé (2005a) estime que les ports secs favoriseraient la régularité, l'accélération du circuit des importations et des exportations permettant une relance de l'économie par l'accroissement de la consommation. Ils permettent également de maîtriser le volume des échanges ainsi que la maîtrise des statistiques nationales qui constituent un outil stratégique d'une politique économique. Ils permettent en fin une facilitation du recouvrement des recettes fiscales à travers un centre unique de traitement.

Malgré tous ces avantages, nous pensons que les multiples contraintes en matière de réalisations des ports secs expliquent la faible réalisation ou fonctionnement de ces infrastructures. Selon E. Traoré (2015), les lourds investissements en termes d'infrastructures et d'équipements se chiffrent à plusieurs millions de dollars. De telles opérations nécessitent l'intervention des partenaires au développement qu'il faut convaincre avec la garantie d'une rentabilité économique et financière. La construction de ports secs peut également être possible à travers des partenariats publics-privés. En plus de cette contrainte, l'analyse sur la création des ports secs devrait s'intéresser à la pertinence de la coexistence de certains ports secs et avec des postes de contrôles juxtaposés⁷⁴ sur les corridors. Comme nous l'avons montré dans le second chapitre, 11 postes de contrôle juxtaposés sont prévus dans l'espace régional sur les corridors. Cependant, sur ces 11, il n'y a que celui de Cinkansé qui vient d'être fonctionnel (cf. tableau n°8). Par exemple sur le corridor Lomé- Koupéla-Niger, deux projets de créations de ports secs sont en vue. Nous pensons qu'il serait avantageux de fédérer ces deux outils.

⁷⁴ L'état des postes de contrôle juxtaposés a été présenté dans le chapitre II.

En somme, le transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso utilise les ports maritimes de quatre pays dont trois sont de l'UEMOA (la Côte d'Ivoire, le Togo et le Bénin). Les ports du Ghana au regard de leur position géographique sont aussi utilisés pour le désenclavement des pays de l'intérieur. L'une des caractéristiques commune de tous les ports maritimes utilisés par le transit routier du Mali et du Niger au Burkina Faso est qu'ils sont tous situés sur le golfe de Guinée et "l'enclavement" de ces deux pays (avec le Burkina Faso également) les obligent à solliciter ces ports pour leurs échanges internationaux. Comme nous le verrons plus loin, tous ces ports sont actuellement dans une logique de compétition pour capter ou fidéliser les pays sans littoral de l'UEMOA. Mais une enquête réalisée par l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA, 2012), auprès des opérateurs de distribution sur le service par port maritime a montré que le temps d'attente était long aux ports de Dakar, de Tema et de Cotonou. Le niveau de service est relativement plus élevé dans les ports d'Abidjan et de Lomé. Le droit portuaire est élevé à Abidjan, mais moins à Cotonou et à Lomé. Quant aux ports secs sur les 11 prévus, il n'y a que quatre qui sont actuellement fonctionnels tandis qu'un seul poste de contrôle juxtaposé est fonctionnel sur les 11 prévus.

Par ailleurs, nonobstant leur situation "d'enclavement", les connexions des pays sans littoral au réseau mondial des échanges lui impose l'utilisation de corridors pour accéder aux ports maritimes.

3.2.2. Corridors du transit routier

En ce qui concerne les corridors du transit routier, nous traiterons dans un premier temps des corridors dans l'espace UEMOA avant d'aborder les corridors utilisés spécifiquement pour le transit routier du Mali et du Niger en passant par le Burkina Faso.

3.2.2.1. Corridors de transport de l'espace UEMOA

L'analyse des corridors est une composante importante dans les recherches sur le transport et l'intégration régionale. C'est dans ce contexte que Y. Alix (2012) montre que Claude Comtois est celui qui a inauguré une méthodologie d'analyse des composantes et des modalités d'organisation des corridors de transport. Les corridors de transport se sont en effet imposés

comme une thématique fédératrice, au centre des préoccupations de nombreux acteurs des chaînes de transport. Ces acteurs évoquent très souvent une typologie des corridors.

M. Lihoussou (2014) souligne dans ce sens que les corridors se caractérisent par rapport à trois variables fondamentales à savoir la zone géographique couverte, la demande du marché et l'offre modale. Sur le plan géographique, on retrouve par exemple les corridors nationaux, régionaux et internationaux⁷⁵. L'auteur en se référant aux travaux de C. Comtois (2012), souligne qu'il existe essentiellement trois types de corridors. Il s'agit premièrement des corridors de pénétrations. Ce type est un « couloir » utilisé pour le déplacement des facteurs de production vers des zones dotées de ressources et l'évacuation des produits qui y sont issus vers les marchés de consommation ou de transformation. Nous pensons qu'il peut désigner l'itinéraire utilisé par des pays sans littoral de l'UEMOA pour accéder directement aux ports situés sur le golfe de Guinée. Le second type est le corridor chaîne, caractérisé par la succession de couloirs dont la terminaison de l'un correspond au point d'entrée de l'autre. En fin il y a le corridor centrifuge, fondé sur les caractéristiques des réseaux. Il concentre et distribue des flux de différents modes à des centres logistiques le long d'un axe principal.

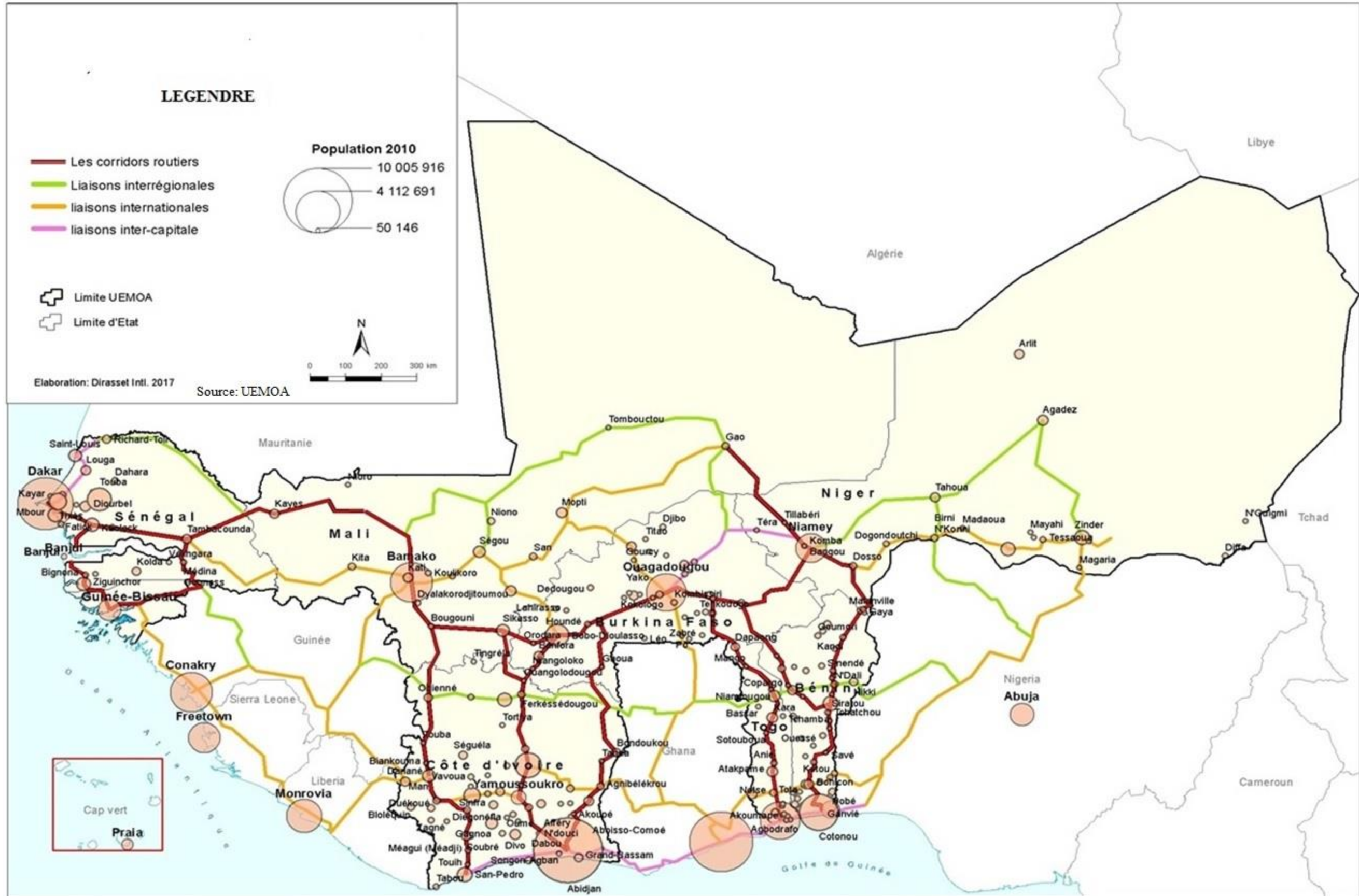
Quant à l'organisation des corridors, d'après les travaux de Crainic et Kim (2007) ainsi que de C. Comtois (2012)⁷⁶, les corridors fonctionnent généralement suivant trois critères fondamentaux que sont: la capacité, la fluidité et la gouvernance. Ces critères permettent d'appréhender la performance des corridors et leur intégration.

En Afrique de l'Ouest, Gabriel Poujol (2017) indique que le concept de corridor a eu une histoire d'abord militaire, avant que les sciences du vivant et de l'aménagement ne s'en emparent. Selon l'auteur, la France, ancienne puissance coloniale de la majorité des pays actuels de l'UEMOA, le corridor avait deux fonctions initiales et inaliénables: relier plusieurs lieux stratégiques pour les militaires et faciliter le passage entre des lieux en minimisant le temps nécessaire et les intersections pour aller d'un lieu à l'autre. De nos jours, au sein de l'espace communautaire UEMOA, l'on rencontre plusieurs corridors. Ces corridors sont présentés par la carte n°10.

⁷⁵ Du point de vue de la demande du marché, on retrouve les corridors de commerce, d'aide humanitaire, etc. Quant à l'offre modale, on peut distinguer les corridors ferroviaires, maritimes, fluviaux, etc. Les corridors possèdent également un dynamisme et des composantes. M. Lihoussou (2014) explique également que le dynamisme des corridors dépend essentiellement de l'offre et de la demande en transport et de l'évolution des activités économiques.

⁷⁶ Mis en exergue par M. Lihoussou (2014).

Carte 10 : Corridors régionaux



La carte n°10 présente les corridors routiers, les liaisons interrégionales, internationales et inter capitales dans l'espace UEMOA. Les corridors routiers relient en général les pays côtiers aux pays sans façades maritimes que sont le Burkina Faso, le Mali et le Niger. Ces corridors ont une direction nord-sud. D'autres corridors qui permettent de relier plusieurs pays ont une direction est-ouest. L'observation de cette carte fait ressortir que les corridors dans l'espace UEMOA passent généralement par les grandes villes notamment les capitales qui sont des centres urbains regorgeant plus de populations.

En Afrique de l'Ouest, on a deux principaux types de corridors (les corridors de transit et les corridors intra régionaux). D'après l'UEMOA (2017a), les corridors de transit sont:

- Lagos-Kano-Jibiya (LAKAJI), avec une longueur de 1 200 km;
- Cotonou-Niamey: long de 950 km, ce corridor est le plus fréquenté (2,2 Mt). Il achemine néanmoins la plupart des marchandises vers le nord du Nigéria et se pose dès lors en concurrent du corridor LAKAJI. Il est le corridor le moins coûteux et les temps d'attente aux postes de contrôle et à la frontière sont les plus courts de la région;
- Lomé-Ouagadougou: long de 920 km, c'est le corridor de transit le plus important pour le Burkina Faso. Il affiche des coûts inférieurs à la moyenne (4 092 dollars) et le temps de rotation des camions le plus bas (11,6 jours) et les tracasseries pour les importations en transit par le Togo ont quasiment disparu. C'est sur ce corridor qu'a été construit le tout premier poste de contrôle juxtaposé (PCJ) Cinkanssé, entre le Togo et Burkina Faso;
- Tema-Ouagadougou: long de 1 057 km. Les indicateurs de performance sont mitigés: d'un côté des coûts de corridor inférieurs à la moyenne (4 085 dollars), un temps de rotation des camions de 13,1 jours, mais de l'autre un temps de rotation des camions et aux postes de contrôle plus longs que la moyenne (265 minutes). Les niveaux de contrôle sont particulièrement élevés dans ce corridor (surtout au Ghana);
- Abidjan-Ouagadougou: Abidjan-Ouagadougou long de 1 228 km est un corridor à la fois routier et ferroviaire. Rail et route cumulés, le corridor est le deuxième par ordre d'importance du Burkina Faso (840 000 t);
- Dakar-Bamako via Diboli: long de 1 382 km. À l'instar d'Abidjan-Bamako, Dakar-Bamako est un corridor à la fois routier et ferroviaire. Le dernier est néanmoins vétuste. Le volume de marchandises transportées par rail est estimé à 288 000t en 2013. Ce corridor ferroviaire est le moins cher de tous les corridors ouest-africains. Le corridor Dakar-Bamako est le deuxième corridor de transit le plus fréquenté (1,7 Mt). Ce corridor affiche des coûts (4

160 dollars) et des temps de rotation des camions (14 jours) inférieurs à la moyenne mais détient le record des temps d'attente aux frontières et aux postes de contrôle (316 minutes). Le niveau de contrôle est élevé (27) et les niveaux des prélèvements illicites aux postes de contrôle sont supérieurs à la moyenne.

L'observation de la carte n°10 met en évidence deux types de corridors intra régionaux (Bamako-Ouagadougou-Niamey et corridor Abidjan-Lagos). Le rapport de l'UEMOA (2017a) permet d'appréhender les caractéristiques de ces corridors:

- Bamako-Ouagadougou (1 049 km) et Ouagadougou-Niamey (522 km). Ce corridor fait partie du projet de l'autoroute transsaharienne qui relie Dakar à la capitale tchadienne N'Djamena. Le corridor Bamako-Ouagadougou affiche des performances proches de celles des corridors de transit;
- Le corridor Abidjan-Lagos. Long de 942 km, il fait partie de l'autoroute trans-côtière entre Dakar et Lagos. Il relie les principaux centres urbains d'Afrique de l'ouest, soit une population cumulée de 37 millions d'habitants. Il sert surtout au trafic local des marchandises et au trafic international des passagers. Le corridor Abidjan-Lagos affiche une densité de contrôle élevée (62) répartie sur moins de 1000 km.

Quant aux routes connectées aux corridors de l'UEMOA, d'une manière générale, le réseau de routes classées de l'Union est constitué de routes inter-États et de routes nationales (cf. carte n°18 en annexe). Selon le rapport de l'UEMOA (2017a), ce réseau couvre un linéaire de 148 600 km, soit environ 90% du réseau routier total de l'Union, sur une superficie de 3 509 610 km². Un peu plus de 15% seulement de ce réseau est revêtu. Le réseau communautaire, d'une longueur d'environ 20 930 km, est constitué de routes côtières et de corridors de désenclavement des pays de l'hinterland. Les routes côtières assurent la liaison des régions atlantiques entre elles et les corridors de désenclavement assurent la liaison entre les pays côtiers et sahéliens.

L'état des routes et des corridors conditionne la fluidité des échanges entre les pays. Le rôle des infrastructures routières dans le développement économique de ces États peut s'apprécier à travers l'importance des flux routiers entre les pays côtiers et ceux de l'intérieur. Les corridors assurent l'essentiel du trafic des marchandises entre les ports des pays de la côte et ceux du Burkina Faso, du Mali et du Niger. Ainsi, dans le cadre de la présente recherche qui porte sur le transit routier du Mali et du Niger en passant par le Burkina Faso, il est nécessaire, en plus

de la présentation de la situation générale des corridors d'abord ceux utilisés spécifiquement pour le désenclavement de ces deux pays via le Burkina Faso.

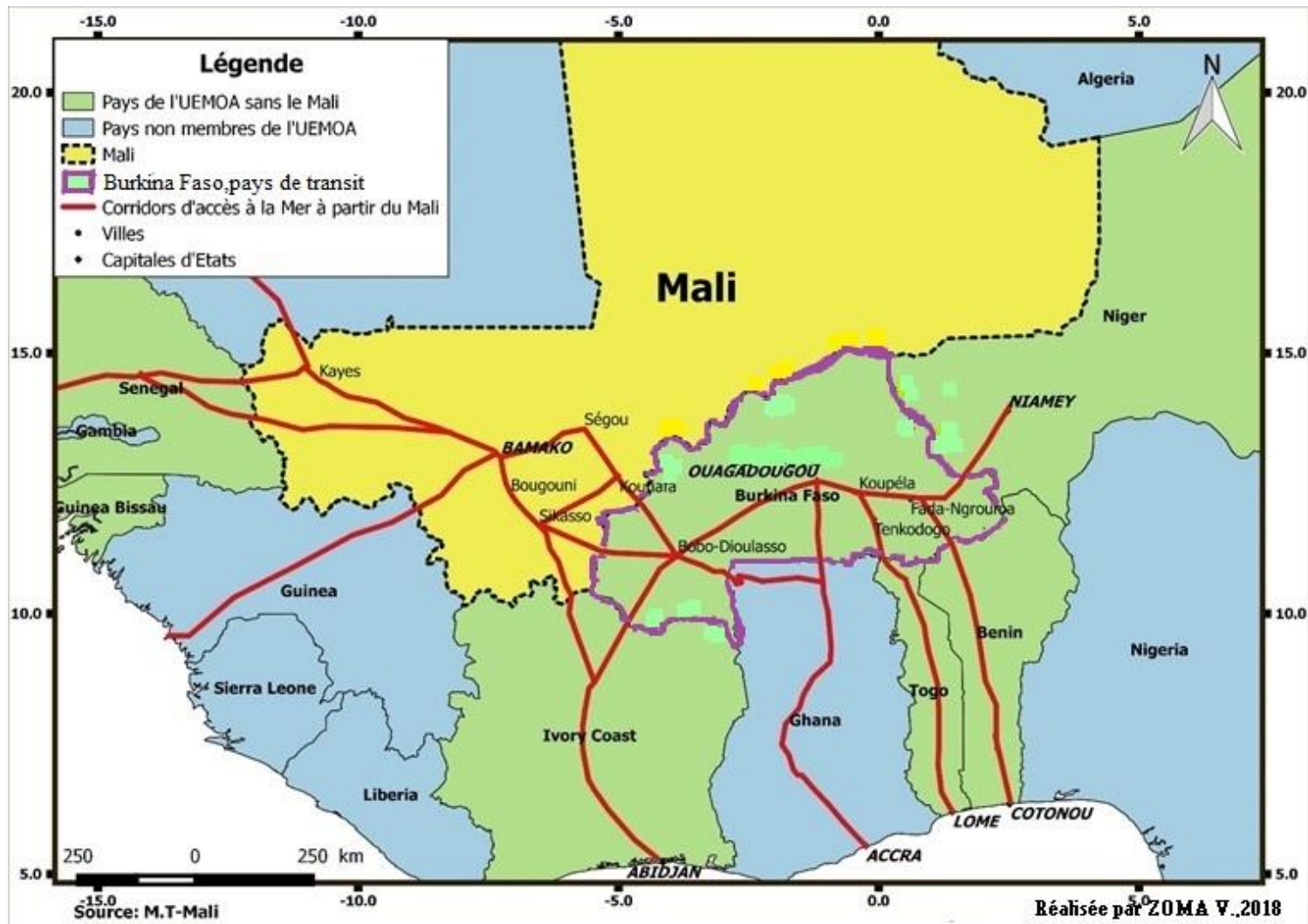
3.2.2.2. Corridors de desserte du Mali et du Niger via le Burkina Faso

La position géographique du Mali (cf. Carte n°9), son étendue et son climat sec le confrontent à de nombreux défis du point de vue des infrastructures. En effet, le Mali s'étend entre le 10ème et le 25ème degré de latitude nord d'une part et d'autre part entre le 4ème degré de longitude Est et le 12ème degré de longitude Ouest, sur une superficie de 1 241 238 km². La situation en altitude et la continentalité agissent sur les éléments du climat et font du Mali un pays continental à caractère soudano-sahélien.⁷⁷ Deux grandes saisons se partagent l'année (la saison sèche dont la durée varie de 9 mois au nord, à 5 ou 6 mois au sud. Les précipitations diminuent du sud vers le nord (plus de 1300 mm/an au sud de Sikasso, et moins de 100 mm/an à Tessalit), déterminant ainsi trois zones climatiques caractérisées par la durée de leur hivernage, le delta intérieur du Niger présentant une nuance régionale particulière. Au nord, le désert occupe plus de 50 % du territoire, il est chaud et sec, les précipitations sont irrégulières et violentes, elles sont inférieures à 200 mm de pluies par an. Au centre, la zone sahélienne, au nord d'une ligne Kayes - Ségou - Mopti, elle occupe 27 % du territoire et reçoit 300 mm de pluies par an (entre juin et septembre). Au sud, la zone soudanienne, elle occupe 23 % du territoire et reçoit 700 à 1300 mm de pluies par an entre mai et début octobre, les températures restent élevées au tour de 27°C (M.A.T.P, 2015).

Ainsi, les efforts de développement réalisés par les gouvernements successifs et soutenus par la communauté internationale se sont concentrés principalement sur les transports pour le désenclavement du pays. Les corridors passant par des pays voisins jouent un rôle considérable en reliant le Mali aux ports d'Afrique Occidentale et aux marchés régionaux. La carte n°11 permet d'appréhender les corridors qui desservent le Mali.

⁷⁷ En janvier, les basses pressions équatoriales ne dépassent guère le golfe de Guinée, le Mali est alors balayé par le souffle de l'anticyclone de haute pression dirigée sur le Sahara, qu'on appelle harmattan (un vent du nord-est). Il a un effet desséchant, et accentue en avril-mai l'effet des températures élevées qui règnent sur l'ensemble du pays. En juillet, les basses pressions intertropicales se situent autour du 20ème degré de latitude nord. Le Mali, à l'instar du reste de l'Afrique Occidentale est soumis à l'alizé austral issu de l'anticyclone établi sur l'Atlantique Sud. Cet alizé austral entre en contact avec l'air continental boréal, à la fois chaud et sec sur le front intertropical. Le front intertropical atteint le sud du Mali au mois de mai (début de la saison des pluies) et continue sa progression vers le nord jusqu'au 21ème degré de latitude nord en juillet.

Carte 11: Corridors routiers de desserte du Mali



Vincent ZOMA -Thèse de doctorat en Géographie.

Transport et intégration régionale dans l'espace UEMOA : le transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso.

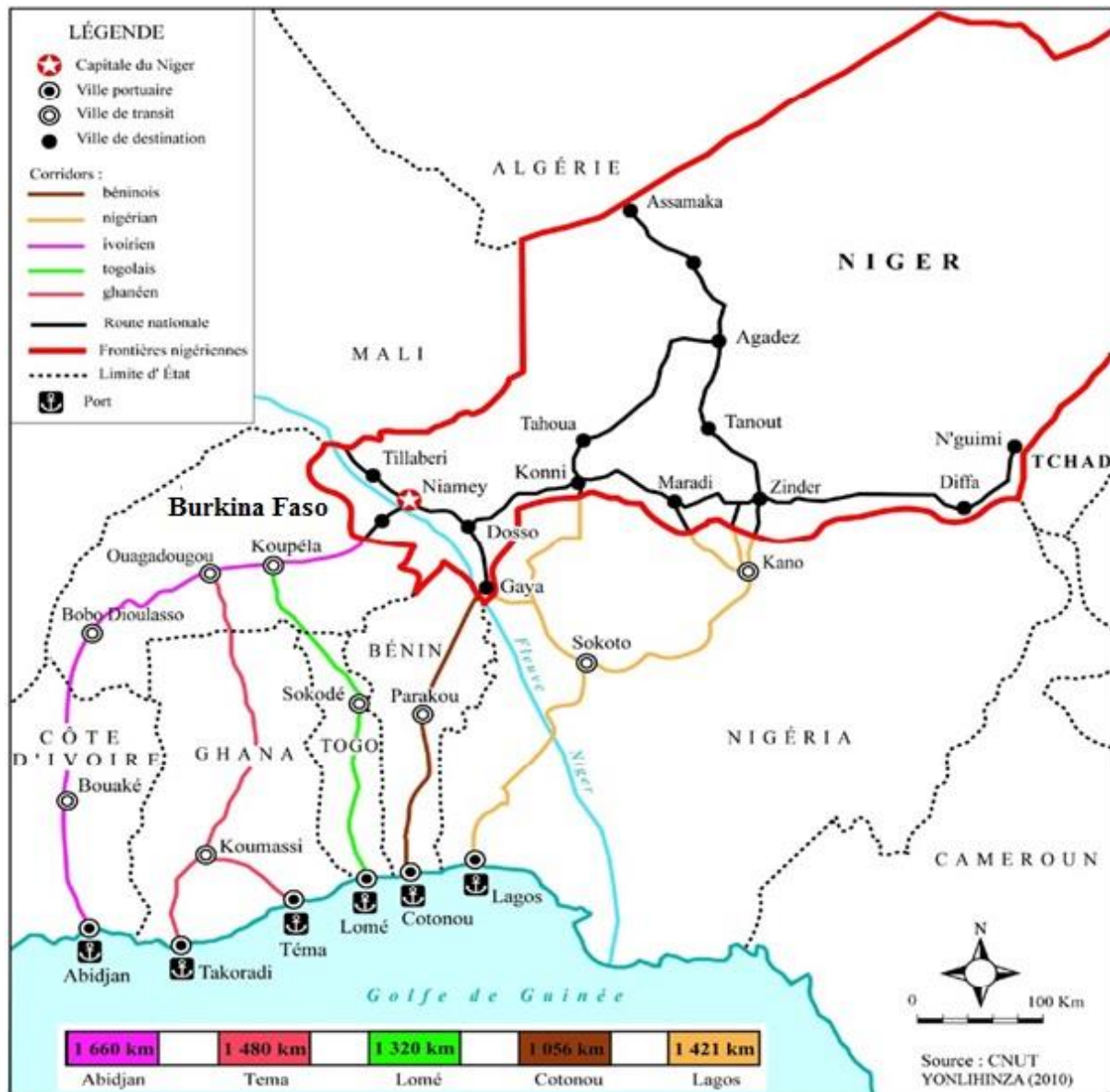
La carte n°11 présente les corridors qui favorisent le désenclavement du Mali. Cette carte révèle que le Mali est approvisionné par plusieurs pays côtiers qui abritent des ports dont la majorité est membre de l'UEMOA. Il s'agit des corridors Abidjan-Bamako, Abidjan- Ferkessédougou - Bamako, Dakar-Bamako, Nouakchott-Bamako, Tema-Bamako, Lomé-Bamako et Conakry-Bamako.

Le rapport de l'USAID (2004) permet de mieux appréhender les principaux corridors de désenclavement de ce pays avec leurs distances. 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). En supplément à la route Abidjan-Bamako, un segment de rail d'Abidjan à Ferkessédougou est opéré par SITARAIL, en vertu d'un accord binational de concession. Aucune ligne de chemin de fer n'existe entre Ferkessédougou et Bamako, ce qui fait que le mouvement des marchandises entre ces endroits se fait par la route;
- le corridor ferroviaire Dakar-Bamako (1 228 km dont 757 km au Sénégal et 461 km dans Mali). La ligne de chemin de fer est opérée par TRANSRAIL, en vertu d'un accord binational de franchise;
- le corridor routier Dakar-Bamako (1 249 km, dont 607 dans Mali). Elle commence à capturer une partie significative du trafic de fret en route pour Dakar;
- le corridor routier Nouakchott-Bamako passant par Kayes (1390 km, dont 638 km dans Mali). La portion de la route de Nouakchott à Nema passant par le désert est goudronnée, mais souvent accablée par les dunes de sable et difficile à entretenir;
- le corridor routier Tema-Bamako (1 973 km). Cette route qui traverse le Burkina Faso est goudronnée mais très longue;
- le corridor routier Lomé-Bamako (1967 km, dont 667 km au Togo, 780 à Burkina et 490 au Mali). La route est goudronnée sur toute sa longueur mais est longue. Il y a des frontières à traverser (Burkina Faso et Togo);
- le corridor routier Conakry-Bamako (980 km, dont 126 km à Mali). Ce corridor est l'accès le plus court à la mer, en termes de distance, mais non de temps, car 85 km du côté malien restent à goudronner.

Quant au Niger, le secteur du transport est réglementé sur la base de la loi de 1965 et ses décrets d'application fixant les principes fondamentaux du régime des transports terrestres et fluviaux. Cette loi détermine les règles portant organisation et fonctionnement des transports en commun de personnes et des transports publics et privés de marchandises à l'intérieur du pays (R. Samna, 2010). La carte n°12 permet d'appréhender les corridors de desserte de ce pays.

Carte 12 : Corridors de dessertes et routes nationales du Niger



La carte n°12 montre que le Niger est approvisionné à partir de cinq principaux ports (Cotonou, Abidjan, Lagos, Tema et Lomé) situés sur le golfe de Guinée. En plus des routes nationales à l'intérieur du pays, cinq principaux corridors approvisionnent le pays. Il s'agit de la voie

bénoïse, nigériane, ivoirienne, togolaise et ghanéenne. Le 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). O. Sigué (2017) mentionne que ce corridor a le temps de rotation le plus élevé pour les camions avec une moyenne de 19,7 jours.

Pour le transit routier du Mali et du Niger en passant par 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 nécessairement par le Burkina Faso.

D'après nos entretiens avec les conducteurs complétés par les travaux de M. Lihoussou (2014) et de Sigué (2015), à partir du port de Lomé, deux principaux corridors sont utilisés par les trois pays sans littoral de l'UEMOA. Le corridor menant au port de Lomé passe par tout le territoire togolais jusqu'au Burkina Faso. Il traverse la ville de Koupéla avant de se séparer: l'un emprunte la RN6 vers Niamey et l'autre passe par Ouagadougou et rejoint Bobo-Dioulasso. Les conducteurs ont alors le choix entre le corridor passant par Koloko et celui rejoignant Faramana (les deux principales frontières du Burkina avec le Mali; cf. carte n°1).

D'une manière générale, l'on peut retenir que le désenclavement des pays sans littoral via le Burkina Faso dépend du port choisi par les transporteurs. En effet, à l'instar du port de Lomé, des corridors venant du port de Cotonou participent au désenclavement des pays sans littoral de l'UEMOA via le Burkina Faso. Du port de Cotonou en effet, le corridor Cotonou-Ouagadougou ravitaille le Burkina-Faso et le Mali. Les conducteurs qui y transitent ont le choix entre passer soit par Dassa-Zoumè ou par Parakou, pour rejoindre Ouagadougou et continuer éventuellement au Mali. En plus de ces deux ports, les corridors menant aux ports du Ghana participent aussi au renforcement de l'intégration régionale en desservant le Mali et le Niger. Deux principaux corridors routiers partent du port de Téma pour desservir les pays de l'intérieur. Il s'agit du corridor Téma-Niamey et du corridor Téma-Ouagadougou-Bamako. Le corridor Téma-Ouagadougou est le plus important au départ du port de Téma parce qu'il concentre les trafics burkinabé et malien. Pour les ports ivoiriens, le corridor utilisé par les conducteurs en transit au Burkina Faso est le corridor Abidjan-Ouagadougou. Ce corridor est à la fois routier et ferroviaire. Il suit le même itinéraire que celui qui relie Bamako jusqu'à

Ferkessédougou avant de se séparer pour l'option rail-route. Le corridor routier quant à lui chevauche jusqu'à Ouangolodougou, puis il y a la bifurcation vers Bamako et l'autre branche continue vers Ouagadougou puis vers Niamey.

Comme nous l'évoquons dans le quatrième chapitre, le transit routier du Mali et du Niger en passant par le Burkina Faso est surtout lié à la situation géographique du pays, qui est un carrefour et favorise l'accès à plusieurs ports de la région. Ainsi, les corridors assurent la complémentarité entre les pays côtiers et ceux qui sont sans littoral. Il est par conséquent nécessaire d'analyser les flux de marchandises du transit routier du Mali et du Niger passant par le Burkina Faso pour mieux cerner la structuration de l'espace par ce transit routier.

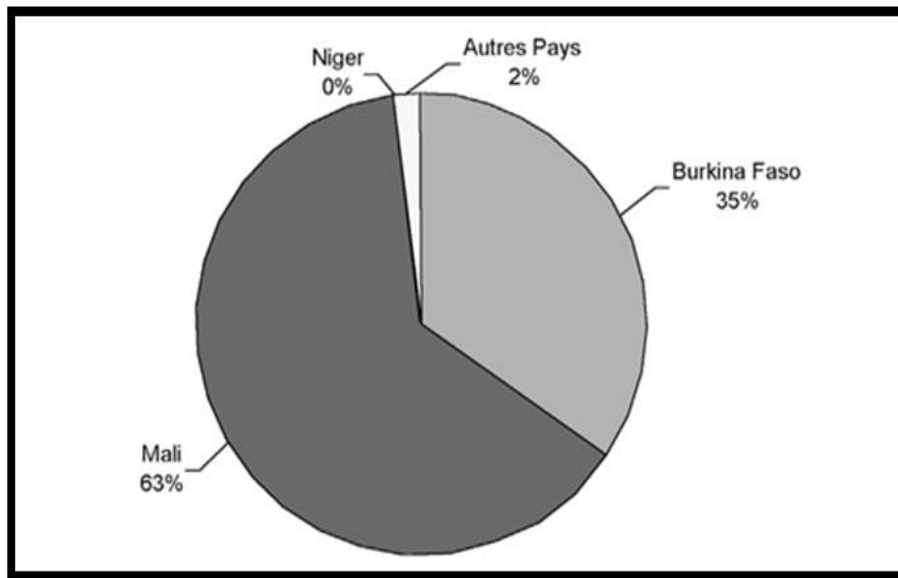
3.3. FLUX DE MARCHANDISES DU MALI ET DU NIGER SELON LES PORTS MARITIMES

Le transit routier génère des flux de marchandises grâce aux importations et exportations du Mali et du Niger depuis les ports situés sur golfe de Guinée. Avant d'analyser les flux de marchandises nous décrivons le contexte de compétitions entre les ports qui desservent les pays de l'intérieur.

3.3.1. Crise ivoirienne et compétition des ports maritimes

Les indépendances africaines en faisant éclater les vieux cadres fédératifs coloniaux ont fait apparaître un certain nombre d'États sans littoral. Faute d'accès à la mer, le Burkina Faso, le Mali et le Niger se sont trouvés en situation de dépendance pour leurs échanges avec le reste du monde. La logique coloniale voulait que le port autonome d'Abidjan (PAA) fût le port naturel des pays enclavés du Sahel. Ce port alors a su jouer son rôle jusqu'en 2001 (L. Ndjambou 2004 et J. Tapé, 2005). Le graphique n°3 présente la part des pays sans littoral dans ce port en 2001.

Graphique 3: Part des pays sans littoral dans le trafic en 2001 au PAA



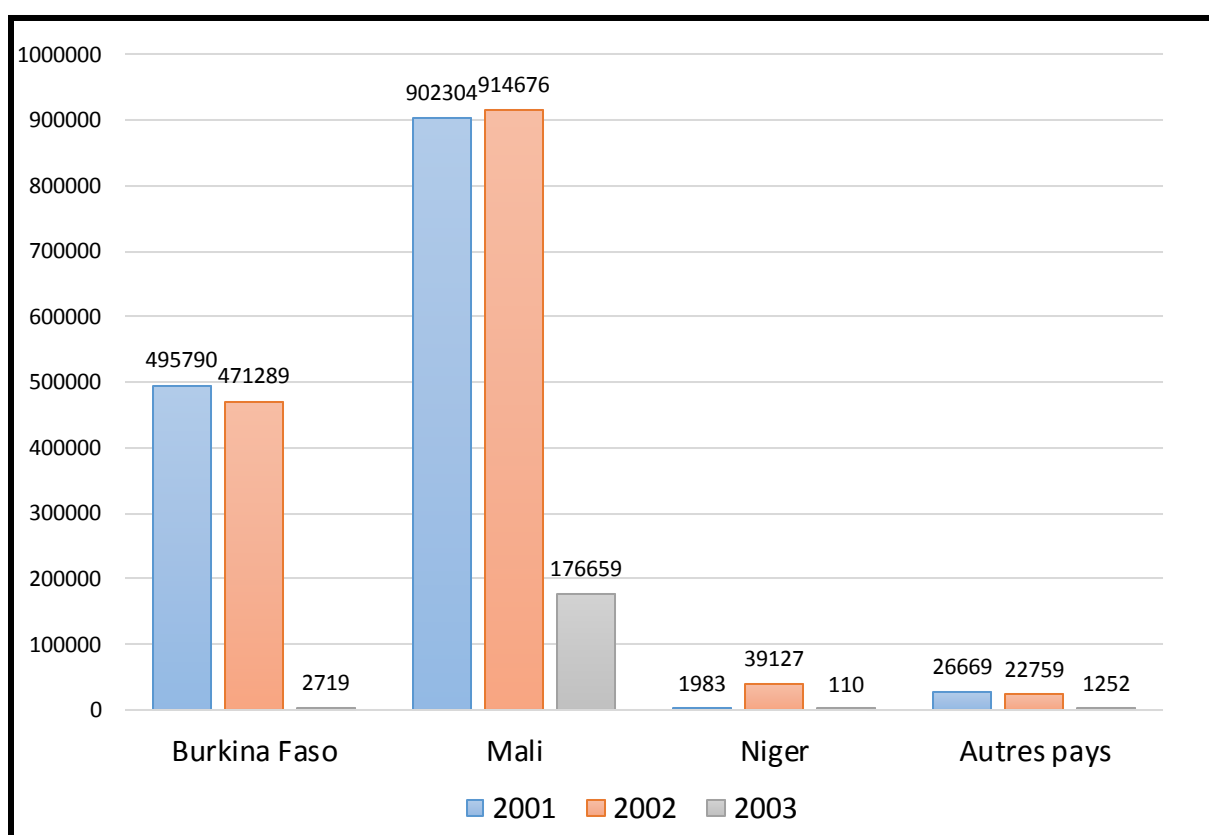
Source: J. Tapé (2005)

De l'observation du graphique n°3, il ressort qu'en 2001, 63 % des marchandises du Mali et 35 % de celles du Burkina Faso transitaient par le Port autonome d'Abidjan. Et seulement 2% pour les autres pays tel que le Tchad qui est aussi un pays sans littoral. Les travaux de J. Tapé (2005) révélaient qu'avec 495 790 tonnes, ce trafic représente 65,91 % des importations maritimes burkinabé. Les ports de Lomé, de Cotonou et de Tema ne représentaient alors respectivement, que 23,01 %; 0,38% et 10,70% des importations maritimes du Burkina Faso. Les données du graphique n°13 traduit une quasi-absence du Niger au port d'Abidjan. Cette absence s'explique en partie par la distance du corridor Abidjan–Niamey qui fait 1 660km (Abidjan étant le port le plus éloigné du Niger). Nous pensons que les pourcentages du Mali et du Burkina Faso peuvent s'expliquer par l'existence de deux possibilités d'approvisionnement comme nous l'avons évoqué (les corridors routiers et la voie ferrée) mais il convient d'ajouter les politiques mises en place par ce port. Les deux capitales se trouvent respectivement à 1 195 km du Mali et 1 130 km. Le pourcentage du Burkina Faso serait moindre que le Mali même si Ouagadougou est relativement moins éloigné. Cette situation pourrait s'expliquer par sa position géographique qui lui donne la possibilité d'avoir accès à plusieurs ports.

D'après J. Tapé (2005), la guerre éclatée le 19 septembre 2002 en Côte d'Ivoire a cependant eu des conséquences sur les autres pays de la région. La Côte d'Ivoire étant coupée en deux, il est impossible aux pays dont les marchandises transitent par le territoire ivoirien de passer par le

corridor nord. Cette situation est gênante pour les pays sans littoral que sont le Mali, le Burkina Faso et, dans une moindre mesure, le Niger. Elle est aussi un handicap pour le port d'Abidjan dont le transit dévie vers les autres ports de la région. Ainsi, les géographes français Jérôme Lombard et Olivier Ninot (2013)⁷⁸ expliquent que dans un contexte international caractérisé par l'ouverture des économies africaines aux importations et par la valorisation de leurs exportations, les États ouest-africains sans façade maritime optent pour des politiques de diversification de leurs routes d'approvisionnement et d'expédition. Le graphique n°4 présente l'évolution de ce trafic de 2001 à 2003 au Port Autonome d'Abidjan.

Graphique 4: Trafic des pays sans littoral au PAA de 2001 à 2003 en tonne



Source: TAPE J. (2005)

Le graphique n°4 révèle une baisse du trafic des trois pays sans littoral de l'UEMOA au PAA de 2001 à 2003. Cette baisse traduit une désaffection du corridor ivoirien à la suite de la crise ivoirienne. Selon J. Lombard et O. Ninot (2013), l'objectif de cette désaffection du PAA par ces trois pays est de rééquilibrer le rapport de forces, de rendre les autorités portuaires plus à

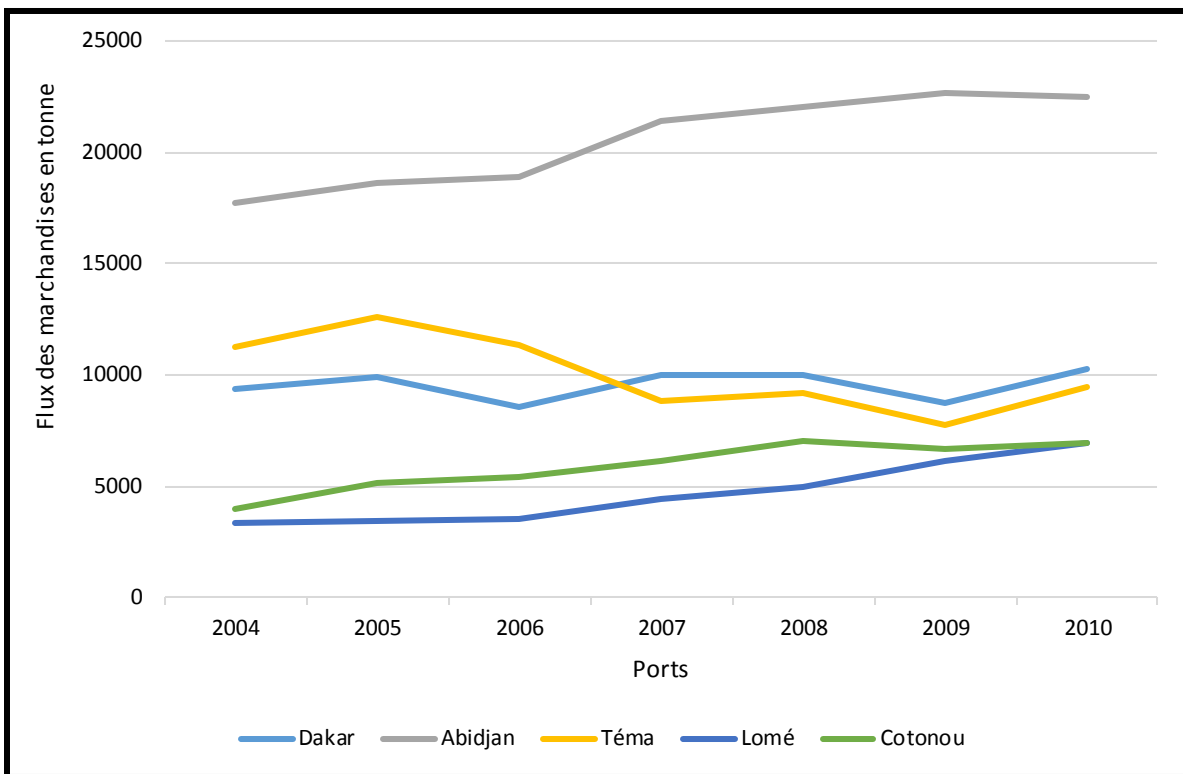
⁷⁸ Les deux auteurs se basent sur les travaux de H. Cissé (2005).

l'écoute, voire dépendantes des stratégies nationales. Au Mali comme au Burkina Faso, les projets de « ports secs », implantés en-deçà des frontières ou plus près du barycentre des territoires nationaux, 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.

La guerre en Côte d'Ivoire a en effet eu un effet majeur sur les routes de commerce traditionnel des marchandises des pays sans littoral de l'UEMOA. Les commerçants de ces pays explorent d'autres routes de commerce y compris l'utilisation de ports Africains alternatifs. La crise ivoirienne offre ainsi une opportunité de voir comment les pays «enclavés» ont réagi en réorganisant leurs dessertes (USAID, 2004; O. Hartmann, 2010).

Avant la crise en effet, comme nous l'avons montré, le port d'Abidjan constituait le principal débouché maritime pour les pays «enclavés», particulièrement le Mali et le Burkina Faso. Avec la crise et la fermeture des voies d'accès pour les pays sans littoral, les opérateurs économiques ont été obligés de se tourner vers d'autres ports, provoquant une redistribution des cartes dans les parts de marché des différents ports pour la desserte de la région. La part de marché d'Abidjan a été reprise en partie par les ports ghanéens et du Togo. Avec la réouverture du nord de la Côte d'Ivoire, les échanges via Abidjan ont repris peu à peu dès 2004, mais à une fraction réduite de leur niveau antérieur (graphique n°5).

Graphique 5: Comparaison entre le trafic des ports de 2004 à 2010



Source: M. Lihoussou (2014)

Le graphique n°5 fait ressortir une reprise du leadership du port d'Abidjan depuis 2004. La desserte des pays sans littoral de l'Afrique de l'Ouest évolue dans un environnement devenu de plus en plus concurrentiel. De ce fait, les États sans façade maritime ont plusieurs alternatives d'accès à la mer; mettant ainsi en compétition les ports côtiers et par ricochet les corridors. Ces corridors participent à la structuration de l'espace régional car ils relient les espaces enclavés, les façades maritimes et le marché international. Les corridors ouest-africains relient essentiellement les ports de Dakar, de Conakry, d'Abidjan, de Téma, de Lomé et de Cotonou aux pays sans littoral de l'UEMOA (le Mali, le Burkina Faso et le Niger). Ils approvisionnent également les marchés locaux et nationaux en produits manufacturés importés et drainent les matières premières agricoles et minières vers les ports en vue de leur exportation (M. Lihoussou, 2014).

En somme, depuis le déclenchement de la crise ivoirienne, il existe 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. Dans ce

contexte de structuration de l'espace par les ports et les corridors, il convient de présenter l'évolution récente des trafics de marchandises du Mali et du Niger selon les ports pour mieux cerner l'importance du trafic de ces deux pays en passant par le Burkina Faso.

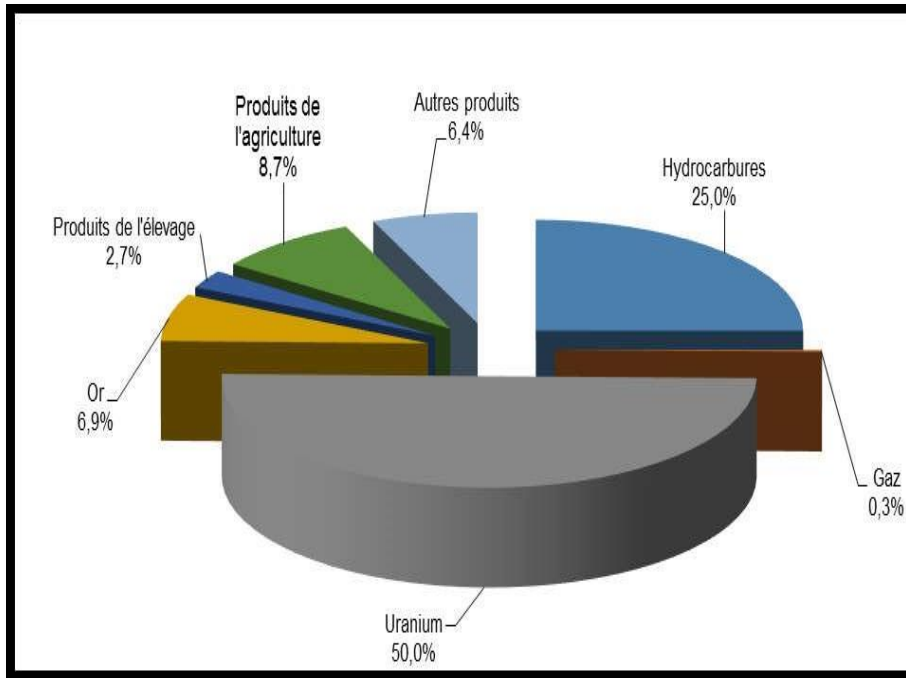
3.3.2. Trafic de marchandises du Mali et du Niger

Le transport international de marchandises des pays de l'intérieur est essentiellement organisé suivant les corridors. Ces corridors relient les ports de desserte maritime aux pays de l'hinterland tels que le Burkina Faso, le Mali et le Niger (cf. Carte n°1). Dans le cadre de la présente recherche, nous analysons le trafic de marchandises du Mali et du Niger selon les ports. Pour ce faire, il convient de présenter d'abord la structure du commerce extérieur de ces deux pays.

3.3.2.1. Mali et Niger: une balance commerciale déficitaire

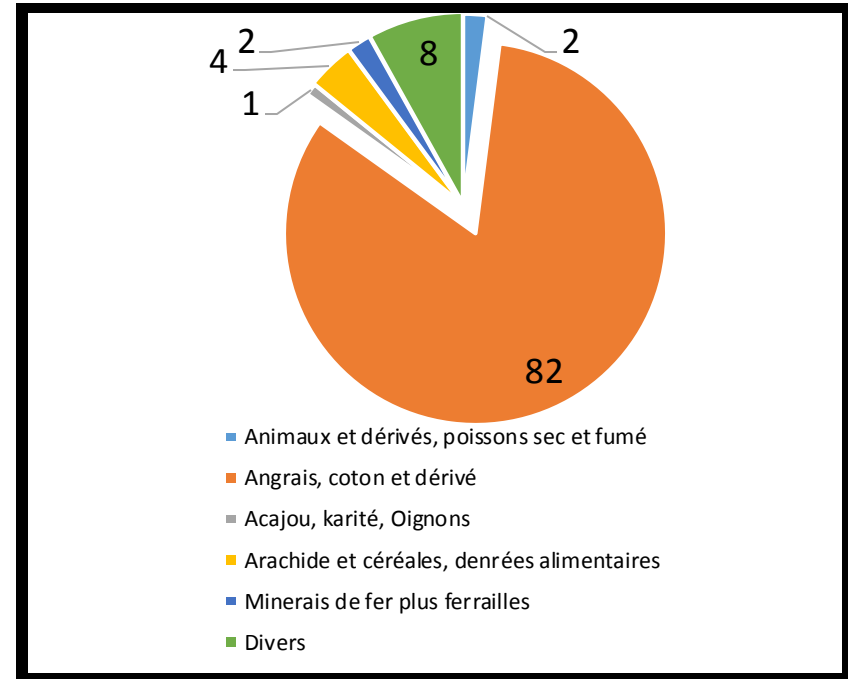
Dans le contexte actuel marqué par la mondialisation, aucun pays ne peut atteindre ses objectifs tout en étant en marge des échanges internationaux. Cela est d'autant vrai pour le Mali et le Niger, pays sans façade maritime de l'UEMOA. Ces pays malgré leur situation d'enclavement exportent plusieurs produits dans le cadre des échanges transnationaux. Les graphiques n°6 et n°7 présentent les principales marchandises d'exportations du Niger et du Mali en 2016.

Graphique 6: Principaux produits d'exportations du Niger (2016)



Source: MT/Mali 2017.

Graphique 7: Principaux produits d'exportations du Mali (2016)



Source: INS /Niger, 2017.

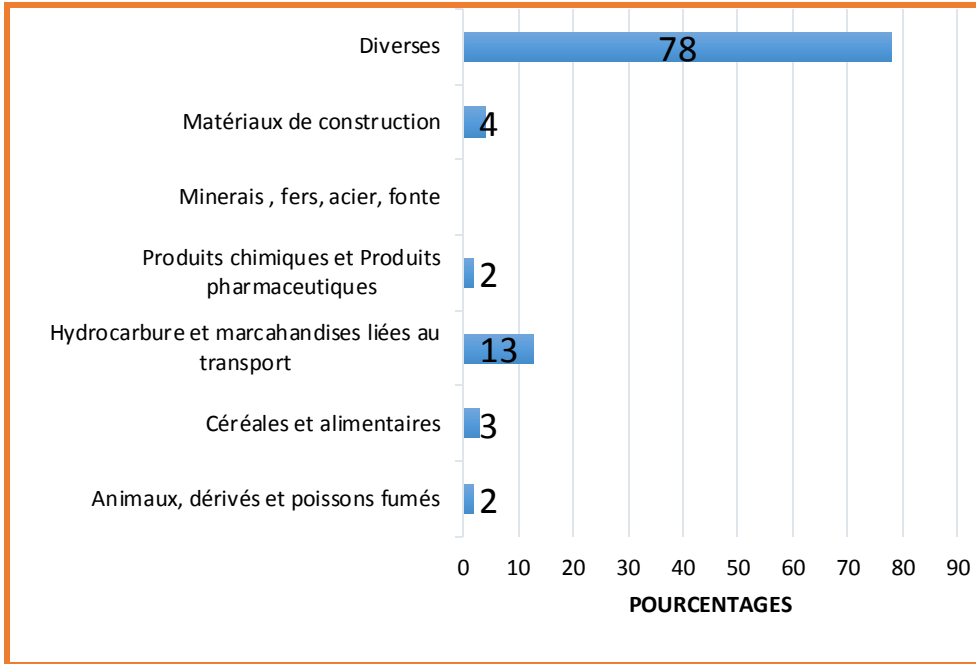
Le graphique n°6 présente la situation des exportations du Niger, fortement dominée par l'exportation de l'uranium suivi des hydrocarbures. Selon le rapport du Ministère du Transport (2017) du Niger, avec 177,7 Mds de FCFA, l'uranium demeure le principal produit d'exportation en 2016 de ce pays. Les hydrocarbures⁷⁹ occupent le 2ème rang des produits d'exportation en valeur. Avec 88,9 Mds, ils représentent 25% de la valeur totale des exportations au cours de l'année 2016. L'or, autre produit minier, avec 24,5 Mds de FCFA (soit 6,9%), occupe la troisième place des principaux produits d'exportation. Les trois (3) produits représentent 82% de la valeur totale des exportations du Niger. Mais de façon globale, le géographe nigérien Issa Yonlihinza Abdou (2008) montre que les exportations du Niger sont peu variées et sont de faibles quantités. Elles sont essentiellement constituées de produits du secteur primaire. Il s'agit des produits agricoles comme l'oignon, le niébé, le souchet, la gomme arabique etc. Ensuite, nous avons les animaux sur pied et leurs sous-produits (cuirs et peaux, viande). Enfin, il y a les produits miniers dont principalement l'uranium. L'uranium, les animaux et l'oignon représentent à eux seuls 95 % des ventes à l'étranger.

Quant aux exportations du Mali, l'observation du graphique n°7 met en exergue une prédominance des engrais, du coton et de leurs dérivés. Après ces premiers types de produits, les exportations du Mali sont constituées des marchandises diverses. Le Ministère des transports de ce pays souligne que les principaux produits d'exportation du Mali sont essentiellement constitués de l'or, la fibre de coton et le bétail. En 2016, le coton était le premier produit d'exportation du Mali (M.T., 2017). À ceux-ci, il convient d'ajouter d'autres produits d'exportation non moins importants: les produits oléagineux (karité, sésame), la gomme arabique, les tubercules, les cuirs et peaux, les poissons séchés, les produits divers, etc. Les exportations maliennes sont alimentées essentiellement en effet par l'or, le coton, le bétail et la mangue (M.A.E.C.I., 2013).

En plus de cette diversité de marchandises exportées, les échanges internationaux de ces deux pays sahéliens sont surtout tributaires des importations de diverses marchandises. Les graphiques n°8 et n°9 permettent d'appréhender les principales marchandises importées par le Mali et le Niger en 2016.

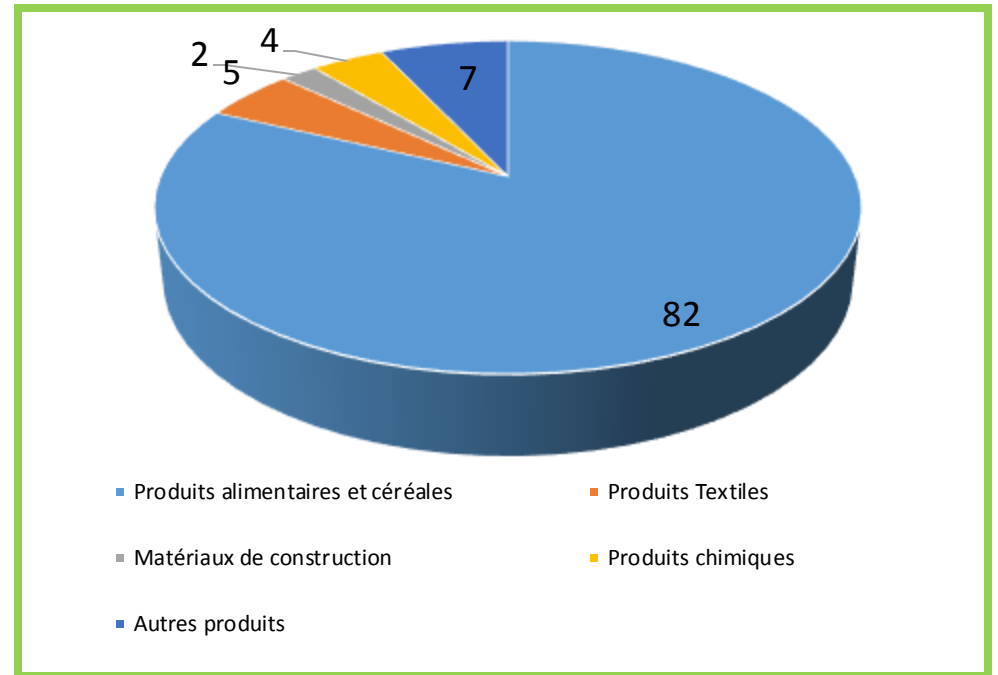
⁷⁹ Le Niger est exportateur du pétrole depuis 2011 mais à faible quantité (20 000 barils/jour dont 7 000 barils pour la consommation nationale). Il a une raffinerie appelée SORAZ (Société de Raffinage de Zinder) implantée dans le centre du pays, dans la région de Zinder. Les derniers accords signés entre le Niger et le Nigeria au cours du mois de Juillet 2018 prévoient une hausse de production et la construction des pipelines devant relier Zinder à Kano au Nigeria, et au reste du monde à travers le port de Kribi au Cameroun.

Graphique 8: Produits d'importations du Mali (% en 2016)



Source: MT /Mali 2017.

Graphique 9: Produits d'importations du Niger (% en 2016)



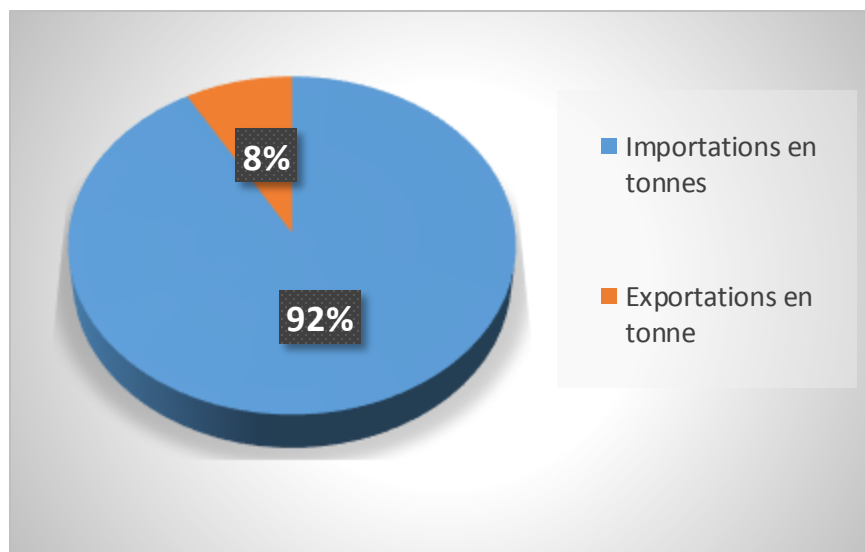
Source: MT /Mali 2017.

D'après le graphique n°8 les importations du Mali sont constituées en premier lieu des marchandises diverses suivit des marchandises liées au secteur du transport et aux hydrocarbures. Quant au Niger, le graphique n°9 montre que ses importations sont dominées par les produits alimentaires et les céréales (82%) suivies des marchandises diverses (7%).

