

Quand la « crise » ivoirienne stimule les trajectoires professionnelles des transporteurs burkinabè émigrés

Sylvie BREDELOUP* et Oumarou KOURAOGO**

Quelques travaux ont déjà montré comment des événements politiques majeurs pouvaient contribuer à une transformation notable du secteur des transports routiers de voyageurs et notamment à l'émergence du secteur artisanal. C'est ainsi que les expulsions massives orchestrées par le Nigeria, en 1985, à l'encontre des ressortissants subsahariens, ont favorisé le développement du transport public artisanal notamment au Bénin : les refoulés, désireux de se réinsérer rapidement dans leur pays d'origine ayant emporté avec eux leurs *zemidjan*, ces petites motos destinées à assurer le transport collectif. De la même manière, au lendemain de la guerre civile de 1990 au Liberia, nombre de réfugiés libériens ou guinéens sont arrivés à Conakry avec les taxis ou minibus qu'ils exploitaient à Monrovia, contribuant à une dérégulation du secteur et à la remise en question du fragile monopole détenu par l'entreprise SOGETRAC (Société Générale de Transports en Commun), sans que les pouvoirs publics aient les moyens de résister à cet afflux soudain (Godard, Teurnier, 1992).

À partir d'enquêtes de terrain réalisées en 2005 et 2006¹, nous apportons ici un éclairage complémentaire sur les relations qui se tissent entre migration de retour et trajectoire professionnelle dans le secteur du transport. En écho à la crise ivoirienne et au regard de la transformation des formes migratoires, nous essayons d'apprécier l'évolution du transport de voyageurs sur longue distance au Burkina Faso. Les

* Directrice de recherches à l'IRD, UMR LPED Marseille, Sylvie.Bredeloup@up.univ-mrs

** Étudiant de maîtrise en sociologie à l'Université de Ouagadougou, Kouradou@yahoo.fr

1 Elles ont été conduites à la fois auprès de transporteurs installés à Ouagadougou dans les gares routières de Tampouy, de Ouagainter et de l'Est et de responsables municipaux et de directions techniques des Ministères des Transports et du Commerce.

troubles politiques qui, ces dernières années, ont secoué vigoureusement la Côte d'Ivoire, pays frontalier du Burkina Faso, ont remis en question la place des ressortissants étrangers ou d'origine étrangère installés en terre ivoirienne. C'est ainsi que plusieurs milliers de Burkinabè ont dû quitter précipitamment le pays phare de l'Afrique de l'Ouest sans envisager pour autant un retour définitif dans le territoire de leurs ancêtres. Pendant plus de quatre ans, la Côte d'Ivoire a été coupée en deux, les services de contrôle gouvernementaux n'ayant plus accès aux produits en circulation dans le nord du pays, zone occupée par les « rebelles ». Dans ce contexte particulier, il s'agit de rendre compte de la manière dont quelques transporteurs d'origine burkinabè, rentrés de Côte d'Ivoire et ayant accompagné le mouvement, ont rebondi professionnellement, profitant parfois de ces hautes turbulences pour asseoir leur position des deux côtés de la frontière. L'étude renseigne également sur les modalités de la concurrence instaurée avec les transporteurs nationaux déjà installés, avant d'interroger le rôle de la puissance publique dans cette nouvelle configuration.

LE MILIEU DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS SUR LONGUE DISTANCE AU BURKINA : DE LA DÉCOLONISATION À LA CRISE IVOIRIENNE

Le développement du transport de voyageurs sur longue distance au Burkina Faso ne peut se comprendre qu'à la lumière des mouvements migratoires entretenus depuis plus d'un siècle avec les pays voisins, le Ghana et la Côte d'Ivoire. L'extension des cultures de rente (café et cacao) assortie du développement des infrastructures de transport nécessaires à leur écoulement, notamment la construction de la ligne ferroviaire Abidjan-Ouagadougou, datent de l'époque coloniale. Alors que la colonie ivoirienne était sous-peuplée, il s'agissait pour les autorités françaises de mobiliser, par le biais de l'impôt de capitation puis le recours au travail forcé, les ressortissants de la Haute-Volta qui représentaient alors plus du quart de la population de l'Afrique Occidentale Française (Coulibaly, 1986). Les uns mirent en valeur la Côte d'Ivoire, les autres refusèrent de se soumettre à cette politique, préférant fuir dans la *Gold Coast* voisine, territoire alors britannique (Condé, 1978). Ni l'abolition du travail forcé, ni la reconstitution de la Haute-Volta au lendemain de la deuxième guerre mondiale ni l'indépendance des pays africains n'ont cependant provoqué l'arrêt de ces déplacements. Bien au contraire. Après avoir travaillé sur les grands chantiers de construction, les Burkinabè ont été employés comme manœuvres agricoles dans les plantations ivoiriennes avant d'investir en ville les secteurs du transport et du commerce. En 1998, selon le recensement général de population, avant l'embrasement de la Côte d'Ivoire, les Burkinabè représentaient 56,6 % de la population étrangère en Côte d'Ivoire soit 15 % de la population totale du pays. Et si, pendant longtemps, les mouvements de population entre les deux pays furent absorbés en grande partie par la RAN (Régie ferroviaire Abidjan-Niger), le démantèlement de cette structure (sa privatisation aboutissant à la suppression du service voyageurs) a également contribué à renouveler le transport routier sur longue distance. Mais retraçons rapidement les temps forts de la structuration de ce secteur.

1960-1980 : la RAN et quelques grandes sociétés internationales

Avant les indépendances, la marche et la bicyclette constituaient les principaux modes de déplacement des personnes. Le premier pas vers la mise en place d'un transport collectif a été effectué en 1949 en Haute-Volta avec l'apparition des premiers taxis, propriétés de Français résidents, pour répondre à la demande de la colonie française installée. Le CETUO (Conseil Exécutif des Transports Urbains de Ouagadougou) signale des tentatives de mise en place d'un réseau de transports en commun par les pouvoirs publics : la première date de 1960 avec la mise en service de deux autobus de types « tanga » (marque de véhicule automobile) qui n'ont fonctionné que quelques mois. La seconde expérience remonte à 1976, à l'époque où les pouvoirs publics avaient l'intention de mettre en circulation 27 autobus. Mais ce projet, dont l'investissement était estimé à 423,6 millions de FCFA, n'a jamais vu le jour². Au début des années 1970, le transport de voyageurs était assuré essentiellement par des compagnies étrangères (Société Commerciale des Ports Africains, Société Africaine de Groupage, Comptoir Français de Développement Industriel, Transafricaine) et quelques investisseurs privés nationaux, de surcroît, commerçants (Diallo, 1973). Alors que les grandes sociétés étrangères cumulaient à la fois les activités de transport régulier de marchandises et de transport de voyageurs sur longue distance, le chemin de fer jouait également un rôle important dans le traditionnel flux migratoire entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso. En 1971, le nombre de voyageurs entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire (265 724 cette année-là ?) était presque aussi important qu'à l'intérieur du pays (285 104) (Diawara, 1974).

