

Genèse et structure d'un espace enclavé : la Haute-Volta

D. OUEDRAOGO

C.N.R.S.T., Ouagadougou

RÉSUMÉ

La Haute-Volta, dont la capitale est à plus de 1.000 km de la mer, est un pays enclavé. Les rapports qu'elle entretient avec le monde extérieur sont étroitement tributaires de sa situation à l'intérieur du continent. A l'époque coloniale, l'espace voltaïque est ainsi essentiellement perçu comme un réservoir de main-d'œuvre. Aujourd'hui, l'organisation de cet espace reste fondamentalement extravertie, l'économie voltaïque s'avérant plus que jamais dépendante du système capitaliste mondial.

ABSTRACT

Upper Volta, with its capital more than 1,000 km from the sea, is an enclaved territory. Its relations with the outside world depend almost entirely on its situation within the continent. Thus, during the colonial period, Upper Volta was considered essentially as a labour-reservoir. Currently, its territorial organisation remains basically oriented towards the exterior; its economy is proving to be more than ever dependent on the world-wide capitalist system.

INTRODUCTION

L'espace est une matière première complexe et fragile qui a toujours été disputée entre les hommes. Modelé à l'image de la société qui l'aménage, il en est la projection au sol. Aussi l'espace reflète-t-il la finalité, la rationalité, l'histoire, etc. de la société qui le gère. La société et son espace constituent de ce fait un tout indissociable dans un système d'interactions où la société se crée en créant l'espace, toute transformation

impliquant une transformation dans l'organisation de l'espace. L'étude de l'espace voltaïque doit ainsi tenir compte de l'organisation et de la distribution des transports, des caractéristiques de l'activité productive, de la situation géopolitique etc.

Toutefois, nous nous limitons ici à la production de l'espace voltaïque (1), les effets de la continentalité sur l'économie et la société voltaïque faisant l'objet de considérations particulières.

(1) Les préoccupations de cette étude nous amènent à ne pas évoquer suffisamment la dynamique de la structuration sociale dans le pays. Il n'empêche que nous soyons convaincus que l'espace est géré et organisé par les classes dominantes et ce en rapport avec celles des pays développés.

L'espace voltaïque s'organise selon un jeu dialectique de facteurs de concentration et de dispersion, de facteurs endogènes et exogènes, etc. Et son étude s'avère assez malaisée parce qu'il s'agit en réalité d'un puzzle d'éléments d'âge différent liés par des relations qu'ils entretiennent entre eux. De même, une analyse correcte de l'organisation de l'espace voltaïque ne peut se faire à l'échelle du pays dans la mesure où la Haute-Volta est l'assise territoriale d'événements temporels internes aussi bien qu'allogènes. Aussi n'aborderons-nous que quelques aspects de la dynamique de l'organisation de l'espace voltaïque. D'entrée de jeu, précisons que cet espace est un « espace socialisé » : il a été, depuis longtemps déjà, le substrat d'une société, qui dans son évolution, l'a progressivement aménagé à son image et selon des intérêts déterminés.

Le puzzle spatial de la période coloniale

Nul n'ignore que les pays africains et singulièrement la Haute-Volta n'existaient pas en tant que tels pendant la période précoloniale. L'espace que représente aujourd'hui la Haute-Volta était depuis le XIII^e siècle — en tout cas — constitué par des sous-espaces plus ou moins fermés, plus ou moins contigus entre lesquels les rapports de domination étaient quasi inexistantes et ce, en fonction du faible niveau de développement des forces productives. Ainsi pouvions-nous distinguer grosso-modo (2) :

des sous-espaces non ou peu structurés,
des sous-espaces structurés

Les sous-espaces non ou peu structurés (pays lobi, bwamu, pays gourounsi, etc.) étaient caractérisés notamment par l'inexistence de l'emprise d'un Etat sur l'espace. Et l'organisation de l'espace avait pour objectif principal la satisfaction des besoins des clans ou lignages mais elle était gérée par les aînés.