D'une manière générale, les importations des pays sans littoral de l'UEMOA sont dominées par les céréales et les produits alimentaires suivit des marchandises diverses. La prédominance des importations dans le secteur alimentaire pourrait s'expliquer par le fait que ces pays, en grande partie désertique, font très souvent face à des situations de détresses alimentaires. La FAO⁸⁰ explique que le Niger est aux 3/4 désertique. Au cours de ces dernières décennies, le Niger a subi les effets d'une sécheresse persistante qui a accéléré une avancée du désert de 66 à 77% de sa superficie. Les sécheresses, les famines et les dégradations actuelles de l'environnement sont liées à la durée et à l'intensité exceptionnelle des déficits pluviométriques récents. Mais les irrégularités de la pluviosité sont intrinsèques de la nature semi-aride même du climat de ces deux pays. Nous pensons que les populations de ce pays à l'instar du Mali n'ont pas encore trouvé une solution pour relever le défi lié aux contraintes du milieu physique notamment grâce à la maîtrise de la technologie. C'est la raison pour laquelle les échanges de ces pays sont fortement caractérisés par un déséquilibre notoire en défaveur des exportations (graphiques n°10 et n°11).

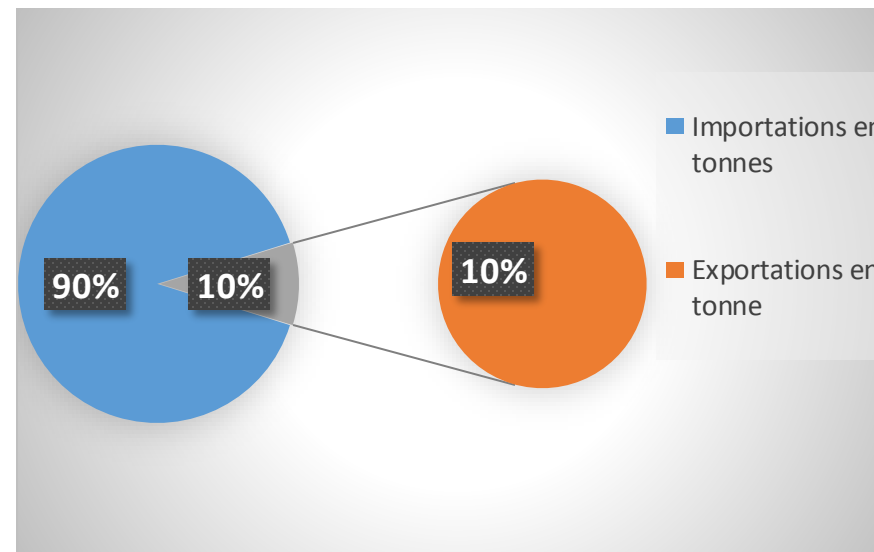
⁸⁰ <http://www.fao.org/>, consulté le 17/10/2018.

Graphique 10: Trafic du Mali de 2012 à 2016



Source: CNUT, 2017.

Graphique 11: Trafic du Niger de 2012 à 2016



Source: MT /Mali, 2017.

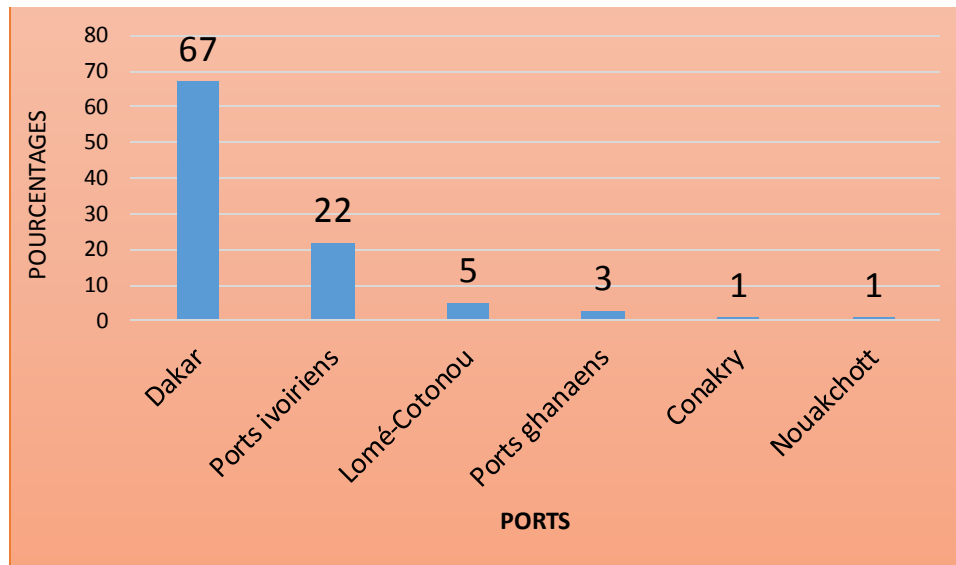
Les graphiques n°10 et n°11 révèlent que le commerce extérieur du Mali et du Niger est caractérisé par un déséquilibre entre les importations et les exportations. Les importations (autour de 90%) sont de loin supérieures aux exportations. Ce phénomène est lié non seulement à la non compétitivité et à la faible diversification de leurs produits d'exportation, mais aussi de leur forte dépendance extérieure en matière d'approvisionnement (A. Diop et A. Guindo, 2011). Aussi, la prédominance des importations de marchandises traduit la dépendance du Mali et du Niger vis à vis du marché international. Ces deux pays sans façades maritimes sont alors amenés à solliciter les ports des pays côtiers pour leur trafic de marchandises.

3.3.2.2. Trafic du Mali et du Niger dans les principaux ports maritimes

Dans un monde de plus en plus globalisé caractérisé par une forte croissance des flux, les voies maritimes constituent un vecteur majeur de l'interdépendance qui qualifie l'établissement du marché mondialisé. Les ports y jouent un rôle primordial comme interface entre deux mondes: le terrestre et le maritime (B. Steck, 2015). Les échanges transnationaux alors sont importants pour les pays car ils favorisent une ouverture des économies au monde. Pour son approvisionnement, le Mali a alors signé avec la plupart des pays côtiers la création des entrepôts chargés de la gestion globale de son trafic. Il bénéficie de huit entrepôts en Afrique qui sont: des Entrepôts Maliens au Sénégal (EMASE); des Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire (EMACI); des Entrepôts Maliens au Togo (EMATO); des Entrepôts Maliens en Guinée (EMAGUI); des Entrepôts Maliens en Mauritanie (EMAMAU); des Entrepôts Maliens au Ghana (EMAGHA) et des Entrepôts Maliens au Bénin (EMABE).

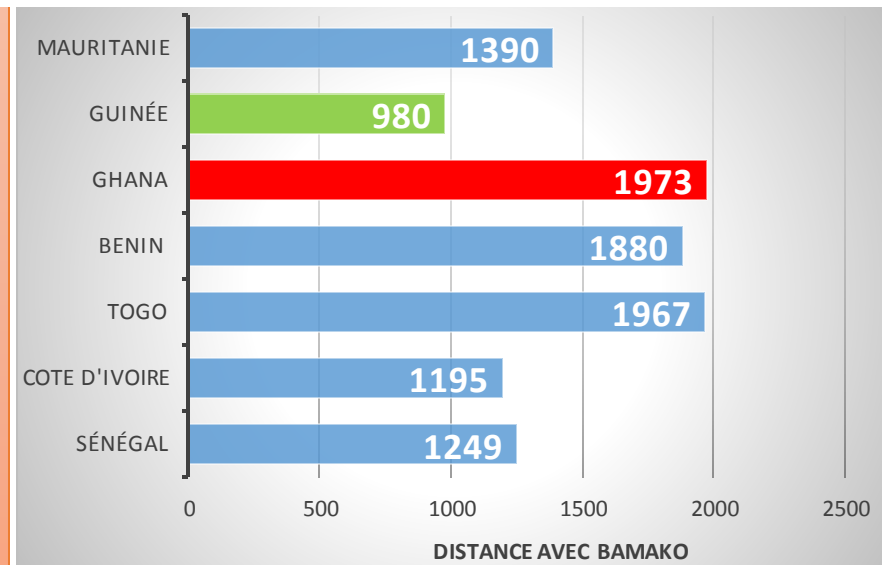
Le graphique n°12 présente la situation des importations et exportations du Mali de 2012 à 2016 selon les ports maritimes.

Graphique 12: Trafic du Mali selon les ports de 2012 à 2016 en pourcentage



Source: MT/Mali, 2017.

Graphique 13: Distance entre Bamako et ses ports d'approvisionnement en km



Source: MT/Mali, 2017⁸¹.

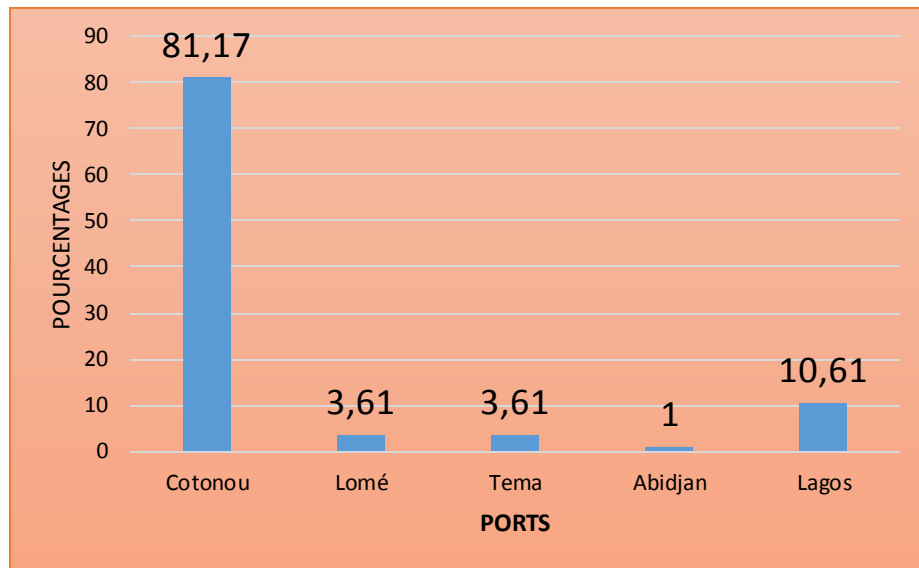
⁸¹ Les couleurs rouge et verte servent à mettre en exergue respectivement le port le plus éloigné et celui qui est plus proche de la capitale.

D'après le graphique n°12 le port de Dakar est le premier port du Mali (avec 12 377 699 t, 60%) suivi des ports ivoiriens (3 548 904t avec 22%) du trafic du Mali de 2012 à 2016. Le cumul des échanges dans les ports de Lomé et de Cotonou place le trafic issu de ces deux ports en troisième rang tandis que les ports ghanéens occupent la quatrième place dans le trafic. Le trafic dans les ports de Conakry et de Nouakchott est presque inexistant. Grâce au graphique n°13 (qui permet de visualiser la distance entre Bamako et ses ports d'approvisionnement) l'on observe que Conakry (en Guinée) est le plus proche port du Mali et les ports du Ghana sont les plus éloignés. Cependant, le mauvais état de la route entre la Bamako et Conakry justifie la faible utilisation de ce port. Quant aux proportions du port de Dakar (au Sénégal) et des ports ivoiriens, ces deux ports sont approximativement à la même distance. En plus de leur non éloignement de Bamako, le Mali a la possibilité d'utiliser le transport multimodal (corridors routiers et le rail). Même si Abidjan semble être le plus proche de Bamako par rapport à Dakar, ces deux dernières capitales sont directement approvisionnées par le train ce qui n'est pas le cas pour Abidjan-Bamako. Le facteur distance pourrait expliquer la faible utilisation des autres ports par le Mali. Ainsi, Dakar demeure actuellement le choix préféré pour les échanges transnationaux du Mali.

Quant au Niger, il est un pays enclavé situé autour de 700 km de l'océan Atlantique⁸². Ces échanges internationaux de marchandises sont assurés essentiellement par voie maritime grâce à cinq principaux ports (graphique n°14).

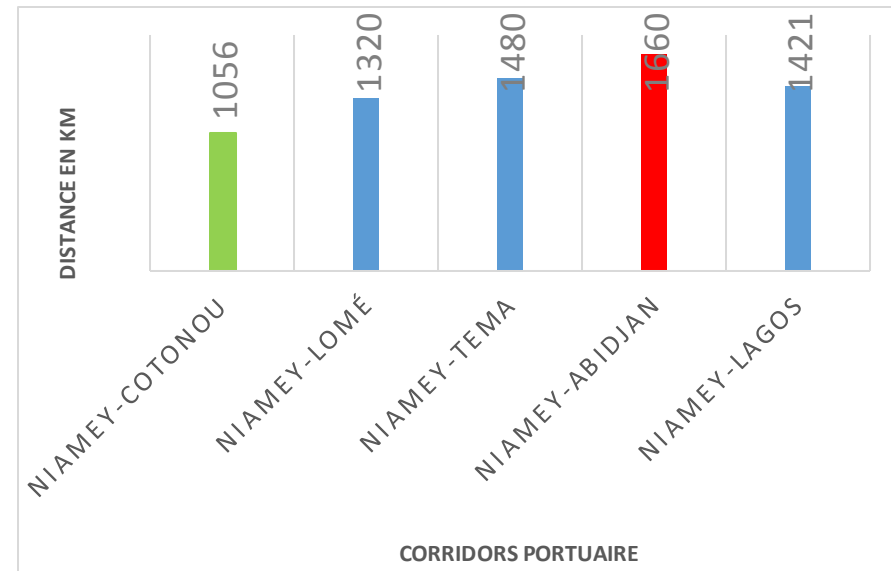
⁸² cf. Carte n°17 en annexe.

Graphique 14: Trafic du Niger selon les ports (en % de 2012-2016)



Source: MT/Niger

Graphique 15: Distance Niamey- ports en km



Source: I. Yonlihinza Abdou (2010)⁸³

⁸³Les couleurs rouge et vert servent à mettre en exergue respectivement le port le plus éloigné et celui qui est le plus proche de la capitale.

L'observation du graphique n°14 révèle le leadership du port de Cotonou avec 81,17% du trafic du Niger entre 2012 à 2016. Ce pourcentage confirme les résultats obtenus au cours de nos entretiens avec les transporteurs du Niger qui présentaient le port du Bénin comme le principal port du transport international de marchandises du Niger. Ces résultats sont également conformes à ceux de I. Yonlihinza Abdou (2008) qui soulignait que depuis 2003 (juste après le début de la crise ivoirienne), la situation du trafic du Niger à travers les corridors plaçait en tête le corridor béninois.

Les corridors en général dans l'espace UEMOA sont dans un état acceptable comme nous la confié les conducteurs de poids lourds-poids. La Commission Économique pour l'Afrique (C.E.A, 2017, p.25) mentionnait également dans ce même sens que:

les routes le long des corridors sont pour la plupart en bon état, mais on observe une négligence dans la gestion des tronçons nationaux des pays côtiers. Les pays côtiers ont pour la plupart des routes en moins bon état que les pays sahéliens. Pour preuve, sur le corridor Abidjan-Ouagadougou, la Côte d'Ivoire enregistre 77,5 % de ses routes en piteux état contre seulement un taux de 4,1 % pour le Burkina Faso.

Dans ce contexte, la prise en compte du facteur distance permet d'expliquer le leadership du port de Cotonou dans le trafic du Niger comme le présente le graphique n°15. En effet, le faible trafic au port d'Abidjan avec seulement 1% serait liée à l'instar des autres ports au facteur distance. En plus de la distance, lorsque le Niger doit se rendre dans les ports ivoiriens, il transite généralement par le Burkina Faso. Pourtant, comme nous le verrons dans le dernier chapitre, le coût élevé des tracasseries routières contribue à augmenter le coût du transit routier. Les politiques de facilitations du transit de marchandises par le Togo pourraient expliquer son second rang bien que le Ghana soit plus proche de Niamey.

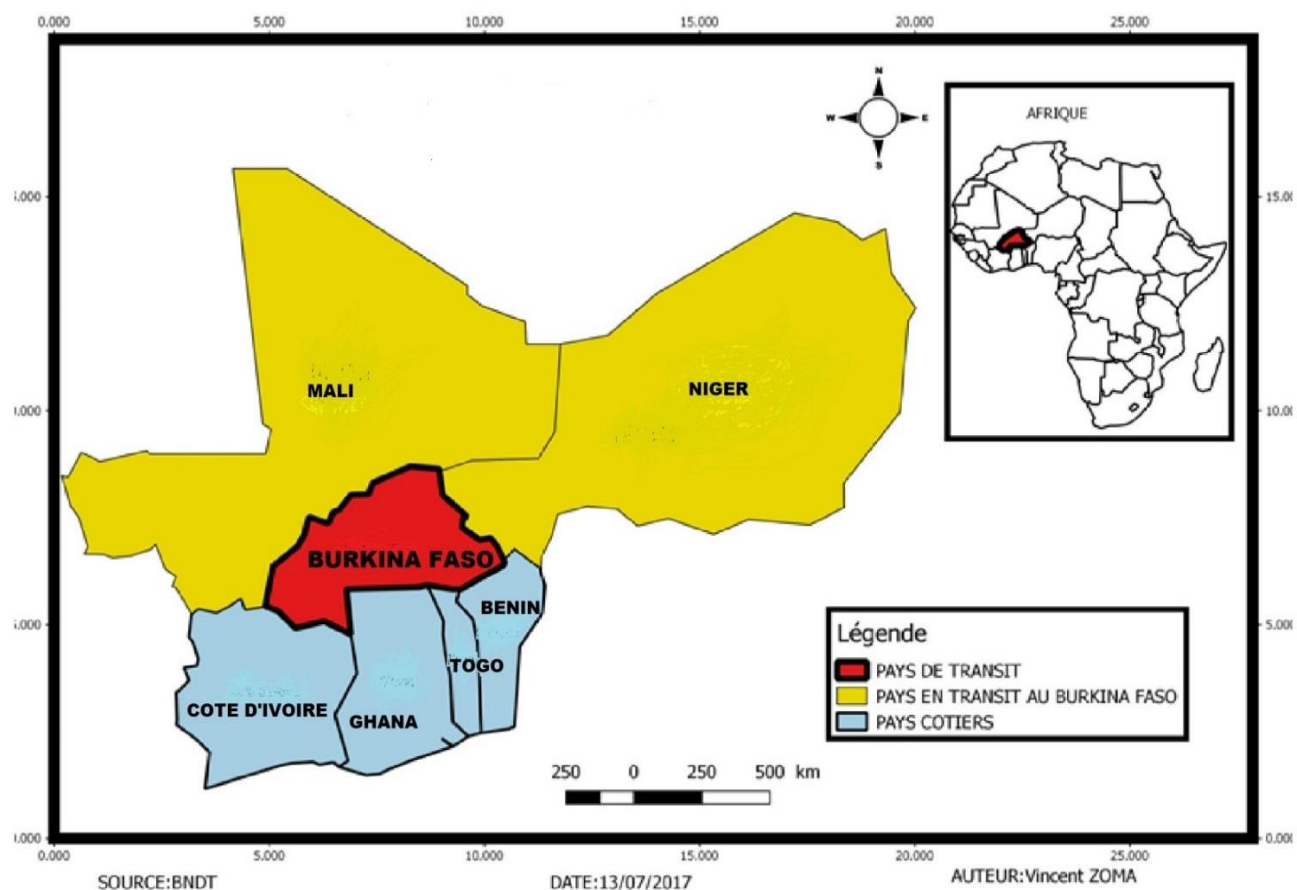
Après avoir ainsi présenté le trafic de ces deux pays pris isolément, nous analysons le trafic de ces deux pays qui transitent par le Burkina Faso afin de cerner son importance.

3.3.2.3. Trafic en transit du Mali et du Niger via le Burkina Faso

Avec une superficie de 273 187 km², le Burkina Faso est un pays sahélien "enclavé". Il est situé en Afrique Occidentale dans la boucle du Niger. Il est compris entre le 9° 20' et 15° 5' de latitude Nord, 2° 20' de longitude Est et 5° 30' de longitude Ouest. Il est limité au Nord et à

l'Ouest par le Mali, au Sud par la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo et le Bénin, à l'Est par le Niger. Le pays n'a pas de débouché sur la mer.⁸⁴ Ce pays, 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 du Mali et du Niger. La carte n°13 illustre la position stratégique du Burkina Faso par rapport au Mali et au Niger.

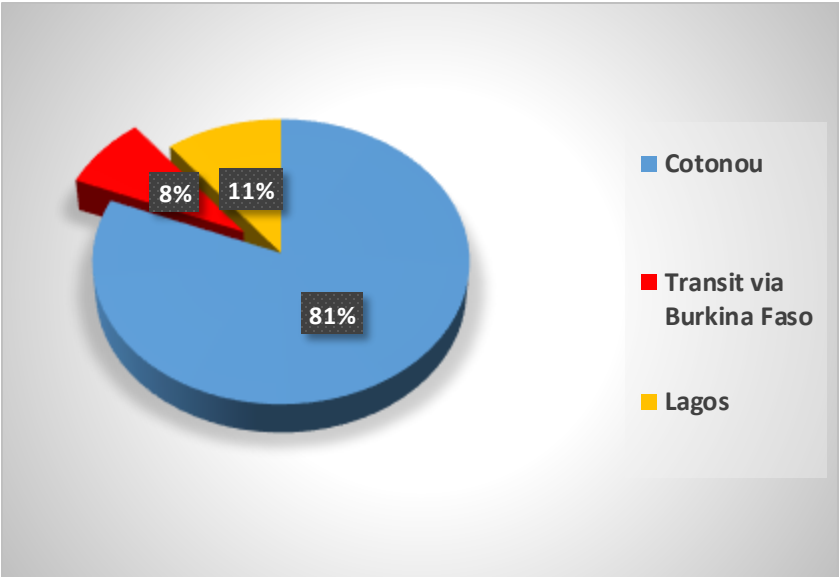
Carte 13: Position stratégique du Burkina Faso



La carte n°13 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. Les ports de ces pays sont utilisés pour le transit routier de marchandises du Mali et du Niger en passant par le territoire burkinabè. Les graphiques n°16 et n°17 permettent d'apprécier l'importance du trafic du Mali et Niger dans le transit via le Burkina Faso.

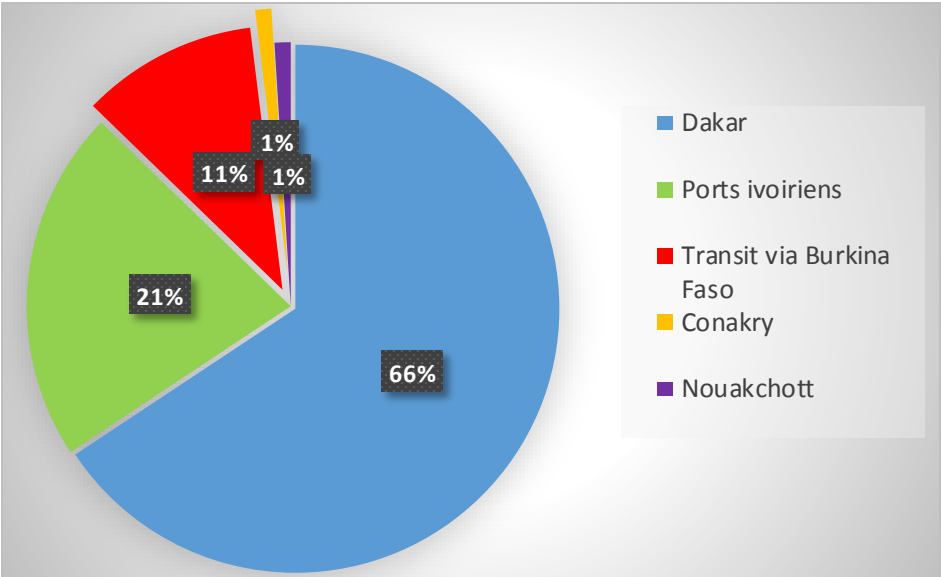
⁸⁴http://www.insd.bf/pages_web/presentationbf/geographiebf, consulté le 08/11/2018.

Graphique 16: Trafic du Niger selon les pays de transit (2012-2016)



Source: MT /Niger, 2017.

Graphique 17: Trafic du Mali selon les pays de transit (2012-2016)



Source: MT /Mali, 2017.

D'après le graphique n°17, les importations et les exportations du Mali en passant par le Burkina Faso sont très faibles (seulement 11% du trafic général de 2012 à 2016). Cette situation s'explique par le fait que les importations et les exportations du Mali proviennent premièrement des ports du Sénégal (66%) et deuxièmement de la Côte d'Ivoire (27%); pourtant en allant dans ces deux ports, le Mali ne transite pas par le territoire burkinabè.

Quant au Niger, lorsqu'il utilise les ports du Ghana, du Togo et de la Côte d'Ivoire, il traverse le Burkina Faso (cf. Carte n°11). Le graphique n°16 révèle que 8% échanges du Niger transitent par le Burkina Faso. Ce faible pourcentage s'explique par la prédominance du trafic de ce pays par le port de Cotonou (port le plus proche avec 81,17% du trafic) et de l'importance des échanges avec le Nigeria qui est également pays côtier qui occupe le second rang dans le trafic de ce pays (10, 61%). Les transporteurs béninois préfèrent ainsi se rendre à Cotonou qui est un port plus proche.

Au terme de ce chapitre consacré au lien entre les infrastructures du transit routier et la structuration de l'espace, l'analyse fait ressortir que les corridors assurent le désenclavement du Mali et du Niger via le Burkina Faso en les reliant aux ports maritimes situés sur le golfe de Guinée. Les corridors et les ports favorisent ainsi le désenclavement des pays sans façade maritime en les connectant au marché international. L'analyse montre également que la plus part des ports secs et des postes de contrôles juxtaposés prévus dans la région sont toujours en projet à cause des lourds besoins de financement. Quant aux flux de marchandises sur ces corridors, le transit routier de ces deux pays malgré son importance pour le désenclavement de ces derniers demeure faible. Les ports utilisés par le Mali et le Niger pour leur transit en passant par le Burkina Faso sont des ports secondaires dans les échanges de chacun de ces pays.

L'étude révèle par ailleurs que les acteurs directs du transport international de marchandises des pays sans littoral ne bénéficient pas d'infrastructures et d'équipements adéquats pour leur travail. Les parcs automobiles des pays sans façade maritime de l'UEMOA sont en général très vétustes, les parkings de poids sont souvent inexistantes, et lorsqu'ils existent, sont dans des conditions très déplorables. Cette vétusté aura pour conséquence un faible dynamisme des flux de marchandises ce qui entrainera une faible dynamique territoriale.

Le chapitre suivant (quatre) de cette seconde partie traite des acteurs du transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso.

CHAPITRE IV: ACTEURS DU TRANSIT ROUTIER DE MARCHANDISES ET INTÉGRATION RÉGIONALE

Le Sahel à l'époque précoloniale était considéré comme un espace de circulation où les villes assuraient un rôle tout à fait prépondérant puisqu'elles marquaient, du moins jusqu'à la colonisation, les étapes des flux caravaniers et le centre des noyaux de fortes densités paysannes. Ainsi, dès l'époque précoloniale, l'espace sahélien avait connu une certaine structuration par les commerçants qui étaient les principaux acteurs du commerce transsaharien (O. Walther, 2006).

Selon le même auteur, de nos jours, le processus que connaît l'Afrique de l'Ouest s'accompagne d'une profonde remise en question de la territorialité des sociétés ouest-africaines. Il est par conséquent important de reconsidérer le rôle de ces acteurs sur l'organisation territoriale car comme le souligne les géographes Jérôme Lombard, Olivier Ninot et Benjamin Steck (2014), les transports constituent un levier majeur pour faire avancer ces processus d'intégration.

Ce chapitre tente d'élucider la question suivante: quels sont les acteurs du transit routier du Mali et du Niger via le Burkina Faso qui travaillent à la promotion de l'intégration régionale? La réponse à cette interrogation devrait prendre en compte les principaux acteurs de ce transit routier selon les différentes échelles d'intervention. À cet effet, il est judicieux de commencer par les principaux acteurs supranationaux tels que les organismes internationaux et régionaux.

4.1. ORGANISMES INTERNATIONNAUX ET RÉGIONAUX ET TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES

Plusieurs acteurs interviennent dans la chaîne institutionnelle du transport international de marchandises à l'échelle mondiale, continentale et régionale. Il s'agit des organismes multisectoriels qui travaillent à l'échelle mondiale et de certaines structures transnationales.

4.1.1. Organismes d'intégration et structures privées à l'échelle supranationale

Selon S. Ouoba (1995, p.90), « *les règles de commerce international, ne s'appliquent pas seulement aux échanges de biens matériels, mais aussi aux services comme les transports* ». Ainsi, au niveau mondial, l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) s'occupe des règles régissant le commerce entre les pays. Ces règles sont négociées et signées par la plupart des États. La principale fonction de l'OMC est de favoriser autant que possible la bonne marche, la prévisibilité et la liberté des échanges (H. Hammouda et al. 2004; OMC, 2018a). Au niveau du système des Nations Unies, l'Organisation Maritime Mondiale intervient également dans le transport international de marchandises. Son rôle est d'établir et d'harmoniser les réglementations des États dans les domaines de sécurité et de la sûreté des navires, en fixant des standards de constructions et de prévention des pollutions des navires.⁸⁵

Toujours à l'échelle supranationale, les firmes multinationales telles que Bolloré Africa Logistics⁸⁶ et les compagnies d'hydrocarbures sont des acteurs qui interviennent dans plusieurs pays. Après avoir signé des accords avec les gouvernements, ces firmes œuvrent dans la chaîne logistique notamment dans certains ports ou dans l'approvisionnement des pays en marchandises ou dans l'exploitation ou la vente du carburant utilisé pour le transport international de marchandises. J. Lombard et al. (2014) expliquent dans ce sens que les ports de Dakar, d'Accra et de Téma, d'Abidjan ou de Lomé, etc., ont ouvert, à Bamako comme à Ouagadougou, des agences commerciales au plus près de leurs principaux clients. En effet, c'est la conception d'un service intégré, dépassant le seul domaine maritime et portuaire, qui guide les stratégies de grands ports et conduit ces derniers à se projeter à l'intérieur de la région voir du continent. Parmi ces acteurs, le groupe Bolloré se distingue en jouant un rôle majeur dans la mise en œuvre de cette intégration par les échanges, même s'il est concurrencé par d'autres nouveaux acteurs, comme ceux du Proche et du Moyen-Orient. Il poursuit sa pénétration en participant aux appels internationaux que lancent les autorités portuaires pour mettre en

⁸⁵ Source: <https://www.glossaire-international.com/> consulté le 22/11/2018.

⁸⁶ Bolloré Africa Logistics est considéré comme le premier acteur logistique global sur le continent africain. Il est aussi le premier acteur des partenariats public-privé dans les domaines portuaire et ferroviaire, soumissionnant sur tous les appels internationaux d'infrastructures de transport. Il est présent dans 45 pays en Afrique (B. Steck, 2015).

concession leurs terminaux, principalement à conteneurs. Ce groupe intervient également dans les « ports secs » ou plates-formes logistiques à l'intérieur des terres, sur les corridors.

À leurs côtés se trouve très souvent les banques et les compagnies d'assurances. En effet, selon K. Adegbe (2017) le banquier et l'assureur maritime interviennent dans la transaction pour le financement ou le règlement de la transaction commerciale. Les compagnies d'assurances assurent la couverture du risque lié au déplacement de la marchandise. L'assurance maritime se présente alors comme un contrat. À travers ce contrat, la compagnie d'assurance s'engage moyennant au paiement d'une prime, à indemniser l'importateur ou l'exportateur (l'assuré) du préjudice subi par des valeurs définies et exposées aux dangers d'une expédition maritime, du fait de la survenance de certains risques. L'importance de l'assurance⁸⁷ maritime réside dans le souci des États de préserver leurs devises générées par l'industrie des transports maritimes d'une part, et par le désir pour les opérateurs économiques de sécuriser leurs marchandises d'autre part. C'est dans cette optique que le géographe Ousseny Sigué (2015) soutient qu'un des aspects les plus importants du transport international est l'assurance des marchandises transportées. Pour être en conformité avec la réglementation du transport de marchandises à l'importation, les chargeurs contractent une assurance. Mais, d'une manière générale les chargeurs ne maîtrisent pas le système des assurances et par conséquent ont tendance à les négliger.

Parmi tous les acteurs qui interviennent aux échelles supranationales, les organismes d'intégration à caractère multisectoriel sont les véritables promoteurs de l'intégration régionale. Car, à l'échelle du continent africain, l'Union Africaine (UA) vise l'intégration du continent à partir des communautés économiques régionales. L'UA vient d'adopter une zone de libre-échange continentale signé par quarante-quatre (44) pays en mars 2018. En Afrique de l'Ouest, comme nous l'avons présenté dans le deuxième chapitre, la CEDEAO et l'UEMOA ont été créées pour la promotion de l'intégration régionale si bien qu'elles travaillent pour la facilitation des échanges dans le transport de marchandises avec notamment la promotion de la libre circulation, l'adoption des textes pour le transport international routier, la création des postes

⁸⁷ D'après notre entretien avec un professionnel des d'assurance, il est souvent difficile de donner le montant de l'assurance pour le transport international de marchandises car ce montant dépend de la nature de la marchandise, de sa valeur, de la distance, etc.

de contrôle juxtaposés et surtout la mise en place d'un observatoire des pratiques anormales sur les corridors.

Au-delà de ces organismes d'intégration à caractère multisectoriel, nous abordons le rôle de certaines associations transnationales qui travaillent dans le transport international de marchandises.

4.1.2. Organismes sectoriels et intégration régionale

Plusieurs organisations interviennent directement dans l'organisation du transport de marchandises à l'échelle supranationale. En effet, l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, créée depuis 1975 est une structure qui œuvre dans le transport international de marchandises. Elle est chargée de promouvoir des services de transport maritime rentables, sécurisés, d'œuvrer pour le renforcement des capacités des acteurs, du financement durable de l'industrie des transports maritimes ainsi que la facilitation du transport en transit vers les États membres sans littoral.⁸⁸

Hormis, cet organisme, les travaux de J. Lombard et *al.* (2014) soulignent la nécessité de prendre en compte l'Association de gestion des ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre. Cette institution (intergouvernementale) joue un rôle capital dans la mise en commun des compétences et des réflexions sur le devenir des ports de la côte ouest-africaine. Selon ces auteurs, « *ses principaux objectifs marquent la volonté politique de concertation, d'harmonisation, d'intégration, dans un secteur d'activités concurrentiel, sous-tendu par les discours souverains des États indépendants* » (J. Lombard et *al.* 2014, p.248). Cet organisme œuvre à la promotion de l'intégration régionale car il vise à :

- contribuer à l'amélioration, la coordination et l'harmonisation des activités portuaires et du port, des services et des infrastructures d'Afrique de l'Ouest et Centrale, afin d'accroître l'efficacité de leurs services aux navires et autres moyens de transport;
- encourager, en relation avec les organismes portuaires similaires ou les gouvernements concernés, le renforcement de la coopération entre les membres, d'une manière qui favorisera le développement de leurs activités;
- établir et entretenir des relations avec les entreprises de transport, les institutions, les associations, les organisations gouvernementales ou internationales, afin de recenser les problèmes auxquels sont confrontés les membres;

⁸⁸ L'une de ces structures spécialisée est l'Union des Conseils des Chargeurs Africains. Source: Organisation Hydrographique Internationale (2014).

- mettre en place un forum de rencontre et d'échange d'idées entre les ports membres, afin de discuter librement des problèmes communs (J. Lombard et *al.*2014, p.248).

Nos entretiens avec les services techniques des structures des chargeurs du Burkina Faso, du Mali et du Niger nous ont en outre permis de prendre également connaissance de l'existence d'une association des chargeurs⁸⁹ des pays sans littorales: association des Acteurs du Secteur des Transports dans les Pays Sans Littoral de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (ATPSL/AOC). Les acteurs du secteur des transports des pays sans littoral de l'Afrique de l'Ouest et du Centre ont en effet, créé le 02 décembre 2008, l'ATPSL/AOC dont le siège est à Ouagadougou. Plusieurs arguments ont été avancés pour la mise en place de cette association. D'une part, ce projet se justifie au regard de l'importance des transports maritimes dans les échanges des pays membres et de l'impact des coûts des transports sur la compétitivité des économies. Cette initiative se justifie en outre par rapport aux conventions régionales et internationales qui insistent sur la prise en compte des spécificités des pays "enclavés". D'autre part, les États membres, en considérant les mutations du secteur des transports consécutifs à la mondialisation et conscients que les pays africains sans littoral ne peuvent rester en marge de ces mutations, sont désireux d'instaurer un nouveau type de partenariat entre les différents intervenants de la chaîne de transport (ATPSL/AOC, 2008).

Selon les statuts de cette association, l'ATPSL/AOC vise à instaurer un cadre de concertation sur les transports et la logistique pour la promotion du commerce extérieur des pays sans littoral de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Elle a essentiellement pour mission:

- d'initier des consultations et des négociations avec les autorités et les opérateurs portuaires ainsi que tous les autres prestataires intervenant dans le transport de marchandises;
- de veiller à la simplification, à la facilitation et à l'harmonisation des mesures, des procédures relatives au transport et au transit des marchandises dans la région, d'encourager et de promouvoir l'utilisation de la formule de transport la plus avantageuse pour les membres en termes de coûts, et célérité;
- de promouvoir toutes actions de défense et de protection des intérêts des membres au regard des exigences du contexte international;

⁸⁹ Le chargeur est la personne physique ou morale qui confie une marchandise à acheminer à un transporteur pour compte d'autrui (Harrar Sabéha, 2012, p.50).

- de veiller au respect des conditions d'une concurrence saine sur les marchés des transports, au renforcement des capacités en matière de transport et de logistique des pays membres;
- de veiller à la dissémination de bonnes pratiques de transport dans les pays membres et au respect des conventions régionales et internationales en matière de transport et de transit auxquelles les pays membres font parties;
- et d'exécuter toutes autres missions retenues par l'Assemblée Générale en rapport avec l'objectif de l'association (ATPSL/AOC, 2008).

Cette association serait un atout pour la défense des intérêts des pays sans littoral face aux pays côtiers. Il existe en effet, une union des professionnels des pays sans littoral dans les négociations avec les pays côtiers. Des rencontres périodiques se tiennent entre les membres pour une synergie d'action et pour plus d'efficacité. Mais au-delà de cet atout, une analyse de la mise en place de cette association nous amène à penser que la création de cette association pourrait révéler les insuffisances de l'intégration régionale dans le secteur du transport international de marchandises. Si tous les États membres des communautés économiques d'intégration appliquaient les conventions régionales, les raisons qui ont prévalu à la création de cette association ne seront plus pertinentes. Cette association peut alors d'une part, être considérée comme une preuve de la faible implication des différents acteurs pour le renforcement de l'intégration régionale. Mais d'autre part, elle peut être considérée comme un atout pour l'intégration régionale car elle vise à travailler au respect des conventions en matière de facilitation du transport internationale de marchandises et d'offrir un cadre de rencontres et d'échanges entre les acteurs des pays sans littoral. Ce deuxième argument serait peu tenable actuellement, car cette association ne favorise pas la complémentarité entre les pays côtiers et ceux de l'intérieur.

Ainsi, à l'échelle mondiale ou régionale, les organismes d'intégration à caractère multisectoriel tels que l'UA, la CEDEAO, l'UEMOA et l'Association de gestion des ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre sont surtout les véritables promoteurs de l'intégration régionale dans le transport international de marchandises.

L'analyse du rôle des acteurs du transit routier de marchandises du Mali et du Niger en passant par le Burkina Faso doit également prendre en compte les principaux acteurs qui interviennent dans ces pays.

4.2. MULTIPLES INTERVENANTS NATIONAUX

À l'échelle des pays membres de l'UEMOA, des acteurs privés et institutionnels animent le secteur du transport international de marchandises.

4.2.1. Acteurs privés du transit routier de marchandises

Les transitaires et les transporteurs ainsi que les commerçants sont des acteurs non institutionnels du transit routier dans les pays sans littoral de l'UEMOA.

4.2.1.1. Transitaires: acteurs sans influence sur le processus d'intégration régionale

D'après l'UEMOA et la CEMAC (2017)⁹⁰, au 30 Octobre 2017, il y avait respectivement 32, 72 et 11 principales sociétés de transit au Burkina Faso, au Mali et au Niger. Le transitaire est en effet un auxiliaire du commerce international travaillant pour le compte d'un client importateur ou exportateur. D'après nos entretiens avec les syndicats des transitaires du Mali et du Niger, il est un professionnel chargé d'accomplir les formalités permettant à la marchandise de franchir la frontière du pays. Il achemine ainsi les envois de marchandises (quelle que soient leur importance, leur destination et leur provenance) par le rail ou la route, par fret aérien ou maritime. Il n'a alors aucune influence sur l'application des accords régionaux en lien avec l'intégration régionale. Il existe cependant, selon les différentes responsabilités, plusieurs types de transitaires⁹¹:

- **le transitaire mandataire**

⁹⁰ <http://www.izf.net/> consulté le 30/08/2018.

⁹¹ I. Yankéné, 2013 et K. Adegbe, 2017.

Il est un agent de liaison entre deux modes de transport. Il agit sur les instructions de son client. Il exécute les ordres de son mandat. Ce transitaire n'a donc pas le choix des sous-traitants. Il n'est pas responsable de la défaillance de ces derniers, mais il prend toute disposition utile pour préserver les recours de son mandant en cas de constat d'avaries. Il répond d'une obligation de moyens;

- **le transitaire commissionnaire de transport**

Il est un intermédiaire professionnel qui organise de façon libre et autonome, pour le compte de l'expéditeur, la totalité du transport. Il met en place et coordonne le transport avec les sous-traitants de son choix. Il est donc responsable de leurs fautes éventuelles. Il répond d'une obligation de résultats. On retrouve dans cette catégorie les affréteurs routiers, les groupeurs aériens ou maritimes, les organisateurs de transport multimodaux, les intégrateurs, etc.

Selon O. Sigué (2015), les services de douane exigent que les importateurs passant par les ports ghanéens utilisent des courtiers certifiés, plus connus sous le nom d'« agents en douane » ou « transitaires ». Les importateurs remettent tous les documents aux transitaires qui s'occupent du processus de dédouanement des marchandises en leur nom.

Nous convenons alors avec O. Sigué (Ibid) que le transitaire est un intermédiaire et l'un des maillons important de la chaîne internationale de transport de marchandises même si pour le moment il n'influence pas d'une manière visible le processus d'intégration régionale dans l'espace UEMOA.

À l'instar des transitaires, l'étude s'intéresse aux transporteurs et aux commerçants qui sont des acteurs du transport de marchandises dans l'espace UEMOA.

4.2.1.2. Transporteurs et commerçants: entre fusion ou confusion des rôles, des acteurs importants pour l'intégration régionale

Le transporteur⁹² est chargé de déplacer physiquement la marchandise d'un point A à un point B. Dans la pratique, il existe souvent une confusion dans l'exercice de leur métier avec les

⁹²Le transporteur peut être considéré comme toute personne qui, en son nom propre, ou par l'entremise d'une tierce personne agissant en son nom, conclut un contrat de transport, et assure l'entière responsabilité de son exécution. Le transporteur est aussi l'entreprise spécialisée dans le transport. Quant au propriétaire, il est celui qui dispose financièrement du moyen de transport et met à la disposition d'un armateur (la personne qui exploite

commerçants. Le commerçant est en effet, un petit acteur qui n'intervient pas directement dans le transport international de marchandises. Quant à la profession des transporteurs, elle est aussi considérée comme une activité commerciale; si bien que leur exercice devrait être régi par les textes qui organisent l'activité commerciale afin d'éviter une confusion entre les rôles des différents acteurs. D'après O. Sigué (op.cit., p.98), au Burkina Faso,

la majorité des transporteurs n'est pas professionnelle: 37,33% et 31,33 % des transporteurs sont respectivement des commerçants et des particuliers. 16,67 % des transporteurs sont des mécaniciens, soudeurs, cultivateurs, etc. Et seulement 6,67 % des transporteurs sont bien structurés dans des entreprises de transport.

La CNUCED (2005) révélait dans le même sens que dans les pays sahéliens comme le Burkina Faso, le Mali et le Niger, ce qui caractérise la structure professionnelle des transports routiers est l'atomisation du secteur. Par exemple, au Burkina Faso, 95% des transporteurs sont des entreprises individuelles et 5% seulement disposent d'une flotte de plusieurs camions. Quelques transporteurs ont une vingtaine de camions, mais la plupart des entrepreneurs ne dispose que de 1 à 3 véhicules.

Le secteur du transport international de marchandises des pays sans littoral de l'UEMOA est alors dominé par des transporteurs sans professionnalisme, qui exercent à la fois plusieurs autres activités. Les géographes français Jérôme Lombard et Olivier Ninot (2002) estiment dans ce contexte, que l'informatisation du secteur des transports dans la région pose problème. D'un côté, les effets sur l'emploi semblent être un faible contrepoids à l'augmentation de la précarité dans le secteur du transport routier. De l'autre, l'investissement dans le transport routier s'est généralisé, tout en contribuant par la concurrence à la dégradation du service de transport. O. Sigué (2015) ajoute que le secteur est mal structuré et fonctionne dans l'informel, engendrant ainsi beaucoup de difficultés pour l'État à organiser le secteur du transport international de marchandises. Cette situation s'explique en partie par le fait que beaucoup de ces transporteurs individuels sont des commerçants qui transportent pour leur propre compte. Il en résulte une faible capacité entrepreneuriale notamment à passer de véritables contrats de transports de longue durée pour assoir un développement d'une flotte modernisée.

techniquement le moyen de transport). L'armateur pourvoit au bon fonctionnement du moyen de transport: réparation, entretien, avitaillement, équipage, etc. (K. Adegbe, 2017 et O. Sigué, 2015).

Au cours de nos entretiens avec les syndicats des commerçants et des transporteurs du Mali et du Niger (réalisés à Bamako et Niamey en janvier 2018), il est ressorti que la plupart des transporteurs sont à la fois des propriétaires de camions et des commerçants. Il y a ainsi un risque de disparition de petits transporteurs qui n'ont pas les moyens financiers de pouvoir cumuler à la fois ces fonctions. En effet, au cours de nos entretiens au Mali avec les acteurs du transport de marchandises, les petits transporteurs et commerçants déploraient cette fusion de rôle car ce phénomène est en leur défaveur. Même le syndicat des commerçants (import-export) nous a confirmé l'existence de cette confusion au Niger. Lorsque nous avons évoqué le risque soulevé au Mali lié à la préoccupation de petits acteurs, monsieur le secrétaire général des commerçants du Niger estime que pour le moment il n'y pas une entrave à la réglementation. Selon lui tous ces acteurs travaillent dans un contexte libéral et la loi n'interdit pas explicitement cette pratique en apportant une restriction.

Pour la CNUCED (2005), l'origine de cette situation serait née de deux règles. Les accords bilatéraux de transport de marchandises en transit. D'une part les transporteurs des pays "enclavés" ont des « droits de transport » 2/3 des volumes qui leur sont destinés et le pays de transit dispose du tiers du flux de transit qui traversent son pays. Les Conseils des Chargeurs assurent la gestion de cette répartition (sauf le Mali). D'autre part, le « tour de rôle ». Il consacre la règle du « premier arrivé –premier servi » qui est organisé par les unions des transporteurs aux ports de Lomé et de Tema. Les conséquences de l'application de ces deux règles sont nombreuses. Il y a premièrement le libre choix du transporteur qui est affaibli, empêchant tout accord privé de transport et toute négociation. Ensuite, la survie des transporteurs individuels qui sont selon les règles de fonctionnement habituelles du marché, ne devraient plus opérer sur le transport international. Enfin, la difficulté pour les opérateurs de transport d'assurer un développement économique de leur entreprise. Les accords bilatéraux auraient pu constituer une première étape destinée à favoriser l'éclosion des compagnies de transport avant de libéraliser le secteur, mais l'instauration du tour de rôle prive le marché de la sélection des transporteurs par la qualité des prestations.

Il convient cependant, de ne pas dramatiser cette situation car O. Sigué (2015, p.109-110) explique que:

le risque de faillite peut amener certains transporteurs à adopter des stratégies de variation des activités. En plus d'être transporteurs, ils sont aussi commerçants de céréales, éleveurs, vendeurs de cycles, propriétaires immobiliers, importateurs de produits divers, etc. On assiste, à travers

cette stratégie, à une gestion unique pour plusieurs activités: les recettes et les dépenses qui découlent de ces différentes activités sont confondues de sorte qu'un déficit dans l'activité de transport est comblé par l'excédent réalisé sur l'activité de commerce par exemple. Dans la logique de cette stratégie, les différentes activités menées par un même entrepreneur ont un capital commun, des recettes communes, des dettes communes... On comprend donc bien la longévité de certaines entreprises de transport. Le transporteur pris individuellement ne tombe en faillite que si l'ensemble de ses activités connaissent le même sort.

L'auteur ajoute que la difficulté mais aussi l'efficacité d'une telle gestion des activités est à la mesure de celles des fonds investis. Les petits transporteurs avec peu de fonds sont souvent plus vulnérables car ils n'ont pas encore suffisamment de capital pour étaler les risques sur plusieurs activités. Dans cette stratégie de différenciation des activités, en dehors du cas où l'activité de transport peut être rentable, cette façon de gérer a pour conséquence qu'une entreprise de transport peut connaître plusieurs exercices déficitaires sans que l'entrepreneur ne s'en rende compte ou en tout cas ne puisse mesurer toute l'ampleur du déficit.

Ainsi, la fusion ou la confusion entre ces acteurs directs ne sont pas uniquement un inconvénient en termes de menace pour les petits acteurs, car elle peut être considérée comme une résilience des acteurs directs pour faire éventuellement face aux multiples défis imprévisibles du secteur. Cette confusion n'est alors pas un obstacle au développement de ce secteur ou une entrave au processus d'intégration régionale en cours dans l'espace UEMOA. Nous pensons que l'exercice de leur métier est essentiel pour le renforcement de l'intégration régionale car ils travaillent indirectement au renforcement des échanges au sein de la région. Leur rôle dans l'intégration régionale est surtout visible dans les zones transfrontalières où ils assurent une dynamique territoriale grâce au développement du commerce entre deux ou plusieurs pays. Même si l'une des faiblesses de leur activité soit leur manque de professionnalisme et surtout le caractère très souvent informel de leurs activités, les populations bénéficient des résultats de leurs mobilités entre les pays de la région. Leurs activités permettent aux populations de bénéficier des produits des territoires voisins et souvent à un prix plus abordable que les prix dans les centres urbains éloignés de leur pays. La proximité géographique dont le corollaire influence généralement la distance et de ce fait le prix des marchandises pourrait être une explication.

Même dans le transit de marchandises du Mali et du Niger en passant par le Burkina Faso, cette situation est une réalité dans les zones frontalières telles que Koloko, Faramana, Kancthari, Bittou, etc. Dans ces localités où nous avons mené des investigations, le commerce transfrontalier est développé grâce à l'emplacement des postes de contrôle. L'arrêt très souvent

prolongé des camions occasionne des activités commerciales entre les populations et les acteurs du transport en transit.

Les acteurs non institutionnels sont alors importants pour l'intégration régionale même si certains ne sont pas préoccupés pour la réalisation de cet objectif régional. Toujours dans les pays sans littoral de l'UEMOA, des acteurs institutionnels œuvrent à l'échelle des États dans le transit routier de marchandises.

4.2.2. Acteurs institutionnels nationaux du transit routier de marchandises

Les ministères des transports, les chambres de commerce, les conseils des chargeurs, les syndicats des transporteurs, des conducteurs et des transitaires sont des structures institutionnelles qui œuvrent dans le transit routier de marchandises du Mali et du Niger en passant par le Burkina Faso.

4.2.2.1. Ministères des transports: acteurs faibles de l'intégration régionale

Dans un pays sans littoral, vaste comme le Mali ou le Niger, le secteur du transport routier joue un rôle essentiel pour le désenclavement intérieur et extérieur. La compétitivité de leur économie est largement tributaire de l'efficacité du fonctionnement du système des transports. Dans ce contexte, les ministères en charge des transports de ces deux pays au regard de leurs cahiers de charge ont essentiellement pour mission de proposer et de mettre en œuvre les politiques nationales dans le domaine des transports. Au Mali par exemple, selon la BAD (2014), les principales attributions du ministère en charge du transport dans le secteur du transport routier sont entre autres:

- le développement des types de transports, l'élaboration et la mise en œuvre des mesures ayant pour but d'assurer le désenclavement intérieur et extérieur du pays;
- la conception, la construction et l'entretien des routes;
- l'élaboration et le contrôle de l'application de la réglementation dans les domaines de la topographie et de la cartographie;
- la recherche et l'expérimentation dans le domaine des travaux publics;

- l'élaboration et la mise en œuvre des règles relatives à la circulation et à la sécurité routière, etc.

À l'instar du Mali, le ministère des transports du Niger est responsable de la politique du transport de ce pays. Dans le secteur routier, ce ministère est chargé essentiellement de:

- concevoir, de mettre en œuvre la politique et d'élaborer le plan national des transports;
- concevoir et de réaliser les infrastructures de base;
- d'élaborer et d'appliquer la réglementation en matière de transports et de contrôler l'exploitation des infrastructures de transports (routes, ports secs, gares routières, etc.);
- vérifier la qualification et de contrôler les établissements d'enseignement pour la conduite (le cas des auto-écoles), la réparation et l'expertise automobile;
- mobiliser les ressources humaines, financières et matérielles suffisantes pour la mise en œuvre des politiques et stratégies en matière de transports;
- concevoir et de mettre en œuvre un programme national de modernisation des moyens de transports ⁹³ainsi que de leur gestion rationnelle (M.T., 2017).

L'économiste nigérienne Rabiadou Samna (2010) précise également que, pour l'élaboration et l'application des textes réglementaires et législatifs, la planification et le contrôle des activités de transports au Niger, l'État demeure le principal organe institutionnel. Son intervention se fait par le biais du Ministère en charge de transports et dans certaines mesures par d'autres Ministères tels que celui de l'équipement et des travaux publics, de l'économie et des finances.

Les principaux cahiers de charge de ces ministères des transports indiquent qu'ils font très faiblement référence à une mission de facilitation du secteur du transport en lien avec l'intégration régionale. Pourtant, d'une manière générale, les États ratifient les conventions à l'échelle régionale. Dans les États, les ministères des transports devraient être chargés de la proposition, de la diffusion et même de la mise en œuvre (à travers leurs services déconcentrés et décentralisés) des politiques régionales en matière de transport. Ces ministères devraient en outre s'approprier les orientations et les décisions communautaires et faire des propositions de lois qui seront adoptées par les assemblées nationales. Mais, les cahiers de charges des ministères des transports mentionnent faiblement leur responsabilité en matière de facilitation

⁹³ Le Mali dispose également d'un Comité de Facilitation des Transports, un organe consultatif auprès du Ministère chargé des transports avec pour mission de promouvoir la modernisation des pratiques en matière de transports et les supports offerts par la technologie de l'information en matière de commerce international (M.A.E.C.I., 2013).

du transport régional grâce à une appropriation des conventions communautaires ⁹⁴ pour le renforcement de l'intégration régionale.

Il est certes important que ces ministères s'investissent pour le développement des infrastructures de transport, mais au regard de leur situation de pays sans façade maritime, le transport est au cœur de leur développement. Nous pensons que ces ministères devraient davantage prendre en compte les réglementations communautaires en matière de transport afin de promouvoir la libre circulation au sein de leur pays. Mais en plus des ministères en charge des transports il convient d'aborder le rôle des chambres de commerce.

4.2.2.2. Chambres de commerce et mission de facilitation du transport régional

La Chambre de commerce, d'industrie et de l'artisanat (CCIA) est un organisme habilité à représenter les intérêts du secteur privé y compris le commerce auprès des gouvernements. Le Ministère en charge du Commerce assure la supervision technique et la CCIA est le garant national désigné par le pays (le Burkina Faso, le Mali ou le Niger) de la convention sur le transit routier inter-État (TRIE). Le TRIE qui est une des conventions-clefs pour la mise en œuvre de l'intégration régionale dans l'espace UEMOA (cf. Chapitre 2). À ce titre, la Chambre de commerce reçoit et gère le fonds de garantie TRIE (USAID, 2010).

Les CCIA participent également à la facilitation du transport régional car elles abritent certains représentants de l'UEMOA chargés de la lutte contre les pratiques anormales (OPA) sur les corridors de l'Union. Au Mali, nos entretiens avec le responsable en charge de l'OPA⁹⁵ se sont déroulés à la chambre de commerce et d'industrie (à Bamako).

Au Burkina Faso, la CCIA a aussi la responsabilité de l'entreposage et la gestion de la gare Ouaga-Inter. Elle encourage le transport en conteneur afin de limiter le dépotage des marchandises à l'intérieur des ports, qui est une source potentielle de surcharge des camions et de sous-déclaration des marchandises (USAID, 2010). O. Sigué (2015) souligne cependant que des problèmes d'application des textes existent également au niveau des gares routières. D'après le rapport technique de la West Africa Trade Hub (2010), plus de 50% des pots de vin

⁹⁴ Il convient toutefois de signaler qu'au Mali, les cahiers de charges du ministère en charge du transport est chargé de veiller à l'application de la libre circulation.

⁹⁵ Observatoire des Pratiques Anormales.

surviennent à Ouaga-Inter pour les importations, là où sont payés les droits et taxes. C'est pourquoi, pour être plus efficace, la CCIA devrait prendre des mesures pouvant mettre fin à ces perceptions illicites et réduire ainsi le coût du transport jugé très élevé au Burkina Faso.

Nonobstant cette difficulté rencontrée, l'on peut retenir que les CCIA des trois pays sans littoral de l'UEMOA participent à la facilitation du transport régional et par conséquent au renforcement de l'intégration régionale car certaines d'entre elles ouvrent pour la lutte contre les pratiques anormales. En plus des CCIA, les conseils nationaux des chargeurs sont des acteurs clés du transit du Mali et du Niger via le Burkina Faso.

4.2.2.3. Conseils des chargeurs: acteurs engagés pour l'intégration régionale

Le rôle du chargeur consiste à préparer la marchandise et à chercher le navire en s'adressant soit à un courtier d'affrètement maritime, soit à un transitaire, soit directement au représentant commercial d'une compagnie maritime. Il est tenu d'acheminer la marchandise au port d'embarquement convenu soit par ses propres moyens, soit par les services d'une tierce personne. Ces chargeurs sont représentés par des sociétés au sein de « conseils de chargeurs ». Ainsi, conformément aux recommandations de la CNUCED, de la Charte d'Abidjan et des différentes résolutions de la Conférence Ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes visant à promouvoir et à encourager un programme de développement maritime intégré dans la région, le Niger et le Mali se sont dotés de structures des chargeurs. Au Niger, le Conseil Nigérien des Utilisateurs des Transports (CNUT), (photo n°7) est la structure des chargeurs depuis 1984.

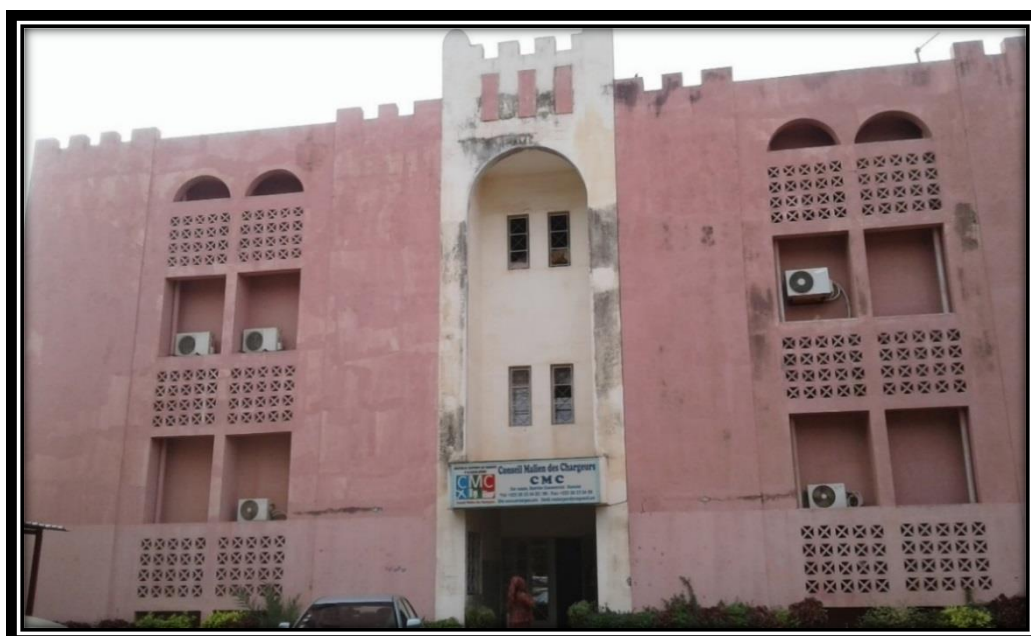
Photo 7: Siège du Conseil Nigérien des Utilisateurs des Transports (CNUT) à Niamey



Cliché, V. Zoma, Niamey le 17/01/2018.

