

De Banfora à Sinfra. Circulations de personnes et transports routiers entre Burkina Faso et Côte d'Ivoire

*Oumarou Kouraogo et Jérôme Lombard**

Résumé

À partir de la fin des années 1990 et surtout de septembre 2002, le transport international entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso a connu un boom sans précédent. De nouvelles sociétés appartenant à des Burkinabè installés en Côte d'Ivoire se sont implantées d'abord à Ouagadougou, puis à Bobo. À la faveur de l'apaisement du conflit, le retour de nombreuses familles en Côte d'Ivoire a consolidé le marché de transport, les circulations entre les deux pays constituant une opportunité supplémentaire pour les transporteurs. Les investissements dans le transport se sont multipliés jusque dans les villes secondaires comme Banfora où, depuis 2007, nombre de sociétés nouvelles sont apparues. Le transport routier apparaît beaucoup plus souple que le chemin de fer reliant Abidjan à Ouagadougou. Il propose une desserte fine jusque dans les quartiers d'Abidjan et les campements burkinabè implantés au cœur de la forêt ivoirienne, tout en captant la clientèle des villages et villes d'origine, à Ouagadougou mais aussi à Kaya, Ouahigouya, Koudougou.

Mots clés

Transport de voyageurs, migrations internationales, villes secondaires, Burkina Faso, Côte d'Ivoire

*Direction de la Prospective et de la Planification/Présidence du Faso, kouradou@yahoo.fr ; directeur de recherche à l'IRD (UMR PRODIG), membre du LMI MOVIDA, jerome.lombard@ird.fr

Abstract

From the end of the 1990's, and from particularly September of 2002, the international transport between Burkina Faso and Ivory Coast was growing very fastly. Directed by Burkinabe people who inhabit in Ivory Coast, new companies have settled firstly in Ouagadougou, then in Bobo Dioulasso. While the Ivory Coast was becoming more peaceful, the coming back of numerous families to Ivory Coast boosted the transport system. Now mobilities and circulations between these two neighbouring countries fit to a new market for hauliers. Furthermore the transport investments are spectacular in secondary towns like Banfora where new companies and agencies have been founded since 2007. Road transport is more flexible than railway transport linking Abidjan to Ouagadougou. It's very attractive for Burkinabe people who inhabit in the suburbs of Abidjan or forest establishments, likewise for migrants and voyagers who live in original villages and cities in Burkina Faso like Ouagadougou, Kaya, Ouahigouya or Koudougou.

Keywords

Passengers transport, international migrations, secondary towns, Burkina Faso, Ivory Coast

Bobo Dioulasso, boulevard de la Révolution, novembre 2011, devant une gare routière privée. De beaux autocars trônent dans la cour, en attente de voyageurs. Les deux employés assis près du portail précisent que des transporteurs rabattent, de Koudougou, Ouagadougou ou Gaoua, les clients vers Bobo. Puis le départ pour Abidjan s'opère le mardi ou le mercredi. La société est installée depuis 2009, auparavant le propriétaire des cars résidait en Côte d'Ivoire. À côté, mais situé dans la même concession, un bar, peu fréquenté à cette heure : des jeunes attendent le consommateur, l'un est Burkinabè, l'autre Ivoirien.

Comme cette société de transport, près de vingt-cinq autres sont implantées sur le boulevard de la Révolution à Bobo Dioulasso. Les véhicules alignés et les services proposés sont variés, mais essentiellement tournés vers le marché national et les lignes Bobo/Ouaga, Bobo/Gaoua, Bobo/Orodora, Bobo/Banfora.

À partir de la fin des années 1990 et surtout de septembre 2002, à la suite du déclenchement de la crise politico-militaire en Côte d'Ivoire, le transport international entre les deux pays a connu un boom sans précédent. De nouvelles sociétés appartenant à des Burkinabè installés en Côte d'Ivoire se sont implantées, d'abord à Ouagadougou puis à Bobo, avec l'ouverture d'agences secondaires. La principale explication de ce changement d'opérateurs est à trouver dans le retour massif de plusieurs centaines de milliers de Burkinabè résidant en Côte d'Ivoire (SP/CONASUR, UNICEF et *al.* 2004 ; Bredeloup 2009). Les grands commerçants burkinabè de Côte d'Ivoire, déjà implantés dans le transport national ivoirien, ont aidé au retour de leurs compatriotes puis investi le marché international entre les deux pays, devenant par la suite de redoutables concurrents pour les pionniers, présents depuis les années 1990 dans le transport intérieur burkinabè. À la faveur de l'apaisement du conflit, le retour de nombreuses familles en Côte d'Ivoire, du moins d'une partie d'entre elles, a consolidé le marché de transport, les circulations entre les deux pays, notamment celles des étudiants (Grégoire 2011), constituant une opportunité supplémentaire pour les opérateurs.