L'organisation des sous-espaces structurés était plus complexe (pays mossi et gourmantché, royaumes peul du nord, royaumes et principautés de l'ouest comme le Gouiriko) car le surplus de la production était accaparé par les strates supérieures de la société (chefs et notables notamment) qui, en réalité, modelaient l'espace à leur profit (distribution des terres, modes de gestion de l'espace en terres de culture, de chasse et d'élevage, droits sur les arbres, les cours d'eau, etc.).

La médiocrité des transports et les caractéristiques mêmes de l'activité productive limitaient cependant le développement des rapports marchands entre ces sous-espaces, structurés ou non, et à l'intérieur même de ces sous-espaces ; les échanges, faibles en général se faisant souvent sous forme de troc et à une échelle assez limitée. Aussi l'organisation de l'espace était-elle introvertie : l'activité productive, projetée au sol, visait surtout la satisfaction des besoins des hommes qui aménageaient l'espace.

Avec la colonisation cependant, on assiste à une intégration de ces sous-espaces, structurés ou non, en espace unique, la Haute-Volta, qui s'emboîtera progressivement dans un espace plus large, mondial au plus précis, où prédomine l'activité productive capitaliste ; donc une organisation capitaliste de l'espace.

Genèse de l'espace voltaïque

La conquête coloniale (1894-1900), agression de « l'espace voltaïque », a regroupé les sous-espaces de la période précoloniale en un espace d'un seul tenant, baptisé Haute-Volta et qui se restructurera progressivement selon les besoins du colonisateur. En fait, les armées et les administrations coloniales ont agi en véritables macro-organisatrices de l'espace africain — cf. clauses de la conférence de Berlin (1884-1885) et la délimitation des frontières voltaïques selon le cours des rivières (Sourou avec le Soudan Français, Leraba avec la Côte d'Ivoire) et les parallèles (avec la Gold-Coast grâce à un accord signé entre la France et l'Angleterre, à Paris, en 1898). Mieux, l'espace voltaïque créé en tant que tel par arrêté du 10 mars 1919 a connu une histoire particulière. En effet, il a été divisé en trois sous-espaces qui furent adjoints de 1932 à 1947 aux espaces soudanais, nigérien et ivoirien et ce en fonction des besoins de l'activité productive coloniale. Et c'est dans le cadre de cette activité productive qu'avaient été constituées les colonies enclavées (Niger, Soudan Français et Haute-Volta par exemple) et les colonies côtières (Sénégal, Côte d'Ivoire, Gold-Coast, etc.), espaces d'abord politico-administratifs qui se structureront selon des normes capitalistes et dont les fonctions socio-économiques se préciseront progressivement selon la logique du colonisateur, c'est-à-dire celle de la recherche du profit.

L'espace voltaïque fut reconstitué en 1947, mais son intégration à l'espace capitaliste s'était déjà amorcée grâce à des mesures et méthodes plus ou moins coercitives, plus ou moins raffinées : prestations et recrutements de main-d'œuvre depuis 1903, impôt exigé en monnaie française à partir de 1903 ; recrutements militaires depuis 1911, politique d'établissement d'un réseau routier extraverti (1911-1927), cultures forcées ou suscitées de coton et d'arachide, récoltes imposées d'amendes de karité, de kapok et d'indigo, etc. A partir des années 1930, la fonction de l'espace voltaïque se précisait déjà : celle d'être un réservoir de main-d'œuvre pour les colonies voisines, qui comportent des sous-espaces particulièrement « aliénés » (pays Ashanti en Gold-Coast, Sud-Est ivoirien et Delta intérieur du Niger, etc.) où l'emprise capitaliste est de plus en plus forte du fait du développement des cultures de rente. La fonction accessoire de la Haute-Volta est de fournir ces pays côtiers (Gold Coast et Côte d'Ivoire) en produits animaux (3).

L'espace voltaïque a été également restructuré du fait de son intégration dans l'espace capitaliste : des sous-espaces naissaient, d'autres disparaissaient ou étaient reconvertis dans

(2) Dans cet essai, nous basons notre réflexion sur l'existence d'un Etat comme critère de structuration des sous-espaces précoloniaux. Ceci peut être critiquable à bien des égards mais nous pensons que l'Institution d'un Etat par les classes dominantes constitue un stade « supérieur » — et plus spectaculaire — de l'organisation de l'espace.

