

## **Libre circulation, contrôle ou racket des voyageurs en Afrique de l'Ouest**

### **L'exemple des routes entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire**

Sihé NÉYA et Jérôme LOMBARD

Dans le cadre du fonctionnement de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), des traités ont été signés pour garantir la libre circulation des personnes. L'objectif est de créer un marché commun entre États et de faire de la mobilité un facteur d'intégration et de développement. Les bailleurs de fonds internationaux promeuvent cette politique susceptible de renforcer davantage la mobilité interafricaine (Robin, 2009) que celle tournée vers d'autres continents, notamment l'Europe.

Chaque État est encouragé à valoriser la mobilité de ses ressortissants et à développer une politique migratoire favorable aux flux d'entrée et de sortie dans et de leur territoire. Des politiques de connexion entre grandes infrastructures sont mises en avant dans l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA)<sup>1</sup>, des protocoles de libre circulation sont signés, autorisant par exemple un ressortissant d'Afrique de l'Ouest à circuler librement sur le territoire de la CEDEAO, en possession de sa seule carte d'identité. Pour les marchandises, la convention entre États relative au transit (TRIE ou Transit routier inter-États des marchandises) permet en théorie le déplacement sous douane, jusqu'au point de déchargement.

La mobilité internationale des populations est particulièrement développée sur le continent (Adepoju, 2002 ; Ouédraogo, 2002). Elle est favorisée par le développement de l'offre de transport aérien (Steck, 2015).

---

1. Comme le PACITR ou Programme d'actions communautaires des infrastructures et du transport routier, adopté en 2001 par l'UEMOA (Faty, 2011).

Elle est aussi et surtout portée par le transport routier international, caractérisé par une offre par autocars reliant les capitales africaines entre elles. Les ressortissants des États d'Afrique de l'Ouest en sont des acteurs à part entière, devenant des néo-transporteurs de par leur connaissance des différents contextes nationaux et de par leur maîtrise des routes et des itinéraires des migrations internationales interafricaines. Ils proposent aussi une desserte fine de village à village, de quartier à quartier de capitale, ce qui attire les clients ainsi totalement pris en charge de bout en bout, comme on peut l'observer entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire.

En dépit de l'existence de textes officiels favorables à la mobilité des personnes et des biens, d'importantes entraves sont observables sur les grands axes routiers (Sorgho, 2010 ; Touré, 2008). Le repli de l'État sur ses seules fonctions régaliennes (comme le contrôle des flux dans l'espace de son territoire) aboutit à la multiplication des contrôles sur les axes routiers ouest-africains. La baisse des finances publiques, l'appauvrissement des corps de l'État (polices, gendarmeries, douanes, eaux et forêts) engendrent le développement des pratiques de prélèvement lors des contrôles. S'y ajoutent ceux opérés par les administrations des collectivités territoriales locales, en pleine croissance depuis une vingtaine d'années en Afrique de l'Ouest.

Le présent chapitre analyse le dispositif de régulation de la circulation des personnes et des biens, à travers le transport international de voyageurs entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire. Il souligne le paradoxe des circulations contemporaines, libéralisées en théorie et contrôlées dans la pratique, notamment sur les axes routiers. Il caractérise la généralisation d'un système de contrôles massifs engageant le contrôleur (forces de l'ordre) et le contrôlé (transporteurs, chauffeurs, passagers), dans un cercle vicieux apparemment de plus en plus pérenne au sein de l'espace CEDEAO.

Après un bref rappel du développement du transport de voyageurs sur l'axe routier ivoiro-burkinabè et de l'influence de la migration burkinabè sur sa croissance, ce chapitre présente les mesures prises pour renforcer la fluidification des circulations, aux échelles nationale et supranationale, et décrit par le menu les opérations de contrôle. Il analyse enfin les rapports entre contrôleurs et contrôlés ainsi que les stratégies mises en place par les opérateurs de transport pour contourner ces politiques<sup>2</sup>.

---

2. Ce chapitre s'appuie sur des entretiens réalisés depuis 2007 avec des transporteurs routiers internationaux de voyageurs, des autorités administratives burkinabè et des migrants au Burkina Faso. Il mobilise également des observations effectuées au cours de voyages effectués sur la route et par chemin de fer entre Ouagadougou et Abidjan.

## **Transport routier international de voyageurs, une activité autoproduite par les migrants**

Au Burkina Faso, en 2009, sur 84 compagnies de transport routier international de voyageurs, 61 % desservait la Côte d'Ivoire ; 45,5 % du trafic routier international moyen hebdomadaire, enregistré dans les gares des deux plus grandes villes du Burkina Faso, Ouagadougou et Bobo-Dioulasso, étaient orienté dans le même sens (Ministère des Transports, 2009). Le transport international de voyageurs est une activité autoproduite essentiellement par les migrants burkinabè allant et venant entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire<sup>3</sup>. Les passagers et les transporteurs sont à majorité des Burkinabè qui vivent ou ont vécu en Côte d'Ivoire.

La migration internationale des Burkinabè vers la Côte d'Ivoire explique l'importance du transport de voyageurs. En Côte d'Ivoire, le recensement général de la population a estimé, en 1998, à 2 238 548 la population d'origine burkinabè. Au Burkina Faso, selon le recensement général de la population et de l'habitat, 610 805 personnes déclaraient en 2006 avoir résidé en Côte d'Ivoire. Cette présence durable de migrants de part et d'autre de la frontière ivoiro-burkinabè, ainsi que les allers et retours réguliers entre les deux pays (Blion, 1996 ; Boyer et Néya, 2015), constituent une opportunité d'activité permanente ou périodique. Comme l'ont souligné de multiples personnes enquêtées, la traite du café-cacao en Côte d'Ivoire, qui correspond à une période d'intenses mobilités, favorise aussi le développement d'une « traite » pour les transporteurs, entre octobre et mars.