Les investissements dans le transport se sont multipliés, y compris dans les villes secondaires, comme Banfora où, depuis 2007, nombre de sociétés nouvelles sont apparues dans le centre-ville¹. Dans un con-

¹ Cet article est le prolongement d'un travail collectif d'accumulation de connaissances de près de dix ans sur le sujet. Débuté par le mémoire de maîtrise de sociologie d'O. Kouraogo présenté à l'université d'Ouagadougou (2005) et portant sur les transformations du secteur du transport au Burkina opérées par les transporteurs

texte où, des deux côtés de la frontière, les opérateurs privés ont libre choix de démarrer une activité, où les liaisons internationales sont recherchées, où les communes urbaines cherchent de nouvelles ressources pour leur budget, de nouveaux capitaux ont été placés dans le transport, à la faveur de stratégies d'investissement d'entrepreneurs ivoiriens d'origine burkinabè avisés, mais aussi de la nécessaire reconversion de certains belligérants ou opérateurs économiques du nord de la Côte d'Ivoire, désireux de stabiliser leurs sources de revenus après la fin du conflit.

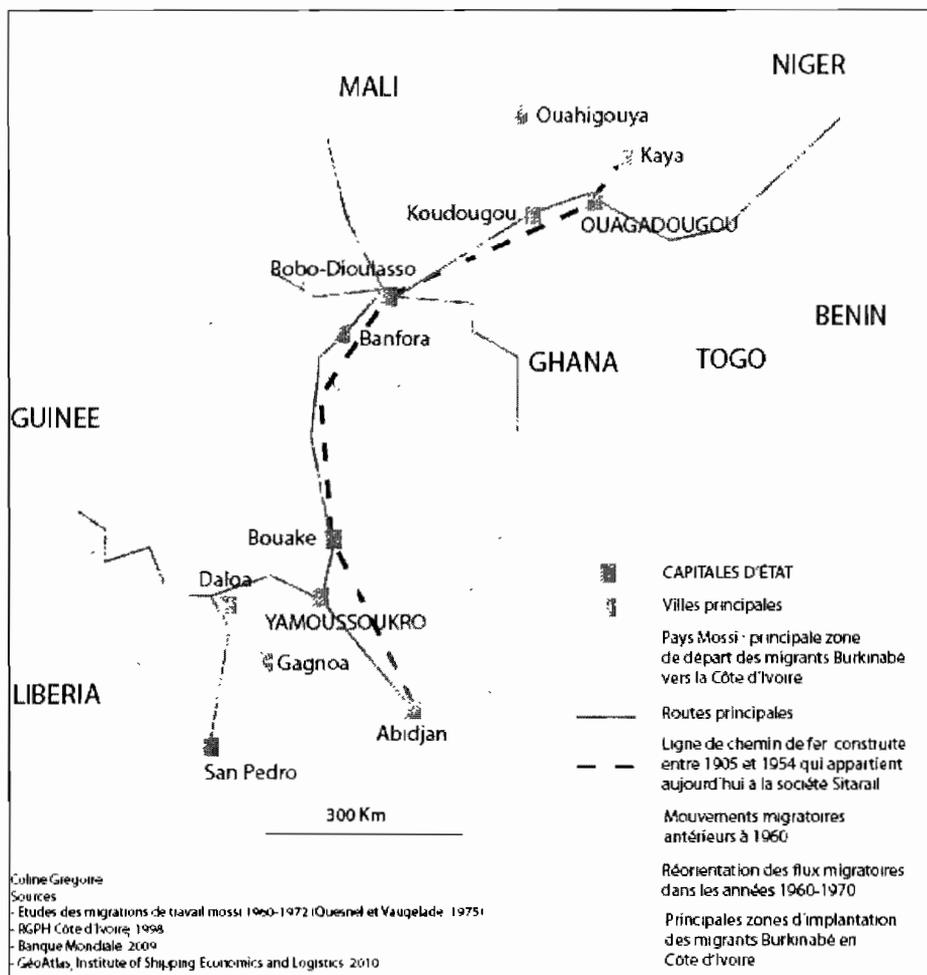
Le déploiement des familles burkinabè de Côte d'Ivoire sur plusieurs pays, leur dispersion entre plusieurs pôles d'habitat dans l'espace transnational Burkina Côte d'Ivoire (Plateau Mossi, Ouagadougou, région de Banfora, sud-ouest ivoirien, Abidjan : **carte 1**), ont conduit les systèmes de transport à s'adapter. Le chemin de fer, linéaire, ne représente pas le mode le plus performant pour desservir l'ensemble des lieux de résidence des familles. En revanche, le transport routier apparaît plus souple, plus réactif, plus adaptatif. S'il propose une desserte fine jusque dans les quartiers d'Abidjan et les campements burkinabè implantés au cœur de la forêt ivoirienne, il permet aussi de capter la clientèle des villages et villes d'origine, à Ouagadougou mais aussi à Kaya, Ouahigouya, Koudougou, etc. Dans ce processus, le transport ne fait que suivre « l'installation de la mobilité » dans la société burkinabè (Marchal & Quesnel 1997), qui ne se