(3) En 1972, les exportations en produits animaux ont rapporté 2.292,9 millions de F CFA soit 44,6 % des exportations voltaïques ; la même année l'immigration rapportait plus de 6 milliards de F CFA.

leurs fonctions. Ainsi se sont formés des sous-espaces refuges (zones d'accueil des migrations internes : Bwamu notamment), des sous-espaces dégradés ou « délaissés » (Sahel, Yatenga, pays Gourmantché) et des sous-espaces « aliénés » (zones aménagées pour porter des cultures de rente. Ces sous-espaces qui constituent en fait un tout indissociable sont périphériques : ils sont dominés du fait du développement inégal des rapports marchands par un sous-espace central formé par un réseau urbain extraverti mais fonctionnel (par rapport au système) et dirigé par Bobo-Dioulasso et Ouagadougou, véritables relais entre l'espace du capitalisme dominant et l'espace voltaïque dominé.

Finalement, la genèse aussi bien que l'organisation de l'espace voltaïque se sont faites au service d'intérêts coloniaux. Aussi a-t-on abouti à une « dérivation » de l'espace voltaïque qui, dans la période post-indépendante, est resté dominé.

La Haute-Volta, un espace dominé

L'après indépendance ne se présente aucunement comme une rupture par rapport à la situation antérieure — la seule innovation tient presque exclusivement à l'existence de l'emprise d'un Etat voltaïque sur l'espace voltaïque (4). Notons toutefois que cet Etat est un allié du système capitaliste mondial et que, de ce fait, l'organisation de l'espace voltaïque reste fondamentalement extravertie. En réalité, la situation antérieure a été purement et simplement renforcée grâce aux modèles de planification et d'aménagement du territoire qui privilégient certains sous-espaces et en défavorisent d'autres, du fait des investissements et équipements différentiels.

Le gradient économique s'est ainsi accru entre les sous-espaces dégradés ou « abandonnés » et les sous-espaces « aménagés », tandis que les sous-espaces « aliénés » prennent de plus en plus d'importance (périmètre agro-industriel de Banfora, Vallée du Kou, Vallée du Sourou, périmètre irrigué du lac de Bam, sous-espace des vallées des Volta en création avec l'A.V.V., etc.). En fait, la cause motrice de ces inégalités régionales se trouve à l'extérieur et les phénomènes de croissance de certains sous-espaces sont accompagnés de phénomènes d'appauvrissement relatif dans les autres sous-espaces (5). Et la concentration des investissements dans les sous-espaces « aménagés » tend à créer des rapports de dépendance régionale dans la mesure où tout l'espace voltaïque devient tributaire de ces zones pour certaines productions : vallée du Kou pour le riz, ORD de la Volta Noire pour le coton, ORD de Banfora pour le sucre, etc. Elle contribue également au développement des migrations internes : de 1960 à 1972 par exemple, l'effectif des cultivateurs Mossi installés hors de leur aire ethnique est passé de 80 à 140.000 (voir Tableau 1). Et en dépit des vœux pieux de décongestion, les investissements continuent à se faire dans les sous-espaces déjà plus développés, élargissant ainsi le fossé au lieu de la combler (Tableau 2).

En réalité, cette situation relève surtout de facteurs exogènes qui déterminent la sélectivité des sous-espaces en matière d'aménagement. Aussi, les inégalités régionales sont-elles le résultat du système de décision mondial mais également national. Et il y a une domination des sous-espaces dégradés ou « abandonnés » par les sous-espaces « aménagés » qui accaparent les meilleures terres (vallées surtout) et la force de travail (migrations suscitées). L'extraversion de ces derniers en fait des sous-espaces « aliénés » qui échappent à la pleine propriété de leurs habitants. Ainsi se fait l'intégration des sous-espaces articulés les uns aux autres en un tout qui constitue l'assise territoriale de l'activité productive nationale. Les relations dissymétriques entre les composantes spatiales sont cependant génératrices de tensions, de contestations qui aggravent les divergences ethniques et alimentent le régionalisme (tension entre l'Est et l'Ouest de la Haute-Volta, tension entre les Mossi du Yatenga et ceux de la région de Ouagadougou, etc.). Tout se passe comme s'il y avait une lutte des sous-espaces.