L'investissement des Burkinabè issus de l'émigration dans le transport routier international de voyageurs a gagné en visibilité durant la décennie 1990, marquée par la libéralisation du secteur en Côte d'Ivoire comme au Burkina Faso. En Côte d'Ivoire, il est devenu remarquable à la suite du déclenchement de la rébellion en septembre 2002. Des « transporteurs d'origine burkinabè, rentrés de Côte d'Ivoire et ayant accompagné le mouvement (migratoire consécutif à la guerre), ont rebondi professionnellement, profitant parfois de ces hautes turbulences pour asseoir leur position des deux côtés de la frontière » (Bredeloup et Kouraogo, 2007). En outre, c'est une conjugaison de facteurs, parmi lesquels le vieillissement des plantations et l'insécurité physique et matérielle auxquels sont exposés les Burkinabè en Côte d'Ivoire, qui a incité certains d'entre eux à diversifier leurs sources de revenus. L'investissement dans le transport entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire s'explique par leur expérience des itinéraires migratoires, des axes routiers ivoiriens, et aussi par une fine connaissance du marché du voyage dans la population des Burkinabè de Côte d'Ivoire (Kouraogo et Lombard, 2016).

---

3. Sur la notion de transport autoproduit, voir les travaux d'A. Tarrus (1985), toujours d'actualité.

Sociétés, propriétaires de véhicule, locataires sont autant de figures qui caractérisent l'émergence du transport routier international de voyageurs.

Les extraits d'entretiens présentés ci-dessous montrent comment la migration incite nombre de migrants burkinabè à investir dans le transport de voyageurs. Ils soulignent aussi comment des migrants passent du statut de locataire à celui de propriétaire individuel ou d'actionnaire dans le transport. Bapion, par exemple, est né en 1979 dans l'ouest de la Côte d'Ivoire. Quand la guerre est déclenchée en 2002, il emprunte le camion de son patron pour acheminer ses parents vers leur village d'origine, au Burkina Faso. Après trois mois de repli, et en dépit d'un salaire intéressant, il repart en Côte d'Ivoire, suivi par ses parents en 2004. Là, il travaille dans la plantation familiale, jusqu'à ce que des problèmes de santé le poussent à abandonner cette activité et à se reconvertir dans le transport en tant que locataire :

« Bon je suis reparti en Côte d'Ivoire. Je suis allé au champ. Il y a une maladie qui m'a attaqué. Donc je n'ai pas pu faire travail dans la brousse. J'ai payé un champ pour mon petit frère, lui il travaille. Après ça, mon papa est décédé au pays. C'est mon grand-frère qui s'occupe de la plantation. J'étais avec lui, après ça j'ai dit : « je ne vais plus travailler en brousse ». Je vais chercher un boulot à faire. C'est là maintenant j'ai commencé à faire du transport. Je suis allé voir un monsieur, au Burkina. Donc lui il m'a pris, je travaille comme locataire... Je prends un camion en location. J'ai travaillé avec le monsieur pendant un an. Après j'ai cherché mon camion avec lequel je travaille. Cette année-là, je suis allé voir un vieux, on a créé un groupe, on travaille ensemble, le vieux et moi. On cherche les passagers et on met ensemble [...]. Si on fait un chargement, on enlève l'argent de la location. Ce qui reste, on partage. Ça fait 5 ans que je fais ça. Maintenant, je me vois dans le transport, même si je ne gagne pas beaucoup. Je connais beaucoup d'hommes, ils ont commencé dans le transport, aujourd'hui ils ont 5 cars, 10 cars, 20 cars, ils ont commencé un peu comme moi. C'est ce qui me donne le courage de continuer, moi aussi je veux devenir comme eux » (Banfora, 14 août 2014).

Contrairement à Bapion, Irissa, lui, a franchi l'étape de locataire et est devenu actionnaire de la compagnie de transport *Association Sap Sap Transport International* (ASSTI), qu'il a créée en 2003 avec d'autres locataires. Mais la figure d'Irissa indique aussi combien les liens entre les Burkinabè de Côte d'Ivoire et leurs proches restés au Burkina Faso incitent ces derniers, c'est-à-dire ceux du Burkina, à investir dans le transport. Sa connaissance du monde du transport est liée à l'activité de transporteur de messages, de biens et d'argent entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire. En 2003, il va même jusqu'à s'établir en Côte d'Ivoire pour mieux tirer profit des retours précipités vers le Burkina Faso.

« Bon ! Moi ce qui m'a fait rentrer dans le transport, c'est que j'avais des parents en Côte d'Ivoire. Ces parents avaient un peu de difficultés à

envoyer des commissions au Burkina ici. En ce temps-là, les choses n'étaient pas développées. Il n'y avait pas Western Union. Donc, c'est ça qui a fait que je voyageais. Je partais, je faisais des va-et-vient avec la Côte d'Ivoire, avec des gens qui partaient. J'envoyais les gens pour aller travailler là-bas et je revenais. C'est ça qui m'a fait rentrer dans le transport. Au début, quand je commençais, j'ai recruté au moins 4 personnes. On s'est assis, on s'est donné des idées. Donc c'est ça qui a fait que on a commencé à louer des cars. On faisait des va-et-vient avec ces cars. On prend uniquement des passagers. Au fur et à mesure, je suis resté dedans » (Ouagadougou, 17 juillet 2012).

Nombre de transporteurs ont aussi rejoint le pays d'origine pour devenir guichetiers, convoyeurs ou même chefs de gare. C'est le cas de Relwendé, chef de gare à Ouagadougou, pour la compagnie Sama Transport dont le propriétaire est un opérateur économique ivoirien<sup>4</sup>:

« Quand Madou Sanogo a acheté le terrain pour implanter sa gare, le grand frère m'a dit: « bon, Relwendé, tu es chauffeur déjà ». Au temps de la période de guerre, au moment où ça chauffait, c'est nous qui partions pour prendre les blessés à Taï. On vient les déposer à Guiglo, à la Croix rouge, pour qu'on puisse les traiter. Bon! Ceux qui ne sont pas Ivoiriens, nous maintenant on les charge dans le car et on les amène au Burkina. Bon! On a fait ce travail. Mon grand frère a dit: « comme toi-même, tu es déjà international dans le travail de transport, voici Madou Sanogo qui veut prendre la cour-là, le terrain-là, il veut en faire une gare. Donc je préfère que tu viennes travailler avec lui ». Moi présentement ça me fait quatre ans que je suis là » (Ouagadougou, 23 juillet 2012).