Le CNUT dont la photo (n°7) du siège est présentée, est chargé entre autres, du traitement des données, de la mise en place et l'application d'un système de suivi des marchandises, etc. Le Mali quant à lui, dispose de deux structures des chargeurs dont les sièges sont à Bamako (Photos n°8 et n°9).

Photo 8: Siège du Conseil Malien des Chargeurs (CMC) à BAMAKO



Cliché, V. Zoma, Bamako le 11/01/2018.

Photo 9 : Siège du Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR) à Bamako



Cliché, V. Zoma, Bamako le 11 /01 /2018.

Les photos n°8 et n°9 présentent les sièges du Conseil Malien des Chargeurs (CMC)⁹⁶ et du Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR) à Bamako. Sur le plan institutionnel, les autorités du Mali ont créé des organismes professionnels pour mieux prendre en charge les intérêts des chargeurs et des transporteurs routiers. Cependant, la création de ces deux structures n'est pas sans difficulté. Le malien Daba Balla Keita (2008) explique qu'il existe souvent un problème de rivalité entre ces deux structures. Cette situation joue négativement sur l'approvisionnement du Mali en marchandises. Par exemple, grâce aux exonérations accordées à des opérateurs céréaliers, des commerçants maliens ont réussi à faire venir de l'Asie une quantité importante de céréales. On estime à plus de 80 000 tonnes de riz bloqués en 2008 aux ports d'Abidjan et de Dakar car l'acheminement de ces céréales avait divisé ces structures.

D'une manière générale, les conseils des chargeurs de ces trois pays sans littoral sont des organisations professionnelles, placées sous la tutelle des ministères en charge des transports qui regroupent les chargeurs. L'objectif principal de la mise en place de ces structures est de permettre aux chargeurs de se regrouper, de fédérer leurs énergies afin de constituer un pouvoir,

⁹⁶ Le CMC dispose depuis le vendredi 5 avril 2018 d'un nouveau siège.

une force de négociation pour obtenir au moindre coût et dans les meilleurs délais possibles des services de transports efficaces.

D'après nos entretiens avec les responsables de ces structures, leurs explications corroborent celles de H. Cissé (2005); M. Sounouvou (2007) et USAID (2010) selon lesquelles, la mission des conseils des chargeurs consiste entre autres à rechercher, à étudier et à mettre en œuvre toutes mesures permettant d'améliorer l'efficacité des transports. La mise en place de ces structures devra permettre aux différents opérateurs économiques du secteur des transports de mieux apprécier leurs besoins, leurs problèmes et d'œuvrer efficacement à la résolution de ces problèmes en rapport avec les autorités administratives. Dans le domaine des transports maritimes, leurs missions est de parvenir à une stabilisation, voire à un abaissement des taux de fret maritime et de veiller à la régularité des services maritimes desservant les ports de transit de leur pays. Dans les ports, ils doivent veiller à l'efficacité et à la célérité des opérations dans les ports de transit pour les marchandises à destination et en provenance de leur pays, et de chercher un coût de passage dans les ports qui soit le moins élevé possible en ce qui concerne l'accostage, la manutention, l'entreposage et le stockage. Dans le domaine des transports routiers et ferroviaires, ces structures devraient s'assurer de rechercher une meilleure organisation et exploitation de la chaîne des transports et d'organiser efficacement le transport des marchandises aux points de rupture de charge. Au niveau des transports aériens, elles sont chargées de veiller à ce que la desserte du territoire national soit assurée dans les meilleures conditions possibles.

Selon nos entretiens avec les responsables de ces structures (dans ces trois pays), à l'exception du CMC et du CMTR au Mali, le CBC (du Burkina Faso) et le CNUT (du Niger) ont également des missions de collecte de données statiques. Ils produisent des rapports périodiques sur l'état du transport de marchandises de leur pays. Les résultats de nos entretiens révèlent en outre que le CBC et le CNUT interviennent dans la promotion de l'intégration régionale. Ces deux structures sont les représentants au sein de leur pays de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA), structure de lutte contre les tracasseries routières. Les points focaux de l'OPA qui produisent des rapports périodiques sont logés au sein de ces deux structures. Ainsi, parmi ces

structures des chargeurs du Burkina Faso, du Mali et du Niger, seuls le CBC et le CNUT interviennent directement comme acteurs de promotion de l'intégration régionale⁹⁷.

Comme les chambres de commerce et les structures des chargeurs (CBC, CMC, CMTR et du CNUT) qui travaillent pour les intérêts des chargeurs des pays sans littoral, nous nous intéressons aux syndicats du secteur du transit de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso.

4.2.2.4. Absence d'une coordination des syndicats: un handicap pour l'intégration régionale

Les principaux syndicats opérant dans le transport routier de marchandises au Burkina Faso, au Mali et au Niger sont constitués:

- d'une part des transporteurs. Il s'agit du Syndicat des Transporteurs de Marchandises du Niger (STMN), de l'Organisation des Transporteurs Routiers du Faso (OTRAF) et du Syndicat national des transporteurs routiers, urbains-interurbains et internationaux du Mali (Syntrui-Mali), etc.;
- et d'autre part des conducteurs routiers. Il s'agit de l'Union des Conducteurs Routiers du Burkina Faso (UCRB), du Syndicat national des chauffeurs et conducteurs routiers du Mali (Synacor-Mali), Syndicat National de la Coordination des Chauffeurs et Transporteurs Routiers (SNACCRM), du Syndicat National des Conducteurs Routiers du Niger (SNCRN), etc.⁹⁸

Un syndicat est un groupement constitué pour la défense collective d'intérêts professionnels de leurs membres. O. Sigué (2015) ajoute que les syndicats des transporteurs routiers ont la responsabilité de trouver des marchandises pour les camions, de représenter et de défendre les intérêts de tous les transporteurs de leur pays. Ainsi, lorsqu'il fait l'inventaire du fret disponible et le répartit, le syndicat joue un rôle d'intermédiaire. Selon l'USAID (2010), dans le contexte du Burkina Faso par exemple, l'Organisation des Transporteurs Routiers du Faso (OTRAF) est

⁹⁷ L'OPA n'est pas représentée au sein du CMC ou du CMTR au Mali car il est déjà représenté au sein de la chambre de commerce.

⁹⁸ En plus des transporteurs et des conducteurs, certains grands commerçants sont également des acteurs du transport international de marchandises de ces trois pays.

le principal intermédiaire en tant que syndicat. Il existe en effet, plusieurs autres organisations représentant les chargeurs professionnels Burkinabès, mais l'OTRAF est le plus grand et il participe activement au partage du fret Burkinabé dans les pays côtiers. Il a un poids politique important car certains membres de l'exécutif sont aussi des acteurs majeurs de l'économie nationale du Burkina Faso. Il a aussi de solides relations avec les plus hauts officiels au ministère des transports. Au Ghana par exemple, l'OTRAF assiste les transporteurs burkinabè dans les négociations des tarifs du fret avec les transitaires. Il reçoit et transmet les demandes des camions du CBC (Conseil Burkinabé des Chargeurs) et assiste les camions de ce pays en cas de problèmes sur la route et avec les autorités ghanéennes.

Cependant, il n'y a pas une union des syndicats routiers à l'échelle régionale pour la défense des intérêts de leurs membres. Chaque syndicat a une compétence nationale, même si les différents acteurs à l'échelle nationale se retrouvent souvent lors des rencontres organisées par l'UEMOA. Malgré la tenue de ces rencontres, tous les syndicats des transporteurs, des conducteurs routiers, des commerçants et mêmes des transitaires confirment la persistance de la non application des accords de facilitation de transport dans l'espace régional. Pourtant la mise en place d'une coordination à l'échelle régionale faciliterait l'exercice du métier des conducteurs internationaux de marchandises car actuellement ces acteurs intermédiaires n'ont qu'une compétence nationale. En plus de cette lacune, nos investigations sur le terrain et plusieurs études montrent (comme nous le verrons dans le sixième chapitre⁹⁹) que les syndicats des transporteurs et même des conducteurs ont des pratiques contraires à la promotion de l'intégration régionale. Au lieu de défendre les intérêts de leurs membres, ces syndicats prélèvent des taxes obligatoires sur les conducteurs lors de chaque passage. Nous pensons que l'absence d'une coordination régionale dans ce secteur favorise ces prélèvements abusifs et obligatoires qui ne sont en aucun cas des atouts pour le renforcement de l'intégration régionale.

Ainsi, les conseils des chargeurs et les chambres de commerce sont surtout les acteurs institutionnels nationaux qui travaillent pour la promotion de l'intégration régionale.

⁹⁹ D'après la BAD (2015), la Directive n°08/20005/CM/UEMOA et la Décision n°15/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 indiquent que les 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 zoonitaire.

Au-delà des acteurs du transit routier de marchandises qui œuvrent à l'échelle des États membres de l'UEMOA, certains sont surtout rencontrés dans les communes rurales ou urbaines.

4.3. INTERVENANTS LOCAUX DU TRANSIT ROUTIER

Les *coxers* et surtout les forces de sécurité sont des acteurs que l'on rencontre dans les villes ou les communes rurales et qui sont concernés par le transit routier de marchandises du Mali et du Niger en passant par le Burkina Faso.

4.3.1. “Coxer” : un métier très souvent occasionnel

Le *coxer* est un intermédiaire du transport routier. D'après les résultats de nos entretiens avec les acteurs du transport international de marchandises des trois pays de l'intérieur de l'UEMOA (qui confirment les travaux de O. Sigué, 2015), un *coxer* est chargé de rechercher la marchandise pour les conducteurs ou de mettre en relation le conducteur avec le propriétaire (le chargeur). Il a alors pour fonction de mettre en relation la demande et l'offre de transport. Il travaille sur un réseau de relations constitué de transporteurs et de chargeurs.

En plus de ces deux types d'acteurs, nos entretiens permettent d'intégrer les conducteurs au réseau du *coxer*. En effet, plusieurs chauffeurs ont des contacts de *coxers* et vice versa. Certains chauffeurs (comme nous le verrons dans la troisième partie de notre thèse) contactent souvent un *coxer* pour rechercher de la marchandise (surtout lorsqu'ils transitent à vide). D'après un *coxer* à Ouagadougou, chaque conducteur a un réseau de *coxer* en fonction des localités qu'il traverse. Un chauffeur avant d'arriver dans une localité, contacte un ou des *coxers* et lui demande de rechercher de la marchandise. Il convient toutefois de préciser que le *coxer* devrait surtout être en relation avec le transporteur et le chargeur. Les relations entre les *coxers* et les chauffeurs pourraient s'expliquer d'une part par le fait que certains conducteurs peuvent être aussi des transporteurs et d'autre part, pour des raisons de recherche d'intérêt du conducteur.

Pour devenir un *coxer*, cela nécessite un apprentissage auprès d'un devancier; car le métier exige une confiance de la part des partenaires. Le devancier introduit progressivement le nouveau venu dans son réseau afin qu'il soit connu. Il faut au préalable que le chargeur ait confiance au *coxer* avant de lui confier la marchandise. Un *coxer* explique que pour certaines opérations, lorsque le *coxer* ne fait pas confiance au transporteur ou au chauffeur, il accompagne

ces derniers pour éviter une perte de la marchandise jusqu'à destination puis il revient à ses propres frais. Cet exemple montre la nécessité de la confiance car une perte de la marchandise peut entraîner une crise de confiance dans ce réseau.

Selon O. Sigué (2015), le métier de coxer peut cependant être occasionnel ou permanent. Dans ce dernier cas, il a un contrat (non écrit) de représentation et délégation du transporteur pour la recherche du fret. Les *coxers* ont généralement deux stratégies, selon qu'ils traitent avec le transporteur ou le chargeur. Dans le premier cas, la stratégie consiste à trouver un ou plusieurs chargeurs et prévenir ensuite un transporteur. Dans le second cas, le coxer négocie avec le chargeur le prix du transport de son fret et prend contact ensuite avec des transporteurs avec lesquels il fixera un prix, en général inférieur au prix conclu avec le chargeur et fera transporter les produits en conséquence. Dans ce cas, le coxer agit en qualité de locataire.

Un *coxer* nous a confié (en août 2018 à Ouagadougou) qu'il peut souvent percevoir entre 10 000 FCFA et 15 000 FCFA comme commission sur une affaire traitée. Mais certains conducteurs ont confié qu'il arrive que le coxer perçoive une double commission (souvent entre 20 000 FCFA à 25 000 FCFA par commission) avec le chargeur et le transporteur ou le conducteur.¹⁰⁰ Cependant, selon D. Ouédraogo (2006), à la gare Ouaga-Inter, les *coxers* de poids lourds exercent tant bien que mal leur activité. Courir par-là pour trouver un camion, courir par-ci pour trouver des marchandises à transporter, ce sont les acrobaties auxquelles se livrent ces nombreux hommes. Dès l'entrée de la grande gare de Ouagarinter, ils sont identifiables par leur attroupement autour d'un conducteur de gros camion. Anciens chauffeurs pour la majorité, les *coxers* sont aujourd'hui des démarcheurs en quête du pourboire quotidien car le métier de coxer est tout juste bon pour se procurer le pain quotidien. Le métier de coxer est par conséquent très souvent une activité transitoire. Une activité que l'individu exerce pour une période donnée, le temps d'avoir un autre travail plus rémunérateur. En termes de perspectives professionnelles, un coxer nous a confié (en juillet 2018) que leur souhait est de devenir un chargeur ou un transporteur.

Mais d'une manière générale, les *coxers* sont unanimes à reconnaître le désordre qui entoure leur métier. Ils n'ont toujours pas de syndicat et il est difficile de connaître actuellement leur nombre. Ainsi, pour éviter les frustrations, certains commerçants préfèrent s'adresser

100 Ces différences constatées dans les déclarations peuvent s'expliquer par le fait qu'une personne a souvent tendance à ne pas rendre public tout son revenu.

directement au Syndicat des transporteurs à travers leurs *coxers*. Dans ce cas, le coxer touche 10% du prix du transport de la marchandise (D. Ouedraogo, 2006; O. Sigué, 2015). Le métier de coxer est alors très instable si bien que ces derniers ne sont pas pour le moment préoccupés par les questions d'intégration régionale mais plutôt sur la recherche de leur pain quotidien.

Il convient également, en plus des *coxers*, de s'intéresser aux agents de sécurités qui contrôlent les entrées et les sorties des conducteurs et ou des camions du Mali et du Niger en transit au Burkina Faso notamment dans les communes rurales ou dans les villes.

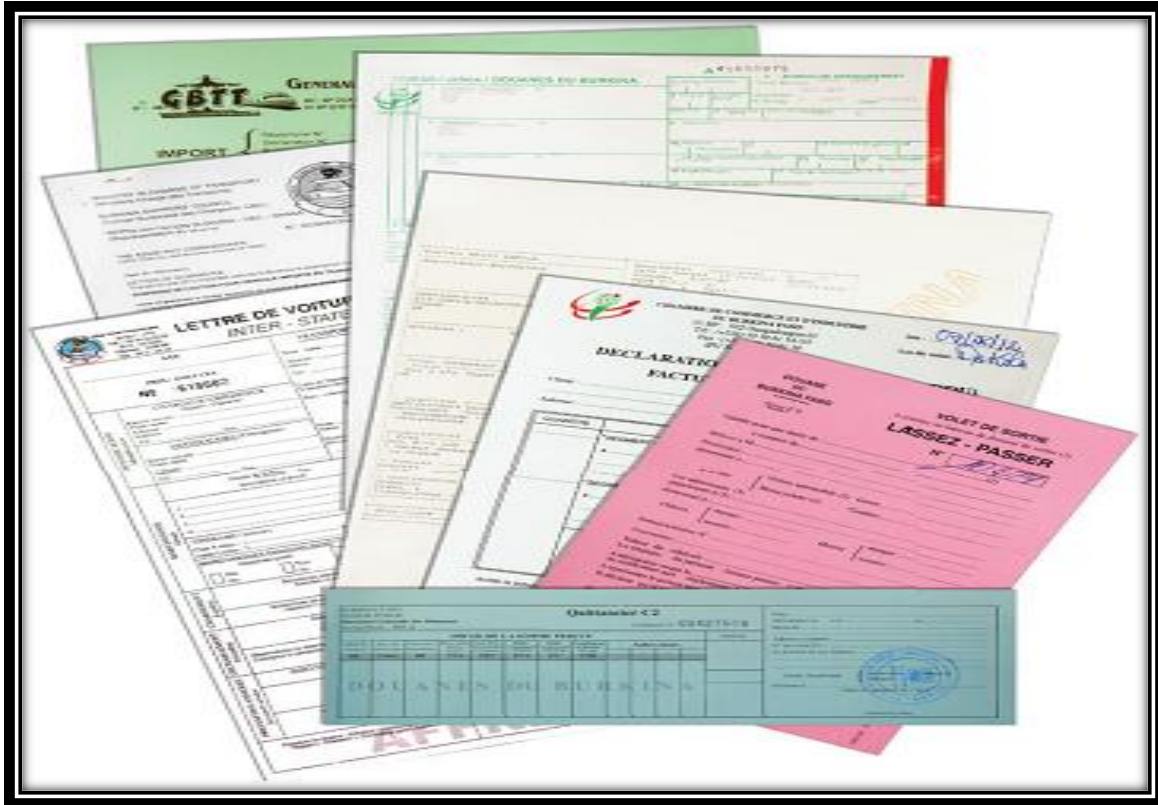
4.3.2. Forces de contrôle: missions de sécurité et d'entrave à l'intégration régionale

D'après la BAD (2015), la Directive n°08/20005/CM/UEMOA et la Décision n°15/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 indiquent que les seules forces autorisées à faire des contrôles sur les axes routiers inter-États sont les agents de douane, de la police, de la gendarmerie, des eaux et forêts, des services de contrôle sanitaire, phytosanitaire et zoonitaire. O. Sigué (2015) explique que pour que la réglementation du secteur soit respectée, il faut nécessairement passer par un contrôle routier rigoureux effectué par les agents de ces différents corps. En effet, les services des douanes des pays membres de l'UEMOA s'occupent essentiellement des droits de porte (taxe à l'import et à l'export), de l'élaboration des statistiques nationales et internationales, de la sanction des fraudes. D'après le FMI et *al.* (2008), l'UEMOA a adopté un « système communautaire de valeur de référence » (Règlement n°4/99/CM/UEMOA) dont l'objectif est de lutter contre les fausses déclarations de valeur et la concurrence déloyale. Les États membres proposent à la Commission de l'UEMOA la liste des marchandises assujetties à cette méthode d'évaluation, en indiquant les valeurs de référence à retenir comme base de calcul des droits et taxes. Ce système ne s'applique qu'aux marchandises non originaires de l'UEMOA.

D'une manière générale, les douanes des pays sans littoral de l'UEMOA restent dans la pratique, focalisées uniquement sur leur mission de recouvrement des droits et taxes (qui représentent à titre d'exemple, environ 50 % des recettes budgétaires annuelles au Niger). Leur mission de facilitation des échanges (qui est en étroite relation avec l'intégration régionale) est en conséquence très négligée (FMI et *al.*, 2008). Le guide des conducteurs routiers du Burkina Faso montre que le contrôle par les agents des douanes sur les routes porte sur les éléments

suivants: une déclaration en douane (l'Acquit); un bordereau de suivi du trafic; la facture d'achat; le laisser passer pour les véhicules et la carte grise (photo n°10).

Photo 10: pièces à fournir aux postes de contrôle de la douane



Source : www.borderlesswa.com, consulté le 23 /02/2018.

La photo n°10 illustre la multitude de pièces à présenter au poste de douane. L'USAID (2004) révèle par exemple que les mêmes problèmes douaniers qui existent au Mali règnent dans la plupart des autres pays africains. Les douanes infligent des fardeaux supplémentaires injustes aux exportateurs. Les deux grands problèmes douaniers sont la corruption et le manque de clarté. En effet, aux arrêts douaniers de l'intérieur du pays (le Mali par exemple) et aux passages des frontières, les officiers douaniers encaissent les droits d'État qui sont justes ainsi que leurs "droits de facilitation" négociés qui varient de \$2,00 à \$20,00 (1 150,54 à 11 505,4 FCFA) par transaction. Avant d'arriver à la frontière, un camionneur peut passer jusqu'à cinq postes douaniers à l'intérieur du pays. À chaque arrêt, les agents douaniers font semblant de vérifier des documents qui peuvent ou ne pas exister dans l'objectif d'encaisser leurs droits de facilitation. Lorsque nous avons posé la question aux chefs de postes des douanes dans les trois communes frontalières du Burkina Faso avec la Mali et le Niger, ils réfutent ces faits. Pourtant

80 % de nos enquêtés se plaignent des tracasseries de la part des forces de sécurité en citant la douane, la police et la gendarmerie. Il est alors nécessaire, en plus de la douane, de s'intéresser aux rôles de la police, de la gendarmerie et des agents des eaux et forêts que l'on rencontre sur les corridors de l'UEMOA.

À l'instar de la douane, plusieurs autres acteurs tels que la police, la gendarmerie, les agents des eaux et forêts et des communes assurent des missions de contrôle dans le transport routier dans l'espace UEMOA. La police, la gendarmerie ainsi que les agents des eaux et forêts¹⁰¹ ont une mission de contrôle et de sécurisation. Les contrôles concernent théoriquement la vérification des documents administratifs, fiscaux, l'état du véhicule ou de son chargement. Ces forces ont pour mission d'assurer la sécurité des populations. Leur présence sur les corridors permet non seulement d'assurer la sécurité des acteurs du transport routier en réduisant les braquages qui pourraient causer d'énormes pertes au secteur du transport international de marchandises. Leur travail devrait permettre également de s'assurer que les acteurs du transport routier respectent les différentes réglementations en vigueur dans l'espace régional ou national. Sans leur action, il serait impossible actuellement de s'assurer le respect du code de la route, du bon état des véhicules qui circulent afin de limiter les accidents et surtout de vérifier si les marchandises transportées ne constituent pas une menace pour la santé ou la sécurité des populations membres des pays de l'UEMOA. Par exemple, leur présence contribuerait à éviter que les conducteurs fassent entrer des armes, de la drogue ou des produits pharmaceutiques illégaux dans un territoire.

Le guide du conducteur routier du Burkina Faso donne une idée des documents qu'un conducteur doit avoir pour le transit routier à travers le territoire :

- aux postes de contrôle de la police ou de gendarmerie, les documents suivants sont contrôlés: les cartes grises; la carte d'affiliation; le certificat de visite technique; un certificat d'assurance (carte Brune CEDEAO pour les véhicules étrangers); une carte de transport; une patente; un permis national de conduire; un carnet de vaccination (pour les étranger) (photo n°11);

¹⁰¹ Forces paramilitaires chargées de la protection de l'environnement.

Photo 11: Quelques pièces à présenter aux forces de police ou de gendarmerie



Source : www.borderlesswa.com, consulté le 23 /02/2018

Les conducteurs doivent présenter aux postes de contrôle de la police ou de la gendarmerie ces documents présentés dans la photo ci-dessus. Mais selon la nature des marchandises transportées, ils sont souvent contrôlés par les agents des eaux et forêts;

- au poste de contrôle des agents des Eaux et Forêts

Les agents de contrôle des Eaux et Forêts, exigent certains documents ci-après en fonction de la nature des marchandises: un certificat d'origine; un permis d'exportation; une licence d'importation et d'exportation pour le poisson; un certificat d'accréditation; un certificat phytosanitaire; un permis de coupe et de circulation pour le charbon de bois; un permis de capture, certificat de détention (pour les animaux); une autorisation d'importer, une autorisation de les utiliser pour les matériels de radio sécurité;

- dans les communes traversées

Dans les localités traversées, les conducteurs sont obligés de payer des taxes de stationnement ou de traversées de territoires et de péages. Il convient de souligner qu'à l'exception des frais de péages qui sont une contribution pour la construction et l'entretien des routes, les deux autres taxes que nous verrons dans la troisième partie de la thèse sont illégales. Au cours de nos entretiens avec les syndicats des conducteurs routiers, certains chauffeurs et leurs apprentis nous ont confié que certaines communes les obligent à payer des taxes (1000 FCFA par exemple pour le stationnement dans une commune au Burkina Faso). Un conducteur qui quitte Niamey pour transiter au Burkina Faso et se rendre en Côte d'Ivoire doit payer plusieurs péages. De Niamey à Kantchari (frontière du Burkina Faso avec le Niger), le péage coûte 1 250 FCFA (à travers cette portion du territoire du Niger). De Kantchari à Bobo-Dioulasso en passant par Ouagadougou le péage coûte 25 000 FCFA pour cette portion du corridor à l'intérieur du Burkina Faso. Ils devront encore payer 5 000 FCFA de Bobo-Dioulasso à Yénére (Frontière du Burkina Faso avec la Côte d'Ivoire). Sur le territoire ivoirien, ils doivent s'attendre à payer à Yamoussoukro et à Abidjan la somme de 10 000 FCFA. Le péage leur coûte alors 41 250 FCFA avec 30 000 FCFA sur le territoire burkinabè.

En plus de ces services de sécurité et de la mairie, il y a très souvent des agents de santé, phytosanitaires, des Offices Nationaux des Sécurités Routières (ONASER) et même les syndicats des conducteurs routiers qui contrôlent sur les corridors du Burkina Faso voire dans tous les pays de l'UEMOA. Les taxes imposées par les syndicats des conducteurs routiers sont déplorables par non seulement leur caractère illégal mais surtout par leur caractère obligatoire; car l'adhésion à un syndicat ne peut être obligatoire. Ces derniers qui devraient travailler à défendre les intérêts des conducteurs sont eux-mêmes un véritable problème. Ils entravent ainsi le processus d'intégration régionale en cours. Ces syndicats qui dénoncent les pratiques anormales des forces de sécurité, n'offrent guère un bon exemple à travers le prélèvement de leurs taxes obligatoires à chaque passage des conducteurs comme nous l'avons déjà évoqué.

Au regard de la multiplicité des intervenants et des pièces exigées et surtout des tracasseries routières (dont nous aborderons davantage dans le sixième chapitre) il est impossible de démontrer que les actions des forces de sécurité ou des autres agents de contrôle favorisent l'intégration régionale. Mais au-delà de cette multitude d'intervenants dans les pays sans

littoral, les conducteurs routiers sont ceux que l'on rencontre à toutes les échelles de l'espace régional.

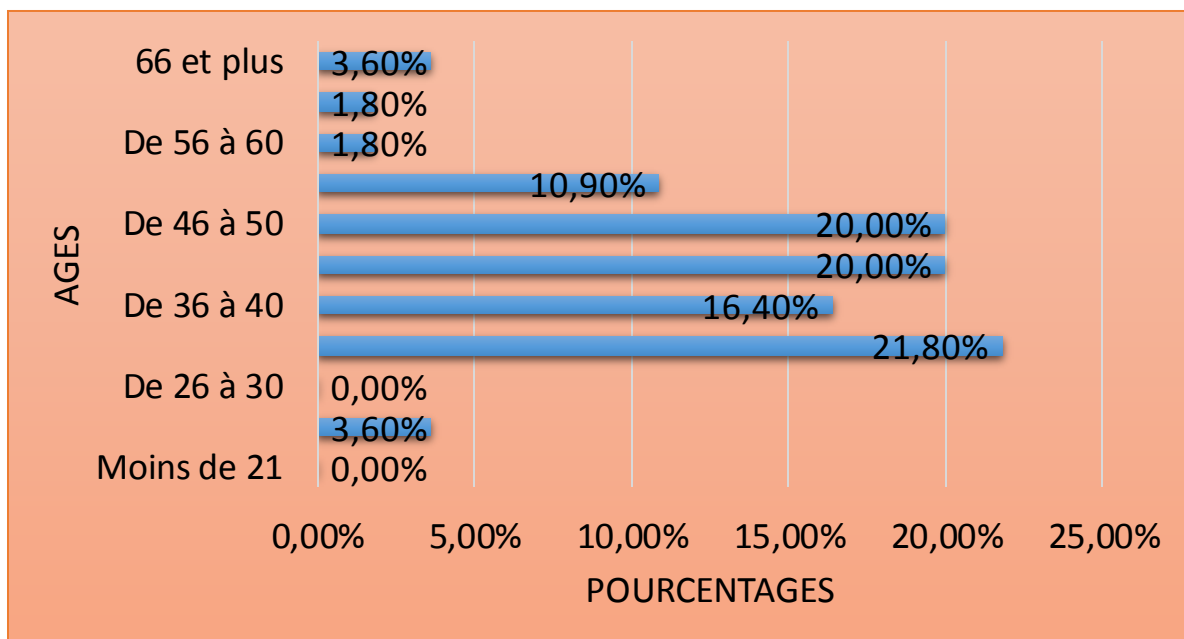
4.4. CONDUCTEURS TROUTIERS: VÉRITABLES ACTEURS D'INTÉGRATION RÉGIONALE

Dans le cadre du transit routier de marchandises, les conducteurs de poids lourds, sont ceux que l'on rencontre sur les corridors à travers les pays de l'UEMOA. Nous avons alors mené une enquête au Burkina Faso auprès d'eux dans les communes frontalières de Faramana, de Koloko et de Kantchari.

4.4.1. Métier de conducteur de poids-lourds: un métier d'hommes adultes

Selon les résultats de notre enquête, la totalité des conducteurs concernés par le transit de marchandises du Mali et du Niger au Burkina Faso sont tous de sexe masculin. Cette étude révèle une inexistence absolue de conductrices dans le transit routier du Mali et du Niger au Burkina Faso. Cette situation s'explique par le fait que dans la région, le métier de conducteur routier du transport international de marchandises est un travail difficile. Les conducteurs du transit routier de marchandises parcourent plusieurs pays à la fois. Ils ne peuvent pas rentrer chaque jour à domicile alors que la majorité d'entre eux (selon les résultats de notre enquête) sont en âge de pouvoir se marier (graphique n°18).

Graphique 18: Âge des conducteurs en transit au Burkina Faso



Source: travaux de terrain, V. Zoma, janvier 2018.

D'après le graphique n°18, les conducteurs enquêtés sont tous des adultes et 21,80% ont un âge compris entre 16 et 20 ans. 78,2% des conducteurs ont un âge compris entre 16 et 50 ans. L'on remarque également que 72,70% des enquêtés ont plus de 20 ans. L'on observe cependant un faible pourcentage des conducteurs âgés de 50 ans et plus (18,1%). Ce faible pourcentage des personnes âgées est conforme à la structure des pyramides des âges des pays concernés par le transit routier au Burkina Faso. La structure des pyramides des âges du Mali et du Niger présente une forme triangulaire avec une base large et un sommet effilé. Cela traduit une forte proportion de la jeunesse de la population et un faible pourcentage des personnes âgées. À l'instar des résultats de notre enquête, la faible proportion des conducteurs âgés de plus de 50 ans, au-delà de l'espérance de vie qui est basse dans ces pays (58,46 ans au Mali en 2015), pourrait être un inconvénient dans la formation des jeunes conducteurs. L'absence des conducteurs de moins de 21 ans peut s'expliquer par l'obligation d'avoir un âge adulte pour l'obtention du permis de conduire poids-lourds dans ces États. En effet, au Burkina Faso, ¹⁰²l'âge minimum des candidats à l'obtention du permis de conduire D (et plus) est de vingt et un ans.

¹⁰² Selon la loi, l'âge minimum des candidats à l'obtention du permis de conduire de catégorie A1 est de quatorze ans, seize ans pour la catégorie A ou B1, dix-huit ans pour les catégories B, C, F et BCD et enfin vingt et un ans pour la catégorie D.

D'une manière générale, 72,70% des conducteurs enquêtés ont plus de 32 ans. Ainsi, la majorité des conducteurs concernés par l'étude est en âge légal de se marier¹⁰³. Au Burkina Faso par exemple, l'âge légal de mariage pour les filles est de plus de 17 ans et les garçons plus de 20 ans sauf dispense accordée pour cause grave (grossesse) par le tribunal civil (moins de 15 ans pour les filles et moins de 18 ans pour les garçons). Pourtant, l'âge minimum des conducteurs est de 21 ans et l'âge moyen est de 38,44 soit 39¹⁰⁴ ans. Dans l'espace UEMOA, une femme à 39 ans est généralement dans un foyer. Il est par conséquent difficile pour une femme de mener ce type d'activité.

Au-delà des conditions difficiles du métier, sur le plan social les conducteurs ont en général une mauvaise réputation car beaucoup estiment qu'ils sont infidèles. À Kantchari, lorsque nous avons voulu connaître le nombre de ses enfants, un conducteur nous a demandé s'il devrait donner seulement le nombre d'enfants qu'il avait avec sa femme légalement mariée ou le nombre de tous les enfants qu'il avait. Cette situation s'explique le fait que très peu de femmes s'engagent dans ce métier. Nous pensons en outre qu'un autre défi dans le transit routier est lié à la perte de temps dans les postes de contrôle. Les chauffeurs attendent très souvent longtemps dans les gares routières en raison de la lenteur des procédures de dédouanement. O. Sigué (2015) soutenait dans ce sens que l'attente à la plate-forme (gare) de Ouagar-Inter peut atteindre jusqu'à 15 jours, voire plus. Pendant ces délais d'attente, les chauffeurs ont très souvent des problèmes de logement et passent souvent la nuit dans des lieux insalubres (photos n°12 et n°13).

¹⁰³ Selon nos investigations, 85,5% des conducteurs en transit routier au Burkina Faso sont mariés contre seulement 14,5% de célibataires.

¹⁰⁴ Arrondissement par excès

Photo 12: Conducteurs et apprentis-chauffeurs en attente d'un dédouanement



Cliché, V. Zoma, Ouagadougou le 30/07/2018.

Photo 13: État du parking improvisé des poids-lourds Ouagadougou



Cliché, V. Zoma, Ouagadougou le 30/07/2018.

Les photos n°12 et n°13 présentent des conducteurs et leurs apprentis en attente du dédouanement dans un parking informel¹⁰⁵ à Ouagadougou non loin de Ouaga-Inter (au Burkina Faso). L'état de ce parking improvisé témoigne de la difficulté liée au transit routier dans l'espace UEMOA. Des conducteurs en transit attendent souvent plusieurs jours à Ouagadougou. Même si certains ont des tentes, la plupart se retrouvent couchés dans des endroits insalubres (exposés aux moustiques et à l'insécurité) dans l'attente du dédouanement. Dans un tel contexte, il serait difficile pour une femme d'exercer ce métier.

D. Smith (2009) montre dans le même sens que certains employeurs renâclent à embaucher des femmes, estimant que les grossesses perturberaient le travail. En plus du refus de certains transporteurs d'employer des femmes, l'insécurité sur les routes peut être également un grand défi à relever. Pourtant, selon D. Smith (Ibid.), en Afrique du Sud, plusieurs femmes préfèrent travailler la nuit afin de pouvoir s'occuper de leurs enfants. L'auteur révèle curieusement que la plupart des femmes conductrices reconnaissent ne pas posséder une arme¹⁰⁶ dans leur cabine. À l'instar de Happiness Sibisi (encadré n°1), ces conductrices se contentent uniquement de verrouiller leurs portières.

Encadré 1 : Happiness Sibisi, une conductrice en situation d'insécurité

Happiness Sibisi, 27 ans, est devenue camionneuse après avoir quitté l'école. Elle est l'une des deux femmes employées par Unitrans (Durban) sur une équipe de 60 chauffeurs routiers. *“Mes collègues hommes me traitent comme une gamine, parce qu'ils sont tous très vieux”*, raconte-t-elle.

Un jour, elle a été suivie. Effrayée, elle a appelé son dépôt et on lui a dit de faire demi-tour. *“J'ai accéléré, poursuit-elle, mais ils continuaient à me suivre. Je ne suis pas rassurée, c'est vrai, mais j'ai besoin de ce boulot pour vivre. Mon mari se demande si je vais revenir le lendemain. Quand quelqu'un veut vous voler votre camion, il faut le lui donner, parce qu'un camion, ça se remplace, pas vous”*, conclut-elle.

Source: David Smith, 2009.

¹⁰⁵ D'après nos entretiens avec les syndicats des conducteurs routiers du Burkina Faso, la commune de Ouagadougou ne dispose d'aucun parking pour les poids-lourds. Ces véhicules à destination de Ouaga-Inter sont obligés de stationner souvent pendant plusieurs jours dans une parcelle appartenant à un particulier dans la zone d'activités diverses.

¹⁰⁶ Dans l'espace UEMOA, le port d'arme par des civiles nécessitent une autorisation spéciale: un permis de port-d'arme.

Comme le montre de l'encadré n°1, l'insécurité sur les corridors pourrait décourager les femmes à travailler comme conductrice de poids-lourds de marchandises. D. Smith (op.cit.) affirmait dans ce même sens que « *si conduire des camions n'est pas sans risques pour les hommes, c'est encore plus vrai pour les femmes, en particulier sur des routes désertes et mal éclairées* »¹⁰⁷. Mais l'auteur montre néanmoins l'exemple d'Eunice en Afrique du Sud qui préfère travailler la nuit; car cela lui permet de s'occuper de ses enfants pendant la journée. L'encadré n°2 relate quelques expériences de cette conductrice.

Encadré 2 : Eunice raconte quelques difficultés des conductrices (de poids-lourds)

“J’ai vu beaucoup de vols de véhicules et d’accidents, mais jusqu’ici je suis passée au travers”, note-t-elle. “Il y avait une dame que je voyais très souvent, poursuit-t-elle. Un jour, j’ai entendu dire qu’elle avait eu une panne et qu’elle avait demandé de l’aide. Avant que les secours n’aient eu le temps d’arriver, des hommes sont venus et l’ont violée.” Et d’ajouter: “la plupart des gars savent que mon camion est le ‘camion de Madame’. Ils vont peut-être essayer de me violer, mais je tiens quand même à ce travail... Je n’ai pas peur, je sais que Dieu est avec moi, qu’il guide mon camion. Il me protège.”

Source: David Smith, 2009

Les encadrés n°1 et n°2 montrent que des femmes ont pu braver le défi de l'insécurité en Afrique du Sud. A-C. Rodrigues (2010) montrait également que le nombre de femmes ayant pour activité professionnelle principale, la conduite de véhicules poids lourds (transport de marchandises) a connu une augmentation en France. L'auteur a constaté dans ses recherches que, quelles que soient les circonstances qui ont amenées ces femmes à devenir conductrices et quelle que soit la nature du travail qu'elles accomplissent, la satisfaction des femmes dans ce métier est patente. Selon toujours l'auteur, ce métier est avantageux pour les femmes puisqu'elles y atteignent des niveaux de salaire équivalents à ceux des hommes d'une part, qu'elles peuvent augmenter leurs revenus grâce aux frais de route, d'autre part.

A-C. Rodrigues (Ibid.) ajoute que pour ces conductrices, travailler parmi les hommes constitue un des aspects que les femmes qui s'engagent dans ce métier valorisent. L'auteur révèle que les femmes (enquêtées en France) minimisent les difficultés inhérentes au métier et sont plus sensibles aux bénéfices qu'elles en retirent. L'exemple de l'encadré n°3 en est une illustration.

¹⁰⁷ Source: SMITH David, 2009.

Encadré 3: Isabelle et Christel, des conductrices routières de poids-lourds en France

À 18 ans, elle avait tous ses permis. Elle a sillonné les routes à bord de poids-lourds, dans un milieu très masculin...

Elle est une source d'admiration et d'inspiration pour sa fille, Chrystel. À 22 ans, la jeune fille quitte le cocon familial Seynois pour "*voler de ses propres ailes*" et sait qu'aucun obstacle n'est insurmontable. Sa mère, Isabelle, lui a ouvert le champ des possibles.

Une mère qui a mis sa carrière entre parenthèses pour élever sa fille, seule. Sa carrière, c'était la route et les camions (...). Un métier dont elle a découvert les premières ficelles avec son père "*il était chauffeur livreur... Parfois je parlais avec lui, davantage pour être avec lui que par passion de ce métier...*"

La jeune fille passe un CAP de conducteur routier et, à tout juste 20 ans, manœuvre déjà des poids-lourds... Fait ses armes sur les routes de France d'abord, puis à l'international, vers l'Italie, la Turquie.

Source: <http://www.varmatin.com/> consulté le 20/08/2018.

Selon la même source, Isabelle affirmait que: « *c'est un peu une vie de nomade. On est dans notre camion, on part toute la semaine... Mais en même temps, ça me permettait de voyager, de rencontrer d'autres personnes* ». Elle est cependant plus prudente aussi, la nuit tombée: « *on va faire en sorte de s'arrêter près d'une station-service. D'éviter les lieux trop isolés* ».

Au regard de l'exemple de ces deux femmes, nous pensons que le niveau d'instruction plus élevé en France par rapport à l'espace UEMOA serait un facteur qui permet aux femmes françaises de plus s'engager dans ce métier aux côtés des hommes; car cela serait une preuve de leur émancipation. En effet, selon STATISTA (2018), en France, 100 % des enfants âgés de 4 à 7 ans étaient tous scolarisés. Pourtant selon Plan International (2018), dans nombreux pays comme ceux de l'UEOMA, des millions d'enfants n'ont pas accès à l'éducation et la situation des filles est encore plus préoccupante car 1 fille sur 5 est privée d'éducation. Selon CIA WORLD F. (2018), les taux d'alphabétisation du Niger en 2015 étaient de 19,1% (avec 27,3% pour hommes et seulement 11% femmes). C'est à juste titre que Plan International (2018)¹⁰⁸ estime que le faible taux de scolarisation des filles pourraient s'expliquer par:

¹⁰⁸ Plan International ,2018- <https://www.plan-international.fr/> consulté le 20/08/2018.

- les traditions culturelles. Dans certaines sociétés, les filles sont considérées comme un fardeau pour la famille. Leur éducation n'a donc aucune importance car leur destin est d'être mariées jeunes et de s'occuper des tâches ménagères et des enfants;
- la pauvreté. Les familles en situation d'extrême pauvreté ne peuvent subvenir aux frais de scolarité de leurs enfants, et si elles le peuvent, elles font souvent le choix d'envoyer les garçons étudier;
- les violences à l'école et sur le chemin de l'école. Les filles, plus que les garçons, sont exposées à la violence et aux abus sexuels à l'école et sur le chemin de l'école, ce qui conduit de nombreux parents à retirer leurs filles de l'école;
- les mariages précoces et forcés. Chaque année dans le monde, 12 millions de filles sont mariées avant l'âge de 18 ans. Ces filles sont généralement déscolarisées pour subvenir aux besoins de leur mari, s'occuper des tâches ménagères et des enfants;
- les grossesses précoces. Elles contraignent les adolescentes à quitter l'école. Elles sont la conséquence des mariages précoces, des violences sexuelles et du non-accès à la contraception et à l'avortement; etc.

D'une manière générale, les études sont un facteur de rallongement de l'âge de mariage car les français consacrent en général plus temps dans les études que les populations de l'UEMOA (où plusieurs projets et programmes sont toujours consacrés à la sensibilisation pour la scolarisation des jeunes filles). Il convient également de préciser que, contrairement aux pesanteurs sociales dans l'espace Ouest africain où à un certain âge de maturité, une femme non mariée serait mal vue dans la société, en Europe en général, l'âge de maturité s'accompagne surtout d'une volonté de recherche d'une certaine autonomie voire de prise de responsabilité au plan social (à l'instar de l'histoire d'Isabelle dans l'encadré n°3). Cette prise de responsabilité ou la recherche d'une autonomie au plan social pourrait justifier le choix de certains métiers. Au-delà de ces arguments, l'éducation donnée aux jeunes filles (en nous référant à l'exemple d'Isabelle) pourrait être un facteur non négligeable qui prédisposerait ces jeunes filles (en Europe) d'embrasser le métier de conductrice (poids-lourds).

Pour notre part, si le métier de conducteur routier de poids-lourds est actuellement dominé par les hommes dans l'espace UEMOA, les femmes aussi y ont leur place. Dans un contexte où le taux de chômage ne fait que s'accroître, l'on devrait s'attendre à rencontrer davantage des conductrices de poids lourds dans l'UEMOA. En effet, de plus en plus l'on rencontre des

femmes dans la mécanique, la soudure ou les activités qui étaient jugées exclusivement réservées aux hommes en Afrique de l'Ouest. Si elles peuvent intervenir dans la sécurité ou même dans l'armée, les difficultés liées au métier de conducteur routier de camions poids lourds ne sont pas insurmontables. Elles devront alors s'armer à relever les défis liés à cette profession à l'instar des conductrices en France ou en Afrique du Sud.

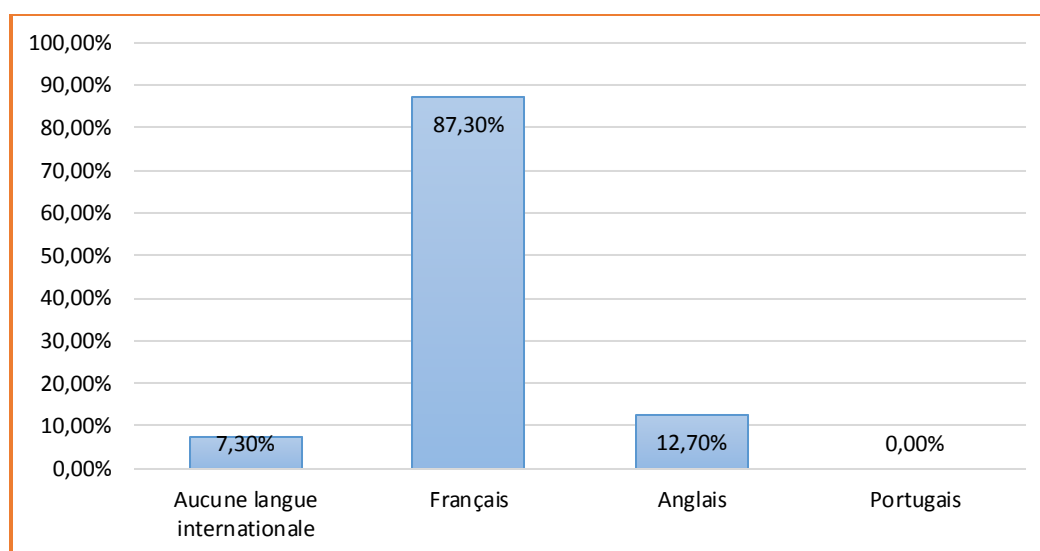
Mais au-delà des conditions difficiles de travail de ce métier qui constituent des défis à relever par les femmes au sein de l'espace régional, il est judicieux d'analyser la relation qui existe entre les nationalités, les langues parlées par les conducteurs et l'intégration régionale.

4.4.2. Langues parlées, facteurs-clé de l'intégration régionale

Les langues sont de puissants outils de l'intégration régionale car en plus de leur capacité à rapprocher les populations, elles favorisent les échanges commerciaux entre les populations.

D'après les résultats de nos enquêtes, deux principales langues internationales (le français et l'anglais) sont utilisées dans le transit routier du Mali et du Niger en passant par le Burkina Faso (graphique n°19).

Graphique 19: Langues internationales parlées par les conducteurs



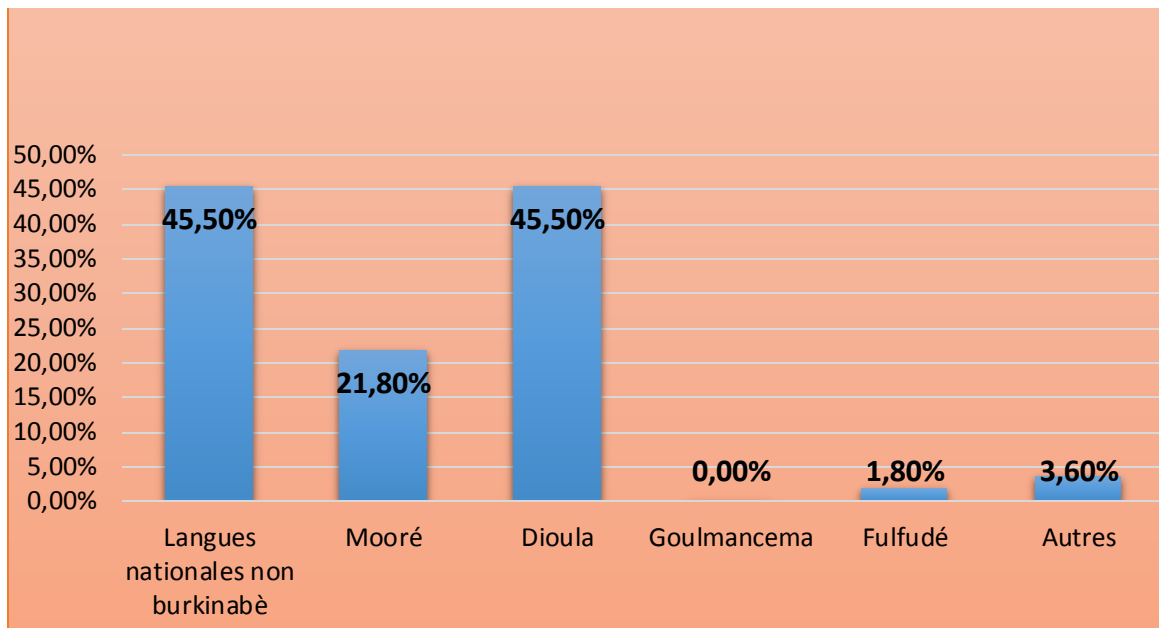
Source: travaux de terrain, V. Zoma, janvier 2018.

Le graphique n°19 révèle que 87,30 % des conducteurs concernés par le transit routier du Mali et du Niger à travers le Burkina Faso ont le français comme première langue internationale, suivi de l'anglais (12,70%). Ces résultats s'expliquent par le fait que 85,5% des conducteurs en transit au Burkina Faso sont issus de pays membres de l'UEMOA (des maliens, des nigériens, des burkinabè et des togolais qui ont en partage le français comme langue officielle) et 14,5% sont des ressortissants uniquement membres de la CEDEAO (en dehors de l'UEMOA). Ceux qui parlent l'anglais proviennent du Ghana qui est un pays abritant un port utilisé par le Mali et le Niger. L'absence du portugais s'explique par le fait que la Guinée-Bissau est éloignée du Mali et du Niger.

Les résultats (87,30% pour la langue française suivie de l'anglais 12,7%) montrent qu'il y a une étroite relation entre nos langues et le processus d'intégration régionale en cours dans l'espace UEMOA (où le français est la première langue internationale parlée). Cette situation se justifie au-delà du processus classique d'intégration régionale (processus qualifié d'intégration par le "haut" ou par le biais des institutions régionales), par l'héritage colonial maintenu par les autorités politiques des nouveaux États indépendants. Les conducteurs ghanéens s'expriment en anglais car le Ghana est aussi une ancienne colonie Britannique.

Quant au taux de 7,30% des conducteurs qui ne s'expriment dans aucune langue internationale, les faibles niveaux d'instruction comme nous le verrons dans la troisième partie du travail pourraient être une explication. Mais au-delà des langues internationales, l'on est en droit de s'interroger si les langues locales ne sont pas de véritables facteurs d'intégration régionale car les résultats de nos recherches font ressortir également la relation entre les langues locales parlées et l'intégration régionale dans l'espace UEMOA (graphique n°20).

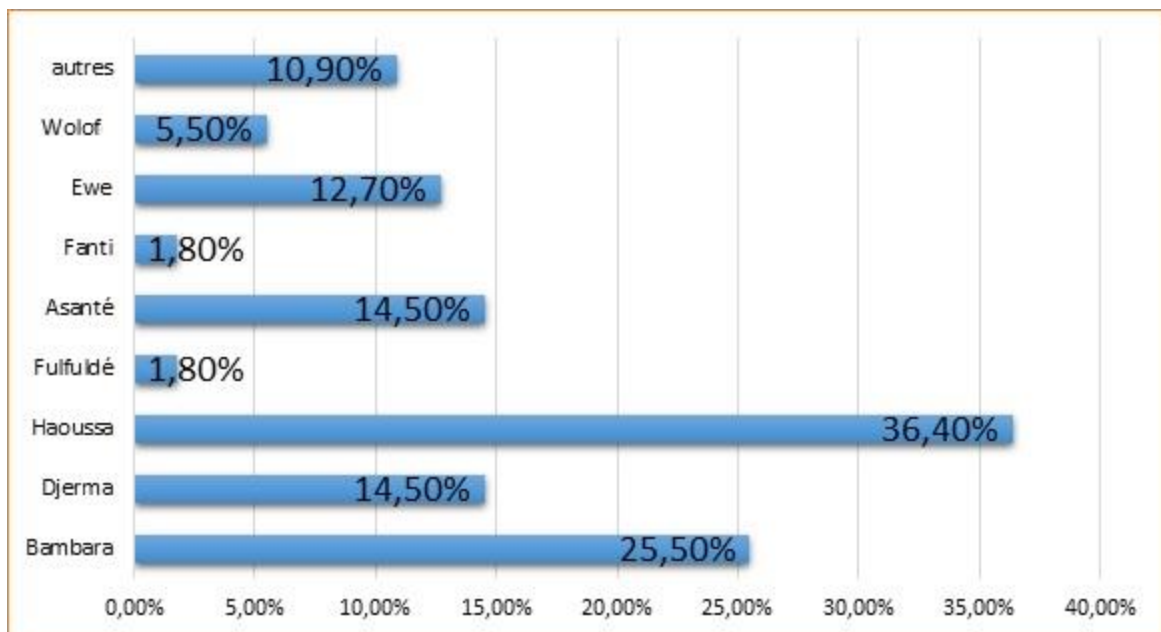
Graphique 20: Langues nationales parlées par les conducteurs au Burkina Faso



Source: travaux de terrain, V. Zoma, janvier 2018

Le graphique n°3 présente les langues nationales parlées au Burkina Faso par les conducteurs en transit. Selon nos investigations, 45,50% des conducteurs parlent le Dioula et 45,50 % parlent des langues nationales non parlées au Burkina Faso. Le graphique n°21 permet de mieux étayer cette situation.

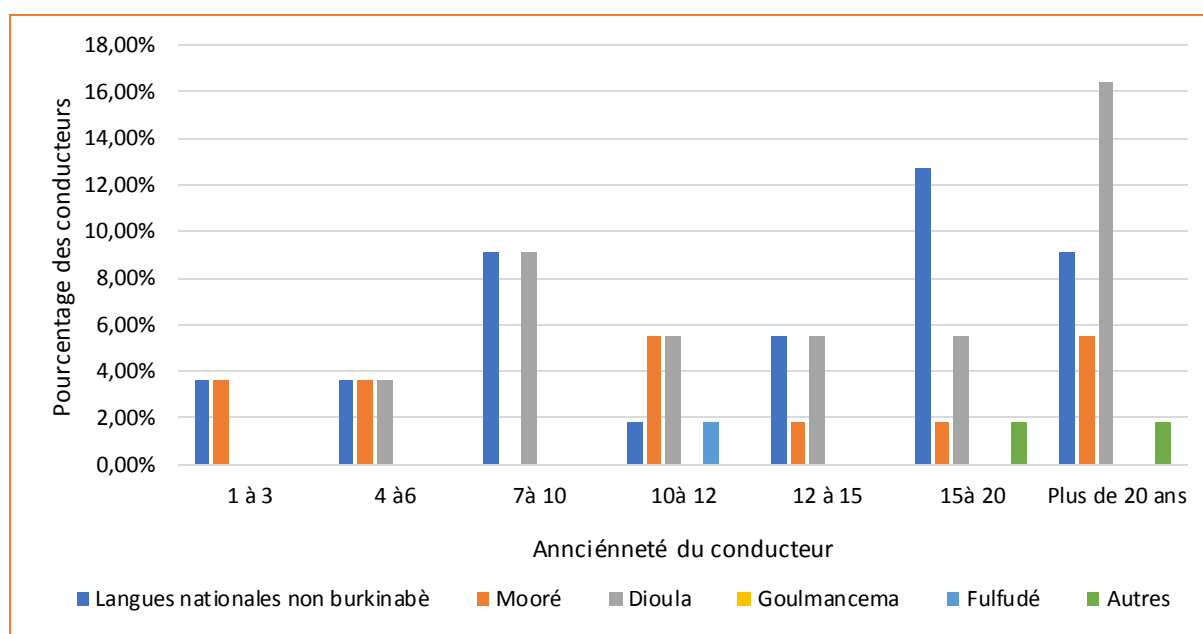
Graphique 21: Langues nationales parlées par les conducteurs non burkinabè



Source: Travaux de terrain, V. Zoma, janvier 2018.

Le graphique n°21 montre que parmi ceux qui ne parlent pas des langues connues au Burkina Faso, 36,40 % parlent haoussa suivi du Bambara (25,5%), l'Asanté (14,50%) et de l'éwé (12,7%) en quatrième position. Ces langues sont parlées respectivement au Niger, au Mali, au Ghana et au Togo. Les ports du Ghana et du Togo sont utilisés pour le désenclavement du Mali et du Niger si bien que la probabilité de rencontrer des conducteurs en provenance ou à destination de ces pays est élevée. Pourtant, plus cette probabilité est élevée, plus l'on devrait s'attendre à plus d'échanges entre ses pays. Ainsi, les résultats présentés à travers les graphiques n°20 et n°21 permettent de conjecturer que la langue est un facteur essentiel d'intégration régionale. En effet, le graphique n°22 permet à ce titre d'établir une relation entre l'ancienneté du conducteur et les langues nationales parlées.

Graphique 22: Ancienneté et langues nationales Burkinabè parlées par les conducteurs



Source: Travaux de terrain, V. Zoma, janvier 2018.

D'après le graphique n°22, le Dioula est la langue nationale burkinabè parlée par les conducteurs concernés par le transit routier du Mali et du Niger via le Burkina Faso. Aussi observe-t-on simultanément que ce groupe de conducteurs a plus de 20 ans dans le métier. Cela s'explique en partie par le fait que, lorsque le conducteur passe plusieurs années dans le métier, la probabilité qu'il comprenne les langues locales est grande. Le Dioula est aussi la langue la plus parlée car elle est une langue commerciale qui facilite les échanges au sein de la région. Cette langue est parlée dans presque toute la région particulièrement au Mali, en Côte d'Ivoire

et au Burkina Faso. Aussi, il y a presque une ressemblance voire une correspondance entre certaines expressions du Bambara et le Dioula commercial. L'exemple du Dioula prouve que les langues locales sont un facteur d'intégration régionale.

Nos résultats corroborent ceux du géographe burkinabè Honoré P. Somé qui avait publié depuis 2010 « une expérience d'intégration à l'africaine sous la houlette des Dioula ». L'auteur¹⁰⁹ relate que:

le Dioula présente quelques similitudes avec l'anglais sur le plan commercial et celui de la communication. Il y eu un temps où on ne voulait pas en entendre parler, puis un autre où on ne peut plus s'en passer. La leçon à tirer est qu'on ne peut pas intégrer les peuples, leurs cultures et activités sans renoncement ni sacrifice. La langue est le premier vecteur de l'intégration. Dans le cas de l'Afrique occidentale, on intègre en haut, en anglais ou en français, langues commodes pour rédiger des textes. Cependant, l'intégration par le bas passe par les langues locales.

L'exemple des Dioula montre que la langue est un facteur clé de l'intégration régionale dans l'espace UEMOA. C'est dans ce sens que H. Somé (2010)¹¹⁰ déclarait: « *les Haoussa, les Yarsé et les Dioula formaient le trio des grands marchands de l'Afrique occidentale précoloniale* ».

S'il est ainsi établi que les langues sont des facteurs incontournables de l'intégration régionale, nous nous sommes interrogés sur les principales raisons du transit routier du Mali et du Niger à travers le Burkina Faso.

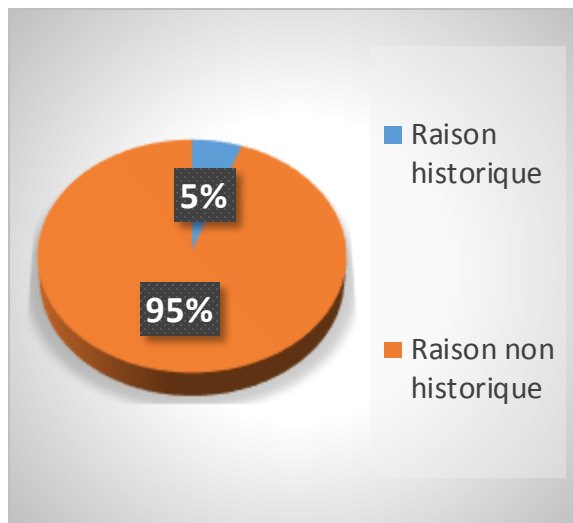
4.4.3. Burkina Faso, une situation géographique favorable au transit routier de marchandises

Nous nous sommes intéressé aux raisons qui motivent le choix du Burkina Faso comme pays de transit pour le Mali et le Niger. Nous avons alors soumis un questionnaire aux conducteurs concernés par le transit de ces deux pays au Burkina Faso. La série des graphiques qui suivent permettent d'identifier le ou les facteurs déterminant le choix du Burkina Faso comme pays de transit. Les graphiques n°23 et n°24 s'intéressent aux raisons historiques ou linguistiques.

¹⁰⁹ In J. Igué, 2010, p.77.