1984 : une première tentative de structuration à l'époque sankhariste

Selon Kaboré (2002), jusqu'en 1984, le Burkina Faso ne bénéficiait pas de transport en commun. La Révolution Démocratique et Populaire est donc à l'origine de la création d'une régie nationale de transport en commun, dénommée X9, ayant en charge le transport urbain et interurbain et disposant, dans un premier temps, d'un parc de 63 bus d'une capacité de 60 places chacun. La société propose aux voyageurs un service de qualité à des tarifs très compétitifs. Des corridors ont été établis en direction des frontières ivoirienne, togolaise, malienne et ghanéenne et le réseau de transport s'est principalement développé à partir de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso, les deux grandes villes du pays. Si cette structure d'État a ralenti pendant longtemps l'essor du transport artisanal, en revanche, elle n'a pas empêché la société publique « Faso Tours », en principe spécialisée dans le transport de touristes, d'exercer une concurrence déloyale avant qu'elle ne devienne société d'économie mixte à majorité privée et qu'elle affiche plus clairement ses ambitions dans le transport interurbain de voyageurs (Berger, 1989).

2 Consulter le site du ministère des transports
(<http://www.mith.gov.bf/Ministere/projets/cetuo.htm>).

1990 : libéralisation du secteur

Au début des années 1990, l'insuffisance de trésorerie retarde bientôt l'entretien des véhicules affrétés par la régie, ce qui diminue la disponibilité du parc et accentue la baisse des recettes. La régie, qui n'a pas pu trouver une structure d'exploitation optimale de son réseau, s'est retrouvée rapidement dans une situation financière compromettant son existence juridique (Kéré, 1996). Les sociétés de transports de voyageurs privés assurant les liaisons interurbaines et internationales profitent de cette vacance pour conforter leur position. Pour ne parler que des plus importantes, il s'agit de : la SOGEBAF (Société Générale Bamogo et frères) créée en 1988, la STMB (Société de Transport Mixte Bangrin) en 1989, la TRANSMIF (Transport Maïga Issouf et Frères) en 1991, Rakieta, STGF (Société Transport Général du Faso) et STBF (Société de Transport Bouro et Frères) en 1992, Sans Frontière, STPW (Société de Transport Pengd Wendé), et STWS (Société de Transport Wend Songda) en 1993. La concurrence s'exacerbe ; le transport est assuré principalement par des bus et minibus dont les capacités varient entre 25 et 70 places. Des sociétés se spécialisent sur certains axes comme la SOGEBAF sur l'axe Ouagadougou-Abidjan, la STBF sur l'axe Ouagadougou-Bamako ou la STC (Société de Transport en Commun) sur l'axe Ouagadougou-Accra. Dans ce contexte de libéralisation économique, la tarification redevient libre. La régie X9, quant à elle, connaît une privatisation partielle.

ENTRÉE EN SCÈNE DES TRANSPORTEURS BURKINABÈ INSTALLÉS EN CÔTE D'IVOIRE

Dans ce milieu déjà concurrentiel, à compter de 1998, d'autres entreprises de transport privé de voyageurs s'implantent dans la capitale ouagalaise. Ces initiatives proviennent de transporteurs burkinabès préalablement implantés sur le territoire ivoirien. Il s'agit notamment de la Centrale Transport International (CTI) créée en 1997, du Transport Sana Rasmané (TSR) initié en 1998 sur le seul axe Ouagadougou-Abidjan, de la Société de Transport de la Paix (STP) créée en 2001 ; de Zoundi Sibiri Transport (ZST) implanté en 2000 et d'autres sociétés de transport basées principalement dans les gares routières de Ouagadougou, sur la route de Ouahigouya à Tampouy (Transport Sawadogo Salif, Transport Lankoandé Boureima, Société de Transport Niébé frères...). À cela il faut ajouter la Société Kilimandjaro, entreprise libyenne inaugurée en 2004 et confortant la pénétration libyenne dans le transport au Burkina Faso³. Comment expliquer l'introduction soudaine de ces transporteurs en provenance de Côte d'Ivoire sur la scène ouagalaise et plus généralement burkinabè ?

Bien avant le coup d'État de septembre 2002, la Côte d'Ivoire était entrée dans une période de grands bouleversements et de crispations identitaires. Après avoir

3 Après avoir installé en 2001 la compagnie aérienne Afriqiyah (propriété du gouvernement) sur le sol burkinabè, les Libyens ont investi dans le transport routier, devenant les plus gros actionnaires de la société de transport en commun de Ouagadougou (SOTRACO) puis ont créé les sociétés Kilimandjaro (transport routier international de passagers) et Safari (Transport routier international des marchandises) basées dans la zone d'activité de Ouagadougou.

imposé la carte de séjour à tous les étrangers mêmes ressortissants de la CEDEAO en 1991, le gouvernement ivoirien, à l'occasion de l'élection présidentielle de 1995, a introduit la notion d'ivoirité laquelle a mené à des dérives xénophobes et des accrochages, de plus en plus violents, entre les populations (Bredeloup, 2003). Ce fut le cas en novembre 1999, à Tabou dans le Sud-Ouest ivoirien où un conflit foncier dégénéra entre autochtones et immigrés, provoquant le départ précipité de 17 000 Burkinabès. Cet événement, qui a profondément marqué la communauté burkinabèe toute entière, a conduit quelques transporteurs installés en Côte d'Ivoire à réviser leur stratégie d'implantation : « *C'est avec la crise de Tabou que nous avons ouvert la ligne Ouaga-Abidjan, donc en réalité c'est la crise qui nous a amenés à nous installer au Burkina Faso* »⁴. Situation ô combien paradoxale. Assurément, les événements de Côte d'Ivoire et notamment les violences politiques, qui se sont multipliées au lendemain de l'élection de Laurent Gbagbo à la tête du pays en 2000 et qui se sont radicalisées après le soulèvement de militaires rebelles du 19 septembre 2002, ont incité les transporteurs burkinabès installés en terre ivoirienne souvent depuis de nombreuses années⁵ à reconsidérer leur projet de vie et projet professionnel et à ouvrir des antennes au Burkina Faso. Par ailleurs, cette guerre civile a, dès l'automne 2002, amené ces mêmes transporteurs à s'impliquer dans l'évacuation en urgence sur le Burkina de dizaines de milliers de compatriotes fuyant la Côte d'Ivoire (plus de 150 000 personnes selon le Comité National de Secours d'Urgence et de Réhabilitation). En cette période troublée, les opérateurs de transport burkinabè ont connu un regain de leur activité alors que leurs collègues ivoiriens — en majorité, loueurs de véhicules — étaient nombreux à mettre la clé sous la porte⁶. Les uns ont été approchés directement par leurs compatriotes en déroute qui voulaient rentrer au plus vite dans leur pays d'origine pour échapper aux exactions. D'autres ont été sollicités par le gouvernement burkinabè dans le cadre de son plan de rapatriement, rebaptisé « opération Bayiri », qui a permis, à partir d'Abidjan seulement, le retour dans leurs provinces d'origine de quelques 8 000 Burkinabès dont les maisons avaient été détruites ou dont la vie avait été menacée (Bredeloup, 2006).