La dynamique enregistrée dans le transport au Burkina résulte entre autres de la libéralisation du secteur du transport. L'implication croissante de migrants burkinabè dans le transport est aussi le signe d'une effervescence dans les échanges entre les deux pays. Cela traduit enfin la volonté des autorités burkinabè de voir leurs ressortissants investir dans le pays d'origine, sous la houlette du Conseil supérieur des Burkinabè de l'étranger (CSBE), créé en 2006.

### **Libre circulation et systèmes de transport à l'épreuve de la réalité**

Le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire sont signataires de plusieurs traités des organisations régionales, dont le Conseil de l'Entente, l'UEMOA et la

4. Au cours des enquêtes au Burkina Faso, nous avons noté la présence de compagnies de transport dont les propriétaires sont Ivoiriens. Ces derniers s'appuient sur leurs contacts burkinabè en Côte d'Ivoire pour asseoir un ancrage au Burkina Faso.

CEDEAO. Ces organisations partagent l'objectif de libre circulation et de droit de résidence pour les ressortissants de ces ensembles supranationaux, ainsi que l'on peut le constater dans les différents textes.

Le traité modifié de la CEDEAO, en son article 3, évoque « la création d'un marché commun à travers [...] la suppression entre les États Membres des obstacles à la libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux ainsi qu'aux droits de résidence et d'établissement » (p.5)<sup>5</sup>.

Le traité modifié de l'UEMOA, en son article 91, stipule que, « 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 qui 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 » (p.29)<sup>6</sup>.

La charte du Conseil de l'Entente, au point 6 de son article 3, met en avant « la libre circulation des personnes et des biens, le droit de résidence et d'établissement pour les ressortissants des États membres dans l'espace Entente »<sup>7</sup>.

À ces traités sous-régionaux, s'ajoutent les accords et traités bilatéraux entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire, contractés dans le cadre du renforcement de leurs relations et de la régulation de la circulation des personnes, des biens et des marchandises. On peut souligner:

– Le traité d'amitié et de coopération entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire; signé en 2008, il s'est fixé pour objectifs de « créer un cadre de concertation permanent entre le Burkina Faso et la République de Côte d'Ivoire et de mettre en place un partenariat dynamique pour garantir la stabilité et la prospérité des deux pays [...], de consolider les relations privilégiées de fraternité et de coopération [...], de stimuler le processus d'intégration sous-régionale [...], de promouvoir le bien-être des peuples burkinabè et ivoirien ». Ce traité, qui réunit annuellement les gouvernements ivoirien et burkinabè, s'appuie sur les accords de la CEDEAO en prônant « la libre circulation des personnes et des biens sur leurs territoires respectifs... » [et] le droit « d'établissement et de séjour de leurs ressortissants dans chacun des deux États » (article 2). Ces derniers s'engagent

5. [<http://www.ecowas.int/wp-content/uploads/2015/02/Traite-Revise.pdf>], consulté le 11 août 2015.

6. [<http://www.uemoa.int/Documents/TraitReviseUEMOA.pdf>], consulté le 11 novembre 2014.

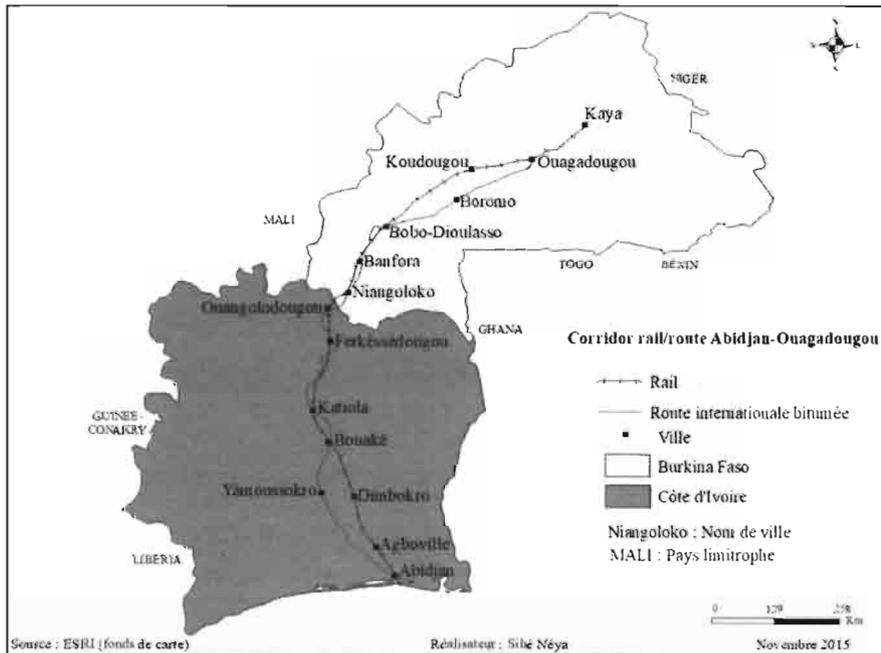
7. [<http://www.conseildelentente.org/index.php/2013-09-22-21-52-19/textes-juridiques/item/textes-juridiques.html>], consulté le 11 août 2015.

également à rendre dynamiques et effectifs « la fluidité des échanges commerciaux, ainsi que des transports terrestres et aériens..., le transit des marchandises..., la facilitation du droit d'établissement, d'accès au travail, du séjour des ressortissants des deux pays » (article 5).