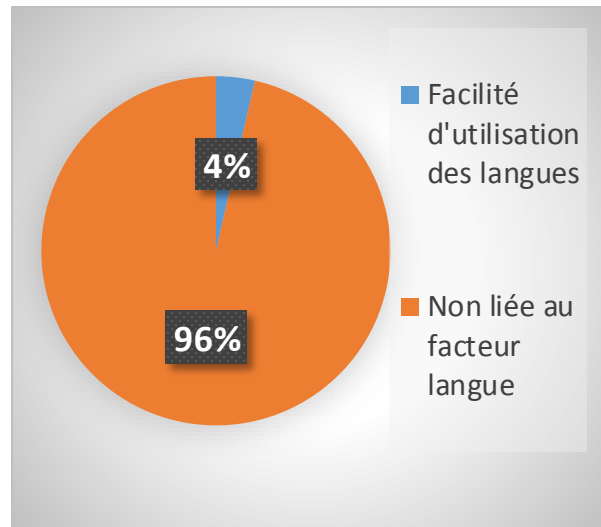
¹¹⁰ In J. Igué, 2010, p.62.

Graphique 23: facteur historique du transit



Source: Travaux de terrain, V. Zoma, janvier 2018.

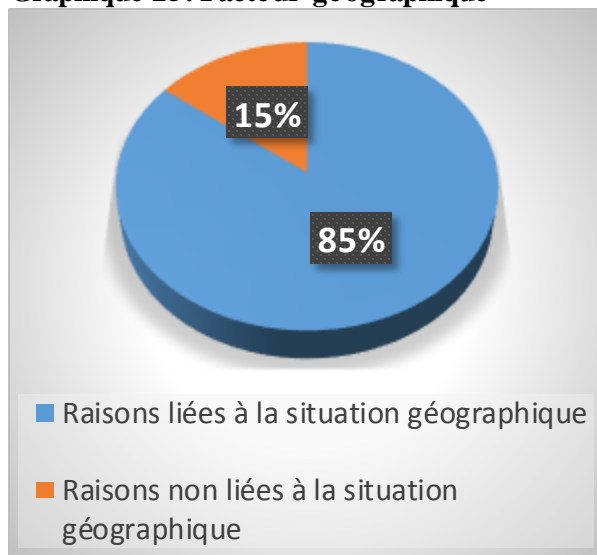
Graphique 24: facteur linguistique du transit



Source: Travaux de terrain, V. Zoma, janvier 2018.

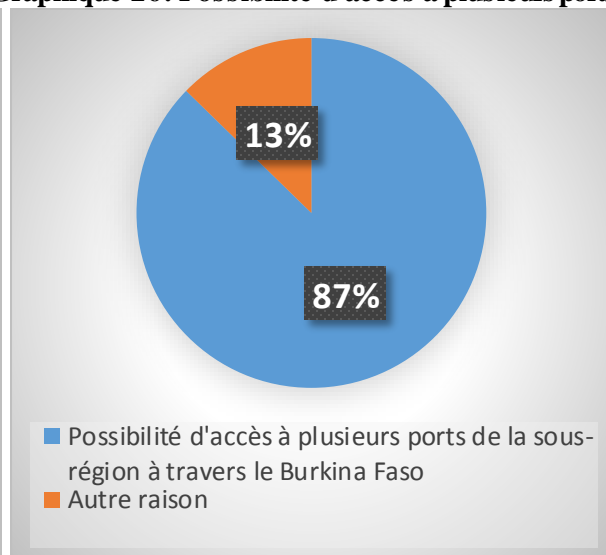
Les deux diagrammes en secteurs (graphiques 23 et 24) mettent en exergue les facteurs historiques et linguistiques du transit routier du Mali et du Niger par le Burkina Faso. Selon ces graphiques, 95% des conducteurs affirment que ni les facteurs historiques, ni les facteurs linguistiques ne sont des raisons du transit par le Burkina Faso. Nous nous sommes alors intéressés à la situation géographique du Burkina Faso (graphique n°25 et n°26).

Graphique 25: Facteur géographique



Source: Travaux de terrain, V. Zoma, janvier 2018.

Graphique 26: Possibilité d'accès à plusieurs ports

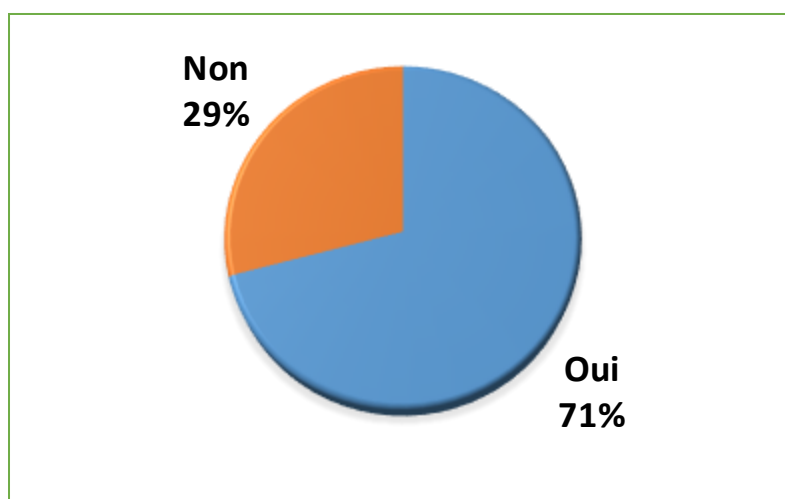


Source: Travaux de terrain, V. Zoma, janvier 2018.

Selon le graphique n°25, 85% des conducteurs affirment que la situation géographique du Burkina Faso justifie leur transit au Burkina Faso. Les mêmes conducteurs (87%) estiment que

la situation géographique du Burkina Faso, permet au Mali et au Niger d'avoir accès à plusieurs ports de la région. En effet, 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. Au-delà de ces deux arguments, il convient d'ajouter le gain de temps et le facteur distance qui du reste sont en relation avec la position géographique du Burkina Faso, pays carrefour et zone de transit du Mali et du Niger. Les facteurs distance et gain de temps sont à prendre en compte car comme nous l'avons évoqué dans le dans le troisième chapitre, certains ports sont très faiblement utilisés par le Mali et le Niger. 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. Cependant, certains conducteurs (graphique n°27) affirment qu'ils sont obligés de transiter par le Burkina Faso à cause des dispositions réglementaires.

Graphique 27: Transit lié aux dispositions réglementaires communautaires



Source: Travaux de terrain, V. Zoma, janvier 2018.

Le graphique n°27 permet d'observer qu'à la question de savoir si les dispositions réglementaires communautaires vous obligent à transiter par le Burkina Faso, il y a 71% de réponses à l'affirmative. Cette proportion importante (71%) s'explique (d'après nos entretiens avec les chefs de service de la douane à Kantchari et de Thiou) par le fait qu'il existe des corridors de transit prédéfinis à l'échelle communautaire. Ces corridors sont les principaux axes routiers définis obligatoirement pour le transport international de marchandises. Depuis le port, des balises sont mises pour surveiller l'itinéraire du véhicule (photo n°14).

Photo 14: Position d'une balise sous un camion



Cliché, V. Zoma, Faramana le 12 /01 /2018.

La photo (n°14) montre la localisation de la balise utilisée pour le transport international de marchandises. Cette balise permet de suivre le camion depuis le port jusqu'à la destination. La balise est accrochée au camion de telle sorte qu'il est difficile au conducteur de l'enlever. Lorsque le camion change d'itinéraire, les services de la douane sont alors alertés depuis leur poste.

D'une manière générale, malgré les conditions difficiles liées à l'exercice du métier de conducteur, nos recherches montrent que les conducteurs qui voyagent régulièrement à travers les pays de la région, sont des acteurs-clés (voir des vecteurs) de l'intégration régionale. Ils participent ainsi à la structuration de l'espace régional grâce aux langues mais aussi et surtout grâce aux marchandises qu'ils transportent comme nous l'avons évoqué pour les transporteurs et les commerçants. En tant que vecteurs de l'intégration régionale, ils influencent et sont à leur tour influencés par les sociétés qu'ils traversent notamment à travers les langues parlées, leurs monnaies et même dans le domaine de la santé (comme nous le verrons dans la troisième partie de la thèse).

En somme, ce chapitre a permis de savoir qu'en plus des initiatives des institutions d'intégration à caractère multisectoriel et l'Association de gestion des ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre

qui ont une mission de promotion de l'intégration régionale aux échelles supranationales, la plupart des acteurs directs institutionnels nationaux qui interviennent dans le transit routier, travaillent d'une manière ou d'une autre au renforcement de l'intégration régionale. Et cela grâce à certaines missions de facilitation du transport, à l'exercice de leurs métiers et surtout grâce aux langues, qui sont des facteurs clés de cette intégration.

Cependant, l'étude révèle que les ministères en charge des transports et une grande partie des acteurs intermédiaires accordent faiblement une priorité à l'intégration régionale. Les forces de sécurité ou de contrôle avec les syndicats des transporteurs et des conducteurs constituent actuellement les principaux obstacles au renforcement de l'intégration régionale dans le transit routier de marchandises. Pourtant, le transport en tant qu'outil de l'aménagement du territoire devrait contribuer au renforcement de l'intégration régionale et à une meilleure structuration de l'espace régional.

CONCLUSION PARTIELLE

La deuxième partie de cette investigation consacrée au transport et à la structuration de l'espace régional a permis de faire ressortir d'une part, que les infrastructures contribuent faiblement à la structuration de l'espace régional grâce aux corridors et aux ports qui favorisent le désenclavement des pays sans ouverture maritime de l'Union en transit au Burkina Faso. Mais les principaux acteurs de ce secteur n'ont pas encore les infrastructures et les équipements adaptés pour mieux assurer l'approvisionnement des pays sans littoral grâce au transit routier du Mali et du Niger.

D'autre part, la seconde partie de la thèse montre que les acteurs du transit routier participent faiblement à la consolidation de l'intégration régionale. Les acteurs directs de ce transit, de par leurs cahiers de charge et l'exercice de leur métier œuvrent souvent directement ou indirectement au renforcement de l'intégration régionale. Cependant, plusieurs autres acteurs tels que les ministères en charge des transports, certains acteurs intermédiaires tels que les *coxers*, les commerçants, les banques et les compagnies d'assurance n'accordent pas, pour le moment, une priorité au renforcement de l'intégration régionale. Les autres acteurs constitués par les forces de sécurité, les mairies et même les syndicats travaillent dans le sens contraire du renforcement de l'intégration régionale qui pourtant vise le développement régional.

La troisième partie de cette recherche sera alors consacrée à une analyse du transport en transit routier du Mali et du Niger via le Burkina Faso en rapport avec le développement.

TROISIÈME PARTIE:

TRANSIT ROUTIER ET DÉVELOPPEMENT

INTRODUCTION À LA TROISIÈME PARTIE

Dans plusieurs discours il n'est pas rare d'entendre la formule un peu magique et souvent énoncée tenant dans cette phrase courte: « transport et (donc) développement » (J. Debrie 2001). Ainsi, dans le champ du transport, le développement renvoie à la capacité globale de se mouvoir dans l'espace. « *Quand on parle de développement, on s'intéresse essentiellement à l'humain et au qualitatif, même si l'on tente de le mesurer aussi. Il n'y a pas de développement si l'être humain n'est pas replacé au centre des préoccupations, avant celles qui relèvent de la performance économique* »¹¹¹.

La troisième partie de cette étude consacrée au transport et au développement s'inscrit dans cette optique du développement territorial de la région grâce au secteur du transport routier de marchandises. Elle vise à analyser les avantages, les contraintes et les perspectives du transit routier de marchandises dans le cadre de l'intégration régionale.

¹¹¹ Madeleine Brocard et al. (2009, p.125)

CHAPITRE V: AVANTAGES DU TRANSIT ROUTIER DU MALI ET DU NIGER VIA LE BURKINA FASO

Le géographe français Olivier Ninot (2003, p.365) en se référant aux travaux de Roland Pourtier (1990, 1991) assure que:

Le transport est l'un des critères d'observation du développement. Par la pratique, l'expérimentation physique des transports permet de comprendre un pays, une partie de sa culture, son « niveau » de développement. Il est possible d'imaginer le transport sans développement mais pas de développement sans le transport. La difficulté à se référer aux évolutions des transports et de la mobilité, pour évaluer un système de développement, tient à la nature non systématique (non obligatoire) de leurs liens.

Le transport permet en effet aux agents économiques de rentrer en contact avec d'autres agents. Il permet de remplir alors plusieurs fonctions. Une fonction de transport de marchandises entre aires économiques. Il s'agit des aires d'approvisionnement, de production et de distribution. Une fonction de collecte et de diffusion. Il met en contact des centres de production et des centres de consommation (Sabéha H., 2012).

Ainsi, comme nous l'avons évoqué dans l'introduction générale, l'importance accordée au domaine du transport par les géographes se justifie par le fait que ce secteur devrait contribuer à l'organisation de l'espace. Les transports favorisent l'organisation de la plupart des activités. Ils influencent leur localisation et facilitent ou freinent leur développement. Les transports constituent alors un secteur d'activités à part entière avec sa propre logique d'organisation spatiale, ses contraintes de localisation et ses impacts sur les autres activités (E. Mérenne, 2013).

Dans le cadre de la présente investigation il s'agit d'appréhender les avantages liés au transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso. Pour ce faire, avant d'aborder les retombées économiques dans quelques communes traversées par les corridors du transit de ces deux pays et pour les acteurs directs de ce secteur, nous allons cerner l'importance du secteur du transport routier pour les échanges des pays sans façade maritime de l'UEMOA.

5.1. IMPORTANCE DU TRANSIT ROUTIER POUR LES PAYS SANS LITTORAL

Le transit routier des pays sans littoral bénéficie d'importants atouts au niveau des infrastructures qui lui permettent de participer aux échanges intracommunautaires de l'UEMOA.

5.1.1. Infrastructures de transports: atout pour le transit des pays de l'intérieur

Selon les travaux de J. Koutaba¹¹², la création des organismes d'intégration régionale a suscité beaucoup d'espoir en Afrique de l'Ouest. Mais l'atteinte de l'objectif de l'intégration régionale de l'espace UEMOA ne peut occulter le secteur du transport routier, utilisé à 90% pour les échanges de l'UEMOA. En effet, l'un des supports-clé pour le renforcement de l'intégration régionale est sans doute la mise en place des infrastructures de transport structurantes à caractère régional. C'est dans ce contexte que la CEA (2005) montrait que le régionalisme nécessite une infrastructure régionale efficace pour élargir et intégrer les marchés, réaliser des économies d'échelle. Le développement des infrastructures physiques, notamment celles des transports, figure dans les traités instituant les communautés économiques régionales.

Plusieurs projets ont alors été élaborés dans la région pour la réalisation des infrastructures de transport comme nous l'avons évoqué dans le deuxième et le troisième chapitre. Au-delà de ces projets, nos entretiens avec les responsables des services techniques de l'UEMOA, des ministères des transports, des syndicats des conducteurs et des transporteurs routiers ainsi que les structures des chargeurs des trois pays sans ouverture maritime de l'UEMOA ont permis d'appréhender la disponibilité de plusieurs infrastructures utilisées dans le domaine du transport routier de marchandises au sein de l'espace régional (tableau n°12).

¹¹² Publiés dans l'ouvrage collectif dirigé par l'historien Seydou Oumar Kane (2008).

Tableau 12: Principales infrastructures fonctionnelles

Types d'infrastructure		Localisation	Nombre total	Pourcentage d'utilisation
Ports	maritimes	Abidjan, San-Pedro, Dakar, Lomé et Cotonou	4	100%
	secs	Ouga-Inter et Bobo-Dioulasso	4	100%
		Terminal du Sahel (Togo)		
Plate-forme logistique du port de Dakar (Sénégal)				
Postes de contrôle juxtaposés		Cinkansé (Frontière Burkina Faso-Togo)	1	100%
Corridors	intra-régionaux	Bamako-Ouaga-Niamey (1 571km)	2	100%
		Abidjan-Lagos (942km)		
	de transit	Cotonou-Niamey (950 km)	5	100%
		Lomé-Ouagadougou (920 km)		
		Tema-Ouagadougou (1 057 km)		
		Abidjan-Ouagadougou (1 228 km)		
Dakar-Bamako via Diboli (1 382 km)				

Source: collecte de données terrain, V. Zoma, 2018

Le tableau n°12 permet d'identifier trois principaux types d'infrastructures de transport fonctionnelles concernés par le transport international de marchandises dans l'espace UEMOA. D'après nos entretiens avec les principaux acteurs du transit routier du Mali et du Niger qui passent par le Burkina Faso, 100% de ces infrastructures sont utilisés actuellement pour le désenclavement des trois pays sans façade maritime de l'UEMOA. L'utilisation tout azimut de ces infrastructures révèle leur nécessité pour le développement de l'espace régional.

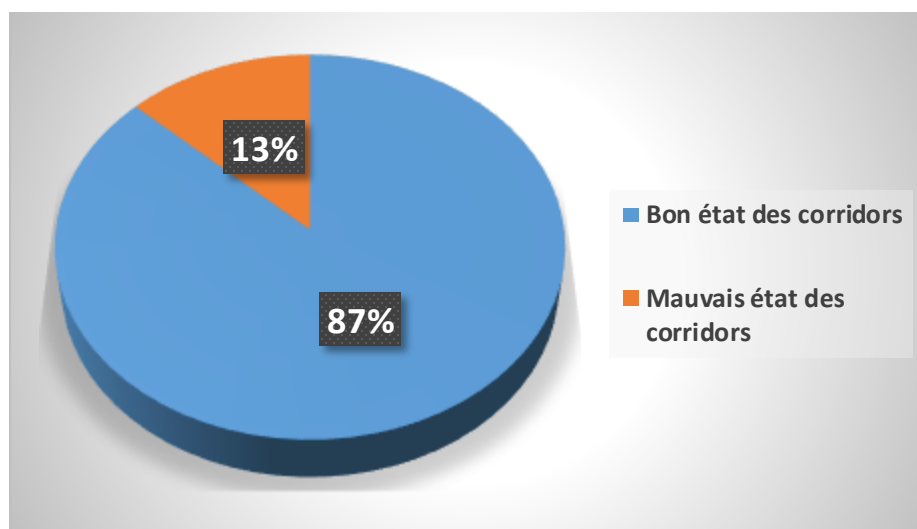
Dans le secteur routier, principal secteur du transport de l'espace UEMOA, les infrastructures constituent un important soutien aux activités des pays de l'Union en général et des pays sans littoral en particulier. T. Noyoulewa (2009) assure que le rôle des infrastructures routières dans le développement économique des pays de l'UEMOA peut s'apercevoir à travers l'importance que revêt la route dans les liaisons entre les pays côtiers et ceux "enclavés" du Sahel. La route assure le transport de plus de 90%¹¹³ des marchandises entre les ports des pays de la côte et les pays sans littoral. Dans les pays de l'UEMOA, on remarque alors que la part prise par les taxes à l'importation dans les recettes nationales n'est pas négligeable, car elle varie en effet de 3% et

¹¹³ UEMOA (2017a).

5% des budgets des pays. Au Mali par exemple, les recettes directes de ce secteur¹¹⁴ se sont élevées à 1 653 366 225 FCFA pour l'année 2016 (M.T., 2017a). Toujours en 2016, la part des activités du secteur des transports dans le PIB du Niger était de 4,16 PIB, soit 136 479 millions de FCFA en 2016 (M.T., 2017b).

Malgré l'importance des infrastructures routières pour les pays sans façade maritime de l'UEMOA, il est nécessaire de prendre en compte la qualité des corridors utilisés par ces pays dans leurs échanges transnationaux avec les pays côtiers. Ainsi, quant à la qualité des corridors, il est généralement admis que les infrastructures routières en Afrique sont caractérisées par leur mauvaise qualité. Cependant, les résultats de notre enquête sur la qualité des corridors concernés par le transit routier du Mali et du Niger qui passe par le Burkina Faso sont encourageants. Le graphique n°28 présente l'appréciation des conducteurs sur les corridors de transit passant par le Burkina Faso.

Graphique 28: Appréciation de l'état des corridors passant par le Burkina Faso



Source: Travaux de terrain, V. Zoma, janvier 2018.

L'observation du graphique n°28 révèle que 87% des conducteurs, estiment que les corridors de transit par le Burkina Faso sont en bon état. D'après ces conducteurs, la portion du corridor Koupéla-frontière du Niger était la plus préoccupante. Cependant, lorsque nous empruntons ce corridor en janvier 2018, les travaux de réparations avaient déjà débuté.

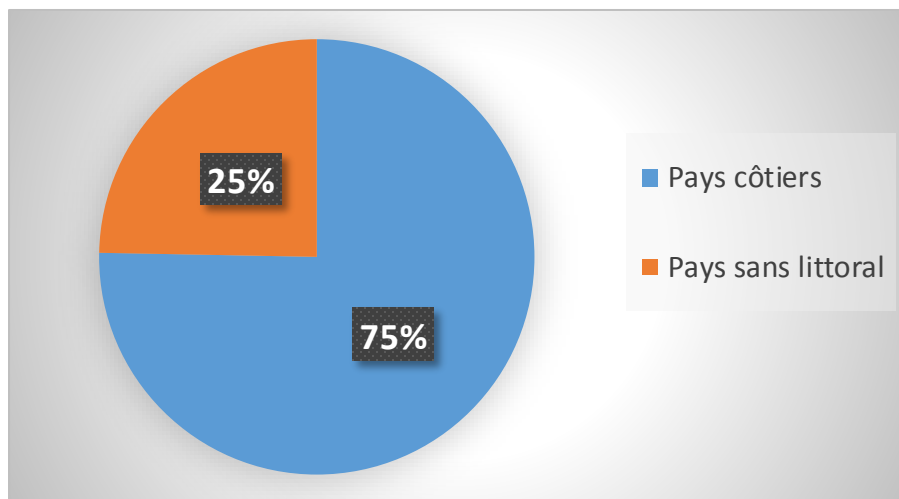
¹¹⁴ Ces recettes proviennent des cartes de transport, des lettres de voiture, du permis de conduire, de l'autorisation de conduire, de la carte professionnelle, des cartes grises, des visites techniques, des procès-verbaux de constatation et du procès-verbal d'accident.

L'utilisation tout azimut des principales infrastructures de transport et surtout l'appréciation acceptable de l'état des corridors qui assurent l'approvisionnement des pays de l'intérieur serait alors un atout pour ces trois pays sans façade maritime de l'UEMOA. Car, ces infrastructures leur permettent de participer aux échanges intracommunautaires.

5.1.2. Pays sans façade maritime et échanges intracommunautaires

Malgré leur situation de pays sans façade maritime, le Burkina Faso, le Mali et Niger participent aux échanges intracommunautaires de l'UEMOA. En effet, grâce aux ports et corridors, ces trois pays de l'intérieur sont approvisionnés depuis les pays côtiers et vice versa. Le graphique n°29 permet d'appréhender la part des trois pays sans littoral dans les échanges intracommunautaires de marchandises de 2012 à 2016.

Graphique 29: Pays sans littoral /côtiers et échanges intracommunautaires (2012-2016)



Source: UEMOA (2017)

Le graphique n°29 montre que les trois pays sans façade maritime de l'UEMOA participent à une hauteur de 25% dans les échanges intracommunautaires contre 75% pour les cinq pays côtiers que sont le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Sénégal, la Guinée-Bissau et le Togo.

Ces proportions traduisent une forte dépendance des pays de l'intérieur vis-à-vis des échanges de marchandises des pays côtiers qui les approvisionnent grâce à la disponibilité des infrastructures telles que les ports et les corridors.

La prédominance des pays côtiers dans les échanges intracommunautaires s'explique au-delà de leur nombre, par trois principaux facteurs:

- la pénétration européenne, déjà évoquée dans le premier chapitre, a entraîné un bouleversement dans l'organisation des échanges en Afrique de l'Ouest. Les Européens ont doté les pays côtiers en infrastructures de transports en défaveur des pays de l'intérieur. Dans la logique coloniale, les pays de l'intérieur servaient de réservoirs de mains-d'œuvre pour cultiver les plantations de café, de cacao, d'hévéa, etc. dans les pays côtiers. L'exemple de la colonie de la Haute-Volta (actuel Burkina Faso) illustre bien cette situation. Constituée en 1919, elle a été démantelée¹¹⁵ en 1932 (au profit du Soudan français, actuel Mali, de la Côte d'Ivoire et du Niger) car jugée peu rentable par la France;
- le développement du secteur de l'industrie dans les pays côtiers par rapport à ceux de l'intérieur explique les importations des marchandises diverses issues généralement de l'agro-industrie;
- le troisième facteur généralement évoqué que nous soutenons faiblement est le facteur du milieu physique, jugé défavorable dans les trois pays sahéliens sans littoral. Pour nous, même si ce facteur est un défi lié au fait que le Mali et le Niger soient en grande partie occupés par le désert, ces pays ont cependant des ressources importantes telles que l'Uranium (au Niger) et l'une des grandes particularités de ces pays sans littoral est qu'ils bénéficient d'un important ensoleillement qui pourrait être utilisé comme source d'énergie.

D'une manière générale, les infrastructures de transport favorisent les échanges intracommunautaires qui sont indispensables pour le renforcement de l'intégration régionale. Le rapport 2017 de l'UEMOA sur la surveillance commerciale montre que les échanges de la région sont dominés par environ quinze produits qui représentent plus de trois-quarts de la valeur totale des produits échangés dans l'espace UEMOA. Parmi ces produits figurent les combustibles minéraux, le ciment, les produits agricoles, les graisses et huiles végétales, l'huile, les engrais, les préparations alimentaires, les produits halieutiques, le bétail, les cigarettes, le savon, le fer et autres produits en fer. Le géographe Ousseny Sigué (2010) précise que les échanges de la région peuvent se répartir en deux catégories de marchandises transportées: les matières premières pour les industries telles que les noix de palmes, les fèves de cacao, le bois et le sel, etc. et les produits manufacturés fabriqués en Côte d'Ivoire et exportés vers les autres pays. Les pays côtiers profitent également des potentialités des pays de l'hinterland grâce à

¹¹⁵La Haute-Volta fut reconstituée en 1947 après les services rendus pendant la Seconde Guerre mondiale et les nombreuses démarches du Mogho Naaba Kom (chef traditionnel des Mossé).

l'échange des produits agro-pastoraux tels que les bovins, les ovins, les caprins, les légumes et les céréales. Les pays de l'intérieur ont besoin des pays côtiers pour l'exportation des produits comme le coton, le karité, les fruits et légumes et pour l'importation des produits manufacturés.

Nonobstant, l'importance des infrastructures de transport dans la région qui favorise ces échanges, nous pensons avec les géographes Jérôme Lombard et Olivier Ninot (2013) que le positionnement géographique d'une localité sur un axe de transport international (un corridor ou une route) ne suffit pas à générer un processus d'interaction spatiale qui lui soit profitable. En d'autres termes, cela signifie que l'infrastructure ne constitue pas une condition suffisante. Il faut surtout arriver à déclencher une dynamique économique pour le bien-être des populations. Il est par conséquent nécessaire d'analyser les retombées de ces infrastructures dans quelques communes frontalières concernées par le transit routier du Mali et du Niger au Burkina Faso.

5.2. TRANSIT ROUTIER ET COMMERCE FRONTALIER DANS LES COMMUNES DE KANTCHARI, DE FARAMANA ET DE KOLOKO

L'analyse du géographe dans le domaine du transport prend en compte l'effet structurant de ce secteur capital pour le développement territorial. En effet, le transport international de marchandises peut favoriser la mise en place d'une dynamique locale. Nos travaux de terrain dans les deux communes frontalières (cf. Carte n°1) du Mali avec le Burkina Faso (Faramana et Koloko) et à Kantchari (frontière du Niger avec le Burkina Faso) font ressortir que le transit routier de marchandises de ces deux pays via le Burkina Faso a un impact sur les activités commerciales. La traversée du corridor et l'installation des postes de contrôle de la douane à Faramana, à Koloko tout comme à Kantchari ont favorisé l'émergence de plusieurs activités commerciales dans ces zones frontalières.

Cependant, de ces trois communes frontalières, l'activité commerciale est plus remarquable à Kantchari par rapport à Faramana et à Koloko. Les photos n°15 et n°16 présentent quelques activités commerciales liées au transit du Niger dans la commune de Kantchari.

Photo 15: Vendeurs de nourritures à Kantchari



Cliché, ZOMA V., Kantchari le 20/01 /2018

Photo 16: Vente de volailles au poste de douane de Kantchari



Cliché, ZOMA V., Kantchari le 20/01 /2018

Les photos n°15 et n°16 présentent des tables de ventes de certains commerçants autour du poste de douane de Kantchari. À proximité de ce poste de contrôle, plusieurs boutiques de ventes d'articles diverses ont été mises en place par les populations. Il s'agit entre autres des commerçants de la petite restauration, de la viande, de l'eau, des boissons diverses etc. En plus de ces petits commerçants, l'on observe l'installation d'un Bar dancing à proximité du poste de la douane (photo n°17).

Photo 17: Bar dancing à proximité du poste de contrôle de la douane



Cliché, ZOMA V., Kantchari le 20/01 /2018

La photo n°17 présente un bar dancing à proximité du poste de douane. Ce bar et les autres activités commerciales ne sont pas très animés dans la journée mais sont très fréquentés dans la nuit à cause des conducteurs et leurs apprentis qui passent la nuit à Kantchari dans l'attente des formalités douanières. En plus de ce petit commerce, plusieurs riverains ont transformé leurs maisons en des auberges pour les voyageurs. D'autres infrastructures commerciales de tailles plus grandes et modernes telles que des auberges et des restaurants ont été construites vers le centre de la ville.

Deux principales infrastructures sont à la base du développement de ce commerce frontalier, il s'agit d'une part, du poste de douane qui oblige les conducteurs à marquer un arrêt et du corridor de transit, d'autre part. Pour reprendre les mots de B. Steck (2015 p.458) nous pensons que:

quelles que soient les critiques que soulève l'écoulement des flux, tout au long des axes que constituent les corridors, les populations y trouvent un instrument de leur ouverture au monde et, en cela, se créent des cordons de populations agrégées tout au long des grandes voies, composante des processus d'urbanisation accélérée.

C'est à juste titre que J. Lombard et O. Ninot (2012) soulignent que la logique du corridor de transport qu'on observe renforce la concentration des investissements. En effet le corridor de koupéla-Niamey qui assure une grande partie du désenclavement du Niger grâce aux ports de Lomé, de Téma et les ports ivoiriens favorise le développement des activités commerciales dans la commune rurale de Kantchari. Cependant, nos observations au cours de nos travaux de terrains nous ont permis de constater que la dynamique commerciale était moins perceptible à Faramana et à Koloko. Cette faiblesse est liée aux faible flux du trafic dans ces deux communes frontalières (photos n°18 et n°19).

Photo 18: Parking au poste de douane de Faramana



Cliché, ZOMA V., Faramana le 12/01/2018

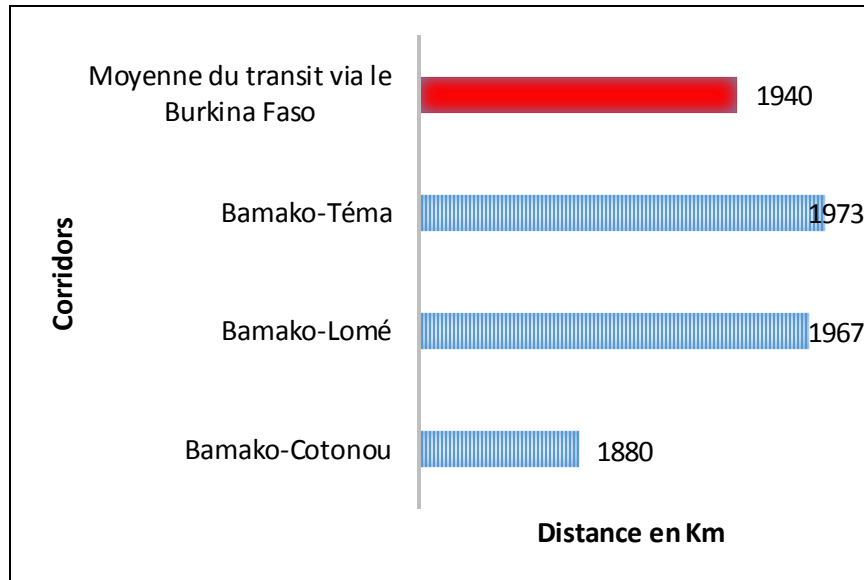
Photo 19: Parking poste de douane de Koloko



Cliché, ZOMA V., Koloko le 13/01/2018

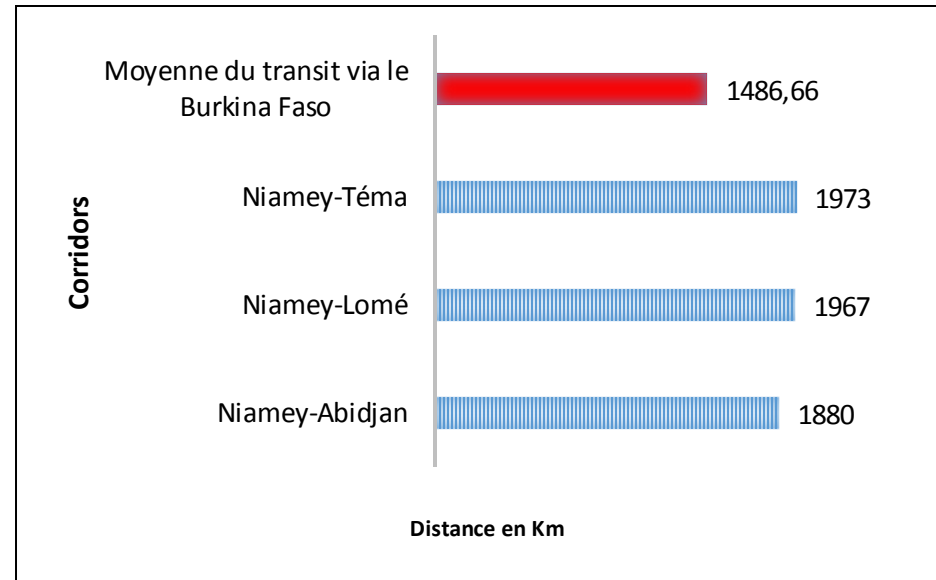
D'après les photos n°18 et n°19, le parking au poste de douane de Farmana est presque désert et est faible à Koloko. Dans ces communes nous avons observé un faible flux du trafic du Mali par rapport au trafic du Niger qui passe par Kantchari. Les graphiques n°30 et 31 expliquent le faible flux du trafic du Mali par rapport à celui du Niger en transit par le Burkina Faso.

Graphique 30: Corridors de transit du Mali via le Burkina Faso



Source : MT/Mali, 2017 ¹¹⁶

Graphique 31: Corridors de transit du Niger via le Burkina Faso



Source : MT/Niger, 2017

¹¹⁶ La couleur rouge indique la moyenne de la distance de transit par les corridors via le Burkina Faso.

Selon les graphiques n°30 et n°31, le Mali et le Niger empruntent principalement chacun trois corridors de transit via le Burkina Faso. Cependant, la moyenne en termes de distance de transit est de 1 486,66 Km pour le Niger et de 1 940 km pour le Mali soit une différence de 453,34 km. Lorsque les opérateurs maliens transitent par le Burkina Faso, ils doivent parcourir une distance moyenne de 453,34 km de plus que le Niger pour se rendre dans les ports.

Au regard des résultats de cette analyse, nous pensons que le facteur distance justifie le faible trafic du Mali via le Burkina Faso par rapport au Niger. La faible dynamique commerciale observée dans les communes frontalières concernées par le transit du Mali avec le Burkina Faso (précisément à Koloko et à Faramana) serait alors liée à la distance à parcourir pour rejoindre les ports de Tema, de Lomé et de Cotonou par les opérateurs maliens. Le géographe Luc Vacher (2014) avait donc raison de soutenir que la distance semble consubstantielle de la recherche en géographie. C'est à juste titre qu'il cite Jacques Lévy qui déclare « *qu'elle¹¹⁷ est l'enjeu même de la géographie ou, plus généralement, des sciences qui s'intéressent à la dimension spatiale du social* » (Lévy 2009, cité par L. Vacher, 2014 p.4).

Ce géographe¹¹⁸ indique cependant que l'idée des lois de l'espace est aujourd'hui relativisée par les tenants mêmes de l'analyse spatiale. L'auteur évoque les travaux de Denise Pumain qui rappelle qu'il n'est pas question:

de prétendre que l'espace en tant que tel, réduit à la plus simple expression de distance mathématique, "explique" une observation géographique quelconque. L'espace, ou la distance "en soi", ne constitue pas un facteur de causalité. C'est l'interprétation qui en est donnée individuellement ou socialement qui constitue, dans ses représentations ou dans ses actions, la "cause" des phénomènes observés (Pumain, 2009, cité par L. Vacher, 2014 p.7).

En dépit des faibles flux des échanges à Koloko ou à Faramana, au cours de nos travaux de terrain, nous avons constaté que le passage du corridor a permis également la mise en place d'un petit commerce dans ces deux communes frontalières à l'instar de celle de Kantchari. Nos résultats sont similaires à ceux du géographe Issa Yonlihinza Abdou (2005) qui mentionnait que la création du poste de contrôle de Makalondi (sur le corridor passant par Kantchari) a eu pour conséquence la création d'un marché frontalier du côté du Niger. Cette situation conforte également les investigations des géographes Emmanuel Chauvin, Nora Mareï et Jérôme Lombard (2017) qui montraient dans leur article sur « les circulations mondialisées en Afrique: promotion, adaptation et contournement » que la construction des infrastructures et

¹¹⁷ L'auteur fait référence à la distance.

¹¹⁸ Luc Vacher (2014).

l'amélioration des conditions de transport permettent aux populations de circuler mieux et plus vite, et suscitent indéniablement des opportunités économiques. Les retombées de ces évolutions ne sont pas identiques dans l'espace.

Le transport en transit routier favorise ainsi la mise en place de marchés frontaliers grâce à la disponibilité des infrastructures telles que les corridors et les postes de contrôle (surtout de la douane). C'est à juste titre que B. Steck (2015, p.458) soutient que « *les corridors africains, qui sont pour la plupart de simples axes routiers goudronnés, améliorent l'accès aux marchés des populations, aux services de base que sont l'éducation et la santé, à l'administration, aux diverses formes de vie sociale* ». P. Kippré (2006) précisait également que sur le terrain, des réseaux marchands s'activent partout dans la région et se nourrissent des divergences. Les différents marchés locaux, facteurs dynamiques des relations villes-campagne, participent à une structuration de l'espace national et régional à l'insu des pouvoirs étatiques. Selon l'auteur, cette polarisation spatiale est à la fois liée à l'intensité du réseau de ces marchés et à l'importance de leurs transactions. Nous pensons donc avec H. Sabéha (2012) que le secteur du transport routier représente à la fois une condition et un résultat des relations économiques. Ce secteur est capable d'une part, d'exercer une action déterminante sur l'espace en favorisant la distribution spatiale des activités et des agents économiques; et d'autre part il constitue la condition d'établissement entre ses derniers.

Le transport en transit routier est ainsi un facteur qui permet l'édification de marchés frontaliers grâce à la mise en place des infrastructures telles que les corridors et les postes de contrôle en attestent en somme, les travaux de J. Lombard et *al.* (2014). Selon ces auteurs, ce secteur en effet, offre la possibilité pour les populations de tirer bénéfice de ce qui circule, en proposant moult marchandises et services (carburants, réparations diverses, nourriture, logement). Il permet également de répondre aux demandes des voyageurs qui s'approvisionnent dans les campagnes en produits alimentaires, en matériels de construction, en ressources énergétiques, en artisanat. La multiplication des circulations des agents des services de l'État mais aussi des entreprises privées, ou même des conducteurs, engendre le développement d'un marché de la circulation dont peut profiter la population locale. H. Hammouda et *al.* (2004, p.49) avaient alors raison d'affirmer:

les transports constituent, sans aucun doute, un élément déterminant du développement. En effet, étant le principal moyen d'accès physique à l'emploi, aux soins de santé, à l'éducation, etc., ils apparaissent comme un élément essentiel au bien-être des populations tant en milieu rural qu'en zone urbaine. Ce sont, certes, ces considérations qui avaient conduit la communauté

internationale, à la demande des États africains, à consacrer au développement de ce secteur deux décennies, concomitamment avec le secteur des communications.

Après avoir évoqué la contribution du transport routier à la mise en place du commerce frontalier, nous nous intéressons aux avantages économiques des échanges pour certains acteurs directs du secteur.

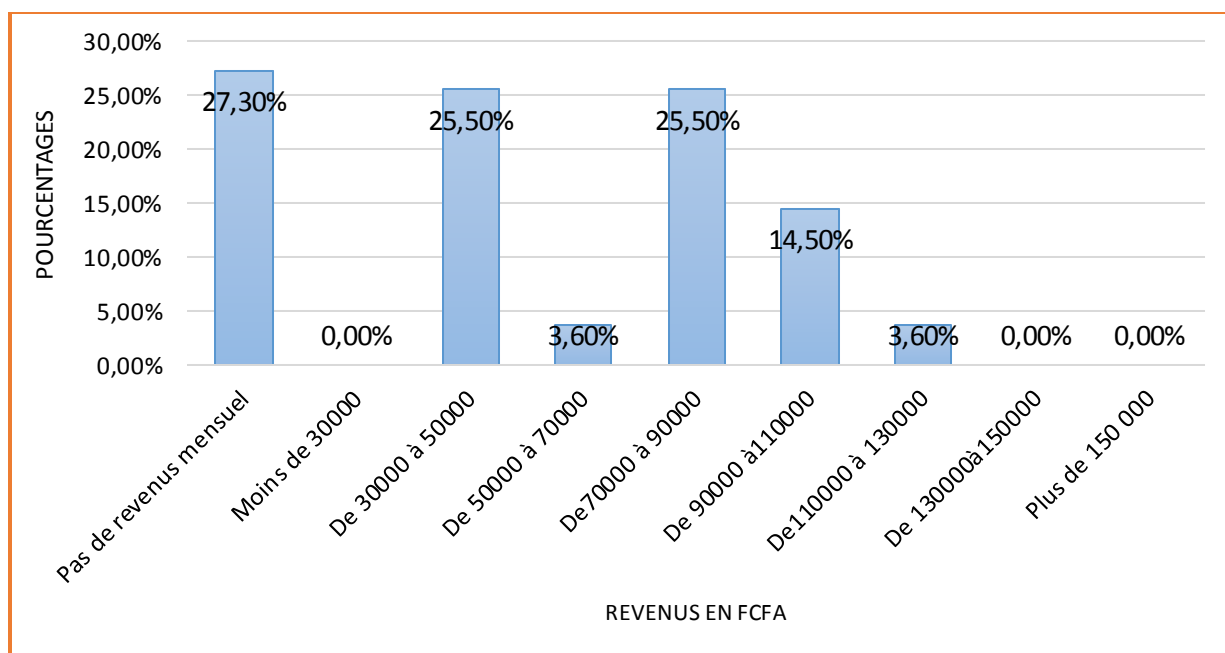
5.3. RETOMBÉES ÉCONOMIQUES POUR LES ACTEURS DIRECTS

Dans le cadre de la présente étude, nous avons jugé judicieux de connaître les avantages des conducteurs et de leurs apprentis (acteurs directs du transit routier) car ce sont eux qui sillonnent régulièrement les corridors de l'UEMOA.

5.3.1. Conducteurs routiers: de faibles salaires mensuels et d'importants revenus

Les conducteurs routiers, principaux acteurs du transit routier du Mali et du Niger en passant par le Burkina Faso peuvent avoir un double statut. Nos investigations révèlent qu'ils peuvent soit uniquement être des conducteurs ou soit être, à la fois propriétaires et conducteur de véhicule. Les conducteurs interrogés sont majoritairement non propriétaires de camions (73 %). Le faible pourcentage de conducteurs propriétaires (27 %) pourrait s'expliquer par le coût élevé des prix d'achats des camions de transport de marchandises. O. Sigué (2015) soutient dans ce sens que le prix d'achat d'une semi-remorque d'occasion est en moyenne quarante millions (40 000 000) de FCFA. Pourtant les résultats de notre enquête auprès des conducteurs concernés par le transit routier montrent qu'ils ont un faible revenu (graphique n°32).

Graphique 32: Traitement salarial des conducteurs en transit au Burkina Faso



Source: Travaux de terrain, V. Zoma, 2018.

Le graphique n°32 révèle deux catégories de traitement salarial des conducteurs. 27,30% n'ont pas de revenu salarial mensuel. Cette catégorie de chauffeurs est soit propriétaire de son camion, soit a un revenu par voyage selon le contrat avec le transporteur. Si l'on se fie uniquement aux résultats de nos enquêtes, les conducteurs qui ont un revenu par voyage ont plus d'avantages économiques que ceux qui ont un traitement salarial mensuel. Le tableau n°13 permet de connaître les revenus par voyage de ces conducteurs.

Tableau 13: Revenus par voyage des conducteurs

Revenu par voyage en FCFA	Moins de 70 000	90 000 à 110 000	110 000 à 130 000	130 000 à 150 000	150 000 à 200 000	Plus de 200 000
Pourcentage	0	34	8	17	13	0

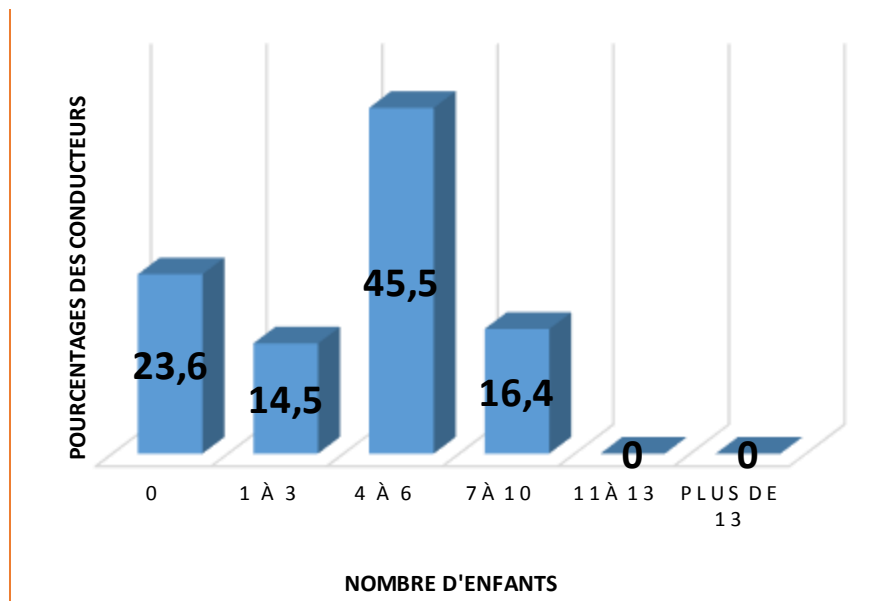
Source: Travaux de terrain, V. Zoma, 2018

Le tableau n°13 montre qu'aucun conducteur dont le traitement salarial est par voyage n'a un revenu inférieur à 70 000 FCFA. La majorité (34%) a un revenu compris entre 90 000 FCFA et 110 000 FCA. Ce type de contrat vise à motiver le chauffeur à faire plus de rotation. Cela encourage leurs conducteurs à ne pas dépendre d'un salaire mais à poursuivre des objectifs. Cependant, ce type de contrat pourrait encourager le conducteur à faire des excès de vitesses avec éventuellement des risques d'accidents et un amortissement accéléré du camion.

Quant aux conducteurs (72,70%) qui ont un salaire mensuel, au regard du graphique n°34, l'on serait tenté de penser que leur revenu est faible car la majorité a un revenu mensuel compris entre 30 000 à 50 000 FCFA (25,50%) ou 70 000 à 90 000 FCFA (25,50%). Parmi les chauffeurs enquêtés, le premier groupe de chauffeurs ayant un salaire compris entre 30 000 à 50 000 FCFA, conduit des camions dont la majorité des transporteurs sont des propriétaires individuels; tandis que le second groupe serait composé de ceux qui ont des camions qui appartiendraient à de grandes compagnies ou des sociétés de transports. Cela signifie que ces sociétés paient mieux leurs conducteurs. La différence entre les sociétés et les propriétaires individuels serait liée au fait que les sociétés sont obligées de respecter les textes en matière de recrutement de leurs agents non seulement à cause de l'image de l'entreprise mais aussi pour éviter d'éventuels ennuis en cas d'audits. Ces sociétés ont aussi un avantage à travailler à garder leurs conducteurs dans l'optique de conserver les secrets de l'entreprise dans le cadre de la concurrence. En général, le statut de conducteurs des sociétés est convoité par les autres chauffeurs.

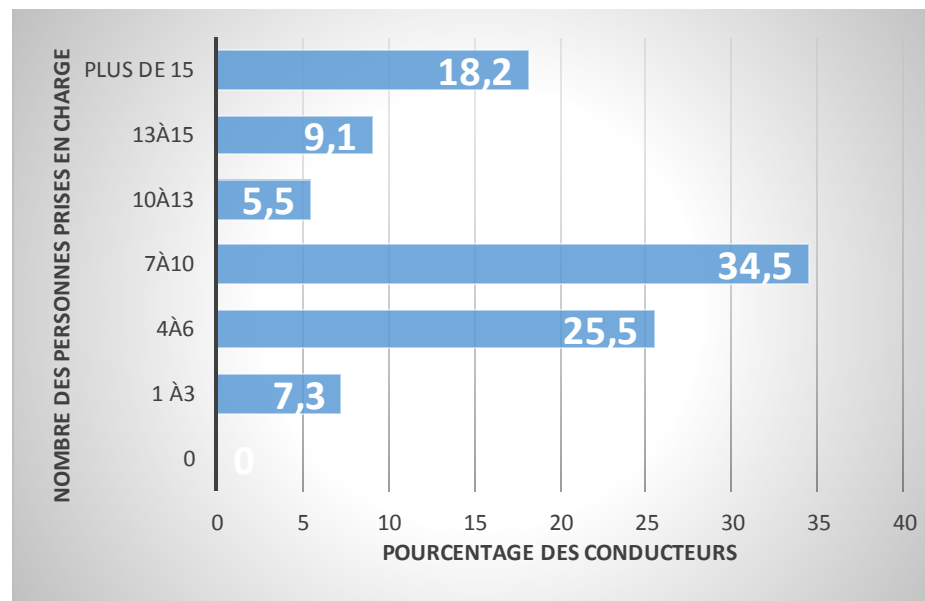
Les résultats de cette étude sont similaires à ceux de O. Sigué (2015) qui mentionnait que le salaire moyen mensuel d'un chauffeur était de 60 000 FCFA. Ainsi, le "faible revenu des chauffeurs" révélés à travers nos travaux de terrain contrasterait avec les charges sociales des conducteurs. En effet, nos investigations révèlent que 85,5% des conducteurs en transit routier au Burkina Faso sont mariés contre seulement 14,5% de célibataires. Le pourcentage élevé des conducteurs mariés sous-entend qu'ils ont des charges sociales supplémentaires. Malgré leur faible salaire ils doivent prendre en charge leurs épouses, leurs enfants et éventuellement les autres personnes qui vivent sous leur toit (graphiques n°33 et n°34).

Graphique 33: Nombre d'enfants



Source: Travaux de terrain, V. Zoma, janvier 2018.

Graphique 34: Personnes à la charge



Source: Travaux de terrain, V. Zoma, janvier 2018.

Les graphiques n°33 et n°34 révèlent que la majorité des conducteurs de poids lourds ont en moyenne 4 à 6 enfants. 45,5% et 34,5% de ces conducteurs ont au total entre 7 à 10 personnes à leur charge. Ce nombre élevé de personnes à leur charge se justifie par le fait que plusieurs chauffeurs nous ont confié qu'en plus de leur épouse et de leurs enfants, d'autres personnes, membres de leur famille au village sont à leur charge. Au Mali et au Niger (deux pays sahéliens), la majorité de la population dépend du secteur primaire (à plus de 70%) qui pourtant est non modernisé et dépend toujours des aléas du milieu physique. Certaines personnes demandent alors régulièrement de l'aide à leurs parents qui ont un autre emploi.

Par ailleurs, cette importance s'explique par le fait que malgré leurs faibles salaires mensuel et les multiples charges sociales, ils exercent ce métier depuis plusieurs années. D'après de nos investigations, 65,4% des conducteurs ont plus de 10 ans d'ancienneté dans leur métier et même 27,30% ont plus de 20 ans d'ancienneté. L'on est alors en droit de se demander si ces conducteurs n'ont pas d'autres avantages liés à l'exercice de ce métier. En d'autres termes, pourquoi exercent-ils ce métier, loin de leur famille pendant plusieurs jours en parcourant plusieurs pays sur une durée de 10 à 20 ans si ce métier n'est pas avantageux ? Mieux, dépendent-ils uniquement de leurs salaires indiqués au cours des enquêtes pour faire face à leurs propres besoins et ceux des personnes à leur charge ?

Nos entretiens avec les responsables de l'Union des Conducteurs Routiers du Burkina (UCRB) et avec certains chauffeurs à Ouagadougou permettent de mieux cerner les retombées économiques du métier de conducteur routier dans les pays de l'UEMOA. Selon le président de l'UCRB, le métier de conducteur routier du transport international de marchandises est très avantageux comme en atteste l'encadré n°4.

Encadré 4: Extrait de l'entretien avec Monsieur le président de l'UCRB

V. Zoma: ... je voudrais savoir si l'on peut encourager les jeunes à embrasser votre noble métier ?

Monsieur le président de l'UCRB: je pense que dans chaque domaine il faut d'abord une considération avant de pouvoir tirer profit de son métier. On voit ici des chauffeurs routiers qui ont pu construire des villas ou payer des voitures personnelles. Cela dépend d'une organisation.

V. Zoma: Je voudrais savoir s'il y a des possibilités pour ces conducteurs de prendre des marchandises en cours de route surtout lorsqu'ils ne sont pas chargés?

Président de l'UCRB: il existe des conventions entre certains pays. Un burkinabè peut prendre des marchandises à Ouagadougou et les déposer au Niger sans une contravention. Mais un malien ou un ivoirien ne peut pas venir au Burkina Faso, faire un chargement et déposer au Niger. Il y a des conventions signées entre le Burkina Faso et le Ghana, entre le Burkina et le Niger, et entre le Burkina et le Bénin etc. (...), en dehors de ces conventions, ce n'est pas possible.

V. Zoma: comment peut-on s'organiser pour réussir dans votre métier?

Président de l'UCRB: nous avons une convention qui a été signée en 2011 où le salaire du conducteur et ses indemnités sont mentionnés. Le salaire de base est autour de 75 000 FCFA. Nous avons des chauffeurs qui peuvent toucher 150 000 FCFA. Pourtant certains partent prendre des camions entre 45 000 ou 50 000 FCFA.

V. Zoma: je suis à la recherche de conducteurs qui ont pu faire des réalisations importantes à partir de leur métier. Pouvez-vous m'indiquer quelques-uns?

Président de l'UCRB: (...) il y a un jeune chauffeur qui a ouvert une ferme à Sabtenga ici Ouagadougou. Moi-même j'ai conduit de 1995 à 2011 et j'ai pu construire ma villa et acheter un gros camion et une voiture. Si vous venez régulièrement dans notre siège, vous rencontrerez des conducteurs routiers qui viennent avec leur voiture personnelle... Nous ne craignons pas un fonctionnaire qui a 500 000 FCFA comme salaire mensuel, en général c'est une question de bonne gestion seulement...

Source: V. Zoma, Ouagadougou le 24/08/2018

L'encadré n°4 révèle que le métier du conducteur routier n'est pas seulement lié au salaire mensuel car avec ce métier certains arrivent à construire, à acheter des camions. Au cours de notre entretien avec le président de l'UCRB, il est ressorti que certains conducteurs n'arrivent pas à faire des réalisations importantes car ils ne se disciplinent pas pour atteindre leurs objectifs. Selon lui, « *on ne peut pas vouloir vivre en "grand" c'est-à-dire arriver au maquis et payer la boisson pour tout le monde ou même prendre des maisons dans les pays et loger certaines femmes et vouloir faire de grandes réalisations* ». D'après lui, pour faire ses réalisations, il dormait avec ses apprentis, achetait progressivement le ciment au Ghana au cours de ces voyages (4 voyages environ par mois) pour la construction de sa villa.

Un autre conducteur nous a confié à Ouagadougou qu'en dehors de ses frais de missions, il pouvait avoir un bénéfice personnel de 150 000 FCFA par voyage. Dans ces conditions, il donnait 50 000 FCFA à son apprenti et il gardait le reste. Ainsi en considérant le bénéfice de ce chauffeur il pourrait avoir en moyenne 150 000 FCFA x 4 par mois soit 600 000 FCFA en dehors de son salaire. Ce chauffeur nous a aussi confié que l'un de ses collègues a pu construire sa maison à partir de ce métier.

Les résultats de nos entretiens sont conformes à ceux des chercheurs Jérôme Lombard et Olivier Ninot (2002) qui avaient effectués des recherches sur le transport routier au Sénégal. Ces auteurs montrent à l'instar des résultats de notre enquête qu'il est moins facile d'apprécier à sa juste valeur la réalité économique de ce secteur. Certains indices sont toutefois très révélateurs: les véhicules, le nombre de chauffeurs, d'apprentis, de garages de réparation automobile plus ou moins informels se multiplient. Le secteur fournit alors un grand nombre d'emplois. Le secteur du transport routier était devenu un refuge économique au Sénégal. Ils affirment en effet que:

si le secteur du transport a été affecté par l'effondrement de la culture de rente arachidière et les graves perturbations de l'économie sénégalaise, le transport routier est devenu le refuge de ceux qui y ont investi (commerçants, grands producteurs, émigrés) et de ceux qui, directement ou indirectement, y ont trouvé un emploi et une source de revenus (chauffeurs, apprentis, « *coxers* », etc.) (J. Lombard et O. Ninot, *Ibid.*, p.117).

Selon toujours ces chercheurs français, une analyse plus fine des entreprises de transport permet aussi de constater l'importance prise dans le secteur par des investisseurs qui n'en sont pas issus. En 1999, une étude menée auprès d'un échantillon d'une quarantaine de transporteurs des régions de Tambacounda et de Dakar révèle que le tiers des entrepreneurs a été auparavant chauffeurs pour le compte d'autrui, apprentis ou mécaniciens:

pour ceux-ci, le transport est un métier, le seul qu'ils connaissent, celui qu'ils ont appris. Pour un autre tiers, le transport est une activité qui vient en complément ou en appui à une activité principale, généralement le commerce mais aussi l'exploitation de charbon de bois ou encore l'agriculture et la collecte de produits agricoles et forestiers. Pour ceux-là, le transport représente un prolongement de leur activité première (leur investissement répond à une stratégie de maîtrise des coûts de transport) ou correspond simplement à une stratégie de diversification des activités et des sources de revenus. Enfin, le dernier tiers des personnes interrogées vient de l'émigration, de la fonction publique (en tant que retraités) ou du secteur privé dit moderne. Ces derniers déclarent avoir investi dans le transport dans le but de trouver un revenu d'appoint et avec l'espoir d'y faire fructifier leur argent. Leur investissement a été souvent conseillé par un proche ou motivé par l'observation de la réussite d'amis ou de vagues relations dans le secteur (J. Lombard et O. Ninot, *Ibid.* p.120).

D'une manière générale, les conducteurs en plus de leur salaire ont d'autres sources de revenus. Ils peuvent souvent charger certaines marchandises en cours de route ou même acheter certains produits tels que les ananas, le charbon, les nattes, le plastic, des animaux, etc. à l'insu du transporteur et les revendre avec certains commerçants. Au Mali, certains transporteurs, au cours de nos entretiens, accusent même les chauffeurs de vendre souvent un peu le carburant en cours de route (pour ce qui est du transport des hydrocarbures). J. Lombard et O. Ninot (op.cit.) soutenaient dans le même sens que ce phénomène se remarque notamment dans les relations entre propriétaires et chauffeurs et dans les responsabilités accordées au chauffeur. En effet, l'étude des entrepreneurs de transport à Tambacounda montre que les entreprises de transport peuvent être réparties en deux groupes. Dans le premier, le propriétaire des véhicules exerce plusieurs responsabilités, notamment la recherche du fret, la gestion et l'entretien de son parc. Dans ce type d'entreprises, les chauffeurs sont salariés et reçoivent généralement une rémunération fixe ainsi que des frais de route; ils sont également tenus de rentrer au garage (ou chez le propriétaire) après chaque voyage. On peut assimiler à ce groupe, considéré comme celui des professionnels, l'ensemble des artisans transporteurs ou des chauffeurs propriétaires. Dans le second groupe, par contre, le propriétaire laisse l'exploitation de son ou ses véhicules aux chauffeurs. Ces deux auteurs affirment que:

dans ce cas de figure, c'est le chauffeur qui doit verser tous les jours, toutes les semaines ou tous les mois, une somme fixe au propriétaire. Sur son gain quotidien, en plus du versement au propriétaire, il doit payer le carburant et l'entretien du véhicule, le reste constituant son bénéfice quotidien (en plus de son salaire mensuel). Dans ce système, le chauffeur étant amené à conduire beaucoup pour gagner sa vie. (J. Lombard et O. Ninot, 2002, p.121).