Quand la nouvelle donne migratoire conduit au renouvellement de l'offre de transport

Depuis ces rapatriements massifs, les Burkinabès continuent de se déplacer entre les deux pays, fuyant la Côte d'Ivoire quand les troubles reprennent, y retournant pour continuer leurs affaires ou essayer de revendre leurs biens, en période d'accalmie. Tantôt les femmes et les enfants partent se mettre à l'abri sur la terre de leurs ancêtres,

4 Entretien du 6 janvier 2005 avec le directeur général de la société TSR.

5 Les entrepreneurs de transport rencontrés ont passé entre 15 et 27 ans de leur vie en Côte d'Ivoire. Certains y étaient nés.

6 Selon le président du Syndicat national des transporteurs de voyageurs et de marchandises en Côte d'Ivoire, 40 % des sociétés ivoiriennes ont fait faillite depuis septembre 2002. Les propriétaires étaient à 75 % des ressortissants du Nord du pays, appartenant à l'ethnie dioula et ont souvent été soupçonnés par le gouvernement de défendre la cause des « rebelles ».

tantôt les hommes s'aventurent sur le territoire voisin dans l'espoir d'améliorer leurs conditions de vie. À l'évidence, les événements de Côte d'Ivoire ont modifié en profondeur les modalités de la migration burkinabè. À la migration de peuplement succèdent des formes migratoires circulatoires. Les Burkinabè qui, dans un passé encore récent, limitaient la fréquence de leurs retours au pays ou avaient même oublié d'y retourner, développent à présent des allées et venues régulières. Ils ont ainsi reconfiguré leur espace de vie, travaillant en Côte d'Ivoire tout en réinvestissant dorénavant au plan familial et économique au Burkina Faso.

Toutes ces mutations rendent ainsi opportune une nouvelle offre de transport. Les Burkinabès installés dans les plantations ivoiriennes qui, avant le conflit, rentraient au pays en décembre et février pour dépenser l'argent gagné dans la commercialisation du café et cacao puis repartaient en Côte d'Ivoire à compter de juin pour désherber les champs, ont également reconfiguré leur calendrier. Pendant les campagnes de 2004 et de 2005, leurs déplacements s'étaient notablement ralentis ; les uns se terrant en Côte d'Ivoire et n'ayant aucune possibilité de rentrer au pays, les autres s'étant provisoirement réfugiés au Burkina Faso. Les rares planteurs qui continuaient à se déplacer entre les deux pôles n'avaient plus les moyens d'acheter les produits manufacturés dans les villes de transit comme Banfora pour approvisionner leur famille au Burkina Faso. En 2006, alors que la situation s'est calmée en Côte d'Ivoire, les transporteurs ont observé un étalement des retours dans le temps ainsi qu'une augmentation des départs vers la Côte d'Ivoire. Ce qui leur a permis de développer un service plus régulier. Autre changement enregistré : la réorientation de l'activité des grands commerçants burkinabè et maliens vers de nouveaux axes. Plutôt que de s'approvisionner comme par le passé au port d'Abidjan, ceux-là partent négocier les conteneurs de marchandises dans les ports de Lomé, Tema et Cotonou ou encore voyagent jusqu'à Dubaï via Lagos. Ils sont alors quelques-uns — la TCV (Transport Confort Voyageurs) en tête, seule société de la place ouagalaise — au côté de quelques transporteurs rentrés de Côte d'Ivoire — à s'emparer de ce nouveau créneau, proposant des liaisons inter-régionales régulières avec les villes de Bamako à l'ouest, de Lomé et Cotonou au sud-est.

Non seulement la crise ivoirienne a contribué à la reconversion professionnelle des transporteurs burkinabès en Côte d'Ivoire, mais elle les a aussi nourris, en permettant une relance de l'activité de transport et l'essor de nouveaux axes, de nouvelles circulations. À la gare routière de Tampouy, les transporteurs rentrés de Côte d'Ivoire sont tous unanimes : *« c'est suite à la crise ivoirienne que nous avons intensifié l'activité de transport. Nous avons repris le transport avec le retour massif de nos compatriotes. C'est quand l'opération Bayiri ne pouvait pas faire face aux besoins de retour de nos compatriotes que nous avons véritablement pris le relais »* faisait remarquer le responsable de TLB (Transport Lankoande Boureima)⁷. Et le directeur général adjoint de TSR d'ajouter : *« Concernant la crise ivoirienne, elle n'entrave pas nos activités ; au contraire en pleine crise, le transport marchait bien pour nous que ce soit en territoire ivoirien ou burkinabè. C'est vrai qu'on ne souhaitait*

7 Entretien du 20 février 2005, responsable de TLB.

pas qu'il y ait crise pour que le transport marche pour nous mais si nos compatriotes vivant en Côte d'Ivoire décident de regagner leur patrie c'est une bonne chose »⁸. De la même manière, les troubles politiques en Côte d'Ivoire ont conduit des planteurs burkinabès installés sur ce territoire à investir dans le secteur du transport avec le statut de locataire pour répondre à la demande pressante de leurs compatriotes en difficultés. C'est ainsi que le promoteur de TGF raconte : « Dans la localité de Guiglo où j'étais pendant les troubles en Côte d'Ivoire, beaucoup de Burkinabès venaient me voir et me demander de payer un car parce qu'ils étaient nombreux à vouloir regagner la patrie mais ne savaient pas comment s'y prendre. C'est à la demande de ces derniers pendant la crise que je suis devenu transporteur aujourd'hui. Maintenant, je suis basé ici au Burkina Faso, mes enfants et mes frères s'occupent de la gestion de la plantation et de l'activité de transport »⁹.