– L'accord de coopération en matière de lutte contre la traite transfrontalière des enfants; il se fixe comme objectif de lutter contre le trafic des enfants, c'est-à-dire « tout être humain âgé de moins de 18 ans », la traite des enfants étant considérée comme « tout acte de recrutement, de transport, de transfert, d'hébergement ou d'accueil d'enfants, à l'intérieur ou à l'extérieur d'un pays aux fins d'exploitation, quels que soient les moyens utilisés ».

Ces objectifs de libre circulation et de fluidité sont à relativiser sur le terrain. L'existence sur les axes routiers de procédures de contrôle des véhicules et des personnes, par des agents relevant des services de douane, de police, de gendarmerie, des eaux et forêts, en est l'illustration. La vérification de la validité des pièces d'identité (carte d'identité, carnet de voyage CEDEAO, passeport ou visa), de la carte de résidence, du carnet de vaccination, ainsi que la demande d'une attestation d'autorisation parentale pour les mineurs qui voyagent avec des adultes, sont autant d'actions menées par les pouvoirs publics burkinabè et ivoiriens pour à la fois sécuriser les échanges bilatéraux et réguler la circulation des biens,

Carte 1. *Corridor de voyageurs rail/route ivoiro-burkinabé*



des personnes et des marchandises sur le corridor ferroviaire et routier (carte 1)<sup>8</sup>.

Entre les villes frontalières de Niangoloko, au Burkina Faso, et de Ouangolodougou, en Côte d'Ivoire, on ne dénombre pas moins de 13 postes de contrôle sur la route, 6 sur la voie ferroviaire. À ceux-là s'ajoutent les multiples postes de contrôle au fur et à mesure que l'on s'approche de Ouagadougou et d'Abidjan. Dans ces lieux, une économie du contrôle s'est mise en place; elle s'est inscrite dans la durée et est devenue une pseudo-norme qui s'impose à la fois aux autorités de contrôle et à ceux qui empruntent régulièrement la route.

L'encadré présenté ci-dessous synthétise le récit d'un voyage effectué en décembre 2013 entre Banfora au Burkina Faso et Bouaké en Côte d'Ivoire. Il montre comment se pratiquent les contrôles des passagers du transport de voyageurs sur les axes routiers. Il souligne aussi combien les forces de l'ordre, mais aussi les transporteurs et parfois les passagers, participent à la perpétuation des formes les plus sournoises du contrôle, quand il ne s'agit pas de pratiques illicites d'extorsion d'argent.

#### **La longue litanie des contrôles routiers entre Banfora et Bouaké<sup>9</sup>**

Nous quittons la ville de Banfora à 8 h 30 en direction de Bouaké. Le premier poste de contrôle est la gendarmerie de la ville de Niangoloko, située à 45 km au sud de Banfora. À la descente du véhicule, les gendarmes demandent qu'on se mette en ligne pendant qu'un des leurs vérifie les pièces d'identité. Ceux qui ont leurs documents de voyage à jour peuvent rejoindre le véhicule. Les autres, au moins 19 personnes, sont conduits dans un bureau. Chacun d'entre eux, à leur retour dans le car, explique qu'il a versé la somme de 1 000 FCFA. Seul un homme âgé et habitué de la route a refusé, dit-il, de verser cette somme sous prétexte que le poste de gendarmerie n'est pas un lieu où doit se développer ce genre de pratiques. Plus d'une heure après notre arrivée, après que tous les passagers sont revenus, nous progressons désormais vers la douane de Niangoloko. Là, nous ne sommes pas contrôlés, bien que nous ayons dû passer devant la guérite, à pied, pour rejoindre notre véhicule. Après la douane, c'est le poste de contrôle de la police de Yendéré. Nos papiers sont vérifiés. Les passagers sans pièces d'identité, sans attestation d'autorisation parentale pour ceux qui voyagent avec des mineurs ou sans carnet de vaccination, sont une fois de plus conduits à l'écart dans un bâtiment. À Yendéré également, ces voyageurs affirment avoir versé une somme d'argent pour passer. Le paradoxe est que les ponctions sont effectuées sans qu'aucun document ne soit remis aux passagers, alors que cela pourrait faciliter leur

8. Sans doute d'ailleurs que le développement de telles procédures cadre avec le souci, pour l'Union européenne, de faire de l'Afrique de l'Ouest un espace avancé de contrôle des flux de toutes natures (Trémolières, 2009).

9. Extrait d'un carnet de voyage tenu par S. Néya, 2 décembre 2013.

voyage. Une dizaine de kilomètres après Yendéré, nous arrivons à Lalé-raba, village ivoirien où est implanté le poste frontalier. Là encore, nos pièces d'identité sont récupérées à l'intérieur même du véhicule et nous sommes invités à nous asseoir sous un hangar, en attendant l'appel. Puis un agent de santé vérifie nos carnets de vaccination<sup>10</sup> et, le cas échéant, procède à la vaccination, moyennant un prélèvement pouvant aller jusqu'à 6 000 FCFA. À ce poste, le constat est que tous les passagers n'étant pas en possession de documents de voyage doivent payer. Pire, certains les ayant à disposition, mais étrangers, ont l'obligation de s'exécuter. Cette extorsion illégale est d'abord exercée sur les voyageurs ne s'exprimant pas en français<sup>11</sup>. De même, les passagers voyageant avec des passeports ne peuvent les récupérer cachetés qu'en échange de 500, parfois de 1 000 FCFA<sup>12</sup>.