Le revenu ainsi dégagé par le propriétaire lui permet, selon toujours ces auteurs, soit de réinvestir dans l'achat d'un autre véhicule, soit d'investir dans un autre secteur: le commerce ou l'immobilier par exemple.

Cependant, concernant les résultats de notre investigation qui révèlent un faible salaire des chauffeurs, un conducteur routier nous a confié qu'en général, ils refusent de donner souvent toutes les informations si au préalable il n'y a pas une relation de confiance. Selon lui, « *si le propriétaire du camion apprend que tu prends de la marchandise en court de route ou que tu as acheté un camion ou construit une maison cela pourrait entraîner la perte de ton emploi* ». Ainsi, plusieurs refusent de dire la vérité au cours des enquêtes de peur de perdre leur emploi. D'autres préférèrent ne pas en parler mais construisent leurs maisons dans leur village à l'insu du propriétaire.

En somme, les conducteurs dans l'espace UEMOA et notamment ceux qui sont concernés par le transit routier de marchandises ont un faible revenu mensuel. Mais le métier a beaucoup d'avantages économiques. Hormis leurs salaires, ces chauffeurs développent des stratégies pour ne pas dépendre uniquement de leurs salaires. Ceux qui ont une bonne gestion arrivent à construire des maisons, à acheter leur propre camion ou à faire d'autres investissements économiques très souvent à l'insu des transporteurs mais en complicité avec leurs apprentis.

5.3.2. Apprentis-chauffeurs: un métier contraignant

Les apprentis-chauffeurs à l'instar des conducteurs sont des acteurs directs du transit routier. D'après les résultats de nos entretiens, il existe plusieurs possibilités pour devenir un apprenti-chauffeur:

- le premier groupe est choisi par le transporteur et présenté au chauffeur. Les transporteurs choisissent en général des jeunes qui sont très proches d'eux (souvent un membre de la famille) et les mettent dans le camion. Dans ce cas de figure, le transporteur peut être renseigné sur la gestion du chauffeur. Mais de plus en plus ils sont rares car certains chauffeurs n'apprécient pas ce type d'apprentis. Ils se sentent surveillés et ont une faible influence sur ces apprentis;
- le second groupe est composé de ceux qui ont été recrutés par le chauffeur. Le chauffeur peut facilement influencer son apprenti et souvent développer une certaine complicité avec ce dernier pour certaines opérations en cours de route à l'insu du transporteur;
- le troisième groupe est constitué de jeunes à la recherche d'emplois qui partent très souvent voir des conducteurs pour solliciter un apprentissage afin de pouvoir exercer plus tard ce métier;
- il y a en fin, des apprentis-chauffeurs occasionnels. Ils sont généralement des jeunes scolarisés qui deviennent des apprentis souvent pendant les vacances. Ils sont généralement proches du conducteur ou du transporteur.

Certains conducteurs refusent souvent les personnes qui ont un âge avancé car l'apprenti a plusieurs tâches et si la personne est un peu âgée, ils peuvent se sentir gênés de lui confier certaines tâches. En effet, un apprenti est d'abord un aide conducteur. Selon les chauffeurs avec qui nous nous sommes entretenu à Ouagadougou, l'apprenti aide le chauffeur en

l'assistant au cours du voyage. Cela permet de lutter contre le sommeil et permet aux conducteurs de s'assurer qu'au cours d'un dépassement, la remorque ne cause pas de dégâts. L'apprenti est chargé également de vérifier que le camion est en bon état avant d'entreprendre le voyage. À cet effet, dès les premiers jours du début de l'apprentissage, le conducteur lui présente le camion en lui montrant comment contrôler l'état des pneus, de l'huile, du freinage etc. Les deux photos n°20 et n°21 à la page suivante montrent des apprentis en pleine exécution de quelques tâches.

Photo 20: des apprentis mettant du carburant



Cliché, V. Zoma Ouagadougou le 30/08/2018.

Photo 21: des apprentis serrant une roue



Cliché, V. Zoma Ouagadougou le 30/08/2018.

Les photos n°20 et n°21 présentent des apprentis-chauffeurs ajoutant du carburant et un autre qui serre une roue pendant le stationnement du camion. En plus de ces tâches, lorsque le camion est en crevaison, l'apprenti souvent est chargé d'aller faire coller le pneu dans la localité la plus proche (lorsqu'il n'y pas plus de pneus secours).

L'apprenti-chauffeur est aussi et surtout chargé de garder le camion au cours des stationnements pendant le voyage. Mais une fois de retour au pays, si le transporteur a un gardien, l'apprenti peut demander la permission pour aller voir sa famille puis retourner auprès du camion. Ainsi, en gardant le camion, une personne qui désire faire transporter une marchandise trouvera l'apprenti qui le mettra en contact avec le chauffeur.

Quant à leur formation, certains conducteurs nous ont confié que la durée dépend de la capacité d'adaptation et de réception de l'apprenant. En général, le conducteur après un ou deux voyages avec son apprenti profite lui montrer comment conduire lorsqu'ils sont ensemble dans la cabine. Le chauffeur lui donnera ensuite la direction du volant pendant au moins 5 km hors agglomération; et progressivement 10 km voir souvent 30 km selon la maîtrise de l'apprenti. Les conducteurs en général ont d'abord été des apprentis car cela leur permet de mieux connaître le camion. Ainsi l'apprentissage peut durer plusieurs années et cela dépend de la capacité d'apprentissage, de la qualité des relations entre le conducteur et son apprenti mais aussi des moyens financiers pour les frais de formation en vue de l'obtention d'un permis de conduire. Lorsque l'apprenti est en bonne relation avec son chauffeur, c'est ce dernier qui paie les frais de formations mais il arrive que certains apprentis économisent et demandent un soutien au transporteur ou à sa famille. Cependant, même après l'acquisition du permis de conduire l'apprentissage peut se poursuivre (photo n°22).

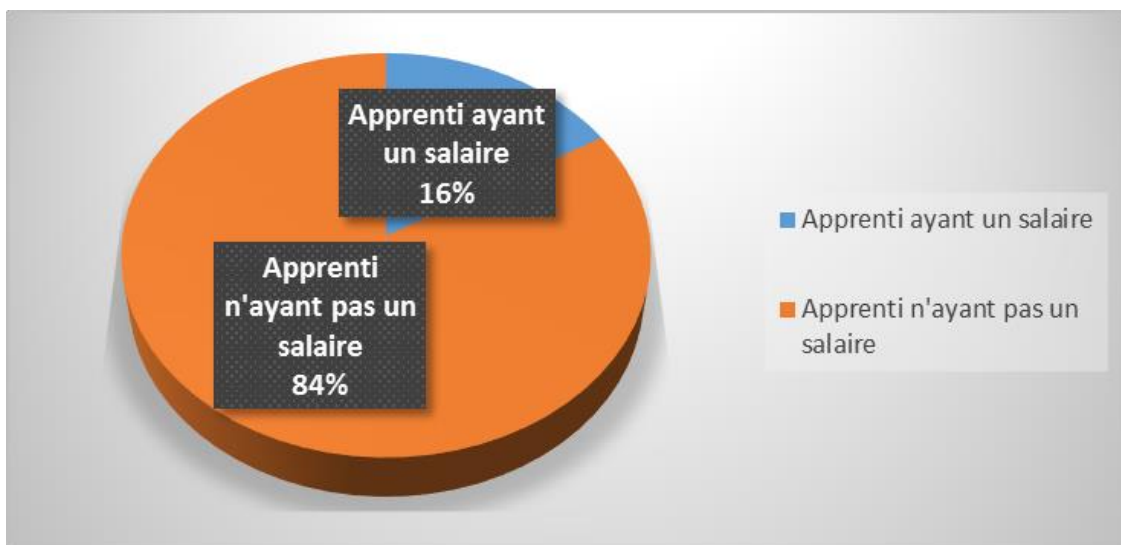
Photo 22: Un apprenti présente son permis de conduire



Cliché, V. Zoma. Ouagadougou le 30/08/2018.

La photo n°22 illustre un apprenti-chauffeur d'un camion ivoirien qui possède déjà son permis de conduire. Les apprentis qui ont déjà un permis de conduire poursuivent l'apprentissage pour mieux connaître le camion ou en attendant de trouver un emploi en tant que conducteur. Ainsi, les apprentis-chauffeurs exercent plusieurs tâches et gardent surtout le véhicule mais n'ont généralement pas de salaire comme nous le présente le graphique n°35.

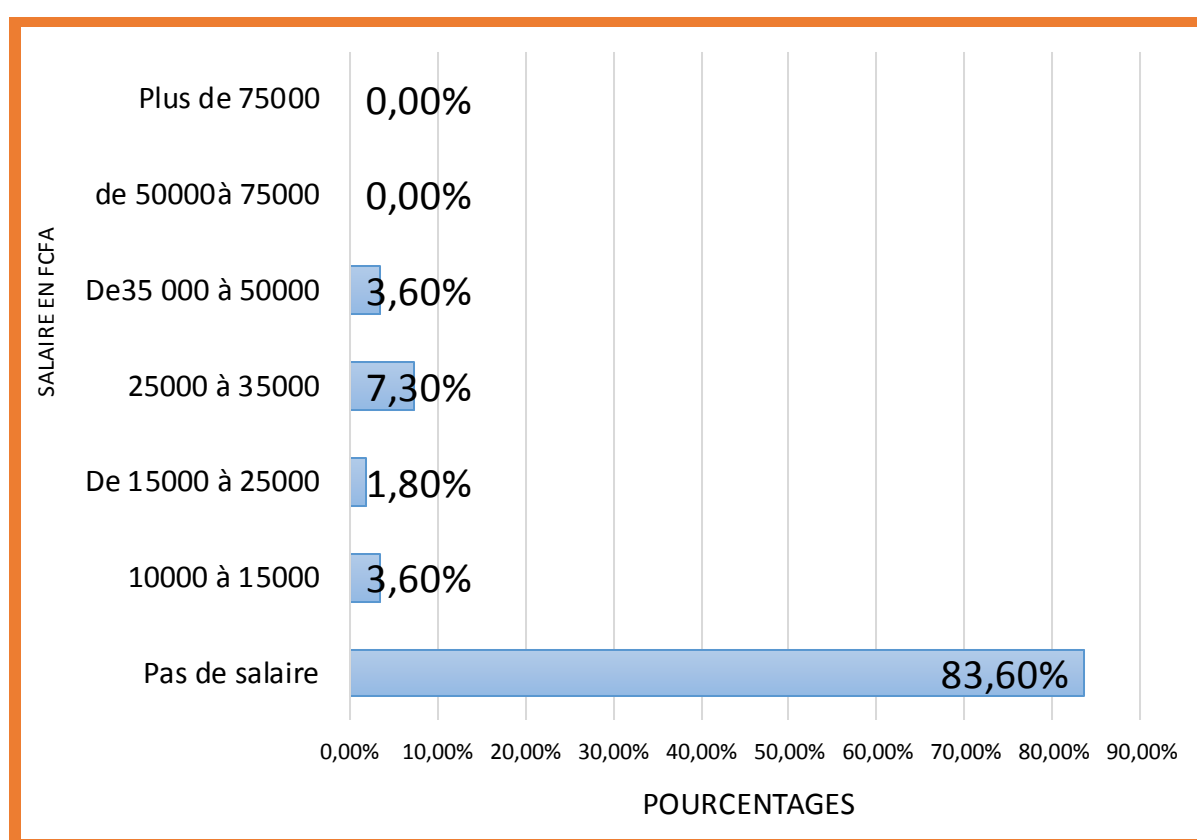
Graphique 35: Pourcentage des apprentis ayant un salaire



Source: Travaux de terrain, V. Zoma, janvier 2018.

Le graphique n°35 montre que 84% des apprentis n'ont pas de salaires. Le chauffeur puise dans les frais de mission pour en donner souvent 1000 FCFA par jour à son apprenti. Lorsque l'apprenti est malade, si le chauffeur ne peut pas le soigner, il est obligé de faire recourt à sa famille. Pourtant, les transporteurs reconnaissent qu'ils sont indispensables car en plus de l'apprentissage, ils gardent les camions et de ce fait passent plusieurs jours en dehors de leur famille. Même ceux qui ont un salaire (le cas de certaines grandes sociétés), leur revenu est très dérisoire (graphique n°36).

Graphique 36: Situation salariale des apprentis



Source: Travaux de terrain, V. Zoma, janvier 2018.

Comme le présente le graphique n°36, parmi les 16% d'apprentis ayant un revenu mensuel, ce revenu est en général compris entre 25 000 FCFA et 35 000 FCFA. Il est alors difficile de pouvoir se nourrir ou même d'envisager se soigner avec un tel revenu. Mais comme nous l'avons vu avec le cas des conducteurs, certains apprentis en complicité avec les chauffeurs gagnent de l'argent à l'insu des transporteurs.

D'une manière générale, aux regards des revenus salariaux des conducteurs et de leurs apprentis et les différentes charges sociales qu'ils ont, l'on est tenté de dire que ces acteurs directs n'ont pas d'importants revenus. Mais en prenant en compte les multiples opportunités de ces derniers, nous pouvons retenir que le transport en transit routier du Mali et du Niger à travers le Burkina Faso a des avantages pour les acteurs directs que sont les conducteurs et leurs apprentis.

En sommes, l'analyse des avantages du transit routier du Mali et du Niger qui passe par le Burkina Faso révèle que ce secteur bénéficie de nombreux atouts en termes d'infrastructures à caractère structurant notamment des corridors de qualité acceptables et des retombées économiques pour ses acteurs directs ainsi que pour les communes frontalières traversées. Malgré le faible traitement salarial des principaux acteurs directs, ces derniers ont des stratégies qui leur permettent de tirer profit de leur activité. Quant aux communes frontalières, la traversée d'un corridor et la mise en place surtout d'un poste de contrôle de la douane favorise le développement d'un commerce frontalier dont le dynamisme est proportionnel à celui du trafic sur le corridor.

Tous ces atouts devraient en principe permettre au transport routier de marchandises de contribuer au renforcement de l'intégration régionale mais ce secteur fait face à de multiples contraintes qui entravent le dynamisme des échanges régionaux.

CHAPITRE VI: CONTRAINTES ET PERSPECTIVES DU TRANSIT ROUTIER ET DE L'INTÉGRATION RÉGIONALE

La Conférence des Ministres Africains des Transports tenue en 2006 à Banjul a réaffirmé le rôle du secteur du transport pour le développement et l'intégration de l'Afrique afin de lui assurer une participation significative à la mondialisation. À l'échelle de l'UEMOA, les États membres de l'Union ont également reconnu l'importance du transport routier (qui assure plus de 90% des échanges) comme un outil privilégié pouvant favoriser le développement des pays sans littoral et le renforcement de l'intégration régionale. Nonobstant cette reconnaissance, l'espace UEMOA est toujours caractérisé par des échanges intracommunautaires peu dynamiques.

Ce dernier chapitre cherche à appréhender les défis à surmonter et les stratégies prévues ou à prévoir pour la facilitation et l'amélioration des échanges grâce au transit routier de marchandises en vue du renforcement de l'intégration régionale de l'UEMOA.

6.1. CONTRAINTES À SURMONTER

Selon les chercheurs Jérôme Lombard et Olivier Ninot (2002, p.143) « *le transport routier pose réellement problème et soulève quelques craintes. On peut noter plusieurs conséquences affectant autant les professionnels que les usagers des transports* ». Ainsi, le transport international de marchandises fait face à plusieurs contraintes qui constituent de réels obstacles à l'intégration régionale et au développement des États membres de l'UEMOA. Parmi ces obstacles figure la non-application des textes en matière de facilitation du transport routier régional.

6.1.1. Non-application des textes en matière de facilitations du transport

D'après les travaux du professeur burkinabè et homme politique, Justin Koutaba, publiés dans l'ouvrage collectif dirigé par l'historien Seydou Oumar Kane (2008), toute organisation d'intégration régionale nécessite de la part de ses dirigeants, une volonté de faire fonctionner les règles du jeu entre les différents acteurs et de veiller à leur respect. Pourtant, d'après nos entretiens avec les acteurs des services techniques en charges du transport de l'UEMOA et des syndicats des conducteurs routiers du Mali et du Burkina Faso et nos observations sur le terrain,

l'un des principaux obstacles à l'intégration régionale dans le secteur du transport routier dans l'espace UEMOA est la non-application des textes en matière de facilitation du transport régional¹¹⁹. En effet, l'Article 91, Paragraphe 5 du Traité modifié de l'UEMOA, du 29 janvier 2003 stipule, « *sous réserve des limitations justifiées par des motifs d'ordre public, de sécurité publique et de santé publique, les ressortissants d'un État membre bénéficient sur l'ensemble du territoire de l'Union de la liberté de circulation et de résidence* ». D'après toujours cet article, cela implique:

- l'abolition entre les ressortissants des États membres de toute discrimination fondée sur la nationalité, en ce qui concerne la recherche et l'exercice d'un emploi, à l'exception des emplois dans la fonction publique;
- le droit de se déplacer et de séjourner sur le territoire de l'ensemble des États membres;
- le droit de continuer à résider dans un État membre après y avoir exercé un emploi.

La BAD (2015) rappelle que d'après la Directive n°08/2005/CM/UEMOA et la Décision n°15/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005: les contrôles sont limités en trois (03) points sur les corridors, notamment au départ, à la frontière et au point des formalités effectives. Les seules forces autorisées à faire des contrôles sur les axes routiers inter-États sont la douane, la police, la gendarmerie, les agents des eaux et forêts et les services de contrôle sanitaire, phytosanitaire et zoo-sanitaire. Ces services doivent se regrouper en un même point aux fins d'effectuer concomitamment les contrôles. Mais les différents rapports de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) montrent que ces textes ne sont pas appliqués dans les États de l'Union. À titre d'illustration, depuis leur signature, les Conventions TIE (Transit Inter-État) et TRIE (Transit Routier Inter-État) n'ont jamais été appliquées. Les acteurs du TRIE ne se font pas confiance car la taxe de 0,5% levée par la douane est plus utilisée pour financer le fonctionnement des structures que pour alimenter les fonds de garantie. C'est la raison pour laquelle N. N'Guessan (2003b, p.12) déclare qu'« *en Afrique subsaharienne, la signature des chefs d'État n'est pas respectée en matière de transport en transit*».

Nous pensons avec M. Ouédraogo (2015) que toute organisation d'intégration implique un abandon de souveraineté, aussi bien pour sa création que pour la mise en œuvre des politiques qu'elle va sécréter. Ceci n'est pas totalement le cas dans l'UEMOA. Les États membres après avoir concédé une partie de leur souveraineté pour sa création semble la retenir dans la pratique. Cela se traduit par un manque de volonté de leur part dans l'impulsion des politiques de l'UEMOA au sein de leur État. C'est à juste titre que le burkinabè Justin Koutaba assurait que

¹¹⁹ Plusieurs de ces textes ont été présentés dans le chapitre II.

« *cette volonté politique a souvent manqué dans notre espace, ce qui n'a pas permis l'expression de la solidarité que les États entendent nouer* » (S. Kane, 2008, p.123).

Le manque de volonté politique des États membres de l'UEMOA est pour nous, le principal frein à la mise en œuvre effective de la libre circulation notamment dans le transport routier. La persistance des tracasseries routières en est une conséquence directe du manque de volonté politique des États de l'Union.

6.1.2. Tracasseries routières : véritable fléau du transport routier et de l'intégration régionale

Les tracasseries routières sont une conséquence indéniable de la non-application des textes communautaires en matière de facilitation du transport régional. En effet, contrairement à l'Union Européenne où la libre circulation des marchandises est l'une des quatre libertés fondamentales sur lesquelles repose le marché unique¹²⁰, nous avons pu constater sur certains corridors de l'UEMOA, que l'application des dispositifs communautaires en matière de libre circulation souffre principalement des tracasseries routières notamment dans le transport international de marchandises. 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 l'espace UEMOA que cela ne leur dit plus rien. On peut alors déduire que tous nos enquêtés sont victimes des tracasseries routières.

Pourtant, le 26^e rapport de l'UEMOA (2017e) sur l'Observation 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 de l'Union 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

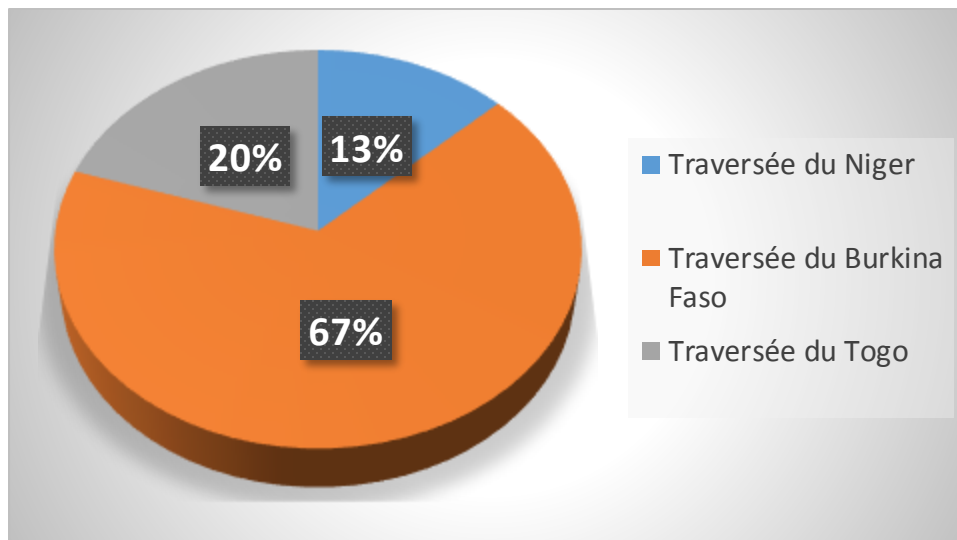
¹²⁰ Au sein de l'Union européenne, les marchandises circulent librement d'un pays à l'autre. Cela signifie qu'elles ne sont pas soumises à des taxes ni à des restrictions en termes de quantité à chaque passage de frontière. Source: <https://www.touteurope.eu/>, consulté le 24/10/2018.

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 en guise de rappel est de trois (03) pour un corridor reliant deux (02) pays de l'Union: un contrôle au départ, un autre aux frontières et le dernier au point de formalités effectives.

Nonobstant, l'existence de ces directives, d'après les résultats de notre enquête, 98 % des conducteurs poids lourds déclarent avoir leurs documents en règles mais ils indiquent être victimes des tracasseries routières. Les recherches du géographe Issa Yonlihinza Abdou (2005) sont similaires à nos résultats. Selon ses investigations, 98,2% des voyageurs enquêtés, affirmaient être en possession de tous les documents exigibles pour passer aux postes de contrôle, mais ils subissaient des tracasseries.

Au cours de nos entretiens avec les conducteurs sur les corridors concernés par le transit du Mali et du Niger via le Burkina Faso, ils s'indignent surtout par rapport au transit par ce pays-ci où les tracasseries sont plus sévères. Leur indignation avait été aussi révélée par I. Yonlihinza Abdou (2005) qui avait également constaté des tracasseries sur les corridors de transit du Niger en passant par le Burkina Faso. L'auteur relatait dans ce sens que les principales difficultés des tracasseries pour le Niger se résumaient à la traversée du Burkina Faso (graphique n°37).

Graphique 37: Répartition des faux frais selon les pays traversés par le Niger



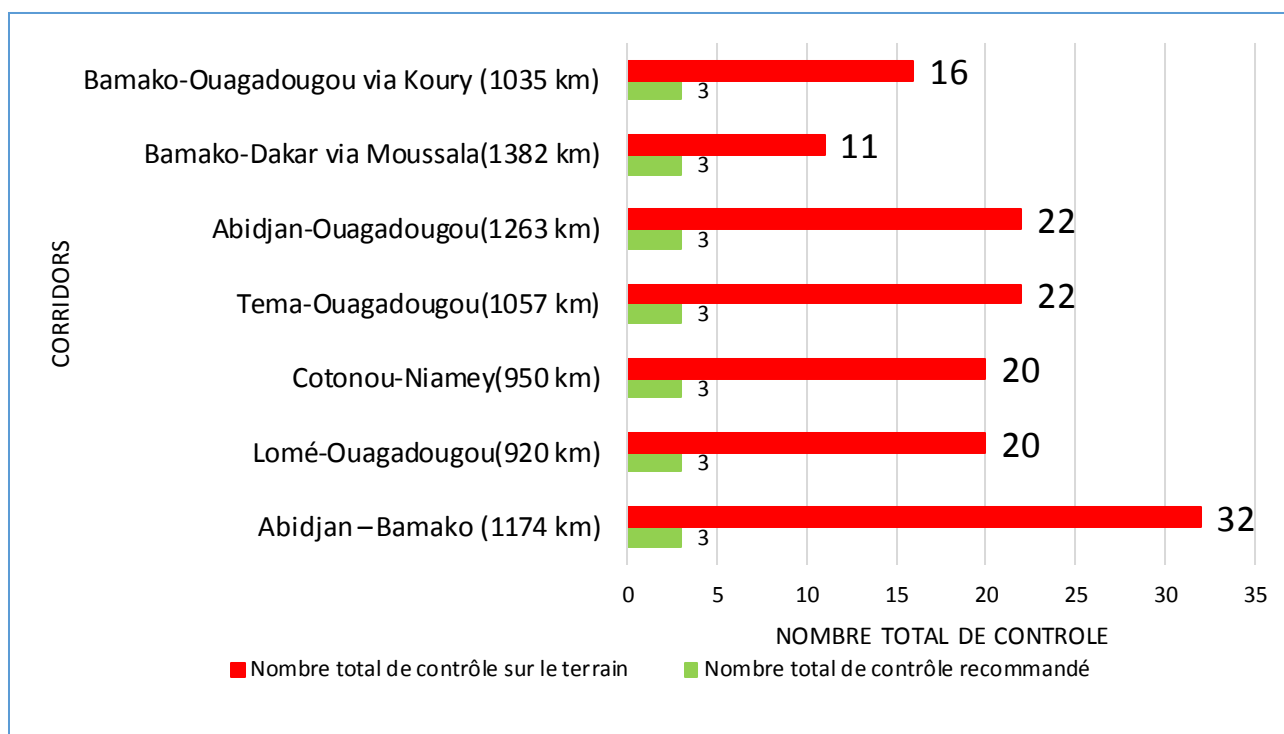
Source: I. Yonlihinza Abdou (2005)

Le graphique n°37 montre que l'essentiel des tracasseries se concentrait sur le territoire Burkinabè (67%). Selon l'auteur, le Niger a mis sur pied une brigade de vigilance et le Togo a institué un système de convoyage des marchandises jusqu'à la frontière tandis que les

Burkinabè sont restés avarés en matière de réformes. O. Sigué (2015) confirme également la persistance du problème des tracasseries à travers le Burkina Faso. Selon l'auteur, 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 leur document est en règle. Ainsi, pour chaque voyage, le transporteur remet au chauffeur des frais de route qui comprennent aussi bien les perceptions occultes que les indemnités journalières du chauffeur et de l'apprenti.

D'après nos entretiens avec les syndicats des conducteurs du Burkina Faso, du Mali et du Niger, le problème des tracasseries routières est un fléau qui affecte l'ensemble des pays de l'UEMOA. Le rapport de la FAO (2017) révèle dans ce sens que sur l'ensemble du territoire malien, les tracasseries sont avant tout prélevées par la police et la gendarmerie tout au long des corridors. C'est dans ce sens que l'USAID (2004 p.10) mentionnait: « *la corruption et le graissage de pattes sont tellement enracinées dans la culture malienne, qu'on peut facilement devenir indifférent au paiement de "droits irréguliers" et les accepter en tant que simples autres frais d'affaires* ». Comme nous l'avons évoqué dans le chapitre II, nous avons été victime des tracasseries sur les corridors du Mali en janvier 2018. Ce phénomène gangrène ainsi toute la région en témoigne les résultats du 26ème rapport de l'UEMOA (2017e) sur les pratiques anormales de la région (graphique n°38).

Graphique 38: Nombre de contrôle sur les corridors de transit dans l'espace UEMOA



Source: UEMOA, 2017.

D'après le graphique n°38, en considérant l'espace UEMOA, le corridor le plus critique en postes de contrôle est le corridor Abidjan - Bamako soit un total de 32 postes de contrôle tandis que le corridor Bamako-Dakar a le moins de postes de contrôle (11).

En considérant le facteur distance, le 26ème rapport de l'OPA (UEMOA, 2017e) montre que les pays où on note un nombre élevé de postes de contrôle sont premièrement le Burkina Faso avec cinq (05) postes aux 100 km, le Mali en second lieu avec quatre (04) postes aux 100 km et le Niger avec trois (03) postes aux 100 km. Le nombre de postes de contrôle au Sénégal, au Bénin et en Côte d'Ivoire est en moyenne de deux (02) aux 100 km. En effet, selon l'observation du graphique n°38 le nombre de postes de contrôles pour le transit au Burkina Faso est le plus élevé de la région avec un total de 80. Nous pensons que la prédominance du Burkina Faso serait liée à sa position géographique qui fait de lui, un pays carrefour avec 4 principaux corridors de transit. Le faible nombre de postes de contrôle sur les corridors des pays côtiers serait une stratégie de récupération de la clientèle dans un contexte de compétition ou de concurrence entre les ports de la région.

D'une manière générale, d'après le 26^e rapport de l'OPA (UEMOA, 2017e), en moyenne, sur un corridor de l'espace UEMOA, un chauffeur disposant d'un camion en règle est contrôlé 20 fois par voyage, soit (07) fois plus que la norme communautaire qui est de 3 postes de contrôle

par corridor, soit deux (02) postes de contrôle sur 100 km c'est-à-dire 1 poste de contrôle sur chaque 50 km.

Par ailleurs, les conducteurs nous ont aussi confié qu'en plus de l'argent, les transporteurs et les chauffeurs sont souvent obligés de remettre souvent des dons en nature aux forces de sécurité. Le secrétaire général du syndicat des importateurs et exportateurs (commerçants) du Niger confirme cette pratique. Selon lui, sur un chargement d'oignons, les commerçants nigériens sont obligés de remettre un sac d'oignons au chauffeur pour qu'il en donne aux forces de sécurité¹²¹ sur le corridor. Cette information et les autres cas de tracasseries ont pourtant été infirmés par les forces de sécurité au cours de nos entretiens alors que les conducteurs en transit déplorent cette situation.

Cette situation mérite d'être davantage élucidée car selon nos entretiens, des échantillons devraient être remis aux agents des services phytosanitaires pour des contrôles de qualité. Nonobstant cet argument, il convient de s'interroger sur l'objectif de ces prélèvements car si le prélèvement devrait être fait par les conducteurs eux-mêmes, l'on est en droit de s'interroger sur l'efficacité de ces contrôles. Aussi, l'on peut s'interroger s'il est nécessaire que les propriétaires des marchandises prévoient tout un sac à cet effet? Cette pratique serait-elle effectuée par les chauffeurs pour faciliter leur passage dans les différents postes de contrôle? La présente recherche n'a pas permis d'obtenir des réponses à toutes ces interrogations si bien qu'il est nécessaire que des investigations soient davantage menées aussi bien par des chercheurs que par les autorités du Burkina Faso et de l'UEMOA .

En outre, bien que la police, la douane et la gendarmerie soient citées par les conducteurs et leurs syndicats comme les principaux responsables de ces tracasseries, il est important de mentionner que 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. Comme nous l'avons déjà évoqué dans

¹²¹ Il convient de préciser que toutes les forces de sécurité à Faramana, Koloko et à Kantchari ont tous infirmés les pratiques de tracasseries au sein de leur poste de contrôle au cours de nos entretiens. Pourtant, ils reconnaissent que les ressortissants burkinabè se plaignent des tracasseries qu'ils subissent dans les autres pays de l'UEMOA. Le même argumentaire est aussi fait dans les autres pays. Les transporteurs du Niger et du Mali nous ont confié que les tracasseries sont menées dans tous les pays de l'UEMOA mais ce phénomène s'est beaucoup amplifié au Burkina Faso ces dernières années à cause de la multiplication des postes de contrôle pour des raisons de terrorisme. Le Togo est actuellement cité comme un bon exemple par les transporteurs. Nous avons alors pu vérifier l'exemple du Togo en effectuant le trajet routier depuis Lomé en passant par Cinkanssé (frontière entre le Burkina Faso et le Togo) pour nous rendre jusqu'à Bamako en traversant tout le territoire burkinabè. Nous avons alors constaté très peu de contrôles et de barrages sur le territoire togolais; ce qui n'est pas le cas pour le Burkina Faso et le Mali.

le quatrième chapitre, certaines communes obligent les conducteurs à payer des taxes (1000 FCFA par exemple pour le stationnement dans une commune au Burkina Faso). À cet effet, le gouvernement du Burkina Faso a transmis la circulaire n°2006-026/MATD/MDCL/CAD en date du 07 avril 2006 portant suspension de la taxe de traversée de la commune. À travers cette circulaire, le Ministre de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation déclarait ce qui suit :

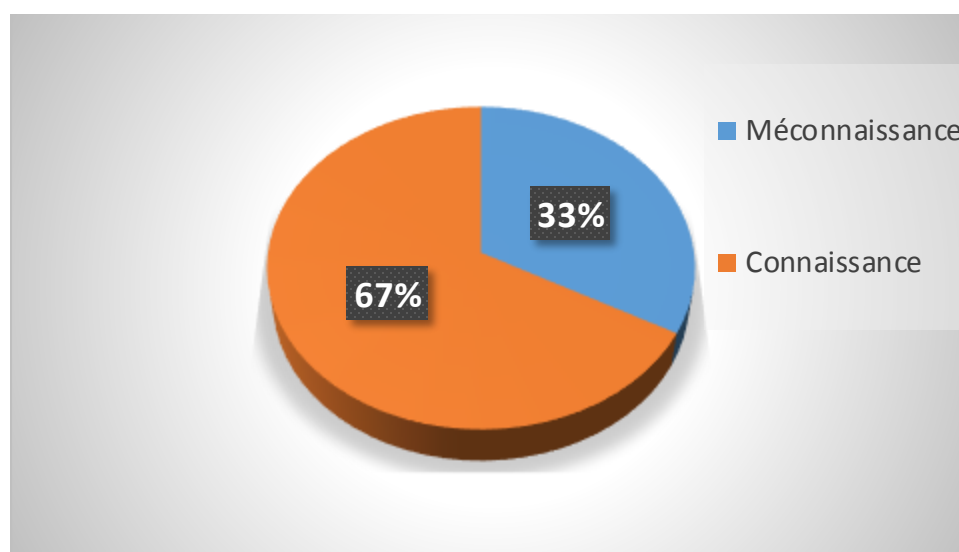
il m'a été donné de constater que certains conseils municipaux ont en sus de la taxe de stationnement, instituent une taxe de traversée du territoire communal. Cette taxe serait exigée de tous les transporteurs traversant la commune. Je voudrais vous rappeler que l'institution d'une taxe locale est la contrepartie d'un service rendu par la collectivité. Ainsi, la taxe de stationnement est la contrepartie du service de gare routière rendu par la commune. La taxe de traversée par contre ne repose sur aucun fondement légal. Je vous saurai gré des dispositions que vous prendrez pour en informer les maires de vos régions et faire suspendre immédiatement toute perception d'une taxe de traversée.

La déclaration ci-dessus montre que la taxe de traversée est illégale mais aussi et surtout que la taxe de stationnement est la contrepartie de la mise en place d'une infrastructure communale au profit des transporteurs ou des conducteurs. Pourtant jusqu'en 2018 (soit 13 ans après), cette recommandation n'est pas encore respectée au Burkina Faso. L'Union des Conducteurs Routiers du Burkina Faso nous a confié en août 2018 que même la commune de Ouagadougou ne dispose d'aucun parking pour les poids lourds-lourds dans son territoire pourtant la mairie avait pris des dispositions pour inciter la collecte des taxes de stationnement dans son territoire.

Quant aux syndicats des transporteurs, le rapport de l'USAID (2010) faisait ressortir que certaines associations de transports routiers ont imposé des taxes obligatoires pour les camions sans tenir compte de l'adhésion à leurs associations par les propriétaires des camions. À la fois l'OTRAF (le syndicat des transporteurs routiers Burkinabè) et le JAPTU (l'association ghanéenne des transporteurs routiers) perçoivent des taxes au Ghana pour les camions non ghanéens, pour le même service afin d'assister ces camions en cas de problème pouvant survenir pendant le voyage de transit. Même les chauffeurs et les propriétaires de camions qui ne souhaitent pas cette couverture d'assurance, doivent payer ces taxes aux deux (02) associations. En janvier 2018, lorsque nous échangeons des conducteurs dans les trois (03) pays sans littoral de l'UEMOA, certains se plaignaient par rapport à cette situation mais la majorité ignore que cette pratique était anormale. En rappel, la Directive n°08/20005/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* ».

Face à ce fléau des tracasseries, I. Yonlihinza Abdou (2005) estime que la connaissance des dispositions institutionnelles est l'une des conditions nécessaires pour jeter les bases réelles d'une intégration économique régionale. Malheureusement, c'est là que le bât blesse. Les textes régissant la libre circulation des biens et des personnes ont été édictés. Mais leur connaissance reste encore faible. Nous avons alors interrogé les conducteurs concernés par le transit du Mali et du Niger au Burkina Faso pour savoir si ces tracasseries routières sont liées à une méconnaissance du dispositif réglementaire au sein de l'espace UEMOA (graphique n°39).

Graphique 39: état de connaissance du dispositif réglementaire régional



Source: Travaux de terrain, V. Zoma, janvier 2018.

D'après nos investigations, 67 % des conducteurs affirment connaître leurs droits et devoirs en matière de libre circulation. Pourtant la CNUCED (2005) révélait que les chauffeurs de poids lourds sont à 70% illettrés et peu informés sur les procédures administratives aux frontières. Il en résulte pour eux, une impossibilité de discuter des procédures ou de s'opposer à la pratique des tracasseries. En outre, les propriétaires de camions leur donnent une somme globale pour couvrir leur frais de route, le carburant et les faux frais. Cette somme¹²² est indépendante des durées parfois imprévisibles des passages de frontière.

Nonobstant les résultats de notre enquête qui révèlent que 61,8% des chauffeurs ont un faible niveau d'instruction (cf. tableau n°8), l'analyse doit être approfondie car certains conducteurs pensent que ce n'est pas utile d'avoir leurs documents en règles car de toute façon ils sont obligés de payer comme les autres. L'ampleur du problème des tracasseries fait que même ceux

¹²² Selon nos entretiens, cette somme varie selon les nationalités des camions, le tonnage du camion, de la distance à parcourir et surtout des pays à traverser.

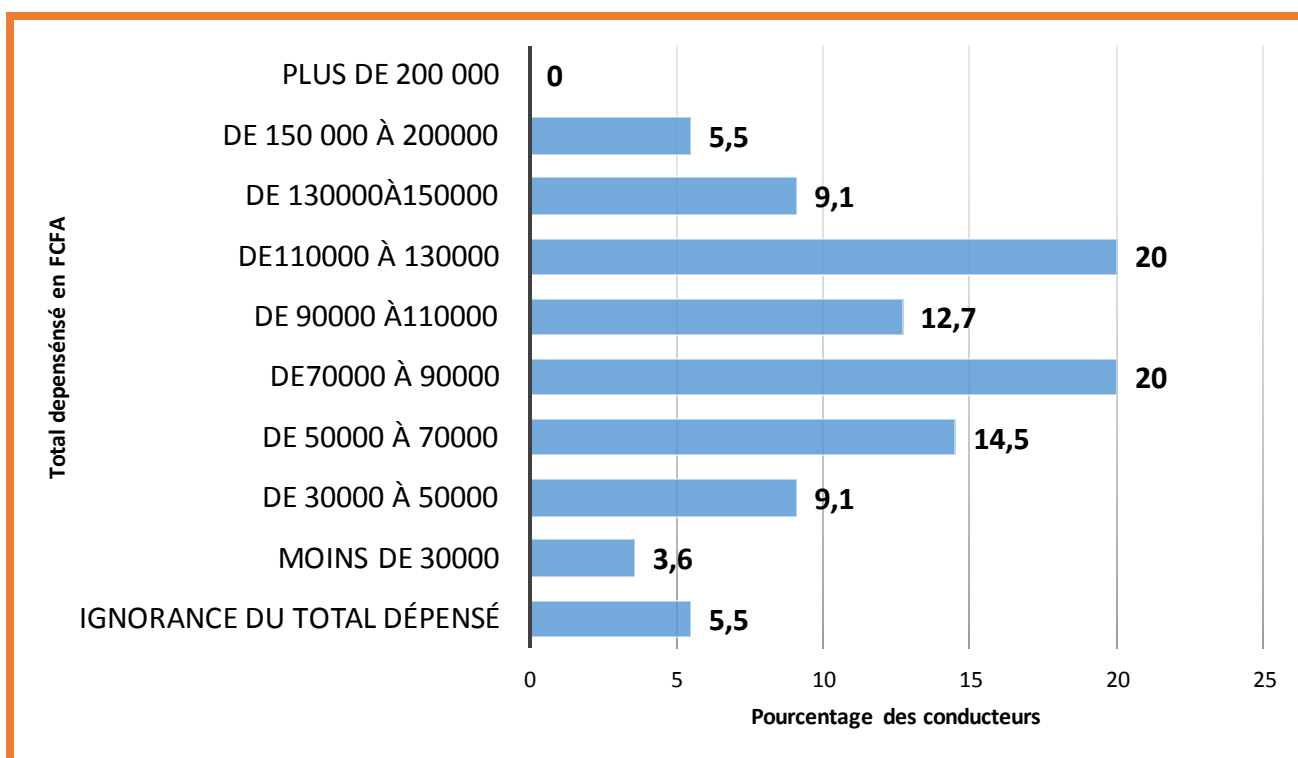
qui sont instruits souvent abdiquent. Un conducteur nous a confié à Kantchari, qu'il connaît ses droits donc il refuse de payer. Mais, dans ce cas de figure, il est retardé car les forces de sécurité ne lui cèdent le passage qu'après de longs moments d'attente. En considérant le nombre de postes de contrôle anormaux dont nous venons d'évoquer, cela pourrait amener même ceux qui sont instruits à s'y conformer pour éviter la perte de temps.

Bref, le manque de volonté politique des États de l'UEMOA 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 et au renforcement de l'intégration régionale. Ces tracasseries influencent certainement les délais d'acheminement des marchandises et par voie de conséquence le prix de revient du transport dans les pays de l'UEMOA.

6.1.3. Délais d'acheminement des marchandises encore longs et coût élevé du transport

L'une des conséquences des tracasseries routières dans le domaine du transit routier est sans doute l'augmentation du coût de transport. En effet il existe une relation de cause à effet entre l'ampleur des tracasseries routières et l'augmentation des frais dépensés dans le transport routier. À l'instar des nombreuses plaintes (80 à 100% selon les résultats de notre enquête) sur les tracasseries en passant par le Burkina Faso, nos investigations révèlent que les montants dépensés par les conducteurs pour traverser le Burkina Faso sont très élevés comme l'indique le graphique n°40.

Graphique 40: Coût moyen dépensé pour le transit via le Burkina Faso

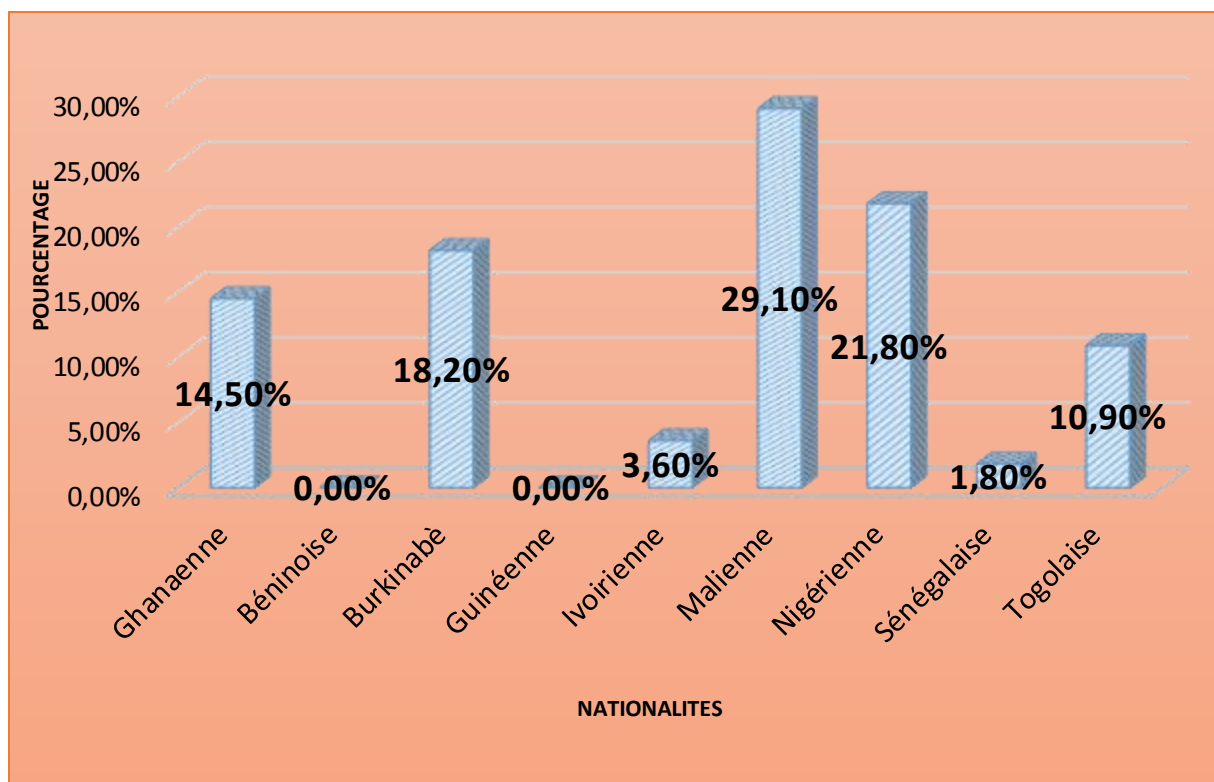


Source: Travaux de terrain, V. Zoma, janvier 2018.

D'après les résultats de notre enquête, 5,5% des conducteurs affirment ignorer le montant total dépensé en transit via le Burkina Faso. En effet, comme nous l'avons présenté, le 26^{ème} rapport de l'OPA (UEMOA, 2017e) classe le Burkina Faso comme le pays où on note le nombre élevé de postes de contrôle, avec Cinq (05) postes aux 100 km et un total de 80 postes de contrôle sur ces corridors. Cette ignorance pourrait s'expliquer par le fait que plusieurs conducteurs nous ont confié qu'ils sont fatigués de répondre aux questions des chercheurs sur la problématique de la libre circulation car ils sont chaque fois interrogés et pourtant depuis des années le problème persiste.

D'une manière générale l'analyse du graphique n°40 fait ressortir que le montant dépensé en transitant par le Burkina Faso est compris entre 30 000 FCFA et 200 000 FCFA. Au-delà de ces extrêmes, deux tendances se dégagent: 20 % des conducteurs dépensent entre 70 000 FCFA et 90 000 FCFA et 20 % des conducteurs affirment dépenser entre 11 000 et 130 000 FCFA. Ainsi, la complexité de ces résultats (plusieurs tendances) pourrait s'expliquer par le fait que le transit routier à travers le Burkina Faso est assuré par des conducteurs de plusieurs nationalités (graphique n°41).

Graphique 41: Nationalité des conducteurs en transit



Source: Travaux de terrain, V. Zoma, janvier 2018.

L'observation du graphique n°41 révèle qu'à l'exception du Bénin et de la Guinée-Bissau¹²³, tous les pays de l'UEMOA et le Ghana sont concernés par le transit routier du Mali et du Niger via le Burkina Faso. Pourtant, d'après nos entretiens avec les conducteurs, les tracasseries sont plus élevées lorsque vous avez une immatriculation étrangère. Par exemple, les conducteurs burkinabè subissent moins de tracasseries sur leur territoire que lorsqu'ils sont au Mali et vice versa.

D'une manière générale, le 26^{ème} rapport de l'OPA (UEMOA, 2017e) révèle que la moyenne des perceptions illicites tout au long d'un corridor de l'espace UEMOA est de 26 562 FCFA. Cependant, le corridor où on note un montant élevé de perceptions est le corridor Abidjan-Bamako avec un montant de 157 314 FCFA par camion et par voyage. Il est perçu sur le territoire malien 37 778 FCFA et 19 536 FCFA sur le territoire ivoirien. Le second corridor où le montant de perceptions illicites reste élevé, est le corridor Tema-Ouagadougou avec un montant de 44 011 FCFA; la somme de 31 964 FCFA est perçue illicitement sur le territoire

¹²³ L'absence de conducteur de la Guinée-Bissau est liée à la localisation de ce pays (cf. carte n°8). Sa position géographique pourrait justifier la non utilisation de son port par le Mali et le Niger. Quant à l'absence des Béninois, le Mali utilise très faiblement le port de Cotonou et lorsque le Niger utilise ce port, ces conducteurs ne transitent généralement pas par le Burkina Faso.

Ghanéen et 12 047 FCFA sur le territoire burkinabè. Le corridor qui connaît un faible montant de perception illicite est le corridor Bamako-Dakar via Moussala avec un montant de 5 991 FCFA, pour un montant perçu de 4 494 au Mali et 1 497 au Sénégal. Le Mali est le pays où un montant élevé des perceptions illicites est perçu. Il est suivi du Ghana, de la Côte d'Ivoire et du Burkina Faso.

Tous ces coûts élevés dans le transit constituent un véritable problème pour le renforcement de l'intégration et pour le développement des pays sans littoral. T. Noyoulewa (2009) soutenait dans ce sens que compte tenu de leur situation d'enclavement, le commerce extérieur de ces pays est influencé par les coûts des transports de leurs marchandises. Par exemple, pendant que les coûts de transports interviennent pour 10% à 15 % dans le prix de revient des marchandises dans les pays à façade maritime de la région, il est de 25% à 45%, voire 60% dans certains cas (comme au Burkina Faso).

Hormis les coûts élevés des tracasseries, le transit routier est confronté aux temps de contrôles encore très longs dans l'espace UEMOA. Le 26^{ème} rapport de l'OPA (UEMOA, 2017e) fait ressortir que le corridor où le temps de contrôle au 100km est plus important est le corridor Cotonou-Niamey. Ce temps de contrôle est estimé à 55 minutes au 100 km. Il est suivi du corridor Bamako-Dakar via Diboti sur lequel le temps de contrôle est de 54 minutes au 100 km. Le corridor sur lequel le temps de contrôle est le moins élevé est le corridor Bamako-Ouagadougou via Heremankono avec 12 mn aux 100 km. D'après toujours ce rapport, la police et la douane sont les plus impliquées dans les retards enregistrés dans les contrôles routiers. Les temps de contrôle sont assez importants sur les tronçons des corridors du Mali et du Niger avec respectivement 75 et 120 minutes. Ils demeurent moins importants sur les autres tronçons des corridors du Burkina Faso et de la Côte d'Ivoire.

Il convient de noter aussi que les opérations portuaires contribuent également à allonger les délais d'attentes des transporteurs. D'après I. Yonlihinza Abdou (2008), le transit des marchandises par le Port Autonome de Cotonou fait l'objet d'une succession d'opérations depuis l'arrivée du navire jusqu'au transport de la cargaison par les camions (tableau n°14).

Tableau 14: délais d'attente des marchandises au Port Autonome de Cotonou (PAC)

Opérations	Durée moyenne
Attente de documents	3 à 5 jours
Déclaration en douane	Sans délai
Facturation PAC	Sans délai
Attente wagon pour chargement	4 à 6 jours
Attente camion pour transport direct	Sans délai

Source: ONT, d'après I. Yonlihinza Abdou (2008).

D'après le tableau n°14, plusieurs facteurs peuvent contribuer aux longues attentes dans un port. Il s'agit entre autres de l'attente des documents, de la déclaration en douane, de la facturation, de l'attente du wagon pour chargement et de l'attente du camion pour le transport direct. Ce tableau montre que les acteurs du transport international de marchandises dans les ports peuvent perdre involontairement du temps car ils n'ont aucune connaissance ou maîtrise pour certaines opérations. O. Sigué (2015) soutient dans le même sens que les temps de passage aux ports sont très longs et pénalisent les importations. Ces longs temps de passage seraient liés aux problèmes techniques, des infrastructures insuffisantes, aux problèmes d'organisation des activités du port et aux procédures douanières. Le tableau n°15 présente les délais de franchises selon certains ports en Afrique de l'Ouest en 2012.

Tableau 15: détails des délais de franchise selon les ports

Détails	Abidjan	Lomé	Tema	MOYENNE
1 à 7 jours	31,43 %	76,67 %	93,55 %	65,63 %
8 à 14 jours	57,14 %	10 %	6,45 %	26,04 %
Plus de 15 jours	11,43 %	13,33 %	0 %	8,33 %

Source: CBC, d'après O. Sigué, 2015.

D'après le tableau n°15, on peut déduire que le port le plus performant en termes de délais de franchise est celui de Tema en 2012. Cependant l'on ne peut seulement se fier uniquement aux délais de franchise dans un port, car comme nous l'avons évoqué, après le port, les conducteurs subissent des temps de contrôle assez longs sur les corridors de l'UEMOA.

Par ailleurs, après les ports et les multiples contrôles sur les corridors, les escortes douanières très souvent contribuent à augmenter le temps de transit des marchandises. Le rapport de l'USAID (2010) montre qu'après le dédouanement des marchandises, le conducteur doit attendre l'escorte de la douane qui accompagne le convoi des camions de Dakola à Ouagadougou. Selon cette même source, le programme officiel est de deux départs par jour (le premier entre 12h30 et 13h30 et le second entre 16h et 17h). Cependant, durant plusieurs jours il n'y a qu'un seul départ (entre 15h et 16h). Cela peut ajouter plusieurs heures supplémentaires au temps total passé à la frontière. Nous avons également rencontré au cours de nos travaux de terrain en janvier 2018, des conducteurs à Faramana (frontière Burkina Faso-Mali) qui attendaient le bordereau de l'escorte douanière et qui ont dû passer la nuit au poste de contrôle de la douane pour cette raison.

En somme, les longues attentes contribueraient d'une part à réduire le nombre de rotation des camions et d'autre part à augmenter les prix des marchandises car les conducteurs et leurs apprentis seront obligés d'effectuer des dépenses supplémentaires en termes de restauration, de frais d'hébergement ou de paies des taxes de stationnement. C'est dans ce contexte que M. Lihoussou (2014) et la BAD (2015) mentionnaient qu'en Afrique de l'ouest, le coût du transport est plus élevé qu'ailleurs si bien que les pays de la région sont moins attractifs. Le rapport de la BAD (2015) précise également à travers les résultats d'une enquête menée en 2010, il ressort que les tracasseries routières sur les axes inter-États de l'Afrique de l'ouest coûtent des milliards de francs CFA.

Le coût élevé d'acheminement des marchandises, les longs temps d'attentes sont des facteurs qui entravent le processus de l'intégration régionale de l'UEMOA et surtout pour le développement des pays sans littoral. Dans ces pays sans littoral, le secteur du transport international de marchandises est actuellement indispensable car il favorise non seulement leur approvisionnement mais aussi leurs exportations. Mais à côté des délais d'acheminement des marchandises encore long et du coût élevé du transport, sur les routes de l'UEMOA, les accidents de la circulation, diverses nuisances, le développement de la prostitution et de l'insécurité sont sans doute des défis à relever par tous les pays de l'Union.

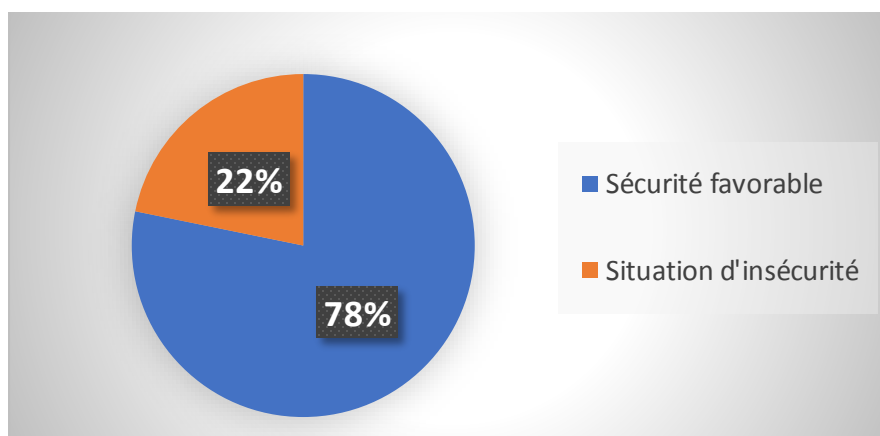
6.1.4. Prostitution, insécurité, accidents et problèmes environnementaux: des défis du transport routier

Outre la non application des textes par les États, des tracasseries routières et du coût élevé dans le transit routier de marchandises, le secteur fait face à de multiples défis. Le transport international de marchandises entraîne souvent des problèmes sociaux tels que le développement de la prostitution dans les communes frontalières. Au cours de nos travaux de terrain, le premier adjoint au maire ainsi que les responsables de la police et de la gendarmerie ont confié qu'un inconvénient lié au transit de marchandises dans la commune de Kantchari est relatif au développement de la prostitution. Des femmes de plusieurs nationalités louent des chambres à proximité du poste de la douane et font de la prostitution leur métier. Ce fléau s'explique par le fait que certains conducteurs en transit y passent la nuit et cela a entraîné le développement d'un quartier reconnu comme "*quartier des prostituées*". En effet, au-delà de Kantchari, le transport international de marchandises génère très souvent des problèmes sociaux. Des conducteurs nous ont confié à Ouagadougou que dans les localités où ils stationnent, ils ont souvent là-bas "des femmes" qui les attendent. Le comble est que cette situation a souvent des répercussions sur le plan sanitaire. Selon le Magazine TOGO PRESSE (2016), l'ONG Communication pour un Développement Durable a mené une campagne de sensibilisation auprès des conducteurs routiers de Cinkassé sur le thème « *Moyens de prévention des IST- VIH: port correct des préservatifs masculins et féminins* ». Il était question d'amener les conducteurs à s'intéresser aux préservatifs, afin d'éviter la propagation des IST/VIH/SIDA¹²⁴ et les grossesses non désirées surtout dans les localités frontalières traversées. Deux (02) raisons justifient le choix de Cinkassé. Selon l'ONG il s'agit notamment de sa situation géographique entre trois (03) frontières (Burkina Faso, Ghana et Togo) et son taux de prévalence le plus élevé dans la Région des Savanes (Togo).

Hormis les problèmes sociaux, selon les autorités communales de Kantchari, le développement de la prostitution s'accompagne d'une insécurité dans la commune. Le Commissaire de police de Kantchari a confié que des malfrats ont été interpellés dans les chambres des prostituées car ils s'y cachent très souvent. Cependant, sur les corridors du Burkina Faso, les conducteurs concernés par le transit routier du Mali et du Niger estiment que l'insécurité a fortement diminué ces dernières années (graphique n°42).

¹²⁴ Infections Sexuellement Transmissibles/Virus d'Immunodéficience/Syndrome d'Immuno Déficience Acquise. 258

Graphique 42: Appréciation de l'état de la sécurité sur les corridors Burkina Faso



Source: Travaux de terrain, V. Zoma, janvier 2018.

D'après le graphique n°42, 78% des conducteurs concernés par le transit du Mali et du Niger estiment que la sécurité est actuellement favorable sur les corridors de transit à travers le Burkina Faso. Selon ces conducteurs, il y a de plus en plus très peu de braquages sur les corridors du Burkina Faso. Ils pensent que cette situation serait liée non seulement aux efforts des forces de sécurité mais aussi aux initiatives locales d'auto-défenses des populations appelés au Burkina Faso "Kogolwoego" (photo n°23).

Photo 23: Des groupes d'auto-défense au Burkina Faso



Cliché, D. KABORÉ, 2017.

La photo n°23 présente des *Kogolwoego* armés au Burkina Faso. Selon P. Kouraogo et al. (2016), « les groupes d'autodéfense «*koghlweogo*» sont nés dans certaines régions du Burkina Faso pour combler un vide sécuritaire marqué d'une part, par l'incapacité des forces de défense et de sécurité à assurer un maillage sécuritaire complet du territoire et d'autre part par la recrudescence du grand banditisme dans le pays ». Selon toujours ces auteurs, ces groupes occupent actuellement le devant de l'actualité du Burkina Faso en raison de leurs actions spectaculaires et de leurs modes opératoires peu conformes aux pratiques d'un État de droit. Pour nous, même s'il est irréfutable que ce groupe contribue à réduire le grand banditisme sur les corridors du Burkina Faso comme le souligne les conducteurs enquêtés, l'État burkinabè devrait trouver rapidement des solutions pour que ses forces de défense et de sécurité jouent pleinement leur rôle.