On peut faire le même constat au niveau Ouest-africain dans la mesure où il y a une sélectivité à l'échelle des espaces étatiques, les capitaux recherchant les profits les plus élevés et les plus sûrs. A titre d'exemple, notons que la Haute-Volta n'a reçu en aide que 66.351 millions de F CFA de 1959 à 1970 inclus, alors que la Côte d'Ivoire bénéficiait de 1960 à 1969 de 130.000 millions de F CFA. Evidemment, il se pose ici le problème du degré d'aliénation des espaces nationaux eu égard aux profits qu'en retire le capitalisme mondial.

Au niveau Ouest-africain en tout cas, il est certain que l'organisation de l'espace est responsable du fort courant migratoire qui existe entre l'espace voltaïque et les espaces nationaux de la Côte du Golfe de Guinée (espace ivoirien notamment) : le sujet est assez bien connu pour qu'on s'y attarde, l'espace voltaïque ayant pour principal rôle de fournir la force de travail aux sous-espaces « aliénés » de la Côte.

LA HAUTE-VOLTA, UN ESPACE ENCLAVÉ

Création coloniale, la Haute-Volta est un pays fortement continental : sa capitale, Ouagadougou est située à plus de 1.000 km de la Côte du Golfe de Guinée. Aussi, les rapports marchands qu'elle entretient avec le reste du monde sont-ils particulièrement marqués par cette continentalité.

A la recherche d'une porte d'accès à la mer

Dans le cadre d'accords spécifiques avec ses voisins côtiers, la Haute-Volta dispose actuellement, en dehors de son assise territoriale, d'importantes installations portuaires. Toutefois le port d'Abidjan reste le premier port voltaïque parce que l'unique voie économique d'accès à la mer est constituée par la seule ligne de chemin de fer à voie simple, l'Abidjan-

(4) Nous n'analysons pas ici la fonction des sous-espaces créés de toutes pièces par l'Etat voltaïque : sous-espaces politico-administratifs (10 départements) et sous-espaces plans de développement économique et social (11 O.R.D. - Organisme Régional de Développement).

(5) Le revenu des Mossi qui ont émigré à l'Ouest de la Haute-Volta est de 200 à 350 F CFA par jour alors que leurs compatriotes restés au village ont entre 80 et 120 F CFA (Voir J. CAPRON et KOHLER, 1976).

Ouagadougou (achevé en 1954, il est long de 1.145 km dont 517 km en Haute-Volta).

Le port d'Abidjan

La Haute-Volta dispose dans le port d'Abidjan de deux terrains aménagés d'une capacité de 10.000 m² chacun (6). Ce port réalise un trafic annuel de l'ordre de 6.500.000 t (6.039.021 t en 1975) dont 330.000 t pour le transit avec les pays voisins (Mali, Haute-Volta et Niger surtout) : la part du trafic voltaïque qui s'élevait à 129.000 t en 1972 (environ 20 % du trafic du port et 50 % du transit vers les pays voisins) se situe actuellement aux environs de 235.000 t. Mais l'essor des courants commerciaux en Haute-Volta à l'exportation et surtout à l'importation a entraîné un gonflement sans précédent du trafic des marchandises que ni le port d'Abidjan ni le chemin de fer Abidjan-Niger ne peuvent supporter sans inconvénients majeurs pour l'économie voltaïque. La Chambre de Commerce, d'Agriculture et d'Industrie de Haute-Volta estime qu'à l'heure actuelle, une marchandise embarquée dans un port européen, japonais ou américain met facilement 5 à 6 mois avant d'atteindre son destinataire final voltaïque. La durée d'acheminement de ces marchandises se décompose à peu près comme suit :

du port européen, américain ou japonais au port d'Abidjan — 30 à 45 jours ;

du port d'Abidjan à la gare d'Abidjan : 3 à 4 mois ;

de la gare d'Abidjan à celles de Haute-Volta : 15 jours (le trajet Abidjan-Ouagadougou dure une trentaine d'heures !).