En bref, en même temps que le conflit ivoirien a déstabilisé socialement et professionnellement la grande majorité des populations étrangères qui vivaient et travaillaient dans le pays, au fur et à mesure de son évolution, il a permis à la minorité des transporteurs qui avait les moyens d'anticiper, d'en tirer aussi bénéfice. La circulation migratoire entre des pays frontaliers tout comme les rapatriements sont devenus un nouveau marché pour les professionnels du transport les plus solides. Qui sont précisément ces transporteurs installés d'abord dans les villes ivoiriennes, quelles ont été leurs trajectoires professionnelles, quelles spécificités présentent-ils par rapport à leurs collègues qui n'ont pas quitté le Burkina Faso ? Ont-ils des manières différentes de travailler et de gérer leurs entreprises ?

Carrières migratoires, carrières professionnelles

Les parcours migratoires des transporteurs interrogés restent très classiques bien qu'inscrits dans un processus de mobilité sociale. Issus du milieu paysan dans leur grande majorité, ces migrants ont d'abord travaillé comme manœuvres agricoles dans les grandes plantations du sud-est ivoirien avant, pour quelques-uns d'entre eux, de devenir acheteurs de café, cacao puis transporteurs d'abord en Côte d'Ivoire et enfin au Burkina Faso (ou entre les deux pays). On peut citer ainsi les promoteurs de CTI, TSR, ZST, S'P. D'autres plus nombreux encore ont décliné toutes les fonctions dans le milieu du transport : chauffeurs, convoyeurs avant de devenir locataires ou propriétaires de leurs véhicules. Si les grands transporteurs avaient commencé à rapatrier leurs biens et notamment immatriculé une partie de leurs cars au Burkina Faso avant que les troubles politiques ne s'exacerbent de l'autre côté de la frontière, les petits transporteurs comme les chauffeurs, quant à eux, espéraient jusqu'au dernier moment un règlement pacifique de la crise ne disposant pas d'un capital économique ou social suffisant pour envisager une reconversion immédiate au Burkina Faso. Aussi les conditions de retour ont-elles été particulièrement inégales dans ce milieu très hiérarchisé. Seuls les mieux établis ont été en mesure de mettre à profit leur expérience migratoire pour consolider leur carrière professionnelle.

8 Entretien du 6 janvier 2005 avec le directeur général adjoint de TSR.

9 Entretien du 26 février 2005, responsable de TGF.

Tous ces promoteurs, à l'instar des grands commerçants mais aussi de leurs collègues transporteurs restés au pays, se caractérisent par leur appartenance à la religion musulmane¹⁰ et l'absence de formation scolaire ou spécialisée. Certains cependant, à la tête des plus grosses sociétés, sont persuadés d'avoir été mieux formés et mieux préparés, au cours de leur parcours professionnel, à gérer de manière rationnelle leur entreprise. Un des responsables de la CTI (société d'abord créée à Abidjan) faisait remarquer à ce propos : « *La presque totalité des promoteurs du transport au Burkina Faso sont des analphabètes, ce sont des gens qui ont leur argent et décident de faire le transport, oubliant que le transport est comme un feu de paille. Si tu n'as pas assez de pailles et du savoir-faire, ton feu ne tiendra pas longtemps... Avant d'investir dans le transport, il faut au préalable une bonne connaissance dans le domaine, connaître le taux de rentabilité dans l'exploitation d'une ligne, les taux de remplissage qui peuvent générer un profit et les taux d'amortissement des véhicules ; or, c'est ce qui manque à nos différents promoteurs* »¹¹.

Les transporteurs rentrés de Côte d'Ivoire ne disposent pas toujours de qualifications professionnelles supérieures à leurs compatriotes. Les « locataires »¹² de véhicules qui entrent dans la catégorie des artisans transporteurs, demeurent la figure la plus répandue dans la région. Néanmoins les moyens financiers dont disposent quelques-uns, ceux qu'on qualifie de grands transporteurs, leur ont permis de constituer leur propre société, d'acheter du matériel de qualité et d'employer du personnel sélectionné en fonction de leurs compétences et non de leurs liens familiaux. Ceux-là, à l'exemple des responsables de la CTI, ont profité des exonérations accordées par le gouvernement ivoirien pour initier leur activité ou pour conforter leur position dans le milieu. « *En 1997, l'État ivoirien encourageait la création d'entreprises dans toutes les villes du pays autres que Abidjan par des mesures d'accompagnement comme l'exonération. Une situation que le Burkina Faso à l'époque refusait car la majeure partie des recettes du pays provenait essentiellement de la douane et des impôts. Beaucoup d'étrangers en particulier des Burkinabés ont saisi cette occasion pour acquérir des cars dont le prix unitaire avoisinait les 80 millions de francs CFA ; mais avec les mesures d'accompagnement pour inciter les opérateurs économiques à investir, le prix de ce car revenait à 50 millions* »¹³. Ces propos sont confirmés par les responsables de la TSR et de la ZST. Le promoteur de la STP, quant à lui, qui exerçait en Côte d'Ivoire depuis 1990 a profité de cette exonération pour renforcer son parc automobile sur place avant de le rapatrier au Burkina Faso, faisant preuve de capacités d'anticipation et de pragmatisme commercial¹⁴.

10 Á signaler aussi que les transporteurs ivoiriens sont aussi majoritairement musulmans.

11 Entretien du 24 janvier 2005, à Ouagadougou avec le Secrétaire Général de la CTI.

12 Ceux qu'on appelle les locataires exploitent un ou plusieurs véhicules d'une tierce personne, ne disposant pas de moyens financiers suffisants pour acheter ces véhicules. Sur l'international, la location varie entre 1 et 2 millions de francs CFA selon l'état du véhicule, sa capacité et la longueur du trajet. Les frais de route sont assurés par le locataire alors que l'entretien du véhicule reste à la charge du propriétaire. Le locataire n'est jamais le conducteur.

13 Entretien du 24 janvier 2005, *op. cit.*

14 Entretien du 27 janvier 2005 à Koudougou avec le responsable de la STP.

Les turbulences récurrentes à l'œuvre en Côte d'Ivoire ont donc incité les transporteurs burkinabès, considérés dorénavant comme étrangers, à investir dans leur pays d'origine tout en conservant dans la limite du possible un pied en terre ivoirienne ; cette implantation ici et là-bas permettant de réduire les risques encourus et d'ajuster sa stratégie commerciale en fonction des événements.