Plus tard, toujours à proximité de la frontière ivoirienne, nous sommes à nouveau contrôlés par différentes autorités, douane, gendarmerie, eaux et forêts. Mais plus on s'éloigne de la frontière, sur la route de Bouaké, plus les postes de contrôle se localisent aux entrées de villes et/ou de villages. À chaque fois, seul le convoyeur rejoint les agents de contrôle pour leur présenter les documents du véhicule dans lequel il prend le soin de glisser un pourboire. À l'entrée de la ville de Ferkessédougou, le convoyeur s'adresse à nous en ces termes : « que ceux qui n'ont pas de carte de résidence donnent 1 000 FCFA, afin qu'on n'ait pas à négocier trop longtemps et qu'on puisse rapidement passer ». À nos remarques sur les raisons de sa demande, surtout si le séjour a duré ou va durer moins de trois mois, il répond en désignant les forces de l'ordre : « ceux-là, ils ne connaissent pas ça ». De fait, la carte de résidence joue le rôle de celle de séjour, pourtant supprimée en 2007 et la demander relève de la stratégie de certains agents pour extorquer de l'argent aux voyageurs. Ces derniers, parfois analphabètes, méconnaissant les réglementations et les rapports avec les autorités administratives, cèdent alors aisément à cette injonction. Après Ferkessédougou, nous continuons notre voyage sans plus jamais quitter le véhicule lors des contrôles. Aux différents barrages, le convoyeur descend pour présenter les documents du véhicule et remettre le pourboire extrait de ce que les transporteurs et les chauffeurs nomment « frais de route ». Selon notre estimation, sur la base d'entretiens menés avec des transporteurs à Ouagadougou et Banfora, ces frais peuvent varier selon le trajet entre 50 000 et 200 000 FCFA. Enfin, vers 16 heures, après plus de 8 heures de trajet pour 400 km, nous arrivons à Bouaké.

10. Observation également effectuée en 2006 par T. Mechlinski, à la frontière entre le Ghana et le Burkina Faso, dans le village d'Hamele (Mechlinski, 2010).

11. Ce que A. Choplin et J. Lombard avaient déjà constaté à la frontière sénégalomaliennne, en novembre 2009, pour des voyageurs anglophones d'Afrique, au cours d'un périple du même genre que celui relaté ici (Choplin et Lombard, 2010).

12. Cette expérience, Sihé Néya l'a déjà vécue au cours d'un voyage en train, lors de son passage à la police de Ouangolodougou. Ce jour-là, les agents ont exigé la somme de 1 000 FCFA avant que son passeport ne soit cacheté. Cette pratique se diffuse également au Burkina Faso, par exemple à Niangoloko où 200 FCFA sont demandés en échange d'un visa de passage.

La ponction d'argent sur les voyageurs étrangers présents sur le territoire ivoirien s'est développée avec l'avènement de la carte de séjour et la complexification des relations entre Ivoiriens et étrangers, à partir de la deuxième moitié de la décennie 1990. Après 2002, avec la rébellion du nord du pays, sous prétexte de collecter des fonds pour soutenir les forces armées, des montants variables selon les postes de contrôle et la période ont été systématiquement demandés aux voyageurs internationaux. Cette pratique se poursuit à l'heure actuelle, en dépit des programmes de lutte contre le racket et le démantèlement des corridors mis en place en Côte d'Ivoire<sup>13</sup>. Le tableau 1 montre que les effets des pratiques illicites liées aux contrôles des voyageurs sur le corridor ivoiro-burkinabè sont aussi bien temporels que financiers. On observe par ailleurs que le prélèvement lors de ces contrôles est beaucoup plus pratiqué sur le territoire ivoirien qu'au Burkina Faso.

Tableau 1. *Effets du prélèvement sur le corridor Ouagadougou-Abidjan*

Corridor	Nombre de contrôles		Perception illicite (FCFA)		Durée du contrôle (mn)	
	Hors frontière	À la frontière	Hors frontière	À la frontière	Hors frontière	À la frontière
Abidjan-Ouagadougou	24	7	28 136	11 225	98	67
Burkina Faso	5	4	4 224	7 735	27	40
Côte d'Ivoire	19	3	23 912	3 490	71	27
Ouagadougou-Abidjan	13	3	17 939	9 331	35	18
Burkina Faso	0	2	176	6 648	0	13
Côte d'Ivoire	13	1	17 763	2 683	35	5

Source: Observatoire des pratiques anormales, UEMOA, observation du 1<sup>er</sup> juillet au 30 septembre 2012, 21<sup>e</sup> rapport trimestriel.

Les prélèvements intempestifs, lors des contrôles de voyageurs sur la route reliant le Burkina et la Côte d'Ivoire, interrogent la légitimité de ces

13. Le terme de corridor est utilisé en Côte d'Ivoire pour évoquer les zones de contrôles des véhicules; il correspond à une concentration, en un point donné sur les axes routiers, de multiples forces de contrôle et, concrètement, à un rétrécissement des voies et à la mise en ligne des véhicules les uns derrière les autres (équivalent en quelque sorte à la configuration du péage, mais sur une seule voie). Selon l'Observatoire de la fluidité du transport (OFT), créé en 2001 et basé à Abidjan, sur la route ralliant la frontière ivoiro-burkinabè et qui traverse les villes de Yamoussoukro, Bouaké, Katiola, Ferkessédougou et Ouangolodougou, seulement sept corridors sont autorisés [<http://news.abidjan.net/h/561590.html>].

dispositifs. Si les contrôles sont exécutés pour assurer la sécurité publique dans les États que traversent les voyageurs, il faut constater que leur finalité est détournée. Ces postes de contrôle formels et informels semblent être d'abord et avant tout des lieux de prélèvement sur les voyageurs et aller à l'encontre de la libre circulation de biens et des personnes tant vantée par les États.