De plus, pour les marchandises, les frais de transit sont très élevés et s'accroissent régulièrement : la Taxe de Prestation de Service (TPS) représente jusqu'à 21,98 % de la valeur de la marchandise alors que les taxes d'aconage et de magasinage se sont accrues de 175 % en 1977.

Finalement, les délais de livraison à l'exportation aussi bien qu'à l'importation sont tellement longs et les frais si élevés que les marchandises voltaïques (80 % ad valorem de matières premières) se déprécient alors que les importations (essentiellement des produits manufacturés) se trouvent sérieusement grevées. Ceci est d'autant plus grave que la balance commerciale de la Haute-Volta est chroniquement déficitaire (7).

Les disparités des frais d'approche par le rail et par la route (Abidjan-Haute-Volta) ne sont également pas sans poser des problèmes, ces frais s'élevant respectivement en moyenne à 9 F CFA et à 17 F CFA la tonne kilométrique. En effet, la moindre cherté du transport par le rail entraîne une saturation des installations ferroviaires tant à Abidjan qu'à Ouagadougou. Et à Ouagadougou, il arrive que près de 200 wagons soient ainsi immobilisés ; au 14 juin 1977 près de 7.000 tonnes de marchandises étaient en attente à Abidjan. Finalement, les frais d'entrepôt, d'aconage, de transport, etc. sont tels que les prix des marchandises rendues à Ouagadougou doublent facilement — toutes proportions gardées — ceux d'Abidjan (le ciment vendu à Abidjan à

11.000 F CFA la tonne atteint parfois à Ouagadougou le prix record de 30.000 F CFA).

Le port de Lomé

La Haute-Volta dispose au port de Lomé d'un terrain de 20.000 m² et d'un entrepôt de 10.000 m² appartenant à la Chambre de Commerce de la Haute-Volta. Et avant que le Mali et le Niger ne finissent d'aménager leurs terrains, l'entrepôt voltaïque sert pour les transactions de ces deux pays.

Le trafic voltaïque au port de Lomé (600 à 700 t par an) est certainement appelé à se développer grâce au récent bitumage de la route Lomé-Ouagadougou. Et si le transport par la route Lomé-Ouagadougou (15 à 25 F CFA par tonne kilométrique) revient plus cher que celui par la route Abidjan-Ouagadougou à cause du manque de frêt à l'aller ou au retour pour les camions, les taxes du port de Lomé ne constituent que 35 % de celles du port d'Abidjan.

Le port de Cotonou

Actuellement, la Haute-Volta n'utilise que très peu ce port compte tenu de la déféctuosité de la route Cotonou-Ouagadougou. Toutefois, la construction du pont sur la Pendjari (pont de 100 m d'un coût de 600 millions de F CFA) permettra aux deux pays de renforcer davantage leurs transactions commerciales.

Le port de Téma

Ce port constitue un débouché assez intéressant pour la Haute-Volta puisqu'il est relié à Ouagadougou par une route entièrement bitumée. Et les négociations entre les autorités ghanéennes et voltaïques sont en cours en vue de doter la Haute-Volta d'un terrain et d'un entrepôt dans le port de Téma. Précisons cependant qu'il n'y a actuellement pas de véritables courants d'échanges (8) entre la Haute-Volta et le Ghana, l'inexistence d'accords de paiement entre les deux pays constituant un handicap majeur. Seule une option politique de rapprochement entre ce pays francophone et ce pays anglophone pourrait amener les autorités voltaïques à ouvrir davantage leur pays sur le Ghana.

Somme toute, cette recherche d'une porte d'accès à la mer est symptomatique quant à l'importance de plus en plus grande de l'emprise qu'exerce le capitalisme mondial sur l'espace voltaïque. De même, elle met en exergue la subordination de l'espace voltaïque vis-à-vis de l'espace ivoirien notamment, qui se présente comme étant un relai régional du capitalisme mondial.

La Haute-Volta - pays de transit

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

(6) La Haute-Volta y bénéficiera également du projet de création d'un terminal minéralier dans la presqu'île de Locodjo pour le manganèse de Tambao.

(7) Le taux de couverture varie entre 40 et 45 %. De 1967 à 1972 les importations sont passées de l'indice 100 à l'indice 171 alors que l'indice des exportations a augmenté de 100 à 114.