Des méthodes de travail éprouvées et performantes

Contrairement à la majorité des artisans transporteurs, les professionnels du transport d'origine burkinabè qui assuraient déjà le transport international à partir de la Côte d'Ivoire ne sont pas rentrés au pays en catastrophe. Ils avaient déjà pu apprécier l'ampleur des mouvements sur les routes et intégré, par ailleurs, le fait qu'ils n'étaient plus autorisés à exercer leur métier en Côte d'Ivoire comme par le passé. Rappelons qu'à l'instar des transporteurs ivoiriens qui appartiennent dans leur grande majorité à l'ethnie dioula, ils ont été suspectés de complicité avec les *Forces Nouvelles* et ont été parfois victimes de représailles par les forces de l'armée. Leur retour au Burkina Faso est donc lié à la crise ivoirienne laquelle oblige à une reconfiguration de la profession de transporteur sur longue distance. Au Burkina Faso, ils se sont donc efforcés de mettre à profit l'expérience acquise dans un milieu autrement plus concurrentiel. Ils ont notamment ouvert des représentations de leur société dans plusieurs villes du pays, estimant qu'il était de leur mission de se rapprocher du client et d'organiser la desserte terminale. Ce nouveau dispositif n'avait encore jamais été testé au Burkina Faso. En outre, ils ont confié la gestion de ces « escales » à des jeunes ressortissants de ces localités qu'ils ont formés et motivés. Ce recours à des intermédiaires, qu'il s'agisse de « coxeurs »¹⁵, de locataires ou de rabatteurs, renseigne sur la manière dont ces entrepreneurs conçoivent avec pragmatisme leur activité. Ces initiatives participent au renouvellement et à la structuration la profession au Burkina Faso.

*« Nous avons des représentants dans les différentes localités que nous desservons. Ces représentants qui sont des rabatteurs de clients sont appelés, dans le milieu du transport, des coxeurs. Ils sillonnent les carrefours et campements, villages et provinces selon qu'on soit en Côte d'Ivoire ou au Burkina Faso pour recruter tous ceux qui désirent voyager et ensuite les canalisent vers nos différentes gares. Également ils nous tiennent informés des besoins en déplacement des populations dans les différentes localités. C'est le même système qui est mis en place aussi bien au Burkina Faso qu'en Côte d'Ivoire et c'est comme ça que le transport fonctionne »*¹⁶.

Par le passé, à la STMB ou à la SOGEBAF, c'est le convoyeur qui distribuait les tickets de transport auprès de la clientèle et qui encaissait l'argent alors qu'une commission était retournée au coxeur. Cette partition des tâches entraînait des retards importants aux escales, créant des irrégularités dans les heures de départs et instaurant

15 Le coxeur est un rabatteur. Ce terme viendrait du *wolof* « coxe la », c'est-à-dire « boxe le » et soulignerait la vigueur des pratiques visant à faire monter les voyageurs dans un véhicule (Hazeman, 1989).

16 Entretien du 8 janvier 2005 auprès d'un responsable de la société ZST.

un climat de méfiance dans le milieu des coxeurs. Ceux-là essayant de collaborer avec les transporteurs les plus offrants au lieu de rester fidèles à un seul transporteur. Dans le système mis en place par les transporteurs rentrés de Côte d'Ivoire, les coxeurs gagnent en autonomie et en reconnaissance. « *Sur l'axe Ouagadougou-Bobo nous avons environ sept escales qui sont gérées par les coxeurs ; ils sont trois ou quatre par escale. Par exemple à Sabou, localité située à environs cent kilomètres de Ouagadougou sur l'axe Ouagadougou-Bobo, les coxeurs qui nous représentent disposent de tickets de transport de notre société qu'ils remettent aux passagers et encaissent l'argent. Au passage de nos cars, les convoyeurs à bord embarquent les passagers sans encaisser l'argent ; au retour de Bobo avec les mêmes convoyeurs, les coxeurs remettent l'argent aux convoyeurs, ce qui permet de gagner du temps. C'est le même principe qui est appliqué à toutes nos représentations au Burkina Faso* »¹⁷. D'autres sociétés comme la CTI et la ZST considèrent le coxeur comme une pièce maîtresse de leur dispositif : celui-ci est encouragé lors de visites de supervision à faire remonter aux dirigeants les évolutions du secteur, les nouvelles pratiques, les dernières tendances. Cette valorisation du coxeur est intéressante car, à l'inverse, dans d'autres pays comme le Sénégal, le coxeur est critiqué voire combattu pour sa gestion douteuse, sa mauvaise intégration dans le milieu ainsi que pour sa dangerosité (Godard, 2002 ; Lombard, 2004).

« *Le coxérisme est venu d'ailleurs ; quand je commençais le transport en 1978, cette pratique n'était pas connue au Burkina Faso, elle existait certes en Côte d'Ivoire, au Ghana mais c'est véritablement avec l'arrivée de "Sans Frontière" au début des années 1990, que la pratique du coxérisme a été introduite au Burkina Faso* »¹⁸.

Les coxeurs ne sont plus seulement des rabatteurs de clients, ils deviennent à l'occasion des organisateurs de transport, disposant d'un fond de roulement suffisant pour louer des véhicules, si nécessaire, dans des localités excentrées, de façon à réorienter efficacement des passagers en partance pour la Côte d'Ivoire vers les sociétés de transport international pour lesquels ils travaillent et qui sont installées dans des villes plus importantes.

De la même manière, les transporteurs ont compris l'intérêt qu'ils avaient à travailler avec les chauffeurs de taxi, rabatteurs potentiels. Un taximan explique qu'il suffit d'emmener des passagers à la gare et qu'il reçoit alors en échange une commission dont le montant est calculé en fonction de la destination finale du client (1 000 francs CFA pour Ouagadougou, Bobo-Dioulasso et 2 500 francs CFA pour un Ouagadougou-Côte d'Ivoire).

Le locataire fait également partie du dispositif mis en place par ces transporteurs arrivés de Côte d'Ivoire. Ayant fait ses armes également en Côte d'Ivoire, le locataire participe à l'essor de ses compatriotes transporteurs. En desservant régu-

17 Entretien du 6 janvier 2005, *op. cit.*

18 Entretien du 20 janvier 2006 avec le secrétaire général de l'OTRAF (gare routière de Ouagaintier).

lièrement les petites localités de Côte d'Ivoire, il contribue activement au remplissage des cars et propose ainsi un service de qualité qui profite largement à son débiteur. Un des locataires rencontré à Ouagadougou nous explique son itinéraire : « *Je suis venu de la Côte d'Ivoire, précisément de la région de Soubré avec 50 passagers. Parfois, nous louons des cars, mais la ZST n'accepte pas de mettre ses cars en location. Nous envoyons les passagers que nous avons rassemblés à travers les différents villages qui désirent revenir au Burkina Faso et nous empruntons les cars de la société ZST et parfois ceux de la société CTI. Concrètement le prix est standard à la ZST (50 000 francs CFA par passager) mais nous encaissons 60 000 francs CFA par passage. Nous faisons chemin avec les cars et nous prenons en charge les passagers que nous avons amenés à la société (surtout la sécurité des passagers mais aussi celle de leurs bagages). Une fois au Burkina, c'est la ZST qui s'occupe de faire parvenir les passagers dans leurs destinations respectives* »¹⁹.