Pour autant, faut-il parler de racket de la part des agents appartenant à différents corps des forces de l'ordre et de contrôle ? Les accommodements entre fonctionnaires et usagers des routes ont commencé avec l'imposition d'un type d'État pensé sur le modèle européen, et français en particulier, qui cadrait mal avec les façons de faire des transporteurs et des chauffeurs, souvent à la limite de la réglementation. L'ajustement des modalités de fonctionnement des États à partir des années 1980 a fortement contraint les budgets et laissé libre cours, en cas d'infraction sur la route, au développement de moult tentatives d'achat des fonctionnaires chargés des contrôles. Le renchérissement des échanges et donc l'accroissement des circulations de véhicules sur les routes africaines n'ont fait qu'accentuer les dérives, en particulier dans le contexte ivoirien déliquescents de la décennie 2000, caractérisé par la scission du pays en deux entités, avec des fonctionnaires tiraillés entre les deux parties et pas toujours sûrs d'être payés. Comme s'il fallait que les forces de l'ordre et de contrôle compensent l'incertitude du lendemain par le développement des prélèvements sur un trafic routier qui, lui, continue de progresser.

### **Passagers, chauffeurs, contrôles : face-à-face et complicité**

Sur la route entre Burkina Faso et Côte d'Ivoire, les voyageurs sont des ressortissants de la CEDEAO, majoritairement des Burkinabè. Différentes catégories caractérisent cette population : planteurs et travailleurs salariés, commerçants, vendeurs de bétails, auxquels il convient d'ajouter élèves et étudiants. Chaque catégorie relève d'une période de circulation bien définie. De novembre à mars et de mars à juillet, circulent les planteurs et des membres de leurs familles. Les commerçantes quant à elles sont en permanence présentes sur la route : leur circulation est régulée par la saisonnalité des produits agricoles et vivriers qu'elles commercialisent entre les deux pays. Pendant les périodes de fêtes religieuses, surtout la Tabaski, les éleveurs voyagent aussi beaucoup. Quant aux élèves et aux étudiants, ils circulent pendant les vacances, entre juin et octobre et en décembre, tout comme les fonctionnaires, les salariés, dont la mobilité est régulée par les congés annuels. En fonction de leur statut, de leur niveau d'instruction, de l'expérience des rapports avec les autorités administratives dont ils disposent, les voyageurs n'entretiennent pas les mêmes rela-

tions avec les chauffeurs de véhicules ainsi qu'avec les forces de l'ordre et les agents de santé, chargés de la régulation de la circulation.

Différentes stratégies sont adoptées par les transporteurs pour anticiper les contrôles sur les routes. Au sein des grandes compagnies, certains responsables organisent le principe de l'escorte de leurs passagers, tandis que d'autres s'y refusent. L'escorte, pratiquée par les sociétés de transport les mieux organisées, consiste à faire monter, à l'intérieur des véhicules (autocars la plupart du temps), des représentants des forces de l'ordre, le plus souvent des gendarmes. Tout au long du voyage, ceux-ci accompagnent les passagers et les chauffeurs en vue de prévenir les cas de braquages qui se sont accrus depuis l'avènement de la guerre. Le système de sécurisation par l'escorte militaire ainsi que le respect des horaires poussent vers ces compagnies des voyageurs avertis, disposant de documents de voyages : hommes d'affaires, étudiants, commerçants, etc. Ces sociétés de transport sont ainsi moins soumises aux prélèvements abusifs. De fait, elles traitent beaucoup plus avec les responsables des structures d'intervention qu'avec les agents de terrain, comme le soulignent différents transporteurs.

Le deuxième mode de sécurisation des passages, pratiqué par les transporteurs-migrants, surtout les locataires ou des particuliers, tient à la relation de proximité et de familiarité qui existe avec les passagers. Ceux-là ou leurs employés quêtent les clients dans les villages et campements où résident et travaillent les migrants, en leur garantissant la sécurité au cours du voyage. Ils pratiquent l'« arriver-payer » et le confiage au cours du voyage qui contribuent à la consolidation de ces relations de proximité. La première modalité, l'« arriver-payer », permet au passager de voyager sans s'acquitter des frais de transport au départ du voyage. La seconde modalité en revanche, le « confiage », consiste à placer un voyageur sous la protection du chauffeur ou du convoyeur jusqu'à destination. Selon Bila, chef de gare d'une compagnie de transport créée par des migrants, cette stratégie permet de fidéliser le client et, partant, tous ceux qui lui sont proches. Cette relation de confiance facilite ainsi la sécurisation des voyages, tout en rendant implicites les contrôles à venir et les prélèvements afférents. Elle consiste à éloigner le plus possible les voyageurs des forces de l'ordre en collectant, dès le début du voyage, les sommes qui seront remises lors des contrôles. Durant le trajet, les passagers sont ainsi informés du temps qu'ils pourraient perdre à attendre à un poste de contrôle s'ils ne s'inscrivent pas dans la logique des arrangements avec les agents. Plus le véhicule est occupé par des personnes démunies de documents de voyage en règle, plus les chauffeurs incitent à pratiquer de la sorte. C'est ce que décrit Bila déjà cité, un migrant de retour qui a été convoyeur, avant d'être chef de gare :

« Avec les agents, c'est la discussion. Normalement on doit rentrer dans un car pour faire le contrôle. Mais nous, nous savons que nous sommes des étrangers. Il y en a qui ont des pièces, beaucoup n'ont pas de

pièces. S'ils rentrent dans le car pour faire le contrôle, beaucoup vont descendre, le temps aussi sera perdu. Donc nous qui convoyons, on est obligé de descendre pour discuter avec eux. « Vous allez prendre combien, tu vas donner combien ». On discute jusqu'à tomber à un certain point et ça va aller » (Banfora, 12 août 2012).

Les transporteurs artisanaux s'arrangent d'autant plus avec les contrôleurs que la compétition avec les autres opérateurs est rude : plus ils franchissent rapidement les barrages, plus ils ont de chances d'embarquer, avant les autres, les passagers qui attendent le long des routes (et non dans les gares routières, comme pour les sociétés organisées). La faible rentabilité de leur exploitation pousse en outre ces opérateurs à remplir au maximum leurs véhicules en hommes et bagages et, de fait, à les rendre plus à même de soudoyer les agents de l'État en charge du respect des normes de chargement et de circulation. Le surcroît de contrôlés opérés en 2016 sur la route reliant Burkina Faso et Côte d'Ivoire pourrait être propice à l'accentuation des opérations de prélèvement sur les transporteurs artisanaux qui, souvent, ne disposent pas de tous les documents exigés.