Indépendamment, même si la présente investigation n'a pas pu obtenir ou établir des statistiques sur l'état des accidents¹²⁵ sur les corridors concernés par le transit routier du Mali et du Niger, certains conducteurs nous ont confié qu'ils rencontrent souvent des accidents sur les corridors. En effet, dans les pays sans littoral de l'UEMOA, les taux de mortalité liés au transport routier sont encore très élevés. C'est à juste titre que O. Sigué (2015) mentionnait que l'insécurité routière constitue l'une des contraintes majeures des transports au Burkina Faso. Le nombre de cas d'accidents interurbains enregistrés est passé de 1 139 en 2007 à 1 989 cas en 2013. Au Mali, d'après les statistiques du Ministère des transports (2017), les expertises d'accidents de véhicules routiers sont de 3 144 en 2016. Quant aux causes de ces accidents, elles peuvent être regroupées selon trois (03) principaux facteurs explicatifs: le véhicule, l'utilisateur et l'environnement (infrastructure et circulation):

- le facteur humain contribue à expliquer plus de 85% des accidents (M. Lihoussou, 2014). Ces facteurs sont entre autres, les excès de vitesse, des dépassements dangereux, le non-respect de la distance de sécurité, le manque de vigilance, certaines manœuvres dangereuses, la perte de contrôle, le refus d'accorder la priorité, le non-respect des plaques de signalisation, les changements de direction sans signalisation, la conduite en état d'ivresse et

¹²⁵ D'après l'UEMOA (2015) comme nous l'avons évoqué au chapitre 2, pour un échantillon de 100 000 habitants, les accidents de la route causent le décès de 30 personnes en moyenne par an dans l'espace l'Union. Ce taux est de 24,1 en Afrique et 16 dans le monde. On note ainsi que malgré un parc de véhicules négligeable par rapport au reste du monde, moins de 2% pour toute l'Afrique, la zone présente des statistiques de décès sur les routes relativement élevées. Ce taux varie entre 26 et 38 tués dans la zone.

de prise de drogue, etc. À ces facteurs s'ajoutent la conduite sans permis de conduire, l'usage du téléphone au volant, la fatigue, etc. ¹²⁶ ;

- les causes se rapportant aux moyens de transport sont liés en particulier à l'état du véhicule (M. Azzeddine et T. Ghiat, 2015). Comme nous l'avons montré, la majorité des véhicules en circulation au Mali comme au Burkina Faso sont très vieux et mal entretenus.

- l'environnement routier occasionne également les accidents de la circulation. Les principaux facteurs sont essentiellement les chaussées glissantes et dégradées, l'état de l'atmosphère, la présence d'obstacles sur les routes, l'étroitesse des chaussées (qui ne sont pas des autoroutes en général dans l'espace UEMOA). C'est dans ce contexte que J. Debrie (2001) signalait que sur l'ensemble des corridors routiers en Afrique, sur les routes nationales, différents tronçons sont marqués par des phénomènes d'érosion du revêtement et de ravinement. Cette situation qui impose normalement des vitesses réduites, élève les risques d'accidents et accélère la dégradation du matériel. Sur le corridor togolais par exemple, les camions restaient bloqués lors du passage de la faille d'Alejo¹²⁷ (pente de 8%), imposant alors le recours à des véhicules de traction plus puissants, alourdissant les frais de transit. L'opérateur continental se retrouve tributaire d'une entrave technique ou physique (le relief par exemple) annulant parfois les bénéfices espérés des transactions économiques effectuées.

D'après nos entretiens avec les autorités des communes frontalières concernées par le transit routier du Mali et du Niger via le Burkina Faso, en plus des accidents qui sont induits par la route il existe les diverses nuisances subies par les populations. En effet, le transport routier de marchandises serait à l'origine de nombreuses nuisances au quotidien pour les riverains des corridors. Il s'agit surtout du bruit et de la pollution de l'air. Le mauvais entretien des véhicules contribue à la pollution de l'environnement et fatigue le moteur. Les nuisances sont aussi sources d'inquiétudes croissantes vis-à-vis de l'avenir, en particulier si on considère les émissions de gaz à effet de serre auxquelles les transports contribuent de façon significative (J. Lambert et C. Philipps-Bertin, 2009). M. Lihoussou (2014) ajoute dans ce sens que le transport a un coût social en termes de la pollution environnementale. Les impacts les plus importants du transport sur l'environnement sont entre autres la variabilité climatique, la qualité de l'air, le bruit, la qualité de l'eau, la consommation d'espace (aspect esthétique). L'auteur précise qu'en Afrique, la construction des infrastructures de transport sur la base de mauvais plans

¹²⁶ M. Azzeddine et T. Ghiat., 2015; l'Association Ferdinand, 2018.

¹²⁷ Ou sur le col de Défalé au Togo.

d'aménagement a contribué à la destruction de plusieurs forêts protégées, à l'érosion des sols et à des inondations récurrentes. Le non-bitumage de nombreuses routes et le manque d'entretien de celles goudronnées sont à l'origine de la poussière et autres polluants pouvant produire certains troubles respiratoires et aggraver les maladies cardio-vasculaires.

En somme, le transport routier de marchandises dans l'espace UEMOA fait toujours face aux défis des accidents encore élevés, aux problèmes de nuisances et au développement de la prostitution dans les zones frontalières. Mais au-delà de ces défis, il est important de s'intéresser aux problèmes liés aux répartitions de fret dans le transport international de marchandises.

6.1.5. Problèmes liés au principe de la répartition du fret

De notre entretien avec le Secrétaire général des conducteurs routier du Niger et les services techniques du Conseil Nigérien des Utilisateurs de Transports (CNUT), il est ressorti que dans le transport international de marchandises des pays sans littoral de l'UEMOA, il existe un problème lié à la répartition du fret. En effet, des marchandises à destination des pays sans façade maritime sont généralement partagées entre les propriétaires des camions des pays "enclavés" et des pays portuaires. Cette répartition se fait sur la base de deux tiers (2/3) du fret pour le pays de l'intérieur et d'un tiers (1/3) pour le pays côtier (pays abritant le port concerné). Selon ce principe de répartition du fret, les deux tiers (2/3) des marchandises destinées à un pays enclavé sont réservés pour l'acheminement par des camions appartenant et travaillant pour le compte d'entreprises des pays sans littoral alors qu'un tiers (1/3) peut être acheminé par les camions des pays portuaires.

Selon M. Sounouvou (2007), les quotas de répartition du fret visent à favoriser le développement du secteur des transports des pays sans littoral; car ils permettent aux transporteurs de ces pays de pouvoir transporter deux tiers (2/3) de leurs marchandises dans un port donné. Cependant, l'application stricte de ce principe de répartition du fret semble poser des problèmes d'efficacité. En effet, ces quotas peuvent provoquer un engorgement de la capacité de transport et faire monter les coûts du transport notamment pour les pays sans littoral qui généralement possèdent moins de camions que les pays côtiers. Le système des quotas risquerait alors d'être économiquement défavorable pour les pays sans littoral lorsqu'il entraîne une augmentation des prix de transport.

Par ailleurs, à côté du principe de répartition du fret par le quota entre pays côtier et pays sans littoral, il existe des difficultés liées au système de file d'attente des camions dans la répartition du fret. Selon O. Sigué (2010 et 2015), l'arrangement de marchandises/camion dans lequel, en principe, le premier camion arrivé est le premier à obtenir la marchandise à plusieurs inconvénients:

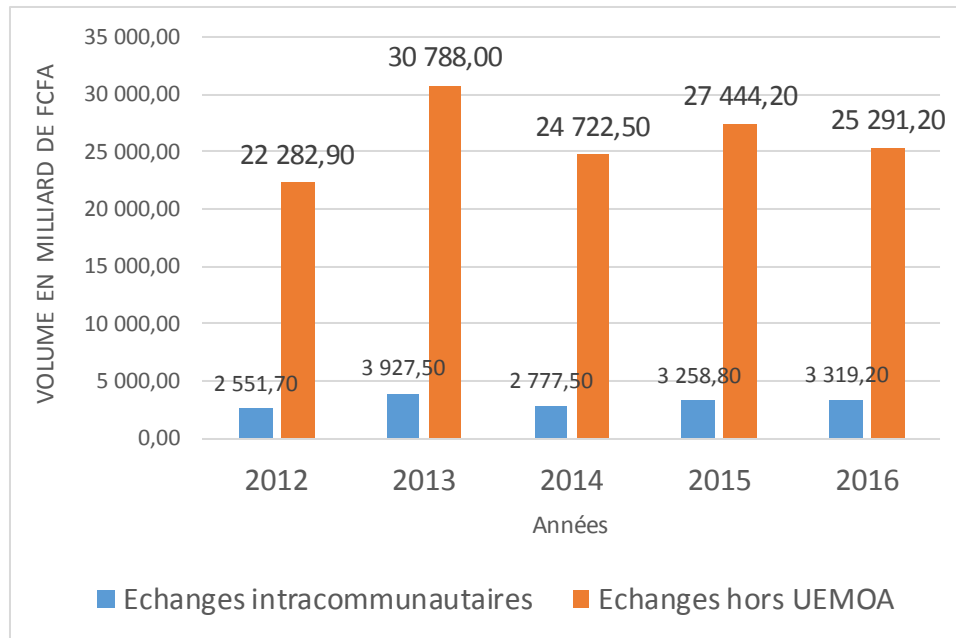
- premièrement, il permet aux camions les plus vieux et les mal entretenus de rester en service car ils attendent au port, comme leurs concurrents, pour avoir de la marchandise. Dans un environnement plus concurrentiel, des camions plus neufs et mieux entretenus les mettraient hors compétition. Mais le système de file d'attente des camions liée à la répartition du fret les met sur le même pied d'égalité que leurs concurrents. Des camions modernes, bien entretenus ne peuvent pas utiliser tout leur potentiel en faisant plusieurs rotations;
- deuxièmement, l'incitation pour de vieux camions mal entretenus de rester économiquement actifs, se traduit par un excédent de camions sur le marché. Sans le système de file d'attente, les propriétaires les mettraient probablement à la casse;
- troisièmement, l'excédent de camions et l'augmentation du temps d'attente au port signifie l'augmentation du temps de rotation entre le port et la destination du sahel. Le temps d'arrêt additionnel réduit la distance annuelle parcourue par un camion et par là même l'efficacité et la rentabilité du transport routier;
- quatrièmement, pour lutter contre la faible distance parcourue annuellement, les entreprises ont tendance à surcharger leurs camions. Les vieux camions mal entretenus et surchargés ont une plus grande propension aux pannes, aux accidents, à la pollution et à la dégradation prématurée des routes;
- Cinquièmement, le processus de file d'attente encourage les pots de vin dans le but d'éviter les longues attentes. Par ailleurs, la surcharge et la violation des règles de sécurité routière exposent les chauffeurs à l'extorsion policière. Par conséquent, le résultat est une concurrence limitée, un service médiocre, des prix de transport élevé.

En définitive, la non application des textes régionaux, les tracasseries routières et les problèmes liés aux cout élevé du transit, etc., vont entrainer un faible dynamisme des échanges commerciaux intracommunautaires de l'UEMOA.

6.1.6. Faible dynamisme des échanges intracommunautaires

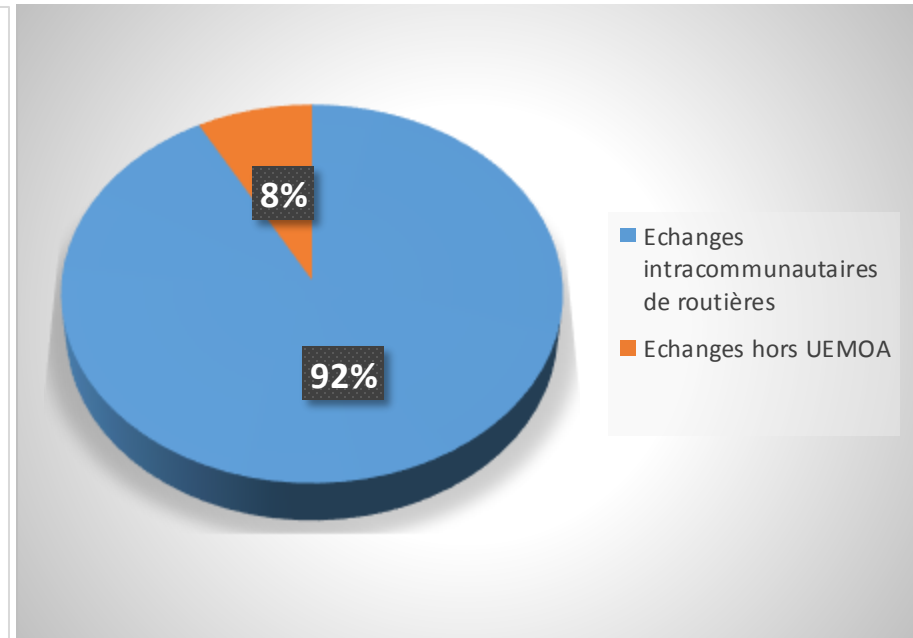
L'appartenance pour un pays à une communauté régionale devrait se traduire par une croissance économique plus forte que celle qui serait obtenue en l'absence d'intégration économique (E-H. Sakho, 2011). En effet, l'espace UEMOA dispose d'un potentiel énorme pour ces échanges. Les pays de l'Union disposent d'importantes ressources minières, notamment l'or, le phosphate, l'uranium, le pétrole et le gaz naturel. La région regorge de productions agricoles telles que le cacao, le café, le coton, le caoutchouc, le sésame, l'oignon, la mangue, la tomate etc. (UEMOA, 2014). Pourtant, les échanges intracommunautaires demeurent très faibles (graphiques n°43 et n°44).

Graphique 43: Echanges de marchandises de l'UEMOA de 2012 à 2016



Source: UEMOA (2017)

Graphique 44: Pourcentages des échanges de l'UEMOA (2012 à 2016)



Source: UEMOA (2017)

Les graphiques n°43 et n°44 prouvent que ces cinq dernières années (2012 à 2016), les échanges de l'UEMOA se sont effectués en dehors de l'Union. En effet, comme le présente le graphique n°44, les échanges intracommunautaires de marchandises qui s'effectuent à 90 % par la route sont insignifiantes (seulement 8 %).

La faible proportion des échanges intracommunautaires dans le secteur du transport routier de marchandises est un handicap pour l'intégration régionale. Elle signifie que malgré les multiples efforts fournis par l'Union en matière de contribution pour la réalisation des infrastructures ou de facilitation du transport régional, l'intégration régionale reste encore dans les discours car il ne saurait avoir une intégration régionale sans un bon dynamisme des échanges intracommunautaires de la région. Selon le Sénégalais Pathé Diagne (1972), cette situation est liée essentiellement à la mono spécialisation, à la prépondérance de la production d'exportation.

La non application des accords régionaux, dont le corollaire est le fléau des tracasseries routières, et le coût élevé du transport sont des facteurs qui contribuent à l'affaiblissement du dynamisme des échanges intracommunautaires, donc de l'intégration régionale. C'est à ce titre que H. Dicko (2005) mentionnait qu'à l'échelle de l'UEMOA, les échanges intracommunautaires sont limités. La faiblesse des échanges intracommunautaires est liée à la similitude des structures de productions des États de l'Union, au coût toujours élevé du transport, aux barrières non tarifaires élevées et à une faible connaissance du cadre législatif et règlementaire des opérateurs économiques de la région.

Ainsi, face à ces multiples contraintes qui entravent le secteur du transport routier de marchandises, des éléments de perspectives dont le but est de parvenir au renforcement de l'intégration régionale méritent d'être analysés.

6.2. QUELLES PERSPECTIVES POUR L'INTÉGRATION RÉGIONALE ET LE TRANSPORT ROUTIER ?

La présente investigation sur la problématique d'une recherche de la consolidation de l'intégration régionale par le biais au transport routier des pays sans littoral ne saurait occulter la nécessité d'un engagement politique à la tête des États de l'UEMOA, la prise en compte des technologies de la communication et le renforcement de capacités des acteurs. Cette investigation aborde également l'importance de la prise en compte du secteur de l'éducation, le

renouvellement du parc automobile, la promotion du transport multimodal et la prise en compte d'autre approche en matière d'intégration régionale.

6.2.1. Nécessité d'une véritable volonté politique

D'après les travaux du professeur burkinabè et homme politique Justin Koutaba (cité par S. Kane, 2008), aujourd'hui, malgré l'existence d'une armature juridique faite de nombreux textes, les constructions régionales ne décollent pas ou s'enlisent. La multitude des dispositions communautaires, "belles" dans leur élaboration, ne sont pas appliquées. En effet, des entretiens avec les responsables des départements en charge de l'aménagement du territoire et des transports de l'UEMOA ainsi qu'avec les principaux acteurs du transit routier de marchandises du Burkina Faso, du Mali et du Niger, il ressort que les institutions d'intégration régionale en Afrique de l'Ouest ont entrepris diverses initiatives pour la facilitation du transport routier régional. Des efforts ont été faits pour l'adoption des textes notamment dans le sous-secteur du transport international de marchandises. Il s'agit entre autres, de l'adoption des conventions relatives aux Transport Inter-États (TIE)¹²⁸, et au Transit Routier inter-États (TRIE), au Tarif Extérieur Commun (TEC), au règlement n°14/UEMOA contre les surcharges, et surtout la mise en place d'un Observatoire contre les Pratiques Anormales (OPA) sur les corridors, etc.

Cependant, notre observation sur les corridors concernés par le transit routier du Mali et du Niger via le Burkina Faso et la publication des rapports de l'OPA, révèlent que le fléau des tracasseries routières continue d'entraver le transport international de marchandises. La persistance de ces tracasseries traduit un manque de volonté politique des États de l'UEMOA pour l'application des textes communautaires qu'ils ont ratifiés. Pourtant, les États de l'UEMOA ont tous librement opté pour la voie de l'intégration régionale dans l'optique de faire face aux multiples défis de la mondialisation. Or le choix de l'intégration régionale suppose que les huit (08) États, consentent de s'unir tout en concédant une partie de leur souveraineté à

¹²⁸ TIE qui traite des normes techniques et des conditions à remplir pour prendre part au transport routier inter-États de marchandises et fixe les itinéraires à emprunter. Les États membres de la CEDEAO ont adopté, le 29 mai 1982 à Cotonou, le régime du Transit Routier inter-États (TRIE), aux termes de la Convention A/P4/82, complétée par la Convention additionnelle A/SP/1/5/90, portant institution d'un mécanisme de garantie des opérations sous TRIE, adoptée le 30 mai 1990 à Banjul. Ces conventions ont pour but d'optimiser les activités commerciales et les transports internationaux en vue de stimuler le développement économique (M. Sounouvou, 2007).

une instance supranationale, ayant désormais la compétence d'exercer certaines politiques communautaires notamment en matière de libre circulation des personnes et des biens.

Les États de l'Union gagneraient pourtant à s'approprier les accords régionaux qu'ils ont librement ratifiés en veillant à leur application pour que l'objectif de la libre circulation des personnes et des biens inscrit dans le Traité de l'UEMOA soit une réalité. Il s'agira notamment pour les pays membres de l'UEMOA, de travailler à une réelle application des textes communautaires et internationaux en matière de facilitation des transports dans leurs territoires par les différents acteurs sur le terrain. À l'instar du Conseil des chefs d'État de l'Union Européenne (EU) dont le rôle a été déterminant dans la mise en œuvre effective des protocoles relatifs à la libre circulation (Accords de Schengen de 1995), il revient à la Conférence des Chefs d'État et de Gouvernement de l'UEMOA (Organe suprême de l'Union) d'assurer ce rôle au sein de l'espace communautaire.

À cet effet, les multiples rapports de l'OPA et des structures de lutte contre la corruption doivent faire l'objet d'investigations judiciaires de sorte que les auteurs des tracasseries et leurs complices soient sévèrement sanctionnés. Il est souhaitable dans le cadre de l'intégration régionale, d'offrir des possibilités juridiques à chaque membre de l'Union de pouvoir porter plaintes contre des situations de tracasseries devant les juridictions compétentes dans le pays qu'il souhaite.

En outre, selon S-P. Zogo Nkada (2011), la libre circulation constitue dans le contexte actuel de globalisation des échanges un instrument essentiel par lequel se matérialisent les politiques d'intégration régionale à travers le monde et dont le modèle le mieux achevé à ce jour est celui de l'Union Européenne. Nous pensons alors que les États de l'UEMOA peuvent s'inspirer de l'expérience de l'UE qui a été à l'origine de la création de l'espace Schengen¹²⁹ afin d'édifier une véritable libre circulation à l'intérieur de l'UEMOA. En effet, contrairement à l'espace UEMOA, où les populations et leurs marchandises, de l'Union subissent de multiples contrôles et de longues heures d'attentes aux frontières, dans l'espace Schengen la libre circulation est une réalité:

le principe de la liberté de circulation des personnes (art. 3 TUE) implique que tout individu (ressortissant de l'UE ou d'un pays tiers), une fois entré sur le territoire de l'un des pays membres, peut franchir les frontières des autres pays sans subir de contrôles. Les vols aériens entre villes de l'espace Schengen sont considérés comme des vols intérieurs. Un État ne peut rétablir les contrôles qu'en cas d'atteinte à l'ordre public ou à la sécurité nationale (pour 6 mois

¹²⁹ Il désigne un espace de libre circulation des personnes entre les États signataires de l'accord de Schengen.

maximum, ou deux ans en cas de circonstances exceptionnelles), et après consultation des autres États du groupe Schengen¹³⁰.

Dans le secteur du transport international de marchandises, au sein de l'UE, qui a été à l'origine de la création de cet espace (Schengen), les marchandises circulent librement d'un pays à l'autre. Elles ne sont pas soumises à des taxes ou à des restrictions quantitatives à chaque passage de frontière. Seule la protection de la santé, de l'environnement et des consommateurs peut justifier que ces barrières aux échanges de marchandises soient rétablies à l'intérieur de l'UE¹³¹.

Enfin, il est nécessaire que la Conférence des Chefs d'État de l'UEMOA accorde les moyens à la Commission pour sanctionner les pays qui atteindront un certain seuil en matière de non application des textes notamment dans le domaine de la facilitation du transport régional. Si ce préalable est acquis, l'UEMOA devrait, au sein de son espace, tenir compte de l'état de mise en œuvre de la libre circulation dans l'octroi des subventions ou des appuis à la réalisation de certains projets des pays membres.

En somme, sans une réelle volonté politique pour l'application des textes en matière de facilitation du transport routier régional, le défi de la suppression des tracasseries ne sera pas relevé et l'intégration régionale demeurera toujours dans de discours, voire un mythe. C'est à juste titre que J. Koutaba affirmait: « *un texte, aussi bon soit-il, et malgré la rigueur scientifique qui a prévalu à son élaboration, n'est valable que s'il est appliqué, et plus précisément si surtout l'on veut bien l'appliquer* » (S. Kane, 2008, p.123).

Pour parvenir au renforcement de l'intégration régionale grâce au secteur du transport routier de marchandises, en plus du rôle des États, il est indispensable d'accorder une priorité à l'utilisation des technologies de l'information et de la communication.

6.2.2. Utilisation des technologies de l'information et de la communication

Dans notre siècle marqué par le développement des technologies de l'information et de la communication (TIC), leur utilisation serait nécessaire pour la facilitation du transport régional dans l'espace UEMOA. Ces technologies permettront sans doute non seulement d'impliquer plusieurs acteurs du transport routier et contribueront aussi à traiter plus rapidement certaines opérations dans les ports et sur les corridors de la région. Les TIC pourraient participer à une

¹³⁰ <http://www.dila.premier-ministre.gouv.fr/>, consulté le 23/10/2018.

¹³¹ <https://www.touteurope.eu/>, consulté le 24/10/2018.

plus grande transparence dans le transport régional. Mais pour y parvenir, la mise en place d'un système de collecte et de traitement des données dans le secteur du transport international de marchandises est nécessaire.

Le rapport de la BAD (2015) mentionnait à juste titre, qu'il existe un projet de création d'un observatoire ouest-africain du transport et de la facilitation. Cet observatoire aura pour mission de fournir des données à l'échelle régionale grâce au suivi continu du fonctionnement des corridors, de faire une analyse comparative des coûts et de diffuser les informations utiles sur le transport et la logistique aux parties prenantes: publiques, privées et la société civile. Il devrait favoriser la mise en œuvre de politiques pertinentes qui élimineront les barrières qui entravent la libre circulation notamment dans le transport de marchandises. Cet observatoire travaillera en étroite collaboration avec ses parties prenantes multinationales et nationales telles que l'OCAL¹³², l'UEMOA, les Commissions nationales de facilitation de la CEDEAO et les Commissions de gestion des corridors en vue de s'assurer que les preuves produites intègrent sans anicroche le dialogue politique. Et qu'elles sont mises à la disposition des secteurs publics et privé et/ou des acteurs de la société civile intervenant dans le secteur des transports. La Commission de l'UEMOA a alors montré son intérêt pour pérenniser et renforcer ce mécanisme de manière à couvrir plus de corridors dans la région et à ajouter plus d'indicateurs¹³³ contribuant aux objectifs de l'Union concernant le commerce, l'intégration et les infrastructures de transport.

Si cet observatoire était élargi à tous les corridors, il serait un outil efficace d'aide à la prise de décision sur les politiques et projets dans le domaine du transport routier de la région. Les rapports issus de cet observatoire pourront confirmer ou infirmer les publications de l'OPA. L'observatoire pourrait en outre, servir de base de données pour la recherche scientifique sur le transport routier en Afrique de l'Ouest. Cependant, au-delà de la production des rapports, le plus important, serait l'utilisation de ces multiples données. Les populations de l'UEMOA et les acteurs du transport de marchandises en particulier sont actuellement plus préoccupés de voir des sanctions infligées aux auteurs des tracasseries. Un autre atout de ce dispositif est qu'il

¹³² Organisation du Corridor Abidjan-Lagos (OCAL) communément appelée « Projet Corridor », a été créée sur initiative des cinq (5) Chefs d'État de la Côte d'Ivoire, du Ghana, du Togo, du Bénin et du Nigeria pour faciliter la libre circulation des personnes et des biens, et pour lutter contre le VIH le long du Corridor Abidjan-Lagos Source: <http://www.lldc2conference.org/>, consulté le 24/10/2018.

¹³³ Les principaux indicateurs collectés actuellement sont: le temps de traversée des frontières, le nombre de barrages routiers, les rackets, les retards induits, le temps de séjour des marchandises aux ports et l'évaluation de l'état de la route. Source: <http://www.lldc2conference.org/>, consulté le 24/10/2018.

permettra aux autorités en charge de la gestion des routes ou des corridors de disposer à temps, de données pour la gestion de ces infrastructures. Il pourrait dans le même sens permettre une meilleure gestion de ces infrastructures en termes de planification car très souvent, la région souffre d'une carence de bases de données pourtant essentiel pour la planification à long terme.

D'après nos investigations, en plus du projet de création de cet observatoire ouest-africain du transport et de la facilitation, il existe dans la région un projet d'interconnexion des systèmes informatiques douaniers. A. Nabaloum (2011) montre que les ministres en charge des questions douanières se sont retrouvés à Ouagadougou le 25 novembre 2011 afin d'adopter le grand projet d'interconnexion des systèmes informatiques douaniers. Le rapport de la BAD (2015) souligne que ce projet vise entre autres, l'amélioration des performances de douanes et l'élimination des entraves aux échanges et à la libre circulation des marchandises.

Cependant, en attendant la concrétisation de ce projet, certains États ont pris des initiatives allant dans ce sens. Ainsi, la BAD (2015) révèle en outre qu'une rencontre a été organisée à Abidjan en 2013 entre les douanes ivoiriennes, burkinabè et maliennes. Il a été convenu de la mise en place d'une interface entre leurs systèmes informatiques pour la sécurisation des opérations de transit. La douane ivoirienne s'est dotée également en 2014, d'un logiciel dénommé GEFEG.FX permettant l'interconnexion et l'échange de données avec la douane du Ghana. De même, dans le cadre de la concession du poste de contrôle juxtaposé de Cinkassé, l'opérateur a développé un module pour relier les systèmes informatiques des douanes du Burkina Faso et du Togo¹³⁴. Il a été recommandé de procéder à la mise en service de l'interconnexion des systèmes informatiques des douanes du Togo et du Burkina Faso et les douanes de la Côte d'Ivoire et du Ghana pour lesquels les modules et les protocoles d'interconnexion sont disponibles.

En outre, le système SIAM a été proposé pour améliorer la situation actuelle du transport international de marchandises. Selon la CNUCED (2005), ce système est situé en aval d'une solution technologique, le GPS, que le secteur privé mettra en œuvre pour suivre ses propres camions. Il est l'outil du secteur public qui facilite un transport plus rapide et à moindre coût. SIAM est alimenté par des données provenant des camions transportant les marchandises. Ces données sortent automatiquement d'une boîte noire munie d'un GPS qui reçoit sa position grâce

¹³⁴ L'interconnexion des systèmes informatiques douaniers entre le Burkina Faso et le Togo est effective depuis 28 Mai 2018.

aux satellites en orbite stationnaire. La BAD (2015) recommande dans le même sens, d'accélérer le processus de géolocalisation et de radiocommunication. La géolocalisation ou le *tracking* est un système de suivi par GPS qui permet de donner avec précision la position géographique d'un véhicule sur lequel est fixée une puce. Il peut être couplé avec des caméras pour visionner en permanence les aires de transit, de repos et de stationnement. Le suivi de la marchandise permet d'une part de supprimer certaines procédures douanières coûteuses et parfois inefficaces comme l'escorte douanière, et d'autre part de suivre et de visualiser en temps réel toutes les tracasseries sur les corridors. Plusieurs pays en Afrique de l'Ouest ont alors mis en place ce système qui ne couvre pour le moment que les parties des corridors routiers situées sur leur territoire. La douane de Faramana (au Burkina Faso) a confirmé l'existence de ce dispositif au sein leur poste de contrôle en janvier 2018. Grâce à ce système, elle est informée de la trajectoire du camion.

Le Mali est un autre exemple de l'utilisation de la géolocalisation et de la radiocommunication comme le souligne T. Chahana (2014). L'auteur met en exergue le partenariat entre le gouvernement du Mali et la société "*Ebemi-SA*" (où es-tu ? en Bambara) pour le contrat de gestion et le développement du système de suivi électronique de véhicules et de marchandises au Mali. Ces technologies commencent déjà à produire les résultats escomptés. Avec *Ebemi*, les camions sont balisés, les statistiques sont fiables, les pertes sont réduites. Le camion reste visible à toutes les étapes du parcours. Le propriétaire du camion, aussi bien que la douane, peuvent surveiller le camion 24 heures sur 24. Les accidents, les crevaisons, les déchargements et chargements et autres activités illicites sont vues et connues en temps réel.

En plus d'*Ebemi* du Mali, le rapport 2015 de la BAD fait ressortir que la société privée COTECNA a déployé sa solution Cotrack depuis 2009 au Sénégal et 2011 au Togo à travers un contrat de service payé par les gouvernements. Au Ghana, le « Savi tracking system » est opérationnel. Mais de tous ces pays, le Sénégal est le seul pays à offrir un système de tracking sans aucun coût pour le transporteur. La solution sénégalaise vise à attirer davantage les transporteurs des pays sans littoral de la région.

Cependant, ces initiatives propres à chaque pays n'assurent pas un suivi continu de la cargaison du départ jusqu'à l'arrivée. Elles créent des ruptures de suivi aux frontières et alourdissent les coûts de transports du fait des multiples opérateurs qui sont chargés de gérer le système de suivi. En outre, ces projets sont importants pour le développement du transport routier régional car ils

sont des solutions contre les tracasseries. Ils peuvent servir aussi d'outils de référence pour la gestion des flux de marchandises, des corridors, etc. Mais au-delà de ces projets qui souvent sont très onéreux et prennent du temps dans la mise en œuvre, il est nécessaire, que les populations victimes des tracasseries aient la possibilité d'utiliser les technologies courantes de la communication pour rapporter les preuves de tracasseries routières. Cette utilisation des technologies par les populations devrait être encadrée par des textes juridiques afin que les présumés auteurs des tracasseries soient traduits devant les juridictions et que des sanctions sévères leurs soient infligées. Avec cette possibilité, un passager, un chauffeur ou tout autre acteur du transport qui est lésé dans ses droits pourrait par exemple filmer ou enregistrer légalement la tracasserie et s'en servir comme une preuve pour exiger que justice soit rendue. Cette mesure, si elle est bien encadrée par la loi est moins coûteuse dans la mise en œuvre, car de nos jours même en milieu rural, les TIC sont répandues dans l'espace UEMOA. L'encadrement de cette proposition par la législation est nécessaire parce que les présumés auteurs des tracasseries bénéficient de la présomption d'innocence. Les victimes ne devraient pas être autorisées par exemple à diffuser ces preuves dans les médias ou les réseaux sociaux avant que la justice ne soit saisie; mais il faut une volonté politique en amont pour impulser cette stratégie.

L'utilisation des technologies de la communication par les populations et les autres acteurs publics ou privés serait dans ce contexte un puissant outil de lutte contre les tracasseries, et permettra également de mieux suivre le transport de marchandises, d'être informé sur les situations de pannes, des accidents, etc., bref, de rendre fluide le transport routier en vue du renforcement de l'intégration des pays de l'UEMOA. Pour y parvenir, les premiers acteurs du transport international de marchandises doivent davantage être formés.

6.2.3. Nécessité de renforcement des capacités des acteurs

Les résultats de notre enquête auprès des conducteurs routiers en transit au Burkina Faso ont révélé (comme mentionné dans le chapitre précédent) que la majorité des conducteurs avait un faible niveau d'instruction (61,8%). Ce faible niveau d'instruction pourrait être un obstacle à la jouissance des droits des acteurs incontournables du transport régional (en matière de libre circulation notamment face aux multiples tracasseries routières). Il est par conséquent important que ces acteurs bénéficient de renforcement de leurs capacités afin qu'ils soient davantage

efficaces dans l'exercice de leur métier et surtout dans leur implication pour la lutte contre les tracasseries dans l'espace UEMOA.

Le chercheur N'Guessan N'Guessan soulignait depuis 2003 dans ce sens que le renforcement des capacités est un facteur essentiel de l'activité de transport. La formation concerne tous les acteurs et tous les domaines de la fonction transport en matière de:

- connaissance et de perfectionnement du transport inter-États et régional;
- connaissance et de perfectionnement en matière de normes, de règles, de mécanismes, de procédures et d'usages dans les transports;
- compétitivité et de performance du transport routier lié au commerce.

Ces formations pourraient contribuer à la réduction des nuisances sonores et du nombre élevé d'accidents dans les pays de la région. Ces formations seront des opportunités pour aborder les modalités de renforcement de la libre circulation, pour montrer la réglementation en vigueur en matière de nuisance sonore et pour faire un recyclage sur le code de la route. Elles constitueront un cadre pour rappeler aux syndicats de ces acteurs (conducteurs et transporteurs) l'illégalité des taxes qu'ils prélèvent.

Au-delà de la nécessité de formation des acteurs directs, nos investigations ont révélé des insuffisances d'organisation des coxers, des commerçants et de certains transporteurs (dans le quatrième chapitre). Ainsi en nous référant aux travaux d'I. Yonlihinza Abdou (2005) et de M. Sounouvou (2007), nous pensons qu'il serait important d'organiser la profession de ces acteurs. Ils pourraient se réunir en groupement économique afin de mieux s'imposer sur le terrain et de défendre leurs intérêts. Un autre avantage de se réorganiser en s'unissant, serait la possibilité d'avoir plus d'opportunités d'obtenir des financements auprès des institutions financières. Par ailleurs, pour résoudre le problème de la confusion entre les fonctions de transporteurs, de commerçants ou même de transitaires, des mesures au plan juridique pourraient être prises afin de délimiter les secteurs d'intervention des transporteurs. L'objectif visé est d'aider les petits acteurs qui se sentent menacés de mieux contribuer au développement de leur pays. L'on pourrait organiser des rencontres d'échanges régionaux à cet effet, en impliquant les représentants de tous les acteurs directs du transport international de marchandises. Les recommandations issues de ces rencontres seront mises en œuvre dans les États avec une possibilité de suivi-évaluation. Des missions effectuées en Europe ou dans d'autres espaces s'inspireront de bonnes pratiques dans ce domaine.

En outre, au regard du faible niveau d'instruction des conducteurs de camion et de l'avantage de parler plusieurs langues locales présentés dans le quatrième chapitre, il serait important que les avantages de l'intégration régionale soient expliqués aux conducteurs ou aux populations dans leurs langues locales. Des initiatives de sensibilisations à travers les médias, les panneaux publicitaires et surtout dans les postes de contrôle des douanes où les conducteurs marquent un arrêt, pourraient être engagées.

Le renforcement des capacités des acteurs du secteur du transport contribuera non seulement à la lutte contre les tracasseries routières qui sont de véritables obstacles à l'intégration régionale mais aussi à la professionnalisation du secteur du transport international de marchandises. En plus du renforcement des capacités, nous abordons le secteur de l'éducation qui pourrait contribuer au développement du transport régional de marchandises dans le cadre de l'intégration régionale.

6.2.4. Secteur de l'éducation, une stratégie à long terme

Face à la persistance des entraves en matière de facilitation du transport routier, l'une des stratégies pour éradiquer ce fléau pourrait passer par le secteur de l'éducation qui offre la possibilité de contribuer à la résolution du problème dans le long terme. En effet, les atouts de l'intégration régionale pourraient être davantage introduits et enseignés dans les écoles, les lycées et dans les universités afin que les populations membres de l'Union dès leur jeune âge puissent s'approprier son importance. Cette appropriation pourrait permettre de dépasser les barrières héritées de la colonisation qui ont contribué à désarticuler le dynamisme régional qui existait entre les peuples avant la pénétration européenne en Afrique de l'Ouest. C'est dans ce sens que l'enseignant de géographie politique, M.-L. Ropivia (1994) soutenait que l'Afrique noire est un continent où se sont côtoyées des formes d'organisation politique d'une extrême variété. Celles-ci allaient du type clanique au type étatique centralisé en passant par le type étatique décentralisé. Face à cette variété, il est aisé de déduire que ce sont des peuples aptes à assumer les arrangements fédéraux. La philosophe Burkinabè Minimalo Alice Somda (2018, p.77) soutient également que:

le processus d'intégration «par le bas constitue le levain du développement en Afrique. La libre circulation des personnes, des biens et services est capitale pour le développement de l'Afrique. Si l'intégration africaine doit concerner la population qui s'engage à sa réalisation, il faut cultiver le sens de l'hospitalité.

Ainsi, cette stratégie d'introduction des atouts de l'intégration régionale dans le système éducatif est d'autant importante dans la mesure où les résultats de nos investigations ont révélé que le transit routier du Mali et du Niger est concerné par plusieurs nationalités. Il s'agirait d'inculquer aux apprenants les richesses de la diversité issue de l'histoire des peuplements des pays de l'Union, et d'insister sur la nécessité pour les peuples d'Afrique de l'Ouest de "se donner la main" dans le cadre de l'intégration régionale pour faire face aux défis de la mondialisation.

Cette stratégie, même s'il elle semble avoir des résultats à long terme serait avantageuse car la plupart des auteurs des tracasseries sont des forces de sécurité qui proviennent tous du système éducatif. Il s'agirait également d'apprendre les principaux textes communautaires notamment en matière de libre circulation dans l'espace régional. C'est à juste titre que le juriste Jean-Calvin Robenate (2009) soulignait la nécessité de rendre accessible le droit à tous les acteurs. Selon l'auteur cela:

implique que le droit soit accessible et compris, et que ceux-ci puissent par avance mesurer les conséquences de leurs actes (...), il faut donner au droit la place qui lui revienne comme un outil essentiel de conduite des actions envisagées. À cet égard, l'apprentissage du droit par les transporteurs, les étudiants, (...); l'impression des ouvrages, et le renouvellement des banques de données juridiques sont des actions à mener en vue de sécuriser les politiques de transport routier (J-C. Robenate, 2009, p.196-197).

Mais comme nous l'avons mentionné précédemment, cette stratégie qui passe par le secteur de l'éducation ne saurait être efficace sans un réel engagement des autorités politiques qui gouvernent les États de l'Union. En effet, les gouvernements des pays de l'Union ont l'avantage de disposer des moyens législatifs et coercitifs pour faire appliquer les textes régionaux et nationaux en matière de facilitation du transport. Ils sont surtout responsables de la définition ou des orientations dans les programmes d'éducation.

Par ailleurs, il serait important de renouveler le parc automobile des pays de l'intérieur et de mieux gérer les parkings des poids-lourds affectés au transport international de marchandises afin que le transport routier participe davantage au renforcement de l'intégration régionale.

6.2.5. Meilleure gestion des parkings et renouvellement des parcs

Comme nous l'avons présenté dans le troisième chapitre, les parkings automobiles des poids lourds du Mali et du Niger souffrent d'une mauvaise gouvernance. On ne saurait trouver de

prétextes pour l'absence des toilettes, de clôture car chaque conducteur qui y entre paie au moins 1000 FCFA par jour. Il est nécessaire de s'assurer que les structures qui gèrent les parkings au Niger remplissent leurs obligations vis-à-vis de la commune. Là où la gestion relève toujours des communes, les syndicats des conducteurs routiers peuvent être impliqués dans le suivi-évaluation car ils sont les premiers bénéficiaires.

Au regard de l'absence d'un parking pour les camions poids-lourds à Ouagadougou qui est pourtant une ville carrefour, les autorités communales doivent rapidement trouver une solution et l'intégrer dans leurs stratégies de planification.

Mais au-delà de la gestion des parkings, le renouvellement du parc automobile des pays sans littoral de l'UEMOA est impérieux, au regard de sa vétusté. I. Yonlihinza Abdou (2008) explique à cet effet que le renouvellement des parcs automobiles de ces pays est une condition indispensable pour exporter et importer dans des conditions acceptables. Il s'agit de pouvoir approvisionner correctement les pays de l'intérieur et de favoriser également leurs exportations. Pour parvenir à un meilleur approvisionnement des pays "enclavés", nous convenons avec M. Sounouvou (2007) qu'un renouvellement de leurs moyens roulants s'impose mais les transporteurs doivent également assurer une maintenance permanente de leurs camions afin de limiter en partie les multiples pannes observées le long des corridors.

Par ailleurs, le rapport de la BAD (2015) démontre que les accords de partage du trafic entre les pays créent des rentes au profit des associations de transporteurs, puisque à défaut d'avoir les moyens de transport adaptés, les droits de trafics sont revendus. Les États, principalement les pays sans littoral, considèrent le transport inter-États de marchandises comme stratégique et ne veulent pas que l'acheminement de leurs importations dépendent exclusivement de transporteurs étrangers. Mais à moyen terme, avec le renforcement de l'intégration régionale, les accords de partage de trafics sont appelés à devenir caducs. Par conséquent, les États pourraient, à travers un mécanisme d'incitations fiscales, poursuivre et/ou engager les processus de renouvellement et de modernisation de leurs parcs de véhicules destinés au transport inter-États de marchandises. Une telle démarche facilitera l'acceptation de l'ouverture totale de ce marché de transport. Mais en plus de ces mesures incitatives, face aux coûts élevés des camions de marchandises qui amènent les transporteurs à acheter des véhicules d'un autre âge, leur regroupement pourrait davantage leur permettre d'obtenir des financements comme nous l'avons déjà évoqué pour l'acquisition des camions neufs.

Une meilleure gestion des parkings et le renouvellement des parcs automobiles des pays sans littoral contribueront sans doute à l'amélioration des conditions de travail des conducteurs routiers et à une meilleure rotation des camions sur les corridors. Cette meilleure rotation aura certainement un impact positif sur le dynamisme des échanges entre pays côtiers et pays de l'intérieur dans l'optique du renforcement de l'intégration régionale. Mais en plus des corridors routiers qui assurent actuellement l'essentiel des échanges, l'on est en droit de s'interroger si ce n'est pas plus que urgent voir indispensable de promouvoir le développement du transport multimodal en accordant notamment une priorité au chemin de fer dans le transit de marchandises.

6.2.6. Promouvoir le chemin de fer

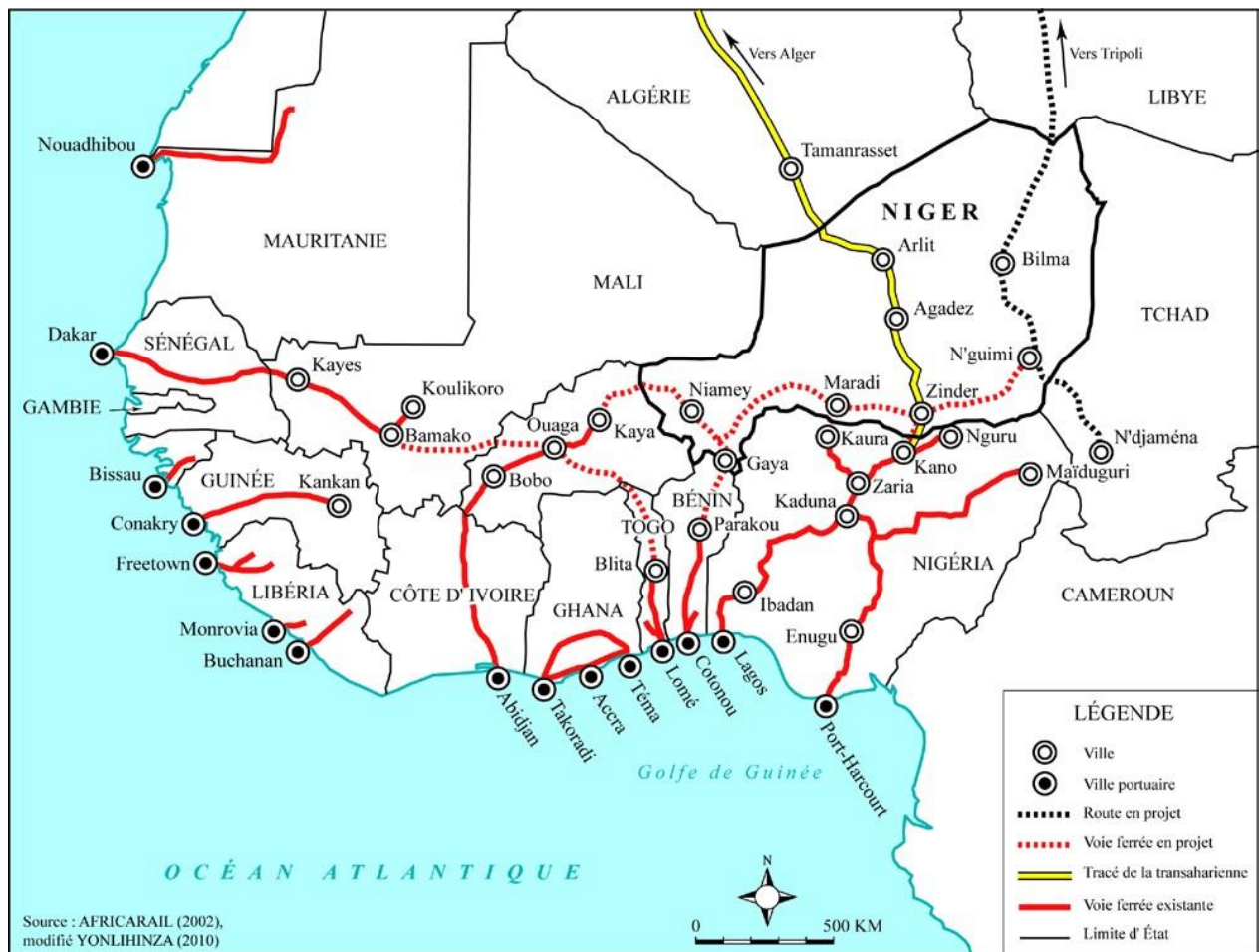
Cette recherche sur le transit routier du Mali et du Niger en passant par le Burkina Faso révèle une faible utilisation du transport multimodal dans l'approvisionnement des pays de l'intérieur. Il serait alors judicieux de promouvoir davantage le transport multimodal dans les échanges transnationaux entre les pays sans littoral et les pays côtiers en accordant une priorité au chemin de fer qui permet de transporter plus de marchandises que les camions. Il aura également un faible impact sur la dégradation de l'environnement et provoquera moins d'accidents.

I. Yonlihinza Abdou (2011) a alors raison de penser que le développement des échanges n'est possible que quand il existe un réseau d'infrastructures de communication qui s'y prête, notamment celui du chemin de fer. C'est une démarche qui rentre dans le cadre d'une politique régionale. L'auteur rappelle que l'année 1979 a vu l'approbation à Monrovia (Libéria) par les chefs d'État et de gouvernements de l'OUA d'un plan directeur élaboré en 1976 par l'Union des chemins de Fer (UAC). Le 5 juillet 1994, la CEDEAO adopte à son tour un plan directeur d'interconnexion ferroviaire. De même, une résolution de la Commission Économique pour l'Afrique (CEA) datant de 1998 prône le développement ferroviaire en Afrique. C'est dans ce contexte qu'a vu le jour le programme ferroviaire d'AFRICARAIL¹³⁵.

AFRICARAIL est choisi par le Bénin, le Niger, le Burkina Faso et le Togo pour gérer le programme d'interconnexion et d'extension du réseau ferroviaire de la région (carte n°14).

¹³⁵ Société Internationale de Transport Africain par Rail

Carte 14: programme ferroviaire en Afrique de l'Ouest



L'observation de la carte n°14 révèle les voies ferrées existantes et futures en Afrique de l'Ouest. En termes de perspectives au niveau régional, l'interconnexion ferroviaire est prévue entre Parakou (Bénin) et Blita (Togo). Les principaux centres urbains qui seront desservis sont Parakou-Kandi(Bénin), Gaya-Dosso-Niamey-Téra (Niger)-Tambao-Dori-Kaya-Ouagadougou-Tenkodogo (Burkina Faso), Dapaong-Kara-Sokodé-Blita (Togo). Dans le même programme, un réseau Porto Novo (Bénin)-Lomé (Togo), passant par Cotonou, Ouida (Bénin) et Aného (Togo) interconnectera les tronçons Cotonou-Parakou et Lomé-Blita fermant ainsi « *la grande boucle* ». Les extensions prévues de part et d'autre de ce tracé prioritaire pour AFRICARAIL, permettent d'élargir la zone d'influence directe du projet à la quasi-totalité de l'Afrique occidentale. Elles concernent les territoires suivants:

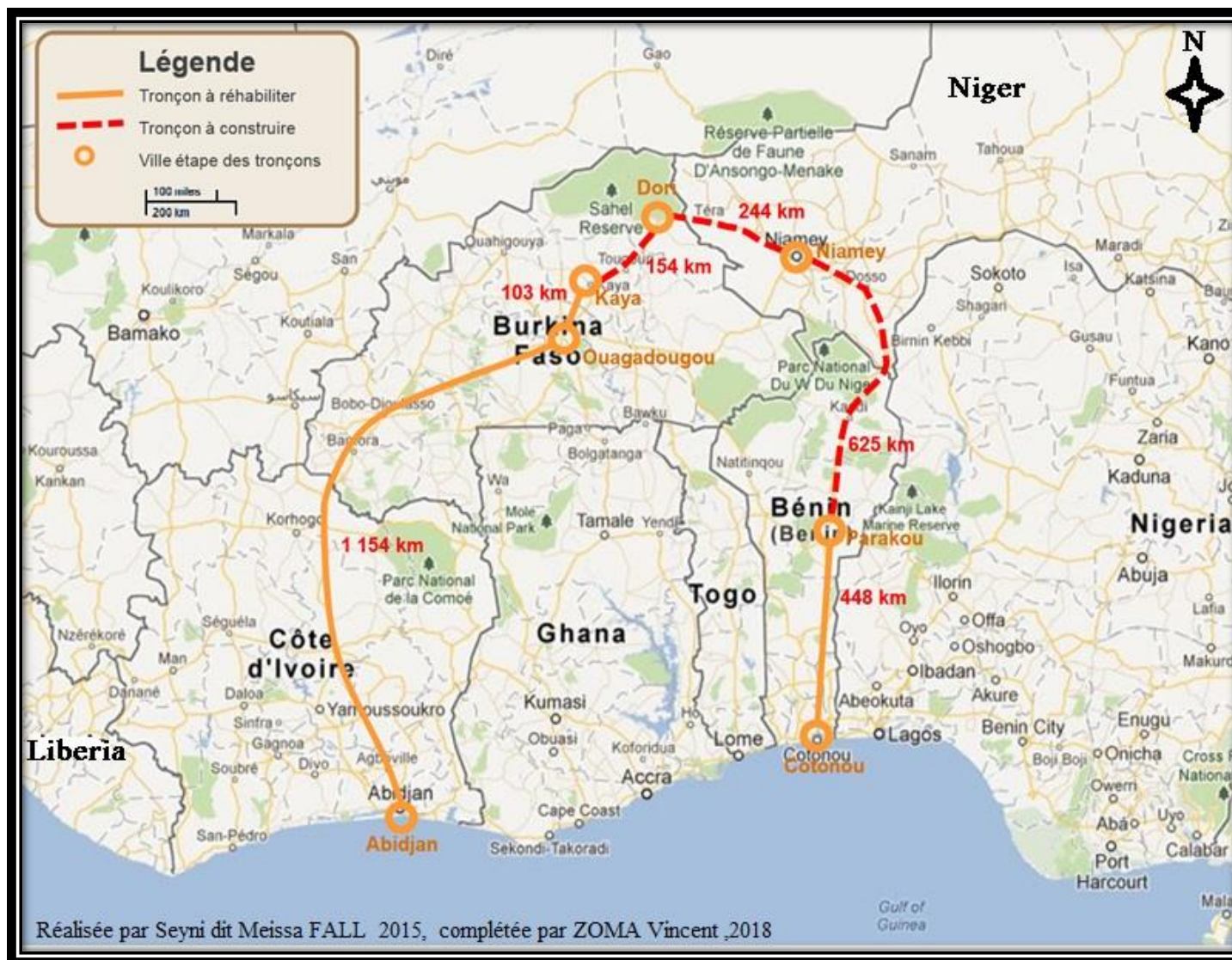
- au Nord: Tambo (Burkina Faso) vers Ansongo et Gao (Mali);
- au Nord-Ouest l'extension Banfora (Burkina Faso)-Bamako (Mali) assurera la jonction des voies ferrées existantes d'Abidjan-Ouagadougou et Dakar-Bamako;

- au Sud-Ouest, l'extension prévue entre Prestea (Ghana) et Agboville (Côte d'Ivoire) reliera les actuels chemins de fer Abidjan-Ouagadougou et Sékondi-Takoradi-Kumassi (Ghana) (M. Bayo, 2006).

Par ailleurs, O. Hartmann (2010) soutient que le port autonome d'Abidjan s'est lancé avec la signature de l'accord de paix de mars 2007 dans une stratégie de reconquête des trafics de transit aux objectifs ambitieux puisqu'elle vise à capter des trafics au-delà de la zone traditionnelle d'influence du port. À ce titre, le projet de ferroutage sur le Niger est exemplaire. Il vise à positionner le port sur un marché qui est plus dans la sphère naturelle du Bénin, ou du Togo, que dans celle de la Côte d'Ivoire. Ce projet vise à mettre en place un service de transport multimodal sur le Niger, en tirant parti des réserves de capacité de SITARAIL (l'opérateur du chemin de fer Abidjan-Ouagadougou-Kaya). Cette proposition a été présentée aux acteurs économiques et institutionnels du Niger. Un comité de négociation a été mis en place afin d'amener les différents intervenants à revoir leurs tarifs (port, chemin de fer, transporteur routier). Le tarif offert par le chemin de fer est de 23 000 FCFA par tonne, contre un tarif initial supérieur. Le tarif SITARAIL indique 51 000 FCFA, par exemple, pour des marchandises telles que le sucre et les céréales. Le syndicat des transporteurs du Burkina Faso (OTRAF) a consenti de son côté un effort sur les prix et les délais, tout comme le port.

Au-delà de ces projets ferroviaires, récemment, d'après S. Fall (2015), le Bénin, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, le Niger et le Togo ont initié le projet de la boucle ferroviaire du Conseil de l'Entente. Ce projet s'inscrit en droite ligne dans les objectifs de la stratégie de développement économique et d'intégration communautaire définis par l'UEMOA. Les principes directeurs sont entre autres la réhabilitation des sections des voies existantes et la construction de celles qui manquent en vue de permettre l'interconnexion et l'interopérabilité des circulations ferroviaires dans l'espace UEMOA. Elle vise également l'harmonisation du matériel roulant, des règles de construction, de maintenance, de gestion technique, administrative et fiscale au sein de l'espace UEMOA. Le Conseil de l'Entente ambitionne de relier par chemin de fer tous les pays membres de ce Conseil comme le présente la carte n°15.

Carte 15 : Projet Boucle ferroviaire du Conseil de l'Entente



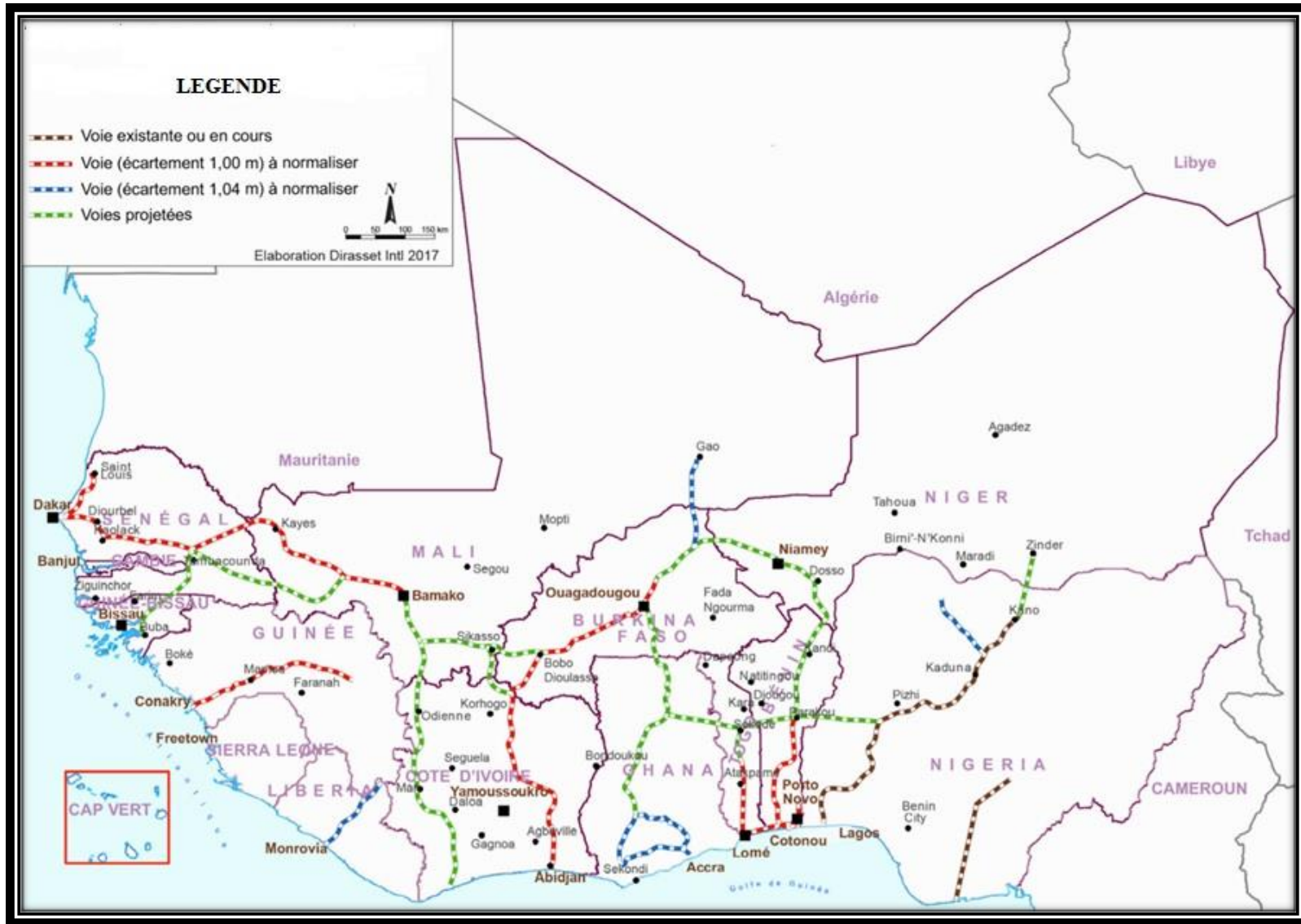
La carte n°15 présente le projet Boucle ferroviaire du Conseil de l'Entente qui ambitionne relier le Bénin à Abidjan en passant par le Niger, le Burkina et le Togo. Soit près de 3000 km de rail dont 1 176 km de construction neuve et 1 794 km de réseau à réhabiliter. En effet, d'après S. Fall (2015), ce projet est destiné à relier par une voie ferrée interconnectée et inter-opérable, le port d'Abidjan au Port de Cotonou en passant par Ouagadougou, Niamey et Lomé. La réalisation de ce projet (dont le coût s'élève à 1000 milliards de francs CFA) matérialisera ainsi l'interconnexion et l'inter-opérabilité des réseaux ferroviaires.