Toujours dans l'idée de rationaliser le transport, d'attirer la clientèle et d'optimiser le taux de remplissage, les promoteurs rentrés de Côte d'Ivoire créent des gares annexes dans les différentes villes du Burkina Faso qu'ils desservent, organisant en quelque sorte un service de ramassage des voyageurs, une opération qui n'existait pas au Burkina Faso où jusqu'à présent le transport interne et international étaient dissociés. Un des responsables de TSR affirmait : « *au Burkina Faso, les gens ne savent pas faire du transport ; ils veulent que le passager vienne vers eux alors que c'est le contraire. Il faut aller chercher le passager là où il se trouve* »²⁰. De son côté, le directeur de ZST explique : « *dans la seule ville de Ouagadougou, en plus des deux gares centrales à Gounghin, la société dispose de quatre autres annexes ou escales. Cela a un double avantage ; d'abord les passagers n'ont pas besoin de faire de longs déplacements pour emprunter nos cars, qu'ils partent de Ouagadougou pour d'autres destinations ou qu'ils viennent d'autres destinations. Ensuite, cela permet à la société de mieux rentabiliser l'activité créant en même temps un service de ramassage des passagers à travers toute la ville, donc une coordination entre les différentes gares annexes pour rassembler les passagers en partance pour l'Est à la gare de l'Est, et ceux de l'Ouest à la gare de Pissy. Cela permet d'avoir un taux de remplissage assez bon* »²¹.

Contrairement à leurs collègues restés au Burkina Faso, ces transporteurs disposent d'un parc d'automobile plutôt neuf et surtout régulièrement entretenu. « *Nous avons un chef de parc qui s'occupe des réparations, deux garages, un à Bobo-Dioulasso et l'autre à Ouagadougou, des mécaniciens (environ une vingtaine), recrutés spécialement pour le suivi des véhicules. Nous avons même fait venir un garagiste d'Abidjan dont sa spécialité est la tôlerie et qui est basé dans notre garage à Tampouy à proximité de l'immeuble COBITA* », notait le responsable de TSR²².

19 Entretien du 13 février 2005.

20 Entretien du 6 janvier 2005, *op. cit.*

21 Entretien du 8 janvier 2005, *op. cit.*

22 Entretien du 6 janvier 2005, *op. cit.*

Le dynamisme des sociétés de transport ayant fait leurs premiers pas en Côte d'Ivoire tiendrait aussi à leur capacité de connecter transport interne et transport international en s'appuyant sur des intermédiaires fiables — locataires et convoyeurs — parce que bien considérés et bien rémunérés. Contrairement à ce que la libéralisation et l'internationalisation des flux africains laissent penser, le transport international ne peut se passer de transport local (Godard, 1996). Considérant davantage le voyageur comme un client à séduire que comme un usager captif, ces sociétés de transport ont mis en place les moyens correspondants (matériel moderne et gares de ramassage) pour y répondre. Si ces différentes stratégies, où se mêlent recherche de professionnalisme et de pragmatisme, permettent aux transporteurs burkinabès rentrés de Côte d'Ivoire de faire face à la rude concurrence qui agite le milieu du transport de voyageurs, ils doivent aussi composer avec des syndicats très puissants et mal contrôlés par les autorités en charge du transport et faire leur chemin dans un secteur encore très mal régulé d'autant qu'ils demeurent des « étrangers de l'intérieur ».

QUELLES RÉGULATIONS DANS UN PAYSAGE DE PLUS EN PLUS CONCURRENTIEL ?

Le réinvestissement dans leur pays d'origine des transporteurs burkinabès ayant émigré en Côte d'Ivoire est aussi à comprendre à la lumière des positions prises par le gouvernement burkinabè en matière de réinsertion des migrants de retour. Son intervention s'est, en effet, limitée au rapatriement en zone rurale de quelques milliers de ressortissants puis à la réinsertion de quelques-uns dans les activités agricoles dans les zones encore mal exploitées du pays avec l'appui logistique et financier de la Banque mondiale. En revanche, le soutien des activités artisanales ou commerciales en milieu urbain comme l'exonération des taxes ou des impôts à l'endroit des nouveaux entrepreneurs réinstallés au pays ne font pas partie des priorités des autorités nationales. Considérés comme des déracinés, les migrants sont qualifiés de « paweogo » ou de « kosweogo »²³ selon qu'ils ont décidé de mourir en terre d'accueil ou dans leur pays d'origine, en opposition aux natifs, les « tenga ». Ces désignations renseignent sur la difficulté qu'il y a, au Burkina Faso, à valoriser la migration souvent assimilée à une fuite devant les difficultés plutôt qu'à une expérience enrichissante. Dans ces conditions, on comprend mieux pour quelles raisons les transporteurs qui rentrent au pays ne doivent compter que sur leurs propres forces pour s'en sortir ou sur la solidarité des compatriotes ayant partagé la même expérience migratoire.

Au-delà de ce contexte particulier, les autorités en charge du transport au Burkina Faso rencontrent des difficultés à imposer leurs vues et directives, coincées entre un milieu déjà très atomisé, peu structuré et peu formé et une force syndicale elle-même divisée en dépit des tentatives étatiques de regroupement²⁴.

23 Deux termes en *moore* pour désigner ceux qui sont restés ou ceux qui ont « duré » en brousse.

24 L'Organisation des Transports du Faso (OTRAF) a été créée en décembre 1995 avec le concours du Ministère des Transports dans la perspective de mettre fin aux querelles qui avaient miné le milieu pendant des années, opposant l'Union Nationale des Transporteurs

L'accroissement des besoins en matière de déplacement des populations a généré l'apparition d'une multitude de sociétés privées de transport lesquelles ont aménagé sommairement des gares privées. En effet, elles ne pouvaient pas toutes s'installer dans les gares publiques de Ouagainter, de Tampouy ou encore de l'est à Ouagadougou, qui étaient déjà largement encombrées et souffraient d'un manque d'entretien et d'une absence d'organisation. Mais les transporteurs, qui prennent l'initiative de créer des gares privées, ne semblent pas connaître les réglementations en vigueur et ils n'hésitent pas à transformer des parcelles à usage d'habitation en espaces de transport ou encore à construire ces lieux de rupture de charge, en bordure de voie routière, provoquant très souvent des ralentissements ou des embouteillages. Le développement anarchique de ces gares routières devait être discuté dans le cadre du programme d'investissement prioritaire lancé en 2002 par le gouvernement et qui est destiné à structurer et rendre plus compétitif le secteur du transport routier de voyageurs. Qu'elles soient privées ou publiques, les gares routières implantées à Ouagadougou semblent souffrir de problèmes de gestion et leurs gestionnaires — autorités communales ou syndicats — ne parviennent pas à y assurer la sécurité des passagers.