Dans ces conditions, certains passagers, conscients d'être en situation irrégulière, approchent les chauffeurs et autres apprentis du véhicule afin qu'ils puissent garantir le franchissement des postes de contrôle. Le transporteur devient en quelque sorte un aide au passage, alors même que la libre circulation des ressortissants de la CEDEAO est autorisée dans l'espace communautaire. Cette pratique s'est accentuée avec le lancement du programme de lutte contre le trafic des enfants mentionné plus haut, obligeant les accompagnants d'enfants ou de jeunes de moins de 18 ans à se munir d'une autorisation parentale, ce qu'ils n'ont pas toujours.

Pour les voyageurs qui subissent ces contrôles abusifs, la rhétorique est toujours la même : « c'était mieux avant, il y a une perte de valeurs morales ». Cependant, ces propos cachent mal le processus d'accoutumance aux dérives, voire de validation, opéré par les voyageurs eux-mêmes, notamment ceux qui ne possèdent pas les documents de voyage. Certes, les agents chargés de la régulation de la circulation soutirent illégalement de l'argent aux voyageurs. Mais ils ne portent pas seuls la responsabilité d'un tel fonctionnement. Voyageurs et transporteurs (c'est-à-dire chauffeurs, apprentis, etc.) participent à la reproduction de cette économie, ainsi que cela est bien décrit dans les travaux sur la corruption en Afrique.

## Conclusion

Si la libre circulation des personnes entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire ainsi que le droit de résidence demeurent effectifs, dans la réalité, ces politiques trouvent difficilement à s'appliquer en raison de multiples entraves. Parmi elles, les pratiques des agents publics chargés des contrôles

sur les axes routiers, qui sont caractérisées par le prélèvement intempestif, parfois le racket.

Les explications se situent à plusieurs niveaux. Conscients qu'ils n'ont pas des documents à jour, les transporteurs comme les passagers acceptent de circuler avec l'idée qu'ils pourront acheter leur passage lors des différents contrôles. Ce sont les transporteurs eux-mêmes qui prévoient des frais de route, incluant alors par anticipation les montants de ces frais dans leur chiffre d'affaires. Leurs chauffeurs précèdent les demandes, en proposant aux agents de l'argent, toujours de façon discrète, pour franchir plus aisément les postes. Des transporteurs et des chauffeurs, ayant une bonne connaissance de la géographie des prélèvements sur les axes routiers entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire, légitiment ces pratiques en sensibilisant les passagers, surtout les voyageurs illettrés et sans documents à jour, aux modalités de franchissement les plus efficaces.

L'économie du prélèvement sur les transports de voyageurs (et aussi de marchandises) interroge la réalité de l'État sur le terrain et les rapports entre les structures centrales et les agents. Ces pratiques engendrent l'accumulation de fonds importants qui n'entrent pas dans le budget général (ici celui du Burkina Faso et de la Côte d'Ivoire), mais alimentent plutôt les caisses parallèles des collectifs d'agents impliqués, profitant in fine aux familles et parfois aux économies des bourgades qui les hébergent. La question est de savoir si ces prélèvements résultent d'un accord implicite des États centraux pour que leurs agents prélèvent indûment sur la ressource que constitue la circulation des personnes et des biens. Ce que l'on peut considérer comme la traduction d'une évolution des modalités de fonctionnement des États, qui laissent plus d'autonomie à leurs agents alors engagés avec leur hiérarchie dans un rapport moins autoritaire que par le passé. En revanche, cela peut être le signe de dérives croissantes dont les États ou des segments d'États deviennent les acteurs à part entière, évoluant alors vers des pratiques délinquantes.

À la lecture de la presse en ligne (cf. en bibliographie quelques références indiquées), on constate que ces pratiques sont toujours décrites comme des obstacles aux circulations fluides et des freins à la dynamique d'intégration régionale. De même, elles sont rendues responsables d'incidents et d'accidents sur les routes africaines, en raison de la licence accordée implicitement aux chauffeurs et aux transporteurs qui arriveront toujours à négocier les amendes pour surcharge ou mise en circulation de véhicules sans documents à jour. Tout se passe comme si les acteurs de telles pratiques étaient livrés à eux-mêmes et jamais resitués et pensés par rapport à leur espace, structure ou société d'appartenance.

Le problème que pose la question des prélèvements sur les routes africaines est celui des évolutions des politiques publiques, des structures qui les soutiennent – les États, les collectivités locales, les entreprises privées aussi – et des rapports que ces dernières entretiennent avec leurs agents. Il est aussi celui des sociétés africaines ici analysées à travers la façon dont elles perçoivent, parfois jugent ou légitiment, ces pratiques dites illicites.