D'une manière générale, le rapport 2018 de l'UEMOA dans le cadre de l'élaboration du Schéma du Développement de l'Espace Régionale (SDER) de l'Union propose un projet pour le rail qui comporte deux (02) volets:

- la transformation des deux (02) réseaux existants en un réseau unifié au gabarit standard international;
- la création de nouvelles liaisons en particulier Parakou – Niamey – Kaya et Bamako – Bobo Dioulasso.

La carte n°16 présente le projet du l'UEMOA dans le secteur ferroviaire de la région.

Carte 16: Projet de l'UEMOA en matière de développement du réseau ferroviaire



Vincent ZOMA -Thèse de doctorat en Géographie.

Transport et intégration régionale dans l'espace UEMOA : le transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso.

La carte n°16 présente la proposition du programme de chemin de fer de l'UEMOA dans les prochaines années. Cette proposition prend en compte les voies existantes, celles qui doivent être normalisées, et les voies à réaliser.

La mise en place de ce projet devra se dérouler en cinq (05) étapes:

- phase 1: l'élargissement du tronçon Cotonou-Parakou et la création de la voie nouvelle de Parakou à Niamey;
- phase 2: Niamey – Kaya et élargissement jusqu'à Ouagadougou;
- phase 3: élargissement de Ouagadougou à Abidjan;
- phase 4: création de la liaison de Bobo-Dioulasso à Bamako, avec embranchement de Korhogo et élargissement de la ligne de Kayes à Dakar;
- phase 5: nouvelle ligne de Kita à Tambacounda et Bissau (UEMOA, 2018a).

Tous ces projets ferroviaires devraient contribuer au renforcement des échanges entre les pays sans littoral et les pays côtiers. Ils permettront également de préserver l'écosystème ouest africain grâce à la réduction de l'émission de gaz à effet de serre comme nous l'avons évoqué. Nonobstant les avantages des projets ferroviaires, la promotion de ce secteur devrait rechercher des stratégies en matière de mobilisation des ressources financières.

Enfin, au-delà de la promotion du transport multimodal, il est important de revoir le modèle de construction de l'intégration régional au sein de l'UEMOA pour davantage prendre en compte des dynamiques locales notamment dans les zones transfrontalières en vue du renforcement de l'intégration régionale.

6.2.7. Combiner les approches « institutionnelles » et « par le bas » de l'intégration régionale

Pour reprendre les termes de G. Poujol (2017), imaginer le futur de l'intégration régionale dans l'espace UEMOA sans l'informel, pratiqué surtout par les populations dans presque toutes les localités semble impossible, tant ce secteur est incontournable, parce qu'il est transversal.

Il existe en effet, deux principales approches en matière d'intégration régionale. Pour H. Gérardin (2001), l'intégration traduit deux types de dynamique: l'une est spontanée, elle se réalise de fait, " par le marché ". Elle résulte de l'essor des flux commerciaux et financiers.

Vincent ZOMA -Thèse de doctorat en Géographie.

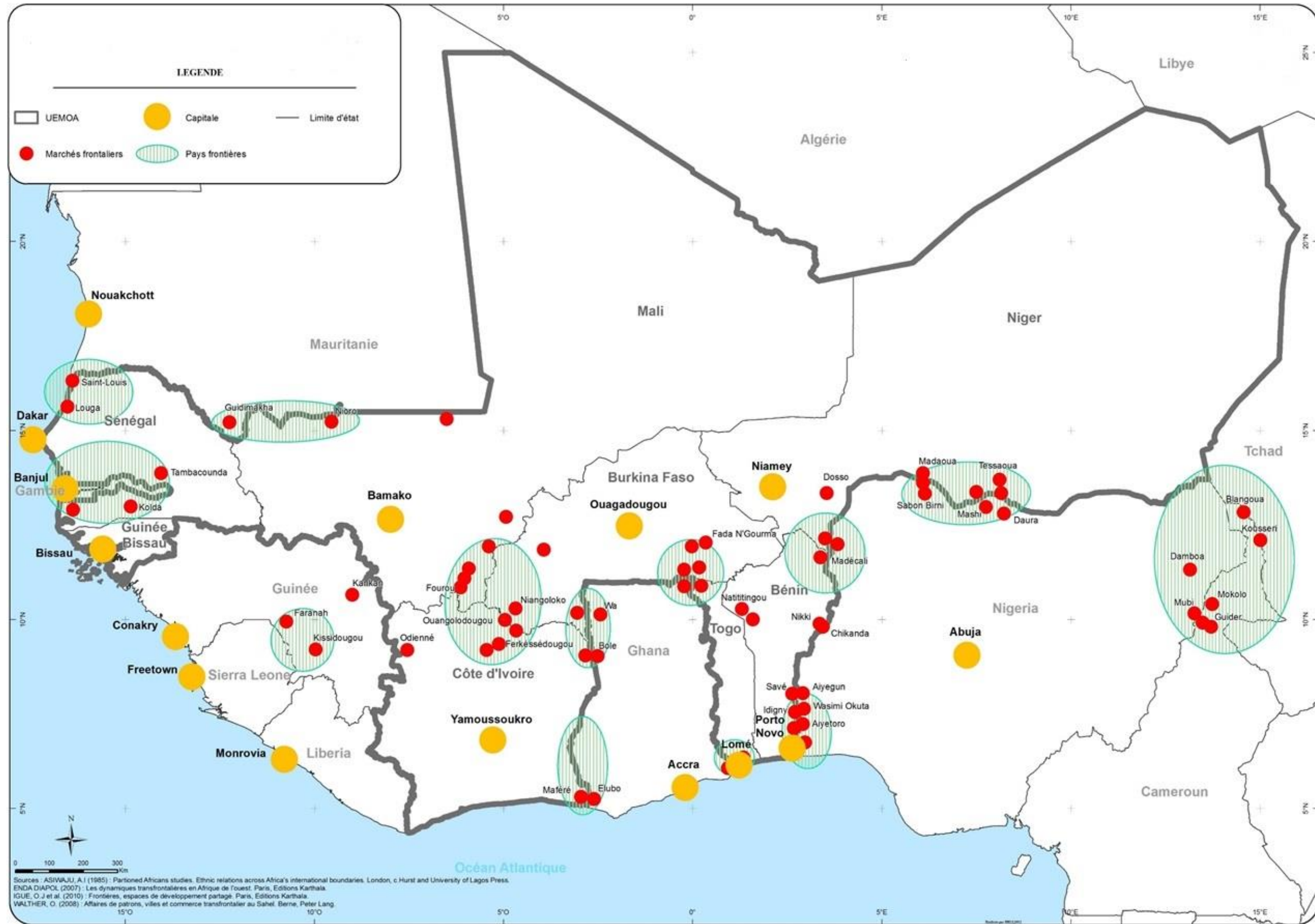
Transport et intégration régionale dans l'espace UEMOA : le transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso.

L'autre est institutionnalisée, " formelle ". Elle traduit un volontarisme et des accords politiques. Obtenue " par les règles ", elle suppose la mise en place d'institutions et le passage d'étapes programmées dans le temps. La première approche s'observe au plan local ou régional. Implicitement, elle est à vocation universelle, les agents économiques en constituant le moteur. La seconde se fonde sur des accords intergouvernementaux préférentiels; au fil du temps, elle peut être marquée, au plan spatial, par des élargissements successifs.

Pour cette seconde approche de l'intégration régionale (approche classique) qui est le modèle de l'UEMOA, il a de plus en plus des résultats mitigés. C'est dans ce sens que nous soutenons l'UEMOA (2017a) qui estime qu'au regard des résultats limités de l'approche classique ou formelle, des nouveaux modèles d'intégration régionale sont à définir. Cela passe par la promotion de l'intégration à partir de la base. Le renouvellement du modèle d'intégration régionale avec la promotion d'une vraie approche territoriale s'inscrit dans le contexte actuel de recherche de nouveaux cadres et modes de gestion territoriale alternatifs aux approches classiques de l'action publique (approche « *top-down* »).

Au niveau national, par exemple, selon toujours l'UEMOA (2017a), ce renouvellement pourrait se manifester par la promotion du local. L'échelle locale est légitimée par les politiques de décentralisation qui sont en cours en Afrique de l'Ouest, dans le cadre de nouvelles démarches de l'action publique visant la responsabilisation des populations et des collectivités locales (approche « *bottom-up* »). La migration des populations, les interactions spatiales (rural-urbain, urbain-urbain), les logiques socioéconomiques des acteurs et les crises politiques transcendent les frontières administratives internes (entre les collectivités territoriales) et externes (frontières d'État). L'action publique ne doit dès lors plus être mise en œuvre uniquement dans des cadres spatiaux administratifs mais plutôt sur des territoires identifiés sur la base des logiques socioéconomiques des acteurs. Le territoire devient dès lors le référent spatial adéquat pour la territorialisation de l'action publique locale, nationale et supranationale. Il devient alors un cadre spatial pertinent pour faire avancer le processus d'intégration régionale et promouvoir le développement. Pour parvenir à ce développement et au renforcement de l'intégration régionale, il est nécessaire d'accorder une grande attention à l'enjeu transfrontalier. C'est dans ce sens que T. Noyoulewa (2009) soutenait que le concept de « pays-frontière » est une innovation dans l'aménagement des zones frontalières (carte n°17).

Carte 17 : Les espaces frontaliers de l'UEMOA



Vincent ZOMA -Thèse de doctorat en Géographie.
 Transport et intégration régionale dans l'espace UEMOA : le transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso.

La carte n°17 permet d'observer 13 principales zones frontalières de l'espace UEMOA. Selon l'UEMOA (2013a), le fonctionnement des « pays-frontières » repose sur un certain nombre d'infrastructures et de réseaux marchands transfrontaliers d'envergure régionale et les infrastructures, les plus significatives sont:

- les marchés frontaliers jumeaux, c'est-à-dire disposés de part et d'autre de la ligne de démarcation coloniale;
- les centres urbains également jumeaux;
- les magasins d'entreposage de marchandises;
- un parc important de véhicules servant au transport de passagers et de marchandises.

D'après toujours le rapport de l'UEMOA (2013a), ces infrastructures sont encadrées par des réseaux de toute nature constitués des acteurs de la frontière autour des activités commerciales et de change monétaire. La fréquentation régulière de ces marchés permet aux populations frontalières de maintenir leur unité culturelle en dépit de la partition. C'est dans ce contexte que T. Noyoulewa (2009) explique qu'aux termes du séminaire régional de Sikasso, le « pays-frontière » a été défini comme un espace géographique à cheval sur les lignes de partage de deux ou plusieurs États limitrophes où vivent des populations liées par des rapports socio-économiques et culturels. Cette définition du « pays-frontière » reconnaît l'existence des lignes frontières entre les différents pays et s'appuie sur une communauté dynamique vivant des mêmes réalités socioéconomiques et culturelles. Il vise à renforcer la politique d'intégration régionale ouest-africaine par la création de zones d'intégration de proximité. À partir de sa mise en œuvre, les populations commenceront par se sentir membres d'une entité unique à laquelle elles peuvent s'identifier.

Selon toujours T. Noyoulewa (2009), l'avantage de cette approche est que, dans le plus grand nombre de pays au monde, les revendications identitaires commencent très souvent autour d'une question d'exclusion par rapport aux richesses du pays. Les mouvements de revendication ou de sécession commencent parfois par le fait que des peuples se sentent exclus de l'entité territoriale à laquelle ils sont supposés appartenir. Dans certains cas, les difficultés de ralliement de la capitale par les voies de communication conventionnelles restent la preuve physique de cette exclusion. En conséquence, les populations qui le peuvent, du fait de leur situation géographique, se tournent vers les pays voisins pour s'approvisionner en produits de base. L'absence des routes qui permettraient l'insertion spatiale de ces sociétés dans le réseau de leur

pays se conjugue ainsi avec l'unité linguistique et monétaire pour entraîner un fait nouveau. Il s'agit du fait que les populations des zones frontalières enclavées développent une logique qui traduit une exclusion par rapport au reste du pays. Mais à long terme, cette situation risque de menacer l'unité nationale.

Ainsi, le corridor du transit routier du Niger en passant par Koupéla-Niamey et les deux corridors de transit de marchandises du Mali en passant par le Burkina Faso (via Orodara-koloko ou Bobo-Doulasso-Faramana) ont contribué à la création d'un commerce transfrontalier; nous convenons alors avec T. Noyoulewa (2009) que les corridors et les routes en général, plus que de simples canaux de transport, sont des outils d'unité nationale. Ils permettent à plusieurs communautés de se sentir proches à travers les échanges qu'ils assurent. O. Walther (2006) expliquait également que la densité des zones transfrontalières de marchés est importante et intègre de nos jours des régions qui furent autrefois très marginales. Les zones frontalières constituent ou pourront ainsi constituer des espaces particulièrement dynamiques qui animent les marchés. Le Ministère des Affaires Étrangères et de la Coopération Internationale (M.A.E.C.I., 2013) recommande alors le développement des infrastructures sociales transfrontalières pour le renforcement de l'intégration régionale.

Il ressort par ailleurs, que la fraude est surtout concentrée dans les zones frontalières. En dehors des voies principales reliant les grands centres urbains il existe en parallèle des pistes de franchissement qui peuvent être empruntées en saison sèche par des transports routiers alimentant des trafics illicites (FMI et *al*, 2008). Dans le cadre de la recherche de stratégie du développement par de nouveaux modèles d'intégration régionale, il est alors plus nécessaire de relever le défi de mise en œuvre et de fonctionnement des postes de contrôle juxtaposés (PCJ). Dans le cadre du transport international de marchandises, la Directive portant sur la limitation des postes de contrôle indique que le 2^e point de contrôle se trouve aux frontières. La construction et l'opérationnalité des PCJ constituent dès lors des facteurs importants pour le développement du transport international de marchandises entre les pays sans littoral et les pays côtiers. Selon le BAD (2015), il est recommandé de rendre opérationnel le fonctionnement des premiers PCJ qui sont construits et équipés, notamment Cinkansé (Burkina/Togo)¹³⁶, Malanville (Niger/Bénin) et Pamelap (Guinée/Sierra Leone) et s'y inspirer pour les PCJ en cours de construction comme Boundou Fourdou (Guinée/Sénégal) et Moussala (Sénégal/ Mali). Pour cela, il est indispensable d'avoir un engagement fort des États concernés et l'adhésion

¹³⁶ Ce poste après de multiples difficultés a repris son fonctionnement en Janvier 2018.

effective de tous les autres acteurs afin que la réglementation en matière de suppression des points de contrôle sur les corridors soit totalement appliquée. À cet effet, l'UEMOA pourrait examiner la possibilité d'utiliser, comme c'est le cas pour l'UE, l'instrument juridique qui est le « recours en manquement », qui vise à faire reconnaître qu'un État membre a manqué à une des obligations qui lui incombent en vertu du traité. L'utilisation de cet instrument peut déboucher sur des sanctions pécuniaires à l'encontre d'un État.

H. Dicko (2005) et I. Yonlihinza Abdou (2005) assurent dans le même sens qu'en matière de facilitation des transports et de transit routiers inter-États, il s'agit tout d'abord de procéder à la construction de multiples PCJ aux frontières entre les pays membres de l'Union. Des actions sont déjà en train d'être menées dans ce sens grâce aux projets de construction des postes juxtaposés aux frontières entre le Mali et le Burkina Faso (corridor Koloko-Heremankoro) et entre le Ghana et le Burkina Faso (Paga-Pô). Nous avons également pu constater au cours de nos travaux de terrain (en janvier 2018), qu'en ce qui concerne le Niger et le Burkina Faso, un poste de contrôle juxtaposé a été construit à Kantchari, du côté Burkinabé. Ce poste devrait à terme permettre au Niger de réduire le nombre de postes de contrôle sur la route nationale n°6 (RN6). Ces actions doivent continuer et permettre la construction de tous les 11 postes de contrôle juxtaposés aux frontières. Les effets attendus de ces dispositifs seraient la réduction du délai et des perceptions illicites. En dernier ressort, ils devront rationaliser les procédures de traversée entre les frontières (H. Dicko, *Ibid.*; I. Yonlihinza Abdou, *Ibid.*).

En somme, au regard des insuffisances de l'approche classique en matière d'intégration régionale (approche « *top-down* ») qui caractérise actuellement l'UEMOA, marqué par un faible dynamisme interne de ces échanges, il est plus que nécessaire de combiner cette approche avec celle qui passe par les peuples car ces deux approches devraient se compléter afin de renforcer l'intégration régionale; qui nécessite la mise en place d'une bonne dynamique des échanges intracommunautaires.

De façon globale, l'on peut retenir de ce chapitre, que l'intégration régionale qui devrait être un socle pour le développement des pays sans littoral, grâce notamment au secteur du transit routier de marchandises demeure encore un mythe. L'absence d'une véritable volonté politique des États membres de l'UEMOA à veiller à l'application des conventions régionales et internationales qu'ils ont librement ratifiées serait à la base de l'amplification et de la persistance du fléau des tracasseries routières dont la conséquence est l'augmentation du coût

de revient du transit routier de marchandises. Cette augmentation va sans doute contribuer à l'affaiblissement du dynamisme des échanges intracommunautaires pourtant indispensables pour le renforcement de l'intégration régionale grâce au transport routier de marchandises.

Dans un tel contexte, pour l'amélioration des échanges intracommunautaires de l'UEMOA grâce au transport international de marchandises, il faudrait nécessairement une réelle détermination des autorités politiques des États membres de l'Union. Cette volonté politique mettrait fin aux tracasseries routières et stimulerait les autres mesures non moins essentielles. Il s'agit entre autres de l'utilisation des TIC, du renforcement des capacités des acteurs et de l'utilisation du secteur de l'éducation pour promouvoir les valeurs de l'intégration régionale. Le renforcement de l'intégration régionale par ce secteur implique également un renouvellement du parc automobile des pays de l'intérieur afin de réduire les multiples pannes et augmenter la fluidité du trafic des véhicules entre les pays de l'intérieur et les pays côtiers. L'augmentation de ce trafic invite aussi qu'en plus des corridors routiers, l'on accorde une priorité au développement du transport multimodal avec notamment la promotion du chemin de fer. Mais, il faudrait au préalable repenser les approches de l'intégration régionale dans l'optique de combiner l'approche classique avec la prise en compte des dynamiques locales.

CONCLUSION PARTIELLE

Il ressort de l'analyse présentée dans cette troisième partie consacrée au transit routier de marchandises et au développement, que le transit routier du Mali et du Niger a d'importants avantages. Ce secteur bénéficie d'infrastructures à caractères structurants et favorise également le développement des activités commerciales notamment dans les zones frontalières. Cependant bien que ce secteur puisse offrir de multiples opportunités à ces acteurs sur le plan économique, l'impact du transport international de marchandises sur le développement régional en matière d'intégration régionale reste encore faible. Ce faible impact est en partie lié à l'absence d'une réelle volonté politique au sein des États membres de l'Union pour appliquer les nombreux textes en matière de facilitation du transport régional. Le secteur du transport international de marchandises ne saurait pourtant, véritablement contribuer au développement des pays de l'intérieur et au renforcement de l'intégration sans un réel engagement politique à la tête des États membres de l'UEMOA pour mettre fin aux multiples entraves à l'intégration régionale.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Cette thèse qui porte sur le transport et l'intégration régionale a pour objectif d'analyser l'apport du transit routier de marchandises du Mali et du Niger passant par le Burkina Faso en vue de la consolidation de l'intégration régionale dans l'espace UEMOA. Dans un espace régional, où le transport routier assure plus de 90% des échanges transnationaux, cette étude s'inscrit dans un contexte marquée par une recherche du renforcement de l'intégration régionale des États membres l'espace communautaire UEMOA par le secteur du transport routier de marchandises pour faire face aux multiples défis de la région en général et des pays sans littoral constitués par le Burkina Faso, le Mali et le Niger en particulier.

La recherche montre que les politiques régionales dans le secteur du transport ont connu un bouleversement depuis la pénétration européenne jusqu'à la fin de la période coloniale en Afrique de l'Ouest. Au cours de cette période, le transport a été organisé dans la région selon les intérêts de la colonisation. Cette organisation selon la logique coloniale a contribué à une désorganisation de la structuration de l'espace régional préexistant par les politiques de transport coloniales. Les États nouvellement indépendants hériteront dès lors d'un faible maillage de leur système de transport routier, et d'un déséquilibre dans ce secteur en défaveur des pays sans façades maritimes.

Ainsi, conscients, de l'importance des échanges notamment entre les pays de l'intérieur et les pays côtiers d'une part et d'autre part pour faire face aux multiples défis de la mondialisation, les nouveaux États indépendants ont opté pour l'intégration régionale dans le cadre de l'actuelle UEMOA pour faire face à ces multiples défis. Des initiatives sur les plans réglementaires et des infrastructures ont alors été prises à l'échelle régionale pour la facilitation du transport. La première hypothèse de recherche qui stipule que *l'évolution historique et les besoins du transport routier sont des facteurs de l'édification d'un espace d'intégration qui favoriserait le développement du transport routier de marchandises à travers des initiatives sur le plan réglementaire et des infrastructures* est confirmée.

La présente investigation révèle aussi que le Mali et le Niger, pays sans littoral sont approvisionnés par les côtiers et réciproquement, ces pays échangent avec les États situés sur le golfe de Guinée grâce à l'existence d'infrastructures dans la région telles que les ports et les corridors. Mais le trafic de marchandises de ces deux pays via le Burkina Faso qui s'effectue grâce à ces deux principales infrastructures reste très faible. Les véhicules utilisés par ce trafic

sont très vétustes. Cette situation pourrait influencer négativement la fluidité du trafic et entraîner une faible dynamique territoriale. Les ports utilisés également par le Mali et le Niger pour leur transit via le Burkina Faso sont des ports secondaires dans le trafic général de ces deux pays si bien que le trafic issu du transit de ces deux pays par le Burkina Faso demeure faible.

Par ailleurs, plusieurs acteurs interviennent aux différentes échelles spatiales de l'organisation du transport en transit routier de marchandises du Mali et du Niger en passant par le Burkina Faso. Au niveau supranational, les organismes onusiens (l'OMC, l'Organisation Maritime Mondiale), les firmes multinationales, les organismes d'intégration (l'UA, la CEDEAO et l'UEMOA) et certaines associations telles que l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, l'Association de gestion des ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre ainsi que l'Association des acteurs du Secteur des Transports dans les Pays Sans Littoral de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (ATPSL/AOC) sont des acteurs importants du transport international de marchandises. Mais de tous ces acteurs, les promoteurs de l'intégration régionale sont les organismes d'intégration à caractère multisectoriel et l'Association de gestion des ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre. Ces derniers jouent un rôle dans l'élaboration et la mise en place de plusieurs initiatives pour la facilitation du transport routier régional. Ils contribuent en outre à l'amélioration, à la coordination et à l'harmonisation des activités dans le secteur du transport international de marchandises.

À l'échelle des États, les acteurs directs du transit routier de marchandises notamment les conducteurs qui parcourent régulièrement les corridors au sein de l'UEMOA sont des acteurs clés du renforcement de l'intégration régionale. L'exercice de leur métier favorise les échanges entre les pays de l'Union. Les commerçants et les transporteurs, à l'instar des conducteurs contribuent également à la consolidation de l'intégration régionale grâce à l'exercice de leur métier qui favorise les échanges entre les populations des pays de l'UEMOA. À leurs côtés, les conseils des chargeurs et les chambres de commerce des pays sans littoral qui sont des acteurs institutionnels, participent à la lutte contre les pratiques anormales dont le but est de favoriser le renforcement de l'intégration régionale entre les pays membres de l'Union.

Cependant, d'autres acteurs intermédiaires tels que les *coxers*, les banques et les compagnies d'assurances ne sont pas pour le moment préoccupés par la quête d'un bon dynamisme de l'intégration régionale. Parmi tous les acteurs du transit routier de marchandises, les forces de sécurité, les syndicats des transporteurs (et des conducteurs) ainsi les agents de contrôle des

communes traversées sont ceux qui entravent le plus, le bon fonctionnement du secteur du transport routier de marchandises par la violation des textes en matière de facilitation du transport régional.

La seconde hypothèse de recherche qui stipule que *le transit routier du Mali et du Niger via le Burkina Faso participe faiblement à l'organisation de l'espace à cause du faible flux de son trafic et du rôle de ses acteurs qui entravent le processus d'intégration régionale* est alors partiellement confirmée. Cela se justifie par le fait que certains acteurs et les corridors de par leurs rôles contribuent au renforcement de l'intégration régionale. Mais, plusieurs autres acteurs notamment les forces de sécurité et les syndicats des transporteurs et des conducteurs et surtout l'état des flux du trafic de ces deux pays via le Burkina Faso vont concourir à une faible structuration de l'espace.

Enfin, l'analyse révèle que le transit routier du Mali et du Niger via le Burkina Faso favorise les échanges entre les pays sans littoral et les pays côtiers. Il permet la mise en place d'un commerce frontalier dont le dynamisme dépend de l'importance du trafic de marchandises qui se déroule sur les corridors. Le secteur a également des retombées économiques notamment pour ces acteurs directs qui trouvent d'autres avantages économiques en plus de leur maigre traitement salarial.

Cependant, les échanges intracommunautaires de marchandises dans le secteur routier de l'UEMOA demeurent encore peu satisfaisants. Cette faiblesse est une preuve que les échanges intracommunautaires contribuent faiblement au renforcement de l'intégration régionale. Le transit routier de marchandises reste toujours entravé par surtout le fléau des tracasseries routières qui sont une conséquence de l'absence d'une réelle volonté politique pour l'application de textes communautaires. Cette volonté politique serait pourtant indispensable pour booster ce secteur afin qu'il puisse contribuer pleinement au renforcement de l'intégration régionale au sein de l'UEMOA grâce à une bonne fluidité des échanges. La troisième hypothèse secondaire qui soutient que *la faible application des textes en matière de facilitation du transport routier dont le corollaire est la persistance des tracasseries routières constitue le problème majeur du transit de marchandises en rapport avec la quête de renforcement de l'intégration régionale de l'UEMOA* est alors confirmée.

Toutefois, l'étude comporte des limites car elle n'a pas abordé la problématique de l'intégration régionale en lien avec le développement du terrorisme qui menace pourtant l'espace régional. Elle n'a pas également suffisamment appréhendé les impacts sociaux, économiques et

environnementaux liés au transit routier dans les trois pays sans littoral. Des investigations dans ce sens pourraient s'avérer d'un apport très contributif.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1. **ADEGBE Kossi Marius**, 2017- *Le rôle du conseil burkinabè des chargeurs dans l'acheminement des marchandises à l'importation*. Mémoire pour l'obtention du Brevet de technicien supérieur en transport logistique, Université de Ouagadougou, 53 pages.
2. **AGENCE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE DU JAPON (JICA)**, 2012- *La collecte des données relatives au trafic des ports internationaux et des corridors transfrontaliers en Afrique de l'Ouest*, 115 pages, Sources: http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12084653_01.pdf, consulté le 05 /11 /2018.
3. **ALIX Yann**, 2012 (**dir**)- *Les corridors de transport*. Édition ems, France, 345pages.
4. **ALIX Yann et al**, 2011- « Territoires enclavées et opportunités de marché: analyse des performances logistiques des corridors de transport en Afrique subsaharienne », in *Organisation et Territoire*, Volume 20, n°1, pp.41-52.
5. **ASEAN**, 2017-Association des Nations de l'Asie du Sud-Est, source: <http://www.chacunsonpays.com/>, consulté le ,09/11/2018.
6. **ASSOCIATION FERDINANT**, 2018- *Causes des accidents de la route: les bons comportements pour les éviter*, Source: <https://www.roulons-autrement.com/>, consulté le 31/07 /2018.
7. **ATPSL/AOC**, 2008- *Statut de l'association des Acteurs du Secteur des Transports dans les Pays Sans Littoral de l'Afrique de l'Ouest et du Centre*, Ouagadougou, 6 pages.
8. **AUGEREAU Virginie**, 2009 - *Du transport de marchandises en ville à la logistique urbaine, quels rôles pour un opérateur de transports publics urbains ? L'exemple de la RATP*, Thèse de doctorat en transport, Université Paris-Est ,453 pages.

9. **AZZEDDINE Madani et GHIAT Tello, 2015-** « Les principales causes des accidents de la circulation routière et les mesures d'atténuation en Algérie », *in European Scientific Journal, July 2015 edition vol.11, no.20*, pp. 163-176.

10. **BALAN Dinu, 2013-** « Régions, régionalisme, régionalisation. Clarifications conceptuelles et terminologiques » *in Codrul Cosminului », no. 1*, pp. 107 – 126.

11. **BALIÉ Jean et RICOY Anna, 2008-** *Aspects théoriques de l'intégration régionale et des Politiques Agricoles Communes (PACs)*, Rome, 20 pages.

12. **BANQUE AFRICAINE DE DÉVELOPPEMENT (BAD), 2014a** - *Note sur le secteur des transports (Mali)*, Bamako, 80 pages.

13. **BANQUE AFRICAINE DE DÉVELOPPEMENT (BAD), 2014b** - *Mali, note sur le secteur des transports*, Abidjan, 68 pages.

14. **BANQUE AFRICAINE DE DÉVELOPPEMENT (BAD), 2015-** *Problématique de la facilitation du transport en Afrique de l'Ouest et Plan d'actions*, Abidjan, 54 pages.

15. **BAYO Michèle Landry Bafemoul, 2006-** *L'intérêt de la réhabilitation de la liaison ferroviaire Dakar- Bamako*, Mémoire de maîtrise en transport et logistique, 61 pages.

16. **BONTIANTI Abdou et Issa YONLIHINZA ABDOU, 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.

17. **BORDERLESS, 2018-** Le guide du conducteur routier, 20 pages, Source: <http://www.borderlesswa.com>, consulté le 23 /02/2018.

18. **BROCARD Madeleine (dir) et al. 2009-** *Transport et territoires: enjeux et débats, éditions ellipses*, France, 188 pages.

19. **BRUNET Roger, 1993-** « L'enjeu du transport », *in Espace géographique*, tome 22, n°3, pp. 219-232.

- 20. CATIN Maurice et al., 2002-** « Infrastructures de transport et intégration européenne: efficacité économique versus équité régionale », in *Revue d'économie politique*, Vol. 112, n° 3, pp. 409-436.
- 21. CEDEAO et CSAO, 2006-** Atlas régional des transports et des télécommunications dans la CEDEAO, 19 pages, Source: <https://europa.eu/> , consulté le 31/03/2018.
- 22. CEDEAO, 2016-** L'application du Tarif Extérieur Commun de la CEDEAO déjà effective dans neuf des quinze États membres, Source: <http://www.ecowas.int/>consulté le 08/10/2018.
- 23. CEDEAO et CSAO, 2006-**Atlas de l'Intégration Régionale en Afrique de l'Ouest: l'enjeu du transit de marchandises, 22 pages, Source: <http://www.atlas-ouestafrique.org/> Consulté le 07/01/2017.
- 24. CHAHANA Takiou ,2014** - Les NTIC au service du transport des marchandises sur le corridor Bamako-Abidjan.Voici EBEMI, Source: <http://maliactu.net/category/breves-du-mali/>consulté le 02 07 2017.
- 25. CHAUVIN Emmanuel, MAREÏ Nora et LOMBARD Jérôme, 2017-**«Les circulations mondialisées en Afrique: promotion, adaptation et contournement», *Géocarrefour*,91/3URL:<http://journals.openedition.org/DOI:10.4000/geocarrefour.103> 13, consulté le 21 novembre 2018.
- 26. CHOPLIN Armelle et LOMBARD Jérôme, 2010** - Suivre la route: mobilités et échanges entre Mali, Mauritanie et Sénégal, 16 pages, <https://echogeo.revues.org/12127>,consulté le 06/01/2017.
- 27. CIA WORLD FACTBOOK, 2018-** Niger: taux d'alphabétisation, Source: www.indexmundi.com/fr/niger/consulté le 20/08/2018.
- 28. CILSS/OCDE, 2007-** *L'Afrique de l'Ouest: une région en mouvement. Une région en mutation. Une région en voie d'intégration*, Paris, 66 pages.

- 29. CISSÉ Harouna, 2005a** - *Termes de référence pour la construction d'un port sec à Kayes et à Sikasso au Mali*, Bamako 6 pages.
- 30. CISSÉ Harouna, 2005b** - *La Politique globale de transport du fret au Mali*, Bamako 3 pages.
- 31. CLAIR S., HAUCHARD L. et SEGOND R., 2018**- Les différents usages de la photographie en géographie, Source: <https://villerenouveleevillecontestee.wordpress.com/>consulté le 05/10/2018.
- 32. CLAVAL Paul, 1964**- « Géographie de la circulation », in: *Revue Géographique de l'Est, tome 4, n°4*, pp. 471-473.
- 33. CLAVAL Paul, 1980**- « Chronique de géographie économique XIV: la géographie des transports », in : *Revue Géographique de l'Est, tome 20, n°1-2, Varia*. pp. 101-116.
- 34. COMITÉ INTER-ÉTATS DE LUTTE CONTRE LA SECHERESSE AU SAHEL (CILSS), 2014** - *Note de présentation, programme régional d'appui à accès aux marchés*, Ouagadougou, 5pages.
- 35. COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'AFRIQUE (C.E.A), 2005**- *Les infrastructures de transport et l'intégration régionale en Afrique Centrale*, France, 96 pages.
- 36. COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'AFRIQUE (C.E.A), 2007**- *Situation des transports en Afrique*, Addis-Abeba, 18 pages.
- 37. COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'AFRIQUE (C.E.A), 2017**- *Les infrastructures régionales en Afrique de l'Ouest : état des lieux, enjeux et impact sur la zone de libre-échange*. Addis-Abeba, 96 pages.
- 38. COMTOIS Claude, 2012**- «Définition et périmètre des grands corridors de transport fluvio-maritime». Dans Y. Alix (dir). *Les corridors de transport*. Coll. Les Océanides, éditions EMS Management & Société, Le Havre, pp. 65-86.

- 39. CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT (C.N.U.C.E.D), 2005-** *Étude de faisabilité pour l'établissement du SIAM*, Rapport définitif, Ouagadougou, 118 pages.
- 40. CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT (C.N.U.C.E.D), 2013 -** *Le développement économique en Afrique. Commerce intra-africain: libérer le dynamisme du secteur privé*, Addis-Abeba, 11pages.
- 41. CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT (C.N.U.C.E.D), 2009 -** *Le développement économique en Afrique, rapport 2009: renforcer l'intégration économique régionale pour le développement de l'Afrique*, Genève ,138 pages.
- 42. CRAINIC Teodor Gabriel , KIM, Kardashian. , 2007-**. « Chapter 8: Intermodal transportation ». Dans C. Barnhart and G. Laporte (dir.), *Handbook in Operations Research & Management Systems*. Elsevier B.V, vol.14, pp. 467-537.
- 43. DE BENOIST Joseph-Roger, 1979-** *La balkanisation de l'Afrique occidentale française*. Les nouvelles Éditions Africaines, Dakar, 285 pages.
- 44. DEBRIE Jean, 2001-** *De la continentalité à l'État enclavé: circulation et ouvertures littorales des territoires intérieurs de l'ouest africain*, Thèse de doctorat en géographie, Université de Havre, 341pages.
- 45. DEBRIE Jean, 2005-** « L'enclavement: expression géographique de la discontinuité dans les réseaux », in *Le monde en réseaux. Lieux visibles, liens invisibles*, 14pages, Source:http://archives-fig-st-ie.cndp.fr/actes/actes_2005/debrie/debrienclavement.pdf, consulté le 25/12 /2018.
- 46. DEBRIE Jean et COMTOIS Claude, 2010-** « Une relecture du concept de corridors de transport: illustration comparée Europe/Amérique du Nord », in *les Cahiers Scientifiques du Transport N° 58* – pp.127-144.
- 47. DIAGNE Pathé, 1972-***Pour l'unité ouest-africaine: Micro-Etats et intégration économique* .Edition Anthropos, France, 372 pages.

- 48. DIALLO Zeyde, 2008-** Problématique à la libre circulation des marchandises dans l'espace UEMOA, Diplôme universitaire de technologie, Source: <http://www.memoireonline.com/>, consulté le 27 /12/ 2016.
- 49. DICKO Hamaciré, 2005-** *Le marché de l'Union Economique Monétaire Ouest Africaine: réalités et perspectives*, Mémoire de master, Université de Strasbourg, 99 pages.
- 50. DIOP Amadou et GUINDO Abdoulaye, 2011-** Analyse de l'évolution du commerce extérieur du Mali de 2004 à 2009, Mémoire en sciences économiques et de gestion, Bamako -<http://www.memoireonline.com/>consulté le 04/11/2016.
- 51. DIOUF Abdou, 2006-** « Afrique: l'intégration régionale face à la mondialisation », *in Politique étrangère*, pp. 785-797.
- 52. FALL Seyni dit Meissa, 2015-***Étude de renforcement de l'employabilité des jeunes dans les métiers du rail dans le contexte de la boucle ferroviaire du Conseil de l'Entente*, Rapport de Synthèse, Lomé, 173 pages.
- 53. FAO, 2017 -** *Lutter contre les tracasseries routières pour garantir la sécurité alimentaire au Mali. Synthèse des résultats et des recommandations*, Rome, 36 pages.
- 54. FAO, 2018-** Document national de prospective – Niger, Source : <http://www.fao.org/>, consulté le 17/10/2018.
- 55. FAQ LOGISTIQUE, 2018-** Définition transbordement, Source: <https://www.faq-logistique.com/>, consulté le 05/11 /2018.
- 56. FE DOUKOURÉ Charles, 2013-***Accords commerciaux régionaux: dynamique de l'intégration, des échanges et du développement dans l'UEMOA*, Thèse de doctorat en sciences économiques, Paris, 202, pages.
- 57. FERRÉ Charlotte, 2008 -**La géographie de Madame Bovary, Source: <http://lewebpedagogique.com/geotrouvetout/category/>, consulté le 02/03/2018.

- 58. FIGUIÈRE Catherine et GUILHOT Laëtitia, 2014-** « Propositions pour une « approche combinée » des processus d'intégration économique régionale. L'Asie orientale comme test ». in *Economie et Institutions – n°20-21*, pp.45-79.
- 59. FMI et al. 2008-** *NIGER: la modernisation du commerce pendant un Boom Minier. Étude Diagnostique sur l'Intégration Commerciale, Programme du Cadre Intégré* Niamey, 173 pages.
- 60. GEOBUNNIK, 2013-** L'espace, un concept géographique majeur, Source: <http://geobunnik.over-blog.fr/> consulté le 11/03/2018.
- 61. GEORGES Pierre et VERGER Fernand (dir), 2009-** Dictionnaire de la géographie, 10^e édition mise à jour, Paris, 486 pages.
- 62. GERARDIN Hubert, 2001-** « Les spécificités des groupements d'intégration entre pays développés et pays en développement » in *Monde en développement 2001/3* (N°115-116), pp. 27-39.
- 63. GHADHI Mohamed Ahmed, 2009-** *La longue marche de l'Afrique vers l'intégration, le développement et la modernité politique.* Études africaines, l'Harmattan, Paris, 575 pages.
- 64. GINET Pierre, 2012-** « Le territoire, un concept opératoire pour la Géographie appliquée (à l'aménagement) » in *Documentaliste - Sciences de l'Information*, pp.26-27.
- 65. GROUPE SENATORIAL FRANCE-ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE, 1996-** L'Accord de Libre-Échange Nord-Américain (ALENA/NAFTA): Genèse, résultats et perspectives. 68 pages, Source: <https://www.senat.fr/ga/ga-12/GA-121.pdf>, consulté le 09/11/2018.
- 66. HAMMOUDA Hakim Ben et al. 2004-** *Les transports et l'intégration régionale en Afrique.* Maisonneuve et Larose, Paris, 228 pages.

- 67. HARTMANN Olivier, 2010-** *Comment les pays enclavés s'articulent-ils à la mondialisation?* Ports et commerce en Afrique de l'Ouest. *Afrique contemporaine*, n° 234, pp. 41-58.
- 68. HOMEVOR Etsri Alexandre, 2005-** Intégration régionale et promotion des investissements dans l'espace UEMOA, DESS en Gestion de la politique économique, Abidjan, Source: <http://www.memoireonline.com/> consulté le 25/12/2017.
- 69. IGUÉ John O. et al., 2010-** *Maîtrise de l'espace et développement en Afrique: état des lieux*, Volume 1, édition Karthala, Paris 350 pages.
- 70. IGUÉ John O. et ZINSOU-KLASSOU Kossiwa, 2010** - *Frontières, espaces de développement partagé*, Volume 8, édition Karthala, Paris 2018 pages.
- 71. IGUÉ John O., 1995-** *Le territoire et l'État en Afrique. Les dimensions spatiales du développement*, édition Karthala, Paris 282 pages.
- 72. INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE DU BURKINA FASO, 2006-** Géographie du Burkina Faso, Source: http://www.insd.bf/pages_web/presentationbf/geographiebf.html. Consulté le 08/11/2018.
- 73. INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE (INS) DU MALI, 2015-** *Enquête modulaire et permanente auprès des ménages (EMOP). Rapport d'analyse premier passage 2015*, Bamako, 74 pages.
- 74. KABORÉ Dimitri, 2017-** Ouagadougou: des Koglweogo bloquent brièvement des voies de sortie, *in FASOZINE.COM* du 01 août 2017. Source : <http://www.fasozine.com/actualite/> consulté le 29/08/2018.
- 75. KAH Estelle et PRUVOT Michel, 2002,** « Maximiser la représentativité de groupes dans un échantillonnage spatial », in *Cybergeo : European Journal of Geography*, pp.1-14.

- 76. KANE Oumar Seydou, 2008-** *Les États-nations face à l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest. Le cas du Burkina Faso*, Karthala, France, 229 pages.
- 77. KEITA Daba Balla, 2008-** Approvisionnement du Mali en céréales: le CMC et le CMTR divisés. Source: <http://www.africone.com/>, consulté le 30 /04 / 2018.
- 78. KIPPRÉ Pierre, 2006-** *Intégration régionale et développement rural en Afrique de l'Ouest*. Ima éditions, France, 145 pages.
- 79. KOULAKOUMOUNA Etienne, 2012-** « Transport routier et effectivité de l'intégration régionale: enjeux et contraintes pour le développement durable au sein de la CEMAC », *Humanisme et Entreprise* 2012/4 (n° 309), pp. 61-84.
- 80. KOURAOGO Patrice et al., 2016-** Les groupes d'auto-défense «koglweogo» au Burkina Faso, in, *Analyse sociétale africaine/African societal Analysis (ASA)*, le think tank de l'ASSN , Ouagadougou, 7 pages.
- 81. LAFARGE, 2009-** Cours Matériaux cimentaires, 72pages. Source: www.coursexercices.com, consulté le 29/08/2018.
- 82. LAMBERT Jacques et PHILIPPS-BERTIN Chrystelle, 2009-** *Les nuisances environnementales des transports: résultats d'une enquête nationale*, Paris, 131 pages.
- 83. LANDEL Pierre-Antoine et al., 2016** – « Le développement territorial: une voie innovante pour les collectivités locales ? » in *Economica- Anthropos*, pp 31-45.
- 84. LE DICO DU COMMERCE INTERNATIONAL, 2018-** Organisation maritime internationale (OMI), Source: <https://www.glossaire-international.com/>consulté le 22/11/2018.
- 85. LE PETIT LAROUSSE ILLUSTRÉ 2012** -Dictionnaire de langue française, Paris, 1972 pages.

- 86. LEVY Jacques et LUSSAULT Michel (dirs), 2003-** Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés. Éditions Belin, Paris 1035pages.
- 87. LIHOUSSOU Messan, 2014-** *Ports et désenclavement territorial: cas de l'arrière-pays du port de Cotonou*, Thèse de doctorat en Géographie, Université de Havre, 462 pages.
- 88. LOMBARD Jérôme et NINOT Olivier, 2012-** « Des mobilités aux transports. Regards croisés en Afrique de l'Ouest », in *Echo-Géo*, Source: <http://echogeo.revues.org/>, consulté le 22 octobre 2018.
- 89. LOMBARD Jérôme et NINOT Olivier, 2013** – « Des axes et des pôles. Corridors ouest-africains et développement territorial au Mali », *In Géotransports*, pp.191-204.
- 90. LOMBARD Jérôme et NINOT Olivier, 2002-** « Impasses et défis dans le transport routier au Sénégal ». In Diop M.C., *La société sénégalaise entre local et global*, Paris, Karthala, pp. 109-162.
- 91. LOMBARD Jérôme, NINOT Olivier et STECK Benjamin, 2014-** « Corridors de transport en Afrique et intégration territoriale en questions ». *In : Gana A. (dir.), Richard Y. (dir.) La régionalisation du monde: construction territoriale et articulation global-local*, Tunis/Paris, pp. 253-272.
- 92. MAGAZINE TOGO PRESSE, 2016** - Des conducteurs routiers sensibilisés au port correct des préservatifs. N°9788 du 13 avril, 32pages, Source: <https://www.republicoftogo.com/>, consulté le 22/10/2018.
- 93. MAREÏ Nora et YANN Richard (dirs), 2018-** Dictionnaire de la régionalisation du monde, éditions Atlandes, Paris, 352 pages.
- 94. MARENGO Marina, 2013-** « La géographie sur le terrain ou le terrain de la géographie? Quelques réflexions sur les méthodes et le rôle du chercheur dans la recherche actuelle, *In eso, travaux & documents*, n° 35, pp.133-141.

- 95. MARTIN Jean-Paul et NONN Henri, 1980-** « La notion d’«intégration régionale» », *In Travaux de l'Institut Géographique de Reims*, n°41-42, pp.33-46.
- 96. MBOUP Sokhna Diarra et NDONG Benjamin, 2013** -Accords commerciaux et flux de commerce dans la CEDEAO: le partage d’une monnaie unique est-il déterminant ? 23 pages, [Source: https://www.uneca.org/sites/default/files/uploaded](https://www.uneca.org/sites/default/files/uploaded), consulté le 25/07/2016.
- 97. MBOW Ndèye Ngoné, 2007** - *Le transport ferroviaire dans l’intégration sous régionale: cas de transrail*, Mémoire de maîtrise en transport logistique, Dakar, 71 pages.
- 98. MERENNE Émile, 2013-** Géographie des transports », Presses universitaires de Rennes, 8 pages, Source: <http://www.pur-editions.fr> , consulté le 27/12/2016.
- 99. MINISTÈRE DE L’ADMINISTRATION TERRITORIALE ET DE LA DÉCENTRALISATION, 2006-** Circulaire n° 2006-026 /MATD/MDCL/CAB, portant suspension de la taxe de traversée communal, Ouagadougou, 1 page.
- 100. MINISTÈRE DE L’AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA POPULATION (M.A.T.P) du Mali, 2015** – *Annuaire statistique 2014*, Bamako, 108 pages.
- 101. MINISTÈRE DE L’INTÉGRATION AFRICAINE ET DES IVOIRIENS DE L’EXTERIEUR (M.I.A.I.E.), 2018-** Historique de l’intégration régionale, Source : <http://www.integration.gouv.ci/index.php>, consulté le 09/11/2018.
- 102. MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET DE LA COOPERATION INTERNATIONALE (M.A.E.C.I.), 2013-** *Rapport national sur la mise en œuvre du programme d’action d’Almaty en faveur des pays en développement sans littoral*, Bamako, 31 pages.
- 103. MINISTÈRE DES TRANSPORTS (M.T.), 2016-** *Annuaire statistique des transports, résultats 2015*, Bamako, 89 pages.

- 104. MINISTÈRE DES TRANSPORTS (M.T.), 2017a** - *Annuaire statistique des transports, résultats 2016*, Bamako, 90 pages.
- 105. MINISTÈRE DES TRANSPORTS (M.T.), 2017b**- *Annuaire statistique 2012-2016, résultats 2016*, Niamey, 68 pages.
- 106. MINISTÈRE DU PLAN, RÉPUBLIQUE DU NIGER, 2016**- *Annuaire statistique 2011-2015*, Niamey, 254 pages.
- 107. MINISTÈRE DU PLAN RÉPUBLIQUE DU NIGER, 2017**- *Statistiques du commerce extérieur, données définitives 2012 – 2016*, Niamey, 13pages.
- 108. MINISTÈRE DU PLAN, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DU DÉVELOPPEMENT COMMUNAUTAIRE (M.P.A.T.D.C.), 2016** - *Tableau de bord social*, édition 2016, Niamey, 117 pages.
- 109. MOINE Alexandre, 2006**- « Le territoire comme un système complexe: un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie », *in L'Espace géographique*, 2006/2 Tome 35, pp. 115-132.
- 110. N'GUESSAN N'Guessan, 2003a**- *Amélioration du transport de transit en Afrique de l'Ouest*, New York, 47 pages.
- 111. N'GUESSAN N'Guessan, 2003b**- La problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique subsaharienne, 63 pages, Source: <https://www.ssatp.org>, consulté le 12/06/2018.
- 112. NABALOUM Aimé, 2011**- Afrique de l'Ouest: interconnexion des systèmes informatiques douaniers - Moins de tracasseries, plus de gain dans la CEDEAO, Source : <https://fr.allafrica.com/misc/info/copyright.html>, consulté le 24/10/2018.
- 113. NDJAMBOU Léandre Edgard, 2004**- « Échanges maritimes et enclavement en Afrique de l'Ouest: le cas des ports d'Abidjan et de Cotonou », *in Revue de géographie de Bordeaux. Les Cahiers d'Outre-Mer*, 18 pages.

- 114. NINOT Olivier, 2003-** *Vie de relations, organisation de l'espace et développement en Afrique de l'Ouest: la région de Tambacounda au Sénégal*, Thèse de doctorat en géographie, université de Rouen, 467pages.
- 115. NONE Jérémie, 1992-** « UE-MERCOSUR: vers un accord d'association subrégional? Bilan, enjeux et perspectives ». *In Géopolitique, stratégie, relations internationales et cartes, Amérique, Amérique du Sud*. 6pages, Source: https://www.diploweb.com/_Jeremie-NONE_.html, consulté le ,09/11/2018.
- 116. NOYOULEWA Tchoou Adong, 2009** - Transports routiers et intégration des États de l'UEMOA. Mémoire pour l'obtention du diplôme du cycle III de L'ENA, Source: <https://www.memoireonline.com/>, consulté le 02/03/2018.
- 117. OFFNER Jean-Marc, 1993** – « Les « effets structurants » du transport: mythe politique, mystification scientifique », *in Espace géographique, tome 22, n°3, pp. 233-242*.
- 118. OKIKE Iheanacho et al., 2004-** *Encourager la commercialisation et le commerce interrégional du bétail en Afrique de l'Ouest*, Ibadan (Nigeria) ,4 pages.
- 119. OMC, 2018a-** Comprendre l'OMC, Genève, Source: www.wto.org, consulté le 22/11/2018.
- 120. ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE (OMC), 2018b-** *Examen statistique du commerce mondiale 2018*, Genève, 215 pages.
- 121. ORGANISATION HYDROGRAPHIQUE INTERNATIONALE, 2014-** *L'OMAOOC et les perspectives de contribution au développement de l'hydrographie en Afrique de l'Ouest et de Centre*, Casablanca, 10 pages.
- 122. ORGANISATION DU CORRIDOR ABIDJAN-LAGOS, 2013-** Reunion régionale africaine de revue de la mise en œuvre du programme d'action d'Almaty, Addis-Abeba, 15pages, Source: <http://www.ildc2conference.org/>, consulté le 24/10/2018.

- 123. OUÉDRAOGO Daouda Emile, 2006-** Les coxers de gros camions: Un métier flou aux contours insondables, in le Faso.net, Source: <http://lefaso.net/spip.php?article11>, consulté le 03 /05/2018.
- 124. OUÉDRAOGO Dieudonné Ouendkouni, 1979 –** «Genèse et structure d'un espace enclavé, la Haute-Volta », in *Mémoires de l'ORSTOM n°89*, pp.553 – 558.
- 125. OUÉDRAOGO Mahamady, 2015-** *Les libertés de circulation des marchandises et des services dans l'Union Économique et Monétaire des États de l'Afrique de l'Ouest*, Mémoire de Master en études européennes, Genève, 66 pages.
- 126. OUMAR Aissatou Minti, 2015-** *Impact de la surcharge routière sur l'optimisation de la chaîne logistique*, Licence en transport logistique, Ouagadougou, 74 pages.
- 127. OUOBA Souleymane Labity, 1995-** La logistique des transports internationaux appliquée aux échanges extérieurs du Burkina Faso. Thèse de doctorat en géographie, Université de Paris –Sorbonne, Paris IV, 406 pages.
- 128. PARAGON ID, 2018-** Technologie RFID, <http://www.paragon-id.com/fr>, consulté le 24/10/2018.
- 129. PIVETEAU Jean-Luc, 1973-** « L'observation directe du paysage et sa place dans la problématique de la géographie urbaine ». In: *Espace géographique, tome 2, n°3*, pp. 243-246.
- 130. PLAN INTERNATIONAL, 2018-** Causes et conséquences des inégalités des filles face à l'éducation, Source: <https://www.plan-international.fr/> consulté le 20/08/2018.
- 131. PORT AUTONOME DE COTONOU, 2018-** La nouvelle Alliance économique, Source: <http://portdecotonou.com/>, consulté le 30/10.2018.
- 132. PORT AUTONOME DE DAKAR, 2018-** Message du Directeur Général. Source: <http://www.portdakar.sn/fr>, consulté le 30 /10/2018.

133. **POUJOL Gabriel, 2017-** *Les circuits vivriers du corridor Ouagadougou-Accra : conditions d'un développement inclusif*, Thèse de doctorat en géographie et aménagement de l'espace, Université Paul Valéry Montpellier 3, 285 pages.
134. **PREMIER MINISTÈRE/GOUVERNEMENT FRANÇAIS, 2018-** Qu'est-ce que la citoyenneté européenne ? <http://www.dila.premier-ministre.gouv.fr/>, consulté le 23/10/2018.
135. **PULVENIS Jean-François, 1976.** « La notion d'État géographiquement désavantagé et le nouveau droit de la mer », in *Annuaire français de droit international*, volume 22, pp. 678-719.
136. **RÉSEAU DES PLATES FORMES DES ONG D'AFRIQUE DE L'OUEST, 2011-** Comprendre et participer au processus d'intégration régionale, Source: <http://www.repaoc.org>, consulté le 24/01/2014.
137. **RÉSEAU NATIONAL DE LUTTE ANTI-CORRUPTION (REN- LAC) ,2010 -** *La corruption dans le secteur de la route et du transport routier au Burkina Faso : Enjeux et perspectives*, Ouagadougou, 18 pages.
138. **RICHARD Yann, 2014 -** *Intégration régionale, régionalisation, régionalisme - Les mots et les choses*, Paris, 20 pages.
139. **ROBENATE Jean-Calvin, 2009-** *Les politiques de transport routier dans la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale*. Thèse de Doctorat en droit et science politique, Université Lumière Lyon 2; 311pages
140. **ROBERT Paul, 1967-** Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française, Nouvelle édition, 1981, Paris, 276 pages.
141. **RODRIGUES Anne-Catherine, 2010-** *Des femmes conductrices de poids lourds: parcours de vie et rapport au métier d'une portion croissante de la main-d'œuvre dans un métier en mutation*, Thèse de doctorat en économies et finances, Paris, 357 pages.

- 142. ROPIVIA Marc-Louis, 1994-** *Géopoliques de l'intégration en Afrique noire.*
L'Harmanttan, 239 pages.
- 143. SAANA CONSULTING, 2015-** *Accélérer les échanges commerciaux en Afrique de l'Ouest (ATWA). Rapport final de 31^{ère} étape,* 40 pages.
- 144. SABÉHA Harrar, 2012-** Transport de marchandises et impacts sur l'activité économique régionale: cas de la région du nord-est, *Mémoire en vue de l'obtention du diplôme de Magister,* Université d'Oran ,176 pages.
- 145. SAKHO Abdou El-Hadjj, 2011-** L'intégration économique en Afrique de l'Ouest. Analyse et perspectives. France, 107pages.
- 146. SAMNA Rabiatou, 2010-** *Stratégies d'entreprises de transport routier interurbain des voyageurs en Afrique de l'Ouest: cas du Niger,* Thèse de doctorat en sciences économiques et de gestion, Université Lumière Lyon 2, 296 pages.
- 147. SANÉ Malick, 2017-**«Infrastructures, commerce intra-africain et développement économique en Afrique », *in Revue Interventions économiques,* pp.55-60.
- 148. SAY Jean-Baptiste, 1819** -Les transports comme éléments de la compétitivité économique régionale.14 pages.
- 149. SIGUÉ Ousseny, 2010** -*Le transport de marchandises dans l'espace CEDEAO.* Mémoire de Master de recherche en géographie, Université de Ouagadougou, 83 pages.
- 150. SIGUÉ Ousseny, 2015** - *Le transport international de marchandises au Burkina Faso: enjeux et perspectives,* Thèse de doctorat en géographie, Université de Ouagadougou, 338 pages.
- 151. SIGUÉ Ousseny, 2017-** « Transport routier de marchandises et intégration dans l'espace CEDEAO: enjeux et contraintes », *in Sciences et techniques, Lettres, Sciences sociales et humaines,* Vol.33, n° 2, pp.61-76.

152. **SMITH David, 2009-** Afrique du sud. Femme et chauffeur de poids lourd, in The GUARDIAN, publié le 09/06/2009, Source: <https://www.courrierinternational.com/notule-source/the-guardian>, consulté le 20/08/2018.
153. **SOMDA Minimalo Alice, 2018-**« L'intégration africaine entre mondialisation et cosmopolitisme kantien pour le développement du continent », in *Nazari, revue africaine de philosophie et de sciences sociales*, pp.63-81
154. **SOUNOUVOU Missimahu Gabriel Jouvence, 2007 -** Contribution à l'amélioration du transport international de marchandises: Cas du corridor Bénin-Niger. Mémoire de Licence en Transport Logistique, Source: <https://www.memoireonline.com/>consulté le 07/03/2017.
155. **SPILL Christiane, 1973-** « Le transport aérien et la région », In *Annales de Géographie*, t. 82, n°451, 1973. pp. 316-330.
156. **STATISTA, 2018-** Taux de scolarisation en France en 2015-2016 par âge, Source : <https://fr.statista.com/marches/1162/societe/>, consulté le 20/08/2018.
157. **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.
158. **STECK Benjamin, 2004-** « La mondialisation et le risque de la fragmentation territoriale. Le cas d'un État enclavé du sud: le Mali (Afrique de l'Ouest) », *Belgeo, Maritime and port economic geography*, n° 2004-4, pp. 479-495.
159. **TANDINA Abdoulaye Mahamane et MBODJ Moctar, (SD) KABANGUKA Jean Kizito, 2015-** *Problématique de la facilitation du transport en Afrique de l'Ouest et Plan d'actions*, Abidjan, 54 pages.

- 160. TAPÉ Jean Bidi, 2005-** Impact de la crise ivoirienne sur les ports ouest africains, in « *Outre-Terre* », 2005/2 n° 11, pp.309- 318.
- 161. TOURE Pathé, 2018-** UEMOA: Hausse des échanges intra et extracommunautaire, Source: <https://www.lejecos.com/>consulté le 31/10/2018.
- 162. TOUTE L'EUROPE, 2018-** La libre circulation des marchandises, Source: <https://www.touteleurope.eu/>,consulté le 24/10/2018.
- 163. TRAORÉ Elise Gnini, 2015-** *Le rôle des ports secs dans la gestion des corridors en Afrique de l'Ouest*", Nairobi, 15 pages.
- 164. UEMOA, 2003b-** *Traité modifié de l'union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA)*, Ouagadougou, 41pages.
- 165. UEMOA, 2014-** *Rapport annuel sur la surveillance commerciale 2015*, Ouagadougou, 80 pages.
- 166. UEMOA, 2017f -** *Rapport annuel sur la surveillance commerciale, 2016*, Ouagadougou, 68 pages.
- 167. UEMOA, 2017g-** *Rapport annuel sur la surveillance commerciale 2017*, Ouagadougou, 41 pages.
- 168. UEMOA, 2018a-** *Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) de l'UEMOA horizon 2040 développement des options retenues et élaboration du SDER. Rapport Final*, Ouagadougou, 225 pages.
- 169. UEMOA, 2018b-** Présentation de l'UEMOA, Source: <http://www.uemoa.org/>, Consulté le 15 /12/2018.
- 170. UEMOA et CEMAC, 2017-** Principales sociétés de Transit du Burkina Faso, du Mali et du Niger, Source : <http://www.izf.net/> consulté le 30/08/2018.