De la même manière, les autorités en charge du transport semblent impuissantes à contrôler la concurrence qui se joue de plus en plus entre les transporteurs dans les gares qu'elles gèrent. Elles ne semblent pas en mesure notamment de contrôler avec efficacité si les transporteurs possèdent bien les autorisations nécessaires au transport inter-États, s'ils respectent les conditions tarifaires.

Les transporteurs nationaux installés au Burkina Faso depuis plus d'une décennie attribuent leurs difficultés aux répercussions de la crise ivoirienne ainsi qu'à l'arrivée de leurs compatriotes rentrés d'Abidjan qui, en investissant le créneau du transport interne, ont accentué la concurrence. « *Depuis le début de la crise en Côte d'Ivoire, le transport va très mal à notre niveau. Mon voisin immédiat n'exerce plus l'activité de transport. Il ne faisait que l'axe Burkina Faso — Côte d'Ivoire en passant par le Ghana. Depuis la crise, il occasionnait des pertes. Actuellement ses véhicules sont sur cale, il ne peut plus exercer l'activité de transport*²⁵ ». Un petit transporteur installé à la gare de Tampouy renchérit : « *La crise ivoirienne est venue gâter les choses. Avant la crise, tout allait bien. Pendant la traite [récolte du café et cacao], le transport marchait bien car les gens bougeaient beaucoup. Actuellement, il n'y a plus de mouvements, surtout que les transporteurs burkinabès rentrés de Côte d'Ivoire sont sur les mêmes lignes que nous, c'est devenu compliqué. Avant, ces transporteurs n'étaient pas en nombre élevé et ils ne faisaient pas le transport national. Une fois*

Routiers (UNTR) à la Confédération Générale des Transports Routiers (CGTR). Mais les conflits ont repris de plus belle depuis la création de deux autres syndicats, le Syndicat National des Transporteurs Routiers de Voyageurs (SNTRV) et l'Union des Transporteurs Routiers de Voyageurs de la Gare de l'est (UTRVGE). Le SNTRV s'est depuis scindé en deux avec la création en septembre 2005 de l'Organisation des Transports Terrestres du Burkina (OTT).

25 Entretien du 23 février 2005, gare routière de Ouagainter, auprès d'un responsable de SKI.

arrivés à Ouaga, nous amenons les passagers à destination. Mais de nos jours, ces transporteurs sont nombreux et ils assurent aussi le transport des passagers venus de la Côte d'Ivoire jusqu'à destination »²⁶. Une confusion est ainsi largement entretenue par les transporteurs burkinabés qui expliquent la dégradation de leurs revenus autant par la concurrence déloyale provoquée par leurs confrères rentrés de Côte d'Ivoire que par la crise ivoirienne, phénomène plus global.

Dans ces conditions, ces derniers sont mal accueillis dès lors qu'ils essaient, à leur tour, de profiter des services offerts par les gares publiques. Maillons les plus faibles, les petits transporteurs ou locataires arrivant de Côte d'Ivoire, qui se sont regroupés en majorité dans la gare publique de Tampouy, ont le sentiment d'être rejetés par leurs compatriotes, devant payer des taxes de stationnement plus élevées et ne pouvant obtenir des places fixes. Le responsable TLB affirme : *« à la gare ici, la cohabitation est très difficile ; surtout nous qui faisons la ligne Ouagadougou Abidjan par rapport aux nationaux qui ne font que le transport national. Par exemple, nous n'avons pas de places fixes pour stationner nos véhicules. Nous sommes en négociation d'un local dont le propriétaire, qui n'est même pas de la gare et qui n'est pas transporteur, refuse en augmentant les tarifs dans le seul but de nous décourager parce qu'il aurait des gens derrière qui sont contre notre présence à la gare. Nous sommes persuadés que si ces intéressés pouvaient nous chasser de la gare, ils le feraient »²⁷. Non seulement il leur est reproché d'avoir élargi leur palette de prestations en couvrant le transport national mais aussi de semer le désordre en ne respectant pas le « tour de rôle » dans les gares et en n'appliquant pas le principe de tarif fixe pour les trajets. Et le responsable du syndicat OTRAF à la gare de Tampouy de préciser : *«... au lieu que les transporteurs rentrés de Côte d'Ivoire s'en tiennent aux axes internationaux, ils font le transport national sans pour autant se conformer au principe des départs du « tour de rôle ». C'est parce que les grandes sociétés sans exception ne respectent pas ce principe que nous leur avons interdit l'accès à la gare »²⁸. En Europe, le problème a été réglé en délivrant, en petit nombre, des autorisations aux transporteurs qui demandaient à assurer des liaisons nationales en complément d'un trajet international. Mais, c'est autre chose qui se joue au Burkina Faso : certains transporteurs rentrés de Côte d'Ivoire ne sont pas décidés à adopter la ligne de conduite imposée par l'OTRAF, l'un des syndicats des transporteurs et refusent notamment d'adopter les prix fixés en réunion, proposant aux voyageurs des tarifs inférieurs. Ce qui ne veut pas dire pour autant que cette fronde soit organisée. Ils n'ont pas l'intention de créer leur propre syndicat, ne constituant en aucun cas une catégorie homogène. Leur attitude est perçue néanmoins comme velléité d'indépendance par rapport à un ordre établi ; la légitimité du syndicat étant remise en question à cette occasion. Ce qui pourrait expliquer certains retours de bâtons auprès des locataires dans les gares gérées par l'OTRAF, syndicat puissant, appuyé par l'État.**

26 Entretien du 25 février 2005, gare de Tampouy.

27 Entretien du 20 février 2005, gare de Tampouy, responsable TLB.

28 Entretien du 26 février 2005, gare de Tampouy, représentant de l'OTRAF.

POUR CONCLURE

Les troubles qui ont affecté la Côte d'Ivoire au cours de la dernière décennie ont contribué à une recomposition en profondeur de l'offre de transport de voyageurs sur longue distance. Paradoxalement, cette crise politico-militaire a en partie nourri les transporteurs burkinabès anciennement installés en Côte d'Ivoire. Implantés des deux côtés de la frontière, ils sont devenus pleinement compétitifs sur les lignes internationales. Très tôt impliqués dans le transport des migrants, ils ont perçu, avant les autres, la façon dont les formes migratoires se renouvelaient et ont pu réadapter leurs circuits au gré de la demande. Pragmatiques et offensifs, bénéficiant de l'appui de convoyeurs, de coxeurs et de locataires, eux-mêmes parfois rentrés de Côte d'Ivoire, ils ont mis en place toute une série de gares et d'escales au Burkina Faso et à ses frontières de façon à se rapprocher du client. Ils ont contribué à la professionnalisation du milieu, faisant appel à des intermédiaires mieux formés et intéressés, acquérant des véhicules en meilleur état et assurant leur entretien de manière professionnelle. Ils ont amélioré globalement le service offert aux voyageurs.