## Bibliographie

- Adepoju A., 2002, « Fostering free movement of persons in West Africa: achievements, constraints, and prospects for intraregional migration », *International migration*, 40 (2), p.3-28
- Bayart J.-F., 2008, « Hégémonie et coercition en Afrique subsaharienne. La « politique de la chicotte » », *Politique africaine*, n° 110, juin, p.123-152.
- Blion R., 1996, « Migrants internationaux et de retour au Burkina Faso, acteurs et témoins d'une circulation migratoire multiforme », in Otayek R., Michel Sawadogo F. et Guingané J.-P., *Le Burkina Faso entre révolution et démocratie (1983-1993): ordre politique et changement social en Afrique Subsaharienne*, Paris, Karthala, p.133-156.
- Blundo G., 2006, « Je n'ai pas besoin de ticket: négociation des droits de marché et petite corruption dans les collectivités locales sénégalaises », in Fay C., Koné Y. F. et Quiminal C. (éd.), *Décentralisation et pouvoirs en Afrique; en contrepoint, modèles territoriaux français*, Paris/Bamako, IRD/ISH, p.323-342.
- Botte R., 2004, « Vers un État illégal-légal? », *Politique africaine*, n° 93, mars, p.7-20.
- Boyer F. et Neya S., 2015, « Retours, circulations, installations? Les reconfigurations du système migratoire ivoiro-burkinabè », *Afrique et développement*, Volume XL, n° 1, p.63-79.
- Bredeloup S. et Kouraogo O., 2007, « Quand la "crise" ivoirienne stimule les trajectoires professionnelles des transporteurs burkinabè émigrés », *Revue européenne des migrations internationales* [En ligne], vol.23 – n° 3 | 2007, mis en ligne le 01 décembre 2010, consulté le 04 septembre 2015 [<http://remi.revues.org/4218>; DOI: 10.4000/remi.4218].
- Choplin A. et Lombard J., 2010, « « Suivre la route ». Mobilités et échanges entre Mali, Mauritanie et Sénégal », *EchoGéo* [En ligne], 14 | 2010, mis en ligne le 16 décembre 2010, consulté le 6 septembre 2015 [<http://echogeo.revues.org/12127>; DOI: 10.4000/echogeo.12127].
- Faty M., 2011, « Note de synthèse sur la contribution des programmes majeurs de la Commission de l'UEMOA à l'amélioration des infrastructures de transport, de communication, d'eau et d'énergie du Mali », communication à la conférence sur les *Défis et opportunités économiques au Mali*, Bamako, 17-18 mars.
- Kouraogo O. et Lombard J., 2016, « De Banfora à Sinfra. Circulations de personnes et transports routiers entre Burkina Faso et Côte-d'Ivoire », in Bredeloup S. et Zongo M. (dir.), *Repenser les migrations burkinabè*, Paris, L'Harmattan, p.199-221.
- Lombard J., 2015, *Le monde des transports sénégalais*, Marseille, Éditions de l'IRD, 276p.
- Mechlinski T., 2010, "Towards an Approach to Borders and Mobility in Africa", *Journal of borderlands studies*, 25-2, p.94-106.
- Ministère des Transports, 2009, *Annuaire statistique 2009 des transports. Burkina Faso*, Ouagadougou, 268 p.
- Observatoire des pratiques anormales, 2012, *21<sup>e</sup> rapport de l'Observatoire des pratiques anormales (OPA). Résultats des enquêtes du troisième trimestre 2012*, USAID, UEMOA, West Africa Trade Hub, 21 p.

- Ouedraogo D., 2002, « Migrations circulaires et enjeux identitaires en Afrique de l'Ouest », *Les Cahiers du GRES*, 3(1), p. 7-23.
- Robin N., 2009, « La CEDEAO, un espace de libre circulation, poste avancé de l'espace Schengen », in Trémolières M., *Les enjeux régionaux des migrations ouest-africaines. Perspectives africaines et européennes*, Paris, OCDE/CSAO, p. 149-165.
- SITRASS IV, 1997, *Efficacité, concurrence, compétitivité : la chaîne du transport en Afrique sub-saharienne*, Lyon/Arcueil, CNRS-LET/INRETS, 419 p.
- Sorgho C., 2010, *La corruption dans le secteur de la route et du transport routier au Burkina Faso. Enjeux et perspectives*, Ouagadougou, RENLAC, 19 p.
- Steck B., 2015, « La desserte aérienne de l'Afrique, entre oligopole européen et nouveaux acteurs africains », in Lecoquierre B. et Wauters E. (dir.), *Métamorphoses du voyage et de l'exotisme du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Rouen, PURH, p. 109-131.
- Tarrius A., 1985, « Transports autoproduits : production et reproduction du social », *Espaces et sociétés*, Paris, 46, p. 35-54.
- Toure M. A., 2008, *Étude du racket sur les routes en Côte d'Ivoire*, Banque mondiale/république de Côte d'Ivoire, 73 p. [rapport d'étude].
- Trémolières M., 2009, *Les enjeux régionaux des migrations ouest-africaines. Perspectives africaines et européennes*, Paris, OCDE/CSAO, 266 p.

#### *Articles de presse en ligne*

- « Abidjan-Ouagadougou : la longue traversée d'un train essoufflé », 22 octobre 2010 [<http://lebel.centerblog.net/6459466AbidjanOuagadougouLalonguetraverseduntrainessouffle>].
- « Axe Abidjan-Ouaga : coupeurs de route, racket, mauvais état de la route : le chemin de croix des voyageurs et des transporteurs », 24 juillet 2013, *Le Patriote* [<http://news.abidjan.net/h/466161.html>].
- « Tracasseries routières : des commerçants burkinabè empêchent le passage aux camions maliens à Orodara », Jeudi 25 août 2015 [<http://www.lefaso.net/spip.php?article66454>].
- « Insécurité routière : les vieux démons de la tracasserie tardent à quitter la Côte d'Ivoire », 10 novembre 2011 [<http://www.lefaso.net/spip.php?article44817>].
- « Voyage d'étude du réseau d'initiative de journalistes : dur, dur d'accéder à Cotonou », 24 août 2011 [<http://www.lefaso.net/spip.php?article43607>].
- « Intégration en Afrique de l'Ouest : rackets et tracasseries policières toujours d'actualité », 2 mai 2014 [<http://www.lefaso.net/spip.php?article59019>].
- « Poste de douane de Niangoloko : grève des transporteurs routiers contre les tracasseries », 2 mars 2014 [<http://www.lefaso.net/spip.php?article58158>].

Néya S., Lombard Jérôme (2018)

Libre circulation, contrôle ou racket des voyageurs en  
Afrique de l'Ouest : l'exemple des routes entre le  
Burkina Faso et la Côte d'Ivoire

In : Grégoire Emmanuel (ed.), Kobiané J.F. (ed.), Lange  
Marie-France (ed.). *L'Etat réhabilité en Afrique :  
réinventer les politiques publiques à l'ère néolibérale.*  
Paris : Karthala, p. 287-302

ISBN 978-2-8111-2504-2