(8) Il s'agit des courants « officiels » parce qu'en réalité une importante « contrebande » existe entre les deux pays.

frontières avec six pays (Mali, Niger, Bénin, Togo, Ghana et Côte d'Ivoire). C'est pourquoi son rôle de transit entre les Etats sahéliens (Niger, Mali) et les Etats côtiers (Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Bénin) est particulièrement important. Aussi les routes ayant le plus fort trafic sont-elles par ordre décroissant les cinq routes internationales suivantes :

- la R.N. 9 — Bobo-Dioulasso-Faramana-Mali,
- la R.N. 5 — Ouagadougou-Pô-Ghana,
- la R.N. 1 — Ouagadougou-Bobo-Dioulasso - Côte d'Ivoire,
- la R.N. 7 — Bobo-Dioulasso-Orodara - Mali,
- la R.N. 16 — Ouagadougou-Koupéla-Tenkodogo - Togo.

Notons que le réseau routier de la Haute-Volta (9) représente une des plus fortes densités de l'Afrique de l'Ouest et le coût de son entretien, estimé à 600 millions de F CFA, dépasse largement les moyens du pays qui ne lui alloue annuellement que quelque 300 millions de F CFA.

Mais l'importance du transport routier et international est telle que la Haute-Volta a un projet de construction d'une gare routière internationale de 1.275 millions de F CFA à Ouagadougou.

En dehors des marchandises courantes qui sont transportées par camion de la côte (Ghana et surtout Côte d'Ivoire) vers le Mali et le Niger ou dans le sens contraire, notons que la

Haute-Volta est traversée par du bétail sur pied en provenance du Mali et du Niger et destiné aux pays côtiers — ce qui n'est pas sans poser des problèmes écologiques (piétinement, pâturages, approvisionnement en eau) le long des pistes et routes voltaïques.

Le transit par le rail revêt également une importance particulière. En effet, le transit vers le Mali à partir de Bobo-Dioulasso s'est élevé à 20.268 tonnes de produits pétroliers en 1970 et à 19.406 tonnes de graines et de fibres de coton en provenance du Mali. Le transit vers le Niger portait la même année sur 1.281 tonnes.

En dépit de sa continentalité, la Haute-Volta est une plaque tournante au niveau de l'Afrique de l'Ouest. Toutefois, la politique des transports reste dans le cadre de l'économie extravertie. Et dans l'obligation de n'accéder aux marchés des pays développés que par le truchement des ports côtiers, la Haute-Volta subit une dépendance accrue et accuse un certain retard dans le processus de développement par rapport aux pays côtiers. Seule une organisation introvertie de l'espace au niveau Ouest-africain pourrait permettre à la Haute-Volta de jouer pleinement et à son juste profit un rôle d'espace de communication et de distribution.

TABLEAU 1
SOLDES MIGRATOIRES (1975) (10)

Départements	Centre	Centre Est	Centre Nord	Centre Ouest	Est	Hauts Bassins	Nord	Sahel	Sud-Ouest	Volta Noire	Solde totale
Centre	0	+ 4.300	2.689	1.794	129	- 1.963	3.537	+ 649	+ 56	+ 876	+ 12.067
Centre-Est	- 4.300	0	- 468	- 206	- 1.538	- 1.499	108	- 89	- 21	- 134	- 8.147
Centre-Nord	- 2.689	+ 468	0	- 1.199	- 3.001	- 4.637	1.645	+ 940	+ 54	- 1.852	- 10.379
Centre-Ouest	- 1.794	+ 206	1.199	0	- 157	- 10.673	1.171	+ 65	- 481	- 24.064	- 34.538
Est	- 129	+ 1.538	3.001	157	0	- 143	378	+ 1.619	+ 43	- 110	+ 6.354
Hauts-Bassins	- 1.963	+ 1.499	4.637	- 10.673	143	0	15.379	+ 1.530	+ 3.455	+ 17.948	+ 52.227
Nord	- 3.537	- 108	- 1.645	1.171	- 378	- 15.379	0	- 1.792	- 425	- 21.442	- 45.877
Sahel	- 649	+ 89	- 940	- 65	- 1.619	- 1.530	1.792	0	+ 60	635	- 3.497
Sud-Ouest	- 56	+ 29	54	481	- 43	- 3.455	- 425	+ 60	0	+ 472	- 2.161
Volta Noire	- 876	+ 134	1.852	24.064	110	- 17.948	21.442	+ 635	- 472	0	+ 28.941