- 171.** UEMOA, 2011- *Initiatives pour l'Intégration des Infrastructures Régionales du Sahel (IIRSAHEL)*, Ouagadougou, 86 pages.
- 172.** UEMOA, 2017e - *26^{ème} rapport des Pratiques Anormales (OPA): rapport annuel de l'année 2016*, Ouagadougou, 14 pages.
- 173.** UEMOA, 2017 b- *Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) de l'UEMOA. Bilan diagnostic et orientations stratégiques du SDER Rapport de Phase 2; Volume 2: état des lieux et diagnostics sectoriels*, Ouagadougou, 147 pages.
- 174.** UEMOA, 2017a- *Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) de l'UEMOA. Bilan diagnostic et orientations stratégiques du SDER Rapport de Phase 2; Volume 1: état des lieux et diagnostics sectoriels*, Ouagadougou, 660 pages.
- 175.** UEMOA, 2017c - *Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) de l'UEMOA. Bilan diagnostic et orientations stratégiques du SDER Rapport de Phase 2: Synthèse*, Ouagadougou, 55 pages.
- 176.** UEMOA, 2017d - *Rapport annuel 2017 de la commission sur le fonctionnement et l'évolution de l'Union*, Ouagadougou, 100 pages.
- 177.** UEMOA, 2003a- *Document cadre de la Politique d'Aménagement du Territoire Communautaire (PATC)*, Ouagadougou, 53 pages.
- 178.** UEMOA, 2013a- *Note de passation de dossiers présentation des dossiers du DATIT dans le cadre de la passation de service entre le Directeur sortant et le Directeur par intérim*, Ouagadougou, 20 pages.
- 179.** UEMOA, 2013b - *Atlas régional du développement de l'espace communautaire de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine*, Ouagadougou, 224 pages.
- 180.** UEMOA, 2015b- *Programme d'Actions Communautaire des Infrastructures et du Transport Routier (PACITR)*, Ouagadougou, 35 pages.

- 181. UEMOA, 2015a-** *Étude d'actualisation du Programme d'Actions Communautaire des Infrastructures et du Transport Routiers (PACITR)*, Ouagadougou, 100 pages.
- 182. UNION AFRICAINE et al, 2016-** *Indice de l'intégration régionale en Afrique. Rapport, 2016*, Addis-Abeba, 52 pages.
- 183. UNION EUROPÉENNE (UE), 2017-** L'histoire de l'Union Européenne. Source : https://europa.eu/european-union/index_fr, consulté le ,09/11/2018.
- 184. USAID, 2004 -** *Impact du transport et de la logistique sur la concurrence commerciale de Mali*, Washington D.C., 95 pages.
- 185. USAID, 2010-** Coûts du transport et de la logistique sur le corridor Tema-Ouagadougou ,148pages, Source: <http://www.usaid.gov>,consulté le 02 /03/2018.
- 186. VACHER Luc, 2014-** *Réflexion géographique sur la distance, une approche par les pratiques de tourisme*, Mémoire pour l'habilitation à diriger des recherches, Université d'Angers, 256 pages.
- 187. VAR-MATIN, 2018-** Isabelle, une femme routière qui n'a pas froid aux yeux, Source: <http://www.varmatin.com>/consulté le 20/08/2018.
- 188. VISSIENNON Apollinaire et YANN Alix, 2003 -** *La desserte des pays enclavés : l'exemple du corridor béninois en Afrique de l'Ouest*. Note de Synthèse N°57, 4 pages.
- 189. WALTHER Olivier, 2006-** *Affaires de patrons, usages de la frontière. Géographie des réseaux marchands entre Niger, Benin et Nigeria*. Thèse de doctorat en géographie, Lausanne, 434 pages.
- 190. WOLKOWITSCH Maurice, 1983-** « Les orientations de la géographie des transports », in *Annales de Géographie*, tome 92, n°509, pp. 1-18.

- 191. YANKENÉ Issaka, 2013-** *Étude comparative des principaux corridors desservant le Burkina Faso: coûts et délais*, Mémoire de master en ingénierie de l'eau et de l'environnement. 2iE, Ouagadougou, 73 pages.
- 192. YONLIHINZA ABDOU Issa, 2005** - Les transports terrestres dans le processus de désenclavement et d'intégration du Niger dans la sous-région ouest-africaine: l'exemple de la route nationale n°6 , Mémoire de Maitrise en Géographie, Université de Niamey ,95 pages.
- 193. YONLIHINZA ABDOU Issa, 2008** -*Transports terrestres et désenclavement au Sahel occidental à travers l'exemple du Niger*, Mémoire de Master en géographie, Université de Niamey, 108 pages.
- 194. YONLIHINZA ABDOU Issa, 2011** -*Transports et désenclavement dans la problématique du développement local à Téra au Niger*, Thèse de doctorat en géographie, Université de Toulouse, 417 pages.
- 195. ZOGO NKADA Simon-Pierre, 2011-** « La libre circulation des personnes: réflexions sur l'expérience de la C.E.M.A.C. et de la C.E.D.E.A.O.», *Revue internationale de droit économique* 2011/1 (t.XXV), pp. 113-136
- 196. ZOMA Vincent, 2015** - *Aménagement du territoire et intégration régionale: cas de l'UEMOA*, Mémoire de master recherche en géographie, Université de Ouagadougou, 65 pages.

TABLE DES ILLUSTRATIONS

LISTE DES CARTES

Carte 1: Situation des sites de collectes de données primaires	49
Carte 2: Les pistes caravanières à l'époque précoloniale.....	62
Carte 3: Pénétration européenne et organisation du transport.....	64
Carte 4 : Réseau ferroviaire en Afrique à l'époque coloniale.....	68
Carte 5 : Mise en place des infrastructures du drainage colonial.....	70
Carte 6: États membres de l'UEMOA.....	80
Carte 7: Évolution de la densité de peuplement en Afrique de l'Ouest de 1960-1990 et projection 2020.....	83
Carte 8: Praticabilité de quelques axes routiers en Afrique de l'Ouest en 2005	86
Carte 9: Situation des pays sans littoral de l'UEMOA.....	88
Carte 10: Corridors régionaux.....	140
Carte 11: Corridors routiers de desserte du Mali	144
Carte 12: Corridors de dessertes et routes nationales du Niger.....	146
Carte 13: Position stratégique du Burkina Faso	164
Carte 14: programme ferroviaire en Afrique de l'Ouest.....	279
Carte 15: Projet Boucle ferroviaire du Conseil de l'Entente.....	281
Carte 16: Projet de l'UEMOA en matière de développement du réseau ferroviaire.....	283
Carte 17: Les espaces frontaliers de l'UEMOA.....	286
Carte 18: Évolution du tracé des routes en Afrique de l'Ouest de 1960 à 2005	320
Carte 19: Pays membres de l'UEMOA et de la CEDEAO.....	321
Carte 20: Ports Africains recevant plus de plus 250 000 EVP en 2014.....	322
Carte 21: Réseau routier de l'UEMOA.....	323

LISTES DES ENCADRÉS

Encadré 1: Happiness Sibisi, une conductrice en situation d'insécurité	198
Encadré 2: Eunice raconte quelques difficultés des conductrices (de poids-lourds)	199
Encadré 3: Isabelle et Christel, des conductrices routières de poids-lourds en France.....	200
Encadré 4: Extrait de l'entretien avec Monsieur le président de l'UCRB	233

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1: Types de camions concernés par le transit du Mali	125
Graphique 2: Parc des véhicules par types et par âge du Mali en 2016.....	126
Graphique 3: Part des pays sans littoral dans le trafic en 2001 au PAA.....	149
Graphique 4: Trafic des pays sans littoral au PAA de 2001 à 2003 en tonne	150
Graphique 5: Comparaison entre le trafic des ports de 2004 à 2010	152
Graphique 6: Principaux produits d'exportations du Niger (2016)	154
Graphique 7: Principaux produits d'exportations du Mali (2016)	154
Graphique 8: Produits d'importations du Mali (% en 2016)	156
Graphique 9: Produits d'importations du Niger (% en 2016)	156
Graphique 10: Trafic du Mali de 2012 à 2016	158
Graphique 11: Trafic du Niger de 2012 à 2016	158
Graphique 12: Trafic du Mali selon les ports de 2012 à 2016 en pourcentage	160
Graphique 13: Distance entre Bamako et ses ports d'approvisionnement en km.....	160

Graphique 14: Trafic du Niger selon les ports (en % de 2012-2016)	Graphique 15: Distance Niamey- ports en km.....	162
Graphique 16: Trafic du Niger selon les pays de transit (2012-2016)	Graphique 17: Trafic du Mali selon les pays de transit (2012-2016)	165
Graphique 18: Âge des conducteurs en transit au Burkina Faso.....		195
Graphique 19: Langues internationales parlées par les conducteurs.....		202
Graphique 20: Langues nationales parlées par les conducteurs au Burkina Faso		204
Graphique 21: Langues nationales parlées par les conducteurs non burkinabè		204
Graphique 22: Ancienneté et langues nationales Burkinabè parlées par les conducteurs		205
Graphique 23: facteur historique du transit	Graphique 24: facteur linguistique du transit	207
Graphique 25: Facteur géographique	Graphique 26: Possibilité d'accès à plusieurs ports	207
Graphique 27: Transit lié aux dispositions réglementaires communautaires.....		208
Graphique 28: Appréciation de l'état des corridors passant par le Burkina Faso		217
Graphique 29: Pays sans littoral /côtiers et échanges intracommunautaires (2012-2016).....		218
Graphique 30: Corridors de transit du Mali via le Burkina Faso	Graphique 31: Corridors de transit du Niger via le Burkina Faso.....	225
Graphique 32: Traitement salarial des conducteurs en transit au Burkina Faso		229
Graphique 33: Nombre d'enfants	Graphique 34: Personnes à la charge	231
Graphique 35: Pourcentage des apprentis ayant un salaire		240
Graphique 36: Situation salariale des apprentis		241
Graphique 37: Répartition des faux frais selon les pays traversés par le Niger.....		246
Graphique 38: Nombre de contrôle sur les corridors de transit dans l'espace UEMOA		248
Graphique 39: état de connaissance du dispositif réglementaire régional		251
Graphique 40: Coût moyen dépensé pour le transit via le Burkina Faso		253
Graphique 41: Nationalité des conducteurs en transit.....		254
Graphique 42: Appréciation de l'état de la sécurité sur les corridors Burkina Faso.....		259
Graphique 43: Echanges de marchandes de l'UEMOA de 2012 à 2016	Graphique 44: Pourcentages des échanges de l'UEMOA (2012 à 2016)	265

LISTE DES SCHÉMAS

Schéma 1 : Relation entre les concepts spatiaux, de transport et d'intégration	41
Schéma 2:Articulation de la thèse	57
Schéma 3: Schéma d'organisation de la procédure de transport routier entre les États	99

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Les niveaux d'intégration économique	34
Tableau 2: Conducteurs enquêtés pour le transit du Mali via le Burkina Faso.....	52
Tableau 3 : Conducteurs enquêtés pour le transit du Niger à travers le Burkina Faso	53
Tableau 4: dimensions maximales autorisées de véhicules	102
Tableau 5 : poids maximal de charge à l'essieu d'un véhicule à moteur	102
Tableau 6: Niveau d'instruction des conducteurs en transit au Burkina Faso	105
Tableau 7: Niveau d'exécution du programme de construction	107
Tableau 8: Disparité du réseau routier de l'UEMOA en 2015.....	114

Tableau 9 : Synthèse de la stratégie du PACITR	117
Tableau 10 : Réseau routier communautaire dans l'espace UEMOA en km.....	119
Tableau 11: Situation des ports secs	136
Tableau 12: Principales infrastructures fonctionnelles	216
Tableau 13: Revenus par voyage des conducteurs	229
Tableau 14: délais d'attente des marchandises au Port Autonome de Cotonou (PAC)	256
Tableau 15: détails des délais de franchise selon les ports	256
Tableau 16: Analyse AFOM des ports du Sénégal et de la Côte d'Ivoire	324
Tableau 17: Analyse AFOM des ports du Togo et du Bénin	325
Tableau 18 : PTAC défini par le Règlement 14 /UEMOA	326
Tableau 19: PTRR défini par le Règlement 14 /UEMOA	326

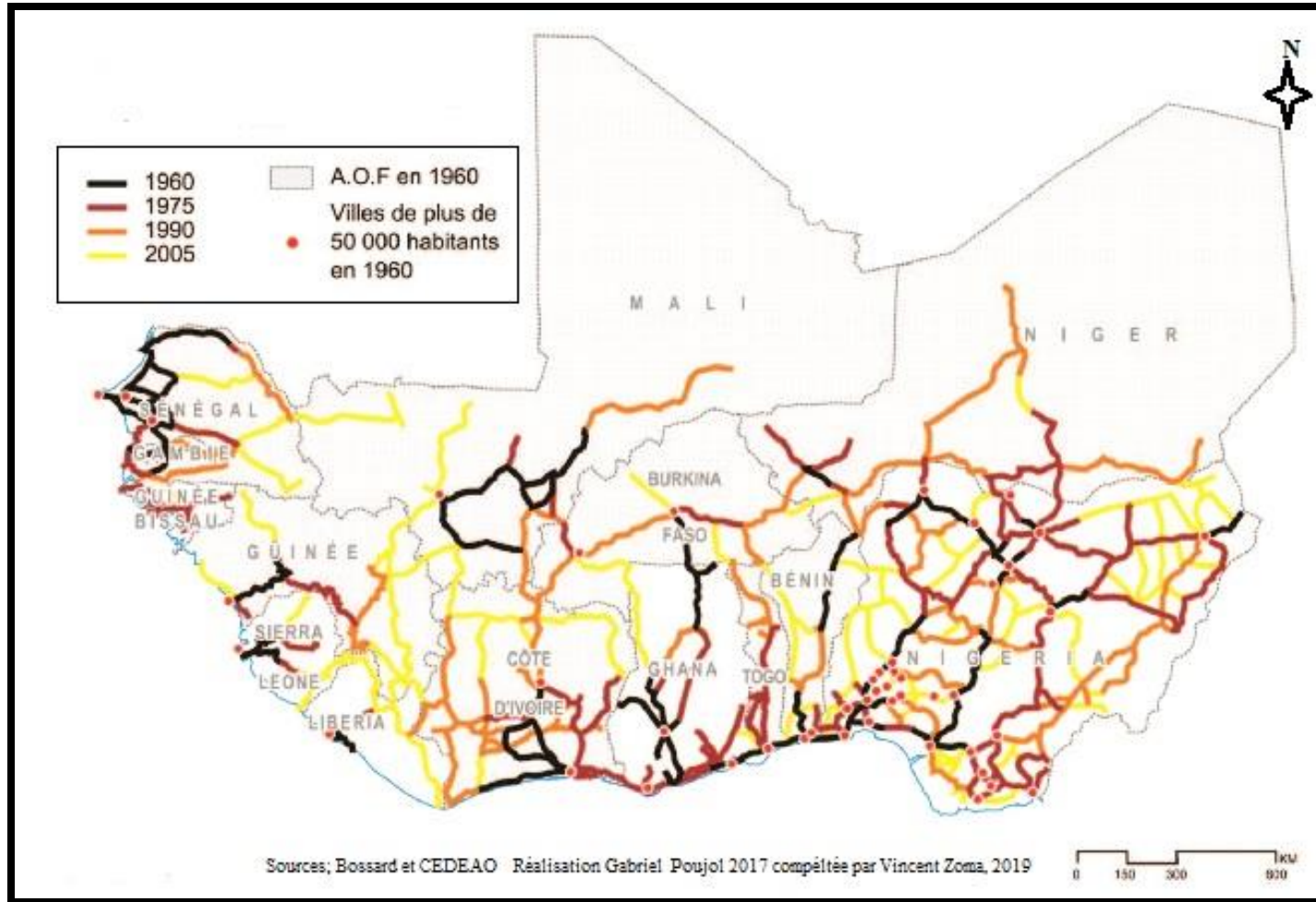
LISTE DES PHOTOS

Photo 1: PCJ de Kantchari non fonctionnel	108
Photo 2: Corridor Bamako - Ouagadougou - Tema: Route Bougouni – Sikasso	111
Photo 3: Parking de poids lourds de Bamako non clôturé	128
Photo 4: État de la clôture du parking des poids lourds à Niamey (route Torodji).....	129
Photo 5 : Absence de toilettes dans le parking (route Torodji à Niamey)	130
Photo 6: État des toilettes du parking route de l'aéroport de Niamey.....	130
Photo 7: Siège du Conseil Nigérien des Utilisateurs des Transports (CNUT) à Niamey	182
Photo 8: Siège du Conseil Malien des Chargeurs (CMC) à BAMAKO	182
Photo 9 : Siège du Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR) à Bamako.....	183
Photo 10: pièces à fournir aux postes de contrôle de la douane	190
Photo 11: Quelques pièces à présenter aux forces de police ou de gendarmerie	192
Photo 12: Conducteurs et apprentis-chauffeurs en attente d'un dédouanement	197
Photo 13: État du parking improvisé des poids-lourds Ouagadougou.....	197
Photo 14: Position d'une balise sous un camion.....	209
Photo 15: Vendeurs de nourritures à Kantchari	
Photo 16: Vente de volailles au poste de douane de Kantchari	221
Photo 17: Bar dancing à proximité du poste de contrôle de la douane	222
Photo 18: Parking au poste de douane de Faramana	
Photo 19: Parking poste de douane de koloko	224
Photo 20: des apprentis mettant du carburant	
Photo 21: des apprentis serrant une roue	238
Photo 22: Un apprenti présente son permis de conduire	240
Photo 23: Des groupes d'auto-défense au Burkina Faso.....	259

ANNEXES

ANNEXE 1: QUELQUES CARTES

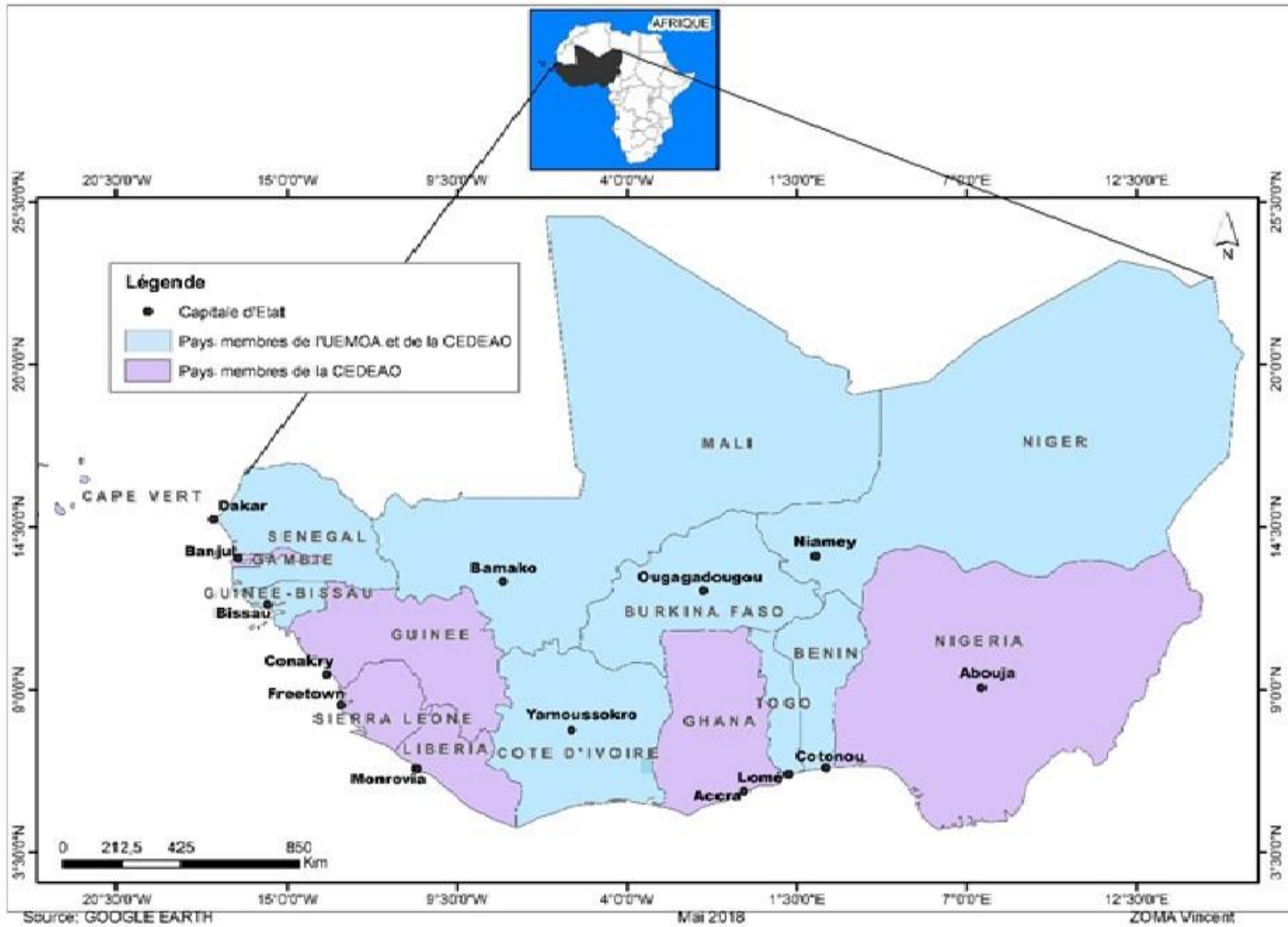
Carte 18: Évolution du tracé des routes en Afrique de l'Ouest de 1960 à 2005



Vincent ZOMA -Thèse de doctorat en Géographie.

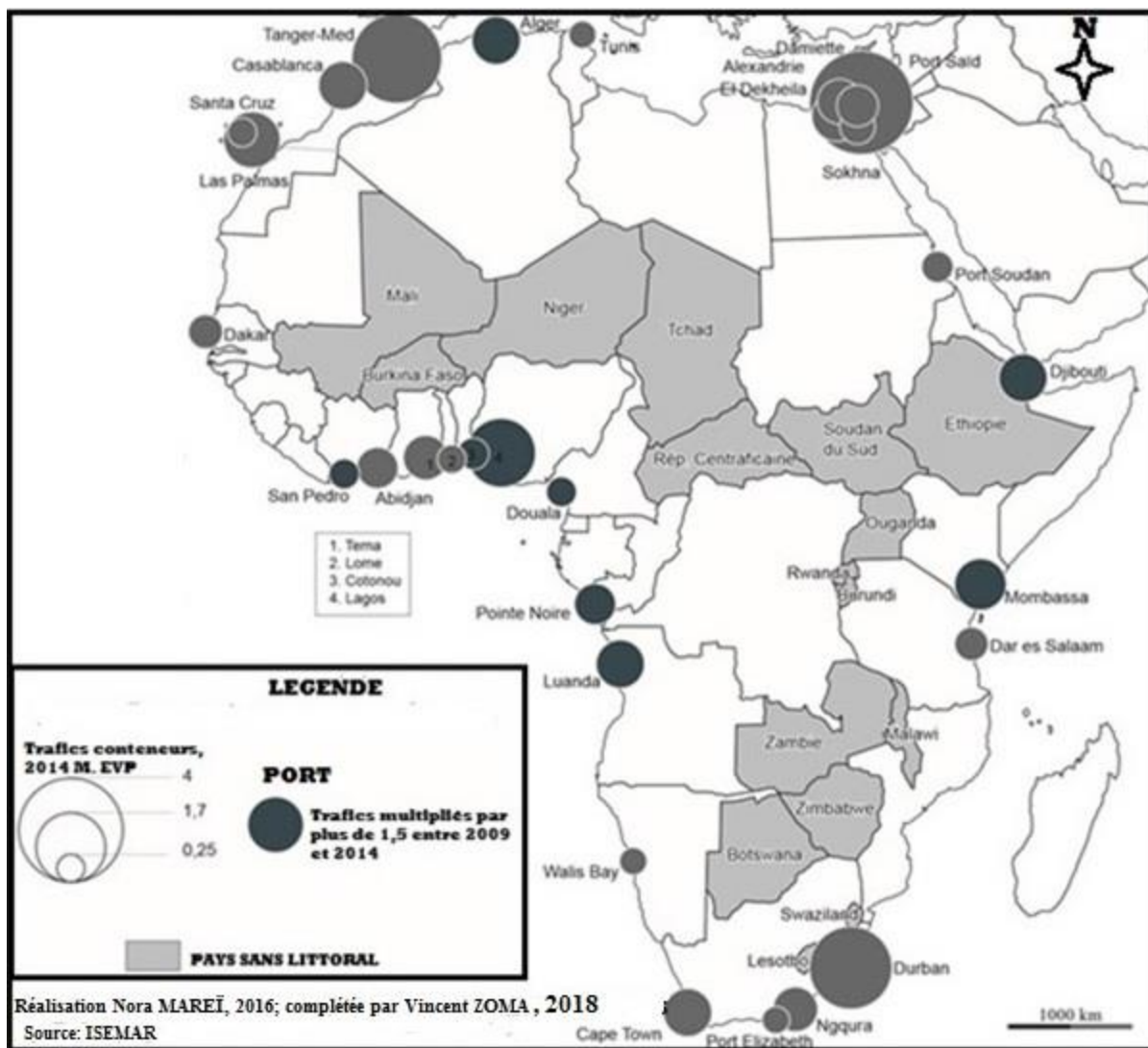
Transport et intégration régionale dans l'espace UEMOA : le transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso.

Carte 19: Pays membres de l'UEMOA et de la CEDEAO



Vincent ZOMA -Thèse de doctorat en Géographie.
Transport et intégration régionale dans l'espace UEMOA : le transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso.

Carte 20: Ports Africains recevant plus de plus 250 000 EVP en 2014



Carte 21: Réseau routier de l'UEMOA



Vincent ZOMA -Thèse de doctorat en Géographie.

Transport et intégration régionale dans l'espace UEMOA : le transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso.

ANNEXE 2 : ANALYSE AFOM DES PORTS DE L'UEMOA

Tableau 16: Analyse AFOM des ports du Sénégal et de la Côte d'Ivoire

<i>PORTS</i>	<i>Atouts</i>	<i>Faiblesses</i>	<i>Opportunités</i>	<i>Menasses</i>
<i>Dakar</i>	<i>Efficacité des opérations portuaires avec les investissements de DP World ; Qualité des équipements, grandeur, profondeur du port</i>	<i>Coût total de transport jusqu'à destination très élevé et pas très connu</i>	<i>Captation des trafics à destination du Mali</i>	<i>Monopole de la manutention portuaire des conteneurs ; Faisabilité du projet « port du futur » et proximité avec Tanger risque de limiter les trafics</i>
<i>Abidjan</i>	<i>Desserte des pays enclavés par le rail et la route</i>	<i>Limitation du tirant d'eau et de longueur de navires dans le canal de Vridi</i>	<i>Potentiel élevé de trafic lié à la croissance économique</i>	<i>Incertitude sur la capacité à capter des trafics</i>
	<i>Bon système d'information, scanning des EVP, effectif de la population et bons partenaires économiques</i>	<i>Congestion des voies d'accès au port et difficulté de double frontière, charges portuaires élevées et obsolescence de certains équipements.</i>	<i>Stabilisation politique en cours Lancement d'appel d'offres pour un second terminal Complémentarité avec le port San Pedro</i>	<i>Disponibilité des financements notamment pour le canal de Vridi.</i>

Source: M. Lihoussou 2014, UEMOA 2017 et V. Zoma, 2018

Tableau 17: Analyse AFOM des ports du Togo et du Bénin

<i>PORTS</i>	<i>Atouts</i>	<i>Faiblesses</i>	<i>Opportunités</i>	<i>Menasses</i>
<i>Lomé (Togo)</i>	<i>Construction 3ème quai, facilitation des opérations, scanning et dédouanement à bas prix, prévisibilité des frais, sécurité des biens et personnes</i>	<i>Installations du terminal à conteneurs peu adaptées, parc déporté imposant des extra-portages</i>	<i>Facilités de communication avec les pays voisins</i> <i>Chemin de fer réhabilité Lomé-Blito, - Troisième quai et darse MSC.</i>	<i>Piraterie (concerne principalement les pétroliers)</i>
	<i>Pas de congestion dans le port et très bonne productivité : près de 35 mouvements par heure navire</i>	<i>Instabilité politique, insuffisance de postes d'accostage et d'espaces pour le dépotage, coût total de transport élevé</i>	<i>Le port pourrait dans l'avenir toucher aussi l'hinterland de Ghana et du Nigéria</i>	
	<i>Possibilité d'importer, d'apporter de la valeur ajoutée sur place puis de réexporter sans payer de droits de douane</i>	<i>Moins de flexibilité commerciale et voirie du port en très mauvais état, petit port, insuffisance des équipements de manutention, double</i>	<i>Concurrence nouvelle dans le domaine du conteneur</i>	
	<i>Port pouvant facilement trouver des profondeurs d'eau adaptées à de grands porte-conteneurs et flexibilité des procédures</i>	<i>frontière à traverser, congestion rapide, absence de fluidité, mal gouvernance, manque de parking , vétusté générale des infrastructures</i>	<i>Corridor de qualité pour la desserte des pays de l'intérieur, non grevé par une multitude de péages</i>	
	<i>Mise en place de fenêtres d'escale qui ont considérablement réduit les attentes des navires</i>			
<i>Cotonou (Bénin)</i>	<i>Reformes administratives pour la facilitation du transit et célérité avec le guichet unique</i>	<i>Superficie peu vaste et manque d'infrastructures, difficile accès au port, ingérence politique, temps de transit long, tracasseries, corruption, lourdeur administrative, imprévisibilité des frais etc.</i>	<i>Port le plus utilisé par le Niger et plus proche du Nigéria</i>	<i>Des attaques de piraterie et contre productivité du PVI</i>

Source: M. Lihoussou 2014, UEMOA 2017 et V. Zoma, 2018

ANNEXE 3: PTAC ET PTRA DEFINIS PAR LE REGLEMENT N°0 14/2005/CM/UEMOA

Tableau 18 : PTAC défini par le Règlement 14 /UEMOA

Véhicule à moteur isolé à 2 essieux (6 + 12 tonnes)	18 tonnes
Véhicule à moteur isolé à 3 essieux dont 1 tandem (6 + 20 tonnes)	26 tonnes
Véhicule à moteur isolé à 4 essieux et plus (6+25 tonnes)	31 tonnes
Remorque à 2 essieux (6 + 12 tonnes)	18 tonnes
Remorque à 3 essieux dont 1 tandem (6 + 18 tonnes)	24 tonnes

Source : Règlement n° 0 14/2005/CM/UEMOA

Tableau 19: PTRA défini par le Règlement 14 /UEMOA

Véhicules articulés à 3 essieux simples (6+12+12 tonnes)	30 tonnes
Véhicules articulés à 4 essieux (6 + 12 + 20 ou 6+20+12 tonnes)	38 tonnes
Véhicules articulés à 5 essieux avec un tridem (6 + 12 + 25 tonnes)	43 tonnes
Véhicules articulés à 5 essieux avec deux tandems (6+ 20+20 tonnes)	46 tonnes
Véhicules articulés à 6 essieux (6 + 20 + 25 tonnes) et plus	51 tonnes
Train routier et train double à 4 essieux simples ;	38 tonnes
Train routier (porteur+remorque » et train double, à 5 ou 6 essieux	44 tonnes
Train routier «porteur semi-remorque » à 6 essieux et plus	51 tonnes

Source : Règlement n° 014/2005/CM/UEMOA

ANNEXE 4: GUIDES D'ENTRETIENS

1. GUIDE D'ENTRETIEN AVEC LE DIRECTEUR DES TRANSPORTS DE L'UEMOA

1. Date :
2. Nom et prénom :
3. Pouvez-vous nous présenter votre Direction (objectifs, missions et structuration) ?
4. Quelles sont les principales réalisations de l'UEMOA dans le secteur du transport routier communautaire ?
5. Quelles sont les initiatives de l'Union dans le secteur du transport routier pour les pays sans littoral de l'UEMOA ?
6. Quel est le bilan (forces et les limites) des initiatives de l'UEMOA pour le renforcement de l'intégration régionale dans le secteur du transport routier ?
7. Pourquoi malgré les diverses initiatives communautaires en matière de facilitation du transport les pratiques anormales persistent dans l'Union ?
8. Quelles sont les difficultés que vous rencontrez pour l'atteinte de vos objectifs ?
9. Quelles sont les perspectives de votre direction en rapport avec l'intégration régionale ?
10. Avez-vous d'autres propositions pour le renforcement de l'intégration régionale ?

2. GUIDE D'ENTRETIEN AVEC LES RESPONSABLE DE LA DIRECTION DES INFRASTRUCTURES DE L'UEMOA

1. Date :
2. Nom et prénom :
3. Pouvez-vous nous présenter votre Direction (objectifs, missions et structuration) ?
4. Quelles sont les réalisations de l'Union pour la réalisation des infrastructures communautaires ?
5. Quelles sont les réalisations de l'Union pour les zones transfrontalières ?
6. Quelles sont les réalisations pour les pays sans littoral de l'Union ?
7. Quel est le bilan des réalisations de l'Union dans le domaine des infrastructures ?
8. Quelles sont les obstacles à surmonter dans la mise en œuvre des infrastructures communautaires ?

9. Quelles sont vos perspectives pour le renforcement de l'intégration régionale ?

3. GUIDE D'ENTRETIEN AVEC MADAME LA DIRECTRICE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE DE L'UEMOA

1. Date :

2. Nom et prénom :

3. Pouvez-vous nous présenter votre Direction (objectifs, missions et structuration) ?

4. Quelles sont les réalisations de l'Union pour les pays sans littoral l'UEMOA ?

5. Quelles sont les réalisations de l'Union pour les zones transfrontalières ?

6. Quelles sont les difficultés rencontrées pour le fonctionnement des PCJ ?

7. Quelles sont les limites institutionnelles de l'Union pour la réussite de la PATC/UEMOA ?

8. Quelles sont vos perspectives pour le renforcement de l'intégration régionales ?

4. GUIDE D'ENTRETIEN AVEC LES RESPONSABLES DES SYNDICATS DES CONDUCTEURS ROUTIERS DU MALI ET DU NIGER

1. Date:

2. Nom et prénom:

3. Nationalité:

4. Combien de fois par mois en moyenne traversez-vous le Burkina Faso pour le transit de marchandises?

5. Quelles sont les raisons pour lesquelles votre pays sollicite le Burkina Faso pour son transit routier de marchandises?

6. Quelles sont les pièces indispensables pour le transit de marchandises à travers le Burkina Faso?

7. Quels sont les ports que vous utilisez pour le transit de marchandises?

8. Quels sont les corridors utilisés pour chaque port?

9. Quels types de marchandises exportez-vous du Mali ou du Niger ou du Niger?

10. Quels types de marchandises importez-vous en destination du Mali ou du Niger ou du Niger?

11. Quelles sont les difficultés que vous rencontrez dans chaque port?

12. Avez-vous connaissance de l'existence de poste de contrôle non réglementaire pour chaque corridor ?

13. Quels sont les accords ou réglementations de l'UEMOA ou de la CEDEOA en rapport avec votre activité dont avez connaissance?

14. Quelles sont les difficultés que vous rencontrez dans le cadre du transit routier de vos marchandises à travers le Burkina Faso?
15. Quelles stratégies utilisez-vous face à ces difficultés?
16. Quelles sont vos attentes à l'endroit des autorités du Burkina Faso pour l'amélioration de vos échanges en matière de transit routier de marchandises sur son territoire?
17. Quels sont vos attentes à l'endroit de l'UEMOA pour l'amélioration de vos échanges en matière de transit routier de marchandises?

5. GUIDE D'ENTRETIEN AVEC LE RESPONSABLE DU SYNDICAT DES COMMERCANTS DE MARCHANDISES (DU MALI ET DU NIGER)

1. Date:
2. Nom et prénom:
4. Nationalité:
5. Quels sont les types de camions que vous utilisez?
6. Quelles sont les raisons pour lesquels votre pays sollicite le Burkina Faso pour son transit routier de marchandises?
7. Quels types de marchandises transportez-vous hors du Mali ou du Niger?
8. Quels types de marchandises transportez-vous en destination du Mali ou du Niger ?
9. Quelles sont les difficultés que vous rencontrez dans chaque port?
10. Quelles sont les difficultés que vous rencontrez dans le cadre du transit routier de vos marchandises à travers le Burkina Faso?
- 11 Quelles stratégies utilisez-vous face à ces difficultés?
12. Quelles sont vos attentes à l'endroit des autorités du Burkina Faso pour l'amélioration de vos échanges en matière de transit routier de marchandises sur son territoire?
13. Quelles sont vos attentes à l'endroit de l'UEMOA pour l'amélioration de vos échanges en matière de transit routier de marchandises?

6. GUIDE D'ENTRETIEN AVEC LES REPRESENTANTS DES COMMUNES FRONTALIÈRES

1. Nom de la Commune :
2. Date de l'entretien :
3. Nom et prénom de l'interviewé:
4. Fonction:
5. Pouvez-vous nous présenter votre commune ?

6. Quels sont les liens sociaux que les habitants de votre commune ont avec ceux des pays voisins?
7. Quels sont les principaux produits d'exportations en transit à travers votre commune?
8. Quels sont les principaux produits d'importations en transit à travers votre commune?
9. Quel est l'état des infrastructures routières dans votre commune?
10. Quels sont les avantages des échanges transnationaux des pays voisins en transit à travers votre commune?
11. Quels sont les inconvénients du transit des marchandises des pays voisins à travers votre commune?
12. Quels sont les problèmes que vous rencontrez en ce qui concerne les échanges transnationaux?
13. Quelles sont vos attentes à l'endroit des autorités?
14. Quelles sont vos perspectives en ce qui concerne les échanges transnationaux à travers votre commune?

7. GUIDE D'ENTRETIEN AVEC LES RESPONSABLES EN CHARGE DU TRANSIT DE MARCHANDISES (DU MALI ET DU NIGER)

1. Date:
2. Nom et prénom:
3. Adresse:
4. Service ou fonction:
5. Pouvez-vous nous présenter votre service?
6. Quelles sont les raisons pour lesquels votre pays sollicite le Burkina Faso pour son transit routier de marchandises?
7. Quels sont les acteurs étatiques de votre pays qui interviennent dans le transit des marchandises à travers le Burkina Faso?
8. Quels sont les acteurs non étatiques de votre pays qui interviennent dans le transit des marchandises à travers le Burkina Faso?
9. Quels sont les ports utilisés pour le transit de marchandises de votre pays?
11. Quelles sont les difficultés que vous rencontrez dans chaque port?

12. Quels types de marchandises transportez-vous hors du Mali ou du Niger?
13. Quels sont les destinations des marchandises transportées hors du Mali ou du Niger?
14. Quels types de marchandises transportez-vous en destination du Mali ou du Niger?
15. Quelles sont les destinations de marchandises transportées en destination du Mali ou du Niger?
16. Avez-vous connaissance de l'existence de poste de contrôle non réglementaire pour chaque corridor?
17. Quelles sont les difficultés que vous rencontrez dans le cadre du transit routier de vos marchandises à travers le Burkina Faso?
18. Quelles sont les perspectives de votre pays en matière de transit marchandises?
19. Quelles sont vos attentes à l'endroit des autorités du Burkina Faso pour l'amélioration de vos échanges en matière de transit routier de marchandises sur son territoire?
20. Quelles sont vos attentes à l'endroit de l'UEMOA pour l'amélioration de vos échanges en matière de transit routier de marchandises?

8. GUIDE D'ENTRETIEN A L'ENDROIT DU CHEF DE LA DOUANE FRONTALIÈRE

1. Nom de la commune ou de la localité
2. Date:
4. Grade:
5. Quelles sont les pièces qu'un transporteur doit posséder pour le transit de marchandises?
6. Quelles sont les principales marchandises importées qui transitent sur votre corridor?
7. Quelles sont les principales marchandises exportées qui transitent sur votre corridor?
8. Combien de postes de contrôle frontalier existent-t-ils sur le corridor?
9. Quelle est votre appréciation sur la collaboration avec les services de douane des pays frontaliers?
10. Quels sont les problèmes que vous rencontrez dans le cadre du transit formel routier de marchandises du Mali ou du Niger?
11. Comment résolvez-vous ces problèmes?

12. Quels sont les problèmes que vous rencontrez dans le cadre du transit informel routier de marchandises du Mali ou du Niger?
13. Comment résolvez-vous ces problèmes?
14. Y a-t-il souvent des plaintes de tracasseries à l'endroit des services de sécurité des pays voisins ?
15. Y a-t-il un problème d'insécurité dans l'espace frontalier?
16. Quels sont vos attentes dans le cadre des échanges transnationaux de type informel?
17. Quels sont vos attentes dans le cadre des échanges transnationaux de type formel?

9. GUIDE D'ENTRETIEN À L'ENDROIT DU RESPONSABLE OU CHEF DE BRIGARDE DE POLICE ET /OU DE GENDARMERIE FRONTALIÈRE

1. Nom de la commune:
2. Date:
3. Informations sur l'agent:
Service: Police ; Gendarmerie ;
4. Grade :
5. Combien de postes de police frontaliers existe-t-il dans votre commune?
6. Quelle est votre appréciation sur la collaboration avec les services de polices ou de gendarmerie des pays frontaliers?
7. Quels sont les problèmes que vous rencontrez dans le cadre du transit formel routier de marchandises du Mali ou du Niger?
8. Comment résolvez-vous ces problèmes?
9. Quels sont les problèmes que vous rencontrez dans le cadre du transit informel routier de marchandises du Mali ou du Niger?
10. Comment résolvez-vous ces problèmes?
11. Y a-t-il souvent des plaintes de tracasseries à l'endroit des services de sécurité des pays voisins?
12. Y a-t-il un problème d'insécurité dans l'espace frontalier?

13. Quels sont vos attentes dans le cadre des échanges transnationaux de type informel?

14. Quels sont vos attentes dans le cadre des échanges transnationaux de type formel?

10. GUIDE D'ENTRETIEN A L'ENDROIT DES APPRENTIS-CONDUCTEURS DE POIDS-LOURDS

1. Date: Nom et prénoms:
2. Comment devient-on un apprenti-chauffeur?
3. L'apprentissage dure combien d'années?
4. A partir de combien de mois ou d'années un apprenti peut-il commencer à conduire?
5. Comment apprenez-vous à conduire ou à connaître le métier de conducteur?
6. Avez-vous un salaire?
7. Si non, avez-vous connaissance d'apprenti qui ont un salaire?
8. Si oui, avez-vous connaissance des raisons qui justifient leur salaire?
9. Avez-vous une idée sur le montant de leur salaire?
10. Y a-t-il une organisation des apprentis qui stipule de payer un salaire à l'apprenti?
11. Quelles sont les différentes fonctions d'un apprenti durant tout le processus du voyage?
12. Quelles sont les différentes fonctions d'un apprenti en dehors des périodes de voyage?
13. Quelles sont les difficultés auxquelles vous être confronté dans l'exercice de votre métier?

11. GUIDE D'ENTRETIEN A L'ENDROIT DES RESPONSABLES DE L'UCRB

1. Date:
2. Nom et Prénoms:
3. Fonction ou statut:
4. Peux-t-on encourager les jeunes à embrasser votre noble métier?
5. Je voudrais savoir s'il y a des possibilités pour ces conducteurs de prendre des marchandises en cours de route surtout lorsqu'ils ne sont pas chargés?
6. Comment peut-on s'organiser pour réussir dans votre métier?
7. Je suis à la recherche de conducteurs qui ont pu faire des réalisations importantes à partir de leur métier. Pouvez-vous m'indiquer quelques-uns?
8. Avez-vous des recommandations pour la facilitation du transit routier?
9. Comment devient-on un apprenti-chauffeur?
10. Quelles sont les taches d'un apprenti-chauffeur?

1. 0; 2. 1 à3; 3. 4à6; 4. 7à10
 5. 10à13; 6. 13à15; 7. Plus de 15

14. Niveau d'instruction

1. Sans études; 2. Primaire; 3. Secondaire; 4. Supérieur

SITUATION PROFESSIONNELLE

15. Nombre d'années de possession de permis de conduire

1. 1 à 3; 2. 4 à 6; 3. 7 à 10; 4. 10 à 12
 5. 12 à 15; 6. 15 à 20; 7. Plus de 20 ans

16. Type de permis de conduire

1. B; 2. C; 3. D; 4. E; 5. F; 6. Autres

17. Depuis quand conduisez-vous à travers le Burkina Faso ?

1. Moins de 3ans; 2. 3 à 5ans; 3. 6 à 8
 4. 9à12ans; 5. 13 à 18ans; 6. Plus de 18 ans

CARACTERISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES

18. Etes-vous propriétaire du véhicule ? 1. Oui; 2. Non

19. Avez-vous un salaire mensuel ? 1. Oui; 2. Non

20. Si oui cochez un intervalle

1. Moins de 30000; 2. De 30000 à 50000; 3. De 50000 à 70000
 4. De70000 à 90000 ; 5. De 90000 à110000 ; 6. De 110000 à 130000
 7. De 130000à150000; 8. Plus de 150 000

21. Avez-vous un salaire par voyage ? 1. Oui ; 2. Non

22. Si oui cochez l'intervalle du salaire

1. Moins de 30000; 2. De 30000 à 50000; 3. De 50000 à 70000
 4. De70000 à 90000; 5. De 90000 à110000; 6. De110000 à 130000
 7. De 130000à150000; 8. De 150 000 à 200000; 9. Plus de 200 000

23. Votre apprenti a-t-il un salaire ? 1. Oui ; 2. Non

24. Si oui, pouvez-vous indiquer le salaire de votre apprenti?

1. 10000 à 15000; 2. De 15000 à 25000; 3. 25000 à 35000
 4. De35 000 à 50000; 5. De 50000à 75000; 6. Plus de 75000

EXERCICE DE L'ACTIVITÉ

25. Les documents personnels et du véhicule sont-ils tous en règles pour transiter à travers le Burkina Faso ? 1. Oui; 2. Non
26. Si Non quels documents vous manquent-ils ?
27. Savez-vous en moyenne combien vous dépensez (taxes communal, péage ; douane, gendarmerie, police) pour traverser le Burkina Faso par voyage ? 1. Oui ; 2. Non
28. Si oui pouvez-vous calculer et cocher ?
1. Moins de 30000; 2. De 30000 à 50000; 3. De 50000 à 70000
4. De 70000 à 90000; 5. De 90000 à 110000; 6. De 110000 à 130000
7. De 130000 à 150000; 8. De 150 000 à 200000; 9. Plus de 200 000

RAISONS DU TRANSIT À TRAVERS LE BURKINA FASO

29. La distance est avantageuse par rapport aux autres corridors: 1. Oui; 2. Non
30. La situation géographique du Burkina Faso (pays carrefour): 1. Oui; 2. Non
31. La qualité des corridors est appréciable dans l'ensemble à travers le Burkina Faso: 1. Oui; 2. Non
32. Le nombre moins élevé des tracasseries : 1. Oui; 2. Non
- 33..Cela est une habitude de longue date (historique) : 1. Oui; 2. Non
- 34..Facilité d'utilisation des langues : 1. Oui; 2. Non
- 35..Le gain de temps en transitant par le Burkina Faso 1. Oui; 2. Non
- 36..La possibilité d'accès à plusieurs ports de la sous-région à travers le Burkina Faso 1. Oui; 2. Non
- 37..Les conditions de sécurité sont favorables à travers le Burkina Faso : 1. Oui; 2. Non
38. Les dispositions réglementaires de la CEDEAO ou de l'UEMOA sur le transit de marchandises vous y obligent: 1. Oui; 2. Non
39. Autres raisons

PAYS VOYAGÉS

40. Dans combien de pays voyagez-vous ?
1. 2 Pays; 2. 2 -3; 3. 3-4; 4. 4-6
5. 6- 8; 6. Plus de 8
41. Quels sont les pays membre de l'UEMOA dans lesquels vous y voyagez dans le cadre du transit de marchandises ?

1. Bénin; 2. Burkina Faso; 3. Guinée-Bissau; 4. Côte d'Ivoire;
 5. Mali; 6. Niger; 7. Sénégal; 8. Togo

42. Pays de voyage membre de la CEDEAO non membre de l'UEMOA

1. Ghana; 2. Mauritanie; 3. Guinée Conakry; 4. Tchad; 5. Autres

43. Combien de fois voyagez-vous par mois en moyenne à travers le Burkina Faso ?

1. 1 fois; 2. 1 ou 2; 3. 2 ou 3 fois; 4. 3 ou 4 fois; 5. Autres

QUELLES SONT LES DIFFICULTÉS QUE VOUS RENCONTREZ DANS LE TRANSIT À TRAVERS LE BURKINA FASO ?

44. Les entraves tarifaires ?

1. Oui; 2. Non

45. Les entraves non tarifaires ? 1. Oui; 2. NON

46. Le coût élevé de l'acheminement des marchandises ? 1. Oui; 2. Non

47. Le délai d'acheminement des marchandises vers votre pays de destination ? 1. Oui;
 2. Non

48. Les difficultés de mise en œuvre des réglementations sous régionales en matière de libre circulation des personnes et de leurs biens ? 1. Oui; 2. Non

49..La lenteur dans les procédures de contrôle aux différents points d'arrêts ?

1. Oui ; 2. Non

50. Les tracasseries routières dont vous subissez sont-elles liées à votre méconnaissance du dispositif institutionnel de l'intégration sous régionale ? 1. Oui; 2. Non

51. Quelles sont les principales difficultés rencontrées avec les services de sécurités ?

52. Y a-t-il d'autres difficultés ?

53. QUE PROPOSEZ-VOUS POUR LA RESOLUTION DE CES DIFFICULTES ?

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	ii
DÉDICACE.....	iii
REMERCIEMENTS	iv
RÉSUMÉ	vi
ABSTRACT.....	vi
LISTE DES ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES	vii

INTRODUCTION GÉNÉRALE.....11

1. INTRODUCTION.....	12
2. PROBLÉMATIQUE DE RECHERCHE	14
3. HYPOTHÈSES ET OBJECTIFS DE LA RECHERCHE	19
4. REVUE DE LITTÉRATURE	20
5. CLARIFICATION DES CONCEPTS ET FONDEMENTS THÉORIQUES DE LA THÈSE	26
5.1. Clarification des concepts	26
5.1.1. Concepts spatiaux.	26
5.1.2. Concepts liés à l'intégration.....	31
5.1.3. Concepts liés au transport	36
5.2. Fondements théoriques de la géographie des transports	41
5.2.1. Transport, un secteur interdisciplinaire avec une forte dimension géographique .	41
5.2.2. Grandes étapes de la géographie des transports.....	42
5.2.3. Spécificité de la géographie des transports	44
6. DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE DE LA THÈSE	45
6.1. Recherche documentaire	45
6.2. Observations sur le terrain	46
6.3. Justification du choix des sites de collectes des données primaires	47
6.4. Échantillonnage démographique.....	50
6.5. Collecte des données primaires.....	53
6.6. Traitement et analyse des données.....	55
6.7. Difficultés rencontrées et limites de la recherche	56

PREMIÈRE PARTIE:FONDEMENTS DES POLITIQUES RÉGIONALES EN MATIÈRE DE TRANSPORT ROUTIER.....58

INTRODUCTION À LA PREMIÈRE PARTIE.....	59
--	----

CHAPITRE I. ÉVOLUTION HISTORIQUE ET BESOINS DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT ROUTIER DANS L'ESPACE UEMOA60

1.1. TRANSPORT ROUTIER DE L'ÉPOQUE PRÉCOLONIALE AUX ANNÉES DES INDÉPENDANCES.....	61
1.1.1. Pénétration européenne et bouleversement du transport caravanier à l'époque précoloniale	61
1.1.2. Colonisation et approfondissement du bouleversement de l'organisation du transport	65
1.1.2.1. Économie de plantation, des ports-rails et du transport routier	65
1.1.2.2. Inégalité de desserte en matière de transport: les pays enclavés négligés	72
1.1.2.3. Faible investissement de la France dans les infrastructures de transport à l'époque coloniale	72
1.1.3. États nouvellement indépendants et gestion de l'héritage colonial en matière de transport.....	75
1.1.3.1. Héritage d'un faible maillage routier	75
1.1.3.2. Absence d'une vision d'aménagement du territoire à l'échelle régionale par les nouveaux États	77
1.2. INTÉGRATION RÉGIONALE: CHOIX STRATÉGIQUE DES NOUVEAUX ÉTATS DE L'UEMOA.....	78
1.2.1. Contexte de mise en place de l'UEMOA.....	78
1.2.2. UEMOA et ses objectifs.....	81
1.3. FACTEURS DU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT RÉGIONAL.....	82
1.3.1. Densité du peuplement et besoins en infrastructures de transport	82
1.3.2. Insuffisance et mauvaise qualité des infrastructures de transports	85

CHAPITRE II. INITIATIVES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT ROUTIER RÉGIONAL.....90

2.1. ABONDANCE DE TEXTES POUR LA FACILITATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES.....	90
2.1.1. Facilitation du transport de marchandises, une priorité depuis plusieurs décennies à l'échelle internationale	90
2.1.2. Importants efforts pour la facilitation du transport régional	94
2.1.2.1. Adoption d'un protocole commun de la libre circulation des personnes et des biens	94
2.1.2.2. Tarif Extérieur Commun (TEC)	95
2.1.2.3. Code de la route et des transports de la communauté adoptés	97
2.1.2.4. Conventions TIE et TRIE pour le transport international et inter-États de marchandises	98
2.1.2.5. Règlement 14 /UEMOA contre les surcharges	101
2.2. STRUCTURE ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER REGIONAL.....	103

2.2.1. Mise en place de l'Organisation de lutte contre les Pratiques Anormales (OPA)	104
2.2.2. Mise en place progressive des Postes de Contrôle Juxtaposés	106
2.2.3. Appuis pour des projets dans les infrastructures de transport routier	109
2.2.4. Projets de construction de routes pour l'intégration régionale : entre discours et réalisations	112
2.2.4.1. Programmes de la CEN-SAD, de la CEDEAO et de l'UEMOA	112
2.2.4.2. Projets novateurs pour les pays sans littoral de l'UEMOA	113
2.2.5. PACITR/UEMOA, un projet gigantesque	115
2.2.5.1. Contexte d'élaboration du PACITR	115
2.2.5.2. Stratégie de mise en œuvre	117
2.2.5.3. État de mise en œuvre de la composante routière du PACITR	118
CONCLUSION PARTIELLE	121

DEUXIÈME PARTIE:ORGANISATION DE L'ESPACE PAR LE TRANSIT ROUTIER DE MARCHANDISES DU MALI ET DU NIGER AU BURKINA FASO.....122

INTRODUCTION À LA DEUXIÈME PARTIE	123
-----------------------------------	-----

CHAPITRE III: INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET FLUX DE MARCHANDISES.....124

3.1. PARCS AUTOMOBILES ET PARKINGS: QUE D'INSUFFISANCES !	124
3.1.1. Vétusté des parcs automobiles du transport de marchandises	124
3.1.2. Conditions déplorables des parkings de poids-lourds	127
3.2. PORTS ET CORRIDORS DE DESENCLAMENT DU MALI ET DU NIGER	131
3.2.1. Infrastructures portuaires du transit routier	131
3.2.1.1. Typologie générale des ports	132
3.2.1.2. Infrastructures portuaires maritimes	133
3.2.1.3. Plusieurs projets de création de ports secs	136
3.2.2. Corridors du transit routier	138
3.2.2.1. Corridors de transport de l'espace UEMOA	138
3.2.2.2. Corridors de desserte du Mali et du Niger via le Burkina Faso	143
3.3. FLUX DE MARCHANDISES DU MALI ET DU NIGER SELON LES PORTS MARITIMES	148
3.3.1. Crise ivoirienne et compétition des ports maritimes	148
3.3.2. Trafic de marchandises du Mali et du Niger	153
3.3.2.1. Mali et Niger: une balance commerciale déficitaire	153
3.3.2.2. Trafic du Mali et du Niger dans les principaux ports maritimes	159
3.3.2.3. Trafic en transit du Mali et du Niger via le Burkina Faso	163

CHAPITRE IV: ACTEURS DU TRANSIT ROUTIER DE MARCHANDISES ET INTÉGRATION RÉGIONALE167

4.1. ORGANISMES INTERNATIONNAUX ET RÉGIONAUX ET TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES	167
4.1.1. Organismes d'intégration et structures privées à l'échelle supranationale	168
4.1.2. Organismes sectoriels et intégration régionale.....	170
4.2. MULTIPLES INTERVENANTS NATIONAUX.....	173
4.2.1. Acteurs privés du transit routier de marchandises	173
4.2.1.1. Transitaires: acteurs sans influence sur le processus d'intégration régionale	173
4.2.1.2. Transporteurs et commerçants: entre fusion ou confusion des rôles, des acteurs importants pour l'intégration régionale	174
4.2.2. Acteurs institutionnels nationaux du transit routier de marchandises.....	178
4.2.2.1. Ministères des transports: acteurs faibles de l'intégration régionale	178
4.2.2.2. Chambres de commerce et mission de facilitation du transport régional	180
4.2.2.3. Conseils des chargeurs: acteurs engagés pour l'intégration régionale	181
4.2.2.4. Absence d'une coordination des syndicats: un handicap pour l'intégration régionale	
185	
4.3. INTERVENANTS LOCAUX DU TRANSIT ROUTIER	187
4.3.1. "Coxer": un métier très souvent occasionnel	187
4.3.2. Forces de contrôle: missions de sécurité et d'entrave à l'intégration régionale ...	189
4.4. CONDUCTEURS TROUTIERS: VÉRITABLES ACTEURS D'INTÉGRATION RÉGIONALE	194
4.4.1. Métier de conducteur de poids-lourds: un métier d'hommes adultes	194
4.4.2. Langues parlées, facteurs-clé de l'intégration régionale	202
4.4.3. Burkina Faso, une situation géographique favorable au transit routier de marchandises	206
CONCLUSION PARTIELLE.....	211

TROISIÈME PARTIE:TRANSIT ROUTIER ET DÉVELOPPEMENT.212

INTRODUCTION À LA TROISIÈME PARTIE	213
--	-----

CHAPITRE V: AVANTAGES DU TRANSIT ROUTIER DU MALI ET DU NIGER VIA LE BURKINA FASO214

5.1. IMPORTANCE DU TRANSIT ROUTIER POUR LES PAYS SANS LITTORAL	215
5.1.1. Infrastructures de transports: atout pour le transit des pays de l'intérieur	215
5.1.2. Pays sans façade maritime et échanges intracommunautaires	218
5.2. TRANSIT ROUTIER ET COMMERCE FRONTALIER DANS LES COMMUNES DE KANTCHARI, DE FARAMANA ET DE KOLOKO	220
5.3. RETOMBÉES ÉCONOMIQUES POUR LES ACTEURS DIRECTS	228

5.3.1.	Conducteurs routiers: de faibles salaires mensuels et d'importants revenus 228	
5.3.2.	Apprentis-chauffeurs: un métier contraignant	236

CHAPITRE VI: CONTRAINTES ET PERSPECTIVES DU TRANSIT ROUTIER ET DE L'INTÉGRATION RÉGIONALE.....243

6.1. CONTRAINTES À SURMONTER..... 243

6.1.1.	Non-application des textes en matière de facilitations du transport.....	243
6.1.2.	Tracasseries routières: véritable fléau du transport routier et de l'intégration régionale	245
6.1.3.	Délais d'acheminement des marchandises encore longs et coût élevé du transport	252
6.1.4.	Prostitution, insécurité, accidents et problèmes environnementaux: des défis du transport routier	258
6.1.5.	Problèmes liés au principe de la répartition du fret.....	262
6.1.6.	Faible dynamisme des échanges intracommunautaires.....	264

6.2. QUELLES PERSPECTIVES POUR L'INTÉGRATION RÉGIONALE ET LE TRANSPORT ROUTIER ? 266

6.2.1.	Nécessité d'une véritable volonté politique	267
6.2.2.	Utilisation des technologies de l'information et de la communication	269
6.2.3.	Nécessité de renforcement des capacités des acteurs	273
6.2.4.	Secteur de l'éducation, une stratégie à long terme	275
6.2.5.	Meilleure gestion des parkings et renouvellement des parcs	276
6.2.6.	Promouvoir le chemin de fer	278
6.2.7.	Combiner les approches « institutionnelles» et « par le bas » de l'intégration régionale	284

CONCLUSION PARTIELLE..... 291

CONCLUSION GÉNÉRALE292

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES296

TABLE DES ILLUSTRATIONS317

LISTE DES CARTES	317
LISTES DES ENCADRÉS	317
LISTE DES GRAPHIQUES	317
LISTE DES SCHÉMAS.....	318
LISTE DES TABLEAUX.....	318

LISTE DES PHOTOS	319
ANNEXES.....	320
ANNEXE 2 : ANALYSE AFOM DES PORTS DE L'UEMOA	324
ANNEXE 3: PTAC ET PTRA DEFINIS PAR LE REGLEMENT N°0 14/2005/CM/UEMOA.....	326
ANNEXE 4: GUIDES D'ENTRETIENS	327
ANNEXE 5: FICHE D'ENQUETE AUPRÈS DES CONDUCTEURS EN TRANSIT ROUTIER DU MALI ET DU NIGER.....	334