Leur expérience à la fois migratoire et professionnelle, leur réactivité les a aidés à sortir de l'impasse. Ils vont aujourd'hui jusqu'à proposer leurs services aux opérateurs économiques maliens qui veulent traverser le Burkina Faso pour rejoindre les ports de Lomé, Tema et Cotonou, accaparant une niche qui n'avait pas encore été investie par les transporteurs maliens. À l'inverse, les transporteurs burkinabès installés à Ouagadougou depuis longtemps, et qui n'ont pu appréhender les changements à l'œuvre, se retrouvent moins bien positionnés pour répondre à la demande croissante. De nouvelles recompositions sont certainement encore à venir dans la profession.

Un lien étroit s'est construit entre les trajectoires migratoires des uns et les trajectoires professionnelles des autres. Les carrières des transporteurs burkinabès rentrés de Côte d'Ivoire ont pu s'infléchir précisément parce que, en accélérant leur circulation entre ici et là-bas, au lieu de rentrer définitivement au pays, leurs compatriotes burkinabès refoulés de Côte d'Ivoire ont accru par la même occasion leur demande de transport. La crise ivoirienne a contribué à l'essor de nouvelles stratégies migratoires, au développement d'une « économie de l'aller et du retour » (Lombard, 2006) qui constitue dorénavant un marché prometteur pour les professionnels de transport.

Références bibliographiques

- BERGER Louis (1989) *Étude de l'industrie des transports routiers*, vol. 1, International, INC – 100 Halted Steet, East Orange, 07019N.J. USA.
- BREDELOUP Sylvie (2003) La Côte d'Ivoire ou l'étrange destin de l'étranger, *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 19, n° 2, pp. 85-113.
- CONDE Julien (1978) *Les migrations en Haute Volta*, Washington, Banque Mondiale, Département d'économie du développement, 1978, 162 p.
- COULIBALY Sidiki (1986) Colonialisme et migration en Haute Volta, in *Démographie et sous-développement dans le Tiers Monde*, Center for Developing Area Studies, McGill University (Monograph series n° 21), pp. 73-110.
- DIALLO Marie-Hélène (1973) Politique des transports et communications en Haute-Volta, Séminaire sur l'état de la science sociale en matière de développement et de sous-développement, Ouagadougou, 13 p.
- DIAWARA Youssouf (1974) Transport et développement économique, *Note et Documents Voltaïques*, vol. 7, n° 2, pp. 74-91.
- GODARD Xavier, TEURNIER Pierre (1992) *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement. Redéfinir le service public*, Paris, Karthala-INRETS, 243 p.
- GODARD Xavier (1996) Transport local, transport international : quelle articulation ? Actes du SITRASS 4, Brazzaville, Lyon, Paris, LET/INRETS, pp. 339-343.
- GODARD Xavier (2002) Le transport de Dakar : vers une intégration lente, in Momar Coumba Diop Ed., *La société sénégalaise entre local et global*, pp. 657-685.
- HAZEMAN Yves (1989) « Les transports routiers au Sénégal, approche historique », Communication à SITRASS 1, Yamoussoukro.
- KABORE Roger Bila (2002) *Histoire politique du Burkina Faso : 1919-2000*. Paris, Harmattan, 667 p.
- KERE B. (1996) *Proposition d'intervention : offre technique et financière de la Régie X9*, Panaudi Burkina/Cabinet d'Avocat.
- KOURAOGO Oumarou (2005) *Crise Ivoirienne et Recomposition du secteur des transports routiers de voyageurs au Burkina Faso*, Mémoire de maîtrise, Département de Sociologie, Université de Ouagadougou, 95 p.
- LOMBARD Jérôme, SAKHO Pape, BRUEZ Franck, BAILLON Antoine (2004) Les rues de Dakar : espaces de négociation des transports collectifs, *Autrepart*, 32, pp. 116-134.
- LOMBARD Jérôme (2006) Le paradoxe du transport : au prisme des migrations internationales, in Luc Cambrézy, Hervé Domenach Eds., *Migrations internationales et développement*, Commission Population Développement de l'ONU, pp. 119-132.

Quand la « crise » ivoirienne stimule les trajectoires professionnelles des transporteurs burkinabè émigrés

Sylvie BREDELOUP et Oumarou KOURAOGO

Les turbulences économiques qui, ces dernières années, ont secoué la Côte d'Ivoire — pays frontalier du Burkina Faso — ont conduit plusieurs milliers de Burkinabès installés en terre ivoirienne à regagner provisoirement ou durablement le pays de leurs ancêtres.

Dans ce contexte particulier, il s'agit de rendre compte de la manière dont quelques transporteurs d'origine burkinabè, rentrés de Côte d'Ivoire et ayant accompagné ce mouvement de reflux, ont rebondi professionnellement. Ils ont profité de la crise ivoirienne et d'un renouvellement des circulations migratoires pour asseoir leur position des deux côtés de la frontière. L'étude s'attachera à éclairer les liens qui se construisent entre les trajectoires migratoires des uns et les trajectoires professionnelles des autres.

When Ivorian Crisis enhances Carrier Paths of migrating Burkinabe Conveyor

Sylvie BREDELOUP and Oumarou KOURAOGO

Recent economic turbulences in Ivory Coast lead thousands of people from Burkina Faso (neighbor country) settled in Ivory Coast to go back temporarily or permanently into their own country.

In this particular context, it is important to give evidence of some examples of carrier path for some Burkinabe conveyor turning back from Ivory-Coast to Burkina Faso with emigrating flux and succeeding professionally. They took advantage both of Ivorian crisis and migration routes renewal to settle their positions on the two sides of the frontier. The study will investigate the links between migrating routes and conveyor carrier path.

Cuando la « crisis » en Costa de Marfil estimula las trayectorias profesionales de los transportistas de burkinabeses emigrados

Sylvie BREDELOUP y Oumarou KOURAOGO

Las turbulencias económicas que en estos últimos años han sacudido a Costa de Marfil (país fronterizo con Burkina Faso) han conducido a varios miles de burkinabeses instalados en tierras de Costa de Marfil a volver provisional o definitivamente al país de sus ancestros.

Se trata, en este contexto particular, de exponer la forma en la que varios transportistas burkinabeses, retornados de Costa de Marfil, han evolucionado profesionalmente al tiempo que acompañaban este movimiento de reflujo. Los transportistas han aprovechado la crisis de Costa de Marfil y el recomienzo de las circulaciones migratorias para asentar su posición a ambos lados de la frontera. El estudio tratará de esclarecer los lazos que se construyen entre las trayectorias migratorias de los unos y las trayectorias profesionales de los otros.