(9) La Haute-Volta avec 275.000 km² dispose de 4.500 km de routes nationales (environ 500 km bitumés) et 13.000 km de routes départementales et régionales. Son parc automobile était constitué par 15.295 véhicules automobiles en 1971.

(10) Trois départements sont véritablement excédentaires. Ce sont ceux du Centre (exode rural vers Ouagadougou), de la Volta Noire (colonisation interne Mossi) et surtout des Hauts-Bassins (colonisation interne Mossi, exode rural vers Bobo-Dioulasso, Vallée du Kou, etc.). Les départements qui perdent le plus de force de travail sont ceux du Nord, du Centre-Ouest et du Centre-Nord.

Source : Georges SANAGOH, une décennie de planification voltaïque. Thèse, Paris-Sorbonne 1977, p. 110.

TABLEAU 2

RÉPARTITION RÉGIONALE DES INVESTISSEMENTS PAR O.R.D.
(Organisme Régional de Développement) DU PLAN-CADRE 1967-1970 (11)

Désignation	Population résidente 1970	Montant (Millions de F CFA)
I. Financements régionalisés		
O.R.D. du Centre (Ouagadougou)	934.000	4.464
O.R.D. du Centre (Koudougou)	704.364	2.401
O.R.D. du Centre-Nord (Kaya)	581.000	691
O.R.D. de la Volta Noire (Dédougou)	491.000	1.201
O.R.D. du Nord (Ouahigouya)	553.000	553
O.R.D. de la Comoé (Banfora)	176.489	1.593
O.R.D. des Hauts-Bassins (Bobo-Dioulasso)	388.000	2.527
O.R.D. de l'Est (Fada N'Gourma)	281.360	1.249
O.R.D. du Sahel (Dori) (12)	262.000	543
O.R.D. de la Bougouriba (Diébougou)	339.000	549
TOTAL		15.571
II. Financements de deux principales villes		
Ville de Ouagadougou	120.000	3.981
Ville de Bobo-Dioulasso	80.000	1.235
TOTAL		5.216
III. Financements non régionalisés		
TOTAL		6.725
TOTAL GÉNÉRAL		27.512

BIBLIOGRAPHIE

- J. CAPRON et J.M. KOHLER, 1976. — Migration de travail vers l'étranger et développement national. *Séminaire sur les Méthodes de planification du Développement rural*. Ouagadougou, 3-6 mars 1976.
- H. DIALLO, 1973. — Politique des transports et communications en Haute-Volta. *Séminaire sur l'Etat de la Science Sociale en matière de Développement* (Ouagadougou, 26 novembre-1^{er} décembre 1973).
- Y. DIAWARA, 1974. — Transports et développement en Haute-Volta. *Notes et Documents voltaïques*, 7 (2), janvier-mars 1974, pp. 24-91.
- G. SANOGO, 1977. — *Une décennie de planification voltaïque*. Thèse de spécialité en économie de développement, Paris, 1977.
- M. SANTOS, 1975. — *L'espace partagé*, Editions M. Th. GENIN, Paris 1975.
- Direction de la Statistique et de la Mécanographie — *Bulletin mensuel d'information statistique et économique*, décembre 1972.
- Memento de l'Economie africaine* — n° spécial du bulletin de l'Afrique Noire, 1972, pp. 181-209.

(11) Les O.R.D. les plus déshérités ont eu les financements les moins importants. La seule ville de Ouagadougou (environ 120.000 hab.) a bénéficié du double des investissements attribués aux trois O.R.D. (Centre-Nord, Sahel et Nord) qui regroupent plus de 1.500.000 hab.

(12) L'O.R.D. du Sahel n'était pas encore créé et celui de Fada N'Gourma a été par la suite scindé en deux parties.