burkinabè de Côte d'Ivoire, il a débouché sur la publication d'un premier article dans la Revue européenne des migrations internationales (Bredeloup & Kouarogo 2007). Entre 2007 et 2009, dans le cadre du programme FSP MIRTAS (Migrations internationales et Reconfigurations Territoriales en Afrique de l'Ouest et au Sahara), co-dirigé par M. Zongo et S. Bredeloup et auquel participaient, entre autres, O. Kouraogo et J. Lombard, le travail s'est poursuivi par une recherche sur les impacts de la crise ivoirienne dans deux villes du sud-ouest du Burkina (Banfora, Niangoloko). Plusieurs enquêtes ont été menées auprès des autorités municipales des deux communes, des migrants de retour de Côte d'Ivoire ayant investi dans l'économie locale, des transporteurs régionaux. En novembre 2011, avec O. Kouraogo, nous sommes retournés dans ces deux villes pour évaluer les changements opérés dans le secteur du transport depuis le passage de 2007 et la fin du conflit politico-militaire en Côte d'Ivoire. De nouvelles enquêtes, plus approfondies, ont été menées auprès des autorités municipales, des transporteurs de Banfora, des migrants installés dans les faubourgs de Niangoloko ; des entretiens complémentaires dans les sièges des entreprises à Bobo Dioulasso et à Ouagadougou ont été ajoutés. S'est joint à cette nouvelle mission S. Néya, doctorant en géographie de l'université de Paris I, dirigé par J. Lombard et F. Boyer, dont le sujet porte sur les migrations de retour des Burkinabè de Côte d'Ivoire et la construction d'espaces de vie transnationaux.

résume pas à une succession figée sur le temps long des départs et des retours entre Burkina Faso et Côte d'Ivoire, mais à un développement de plus en plus affirmé des « opportunités d'un temps éphémère » (Montulet 2005 : 145), engendrant de nécessaires déplacements répétés, à plus ou moins longue distance, entre ville et village, entre pays, entre continents.

Dans un premier temps, la contribution tentera de faire le point sur les retours de familles burkinabè depuis 2007, en particulier dans la ville frontalière de Niangoloko. Dans un deuxième temps, l'évolution des systèmes de transport burkinabè sera traitée. Puis, en troisième point, les marchés internationaux du transport routier seront décryptés. Enfin, dans un quatrième point, il s'agira de rendre compte de la structuration du milieu des transports et du processus de différenciation en cours entre les sociétés de transport, distinguant celles d'avant la guerre, celles apparues à la faveur de la crise et celles créées après le conflit.

Carte 1 : Espace ivoiro-burkinabè, principales infrastructures de transport et flux migratoires vers la Côte d'Ivoire



1. Retours vers la Côte d'Ivoire

L'opération *Bayiri*, déclenchée après 2002 par le gouvernement burkinabè pour venir en aide aux populations en détresse en Côte d'Ivoire, a permis à environ 200 000 Burkinabè de regagner leur pays d'origine (Zongo 2003). Par la suite, les accords politiques de Ouagadougou, signés en 2007, ont tenté de faire baisser la tension entre les deux parties et de relancer les relations entre les deux pays, favorisant la remise en mouvement des hommes et des femmes. Ainsi, les nombreux Burkinabè, contraints d'abandonner leurs biens et réalisations et

qui avaient alors rejoint le Burkina, ont pu espérer repartir en Côte d'Ivoire. Ce qu'une partie d'entre eux a fait, dès la fin des années 2000.

Cependant, il apparaît difficile de quantifier ces nouveaux départs qui ne se traduisent pas par une rupture avec le territoire burkinabè, mais plutôt par l'existence d'une relation différente avec le pays d'origine, faite d'attentisme, d'adaptation au contexte sociopolitique, de prise en compte des opportunités économiques, et se manifestant par un surcroît d'allers-retours entre les deux pays, sous la forme parfois de circulations incessantes. Aucun chiffre ne permet de mesurer la réalité, seuls des témoignages semblent indiquer un mouvement de retour vers la Côte d'Ivoire des rapatriés initialement rentrés au Burkina durant la décennie 2000. Les investisseurs aussi seraient en partie retournés prospecter en Côte d'Ivoire², tout comme certains responsables politiques venus soutenir les Burkinabè.

La réalité des retours vers le Côte d'Ivoire dans le sud-ouest du Burkina Faso

Dans le sud-ouest du pays où nombre de rapatriés se sont installés dans la précipitation, beaucoup sont tentés par le retour en Côte d'Ivoire. À Niangoloko, une bourgade où, en 2004, on comptait plus de 2 000 migrants revenus de Côte d'Ivoire (Néya 2010a), les retours sont réels : « *comme les choses se sont arrangées de l'autre côté, les gens sont repartis puisqu'ils ont tout investi là-bas* »³. Le maire de Niangoloko confirme le surcroît de départs par rapport aux arrivées⁴.

Cependant, les deux interlocuteurs cités ci-dessus ne cachent pas les problèmes sous-jacents au rapatriement au Burkina des Burkinabè de Côte d'Ivoire puis à leur nouveau départ. Nombreux parmi ceux qui ont investi dans le foncier, dans l'agriculture, dans l'immobilier hésitent à tout quitter, de peur à nouveau de perdre ce qu'ils ont construit depuis peu. Les conflits fonciers s'exacerbent. Les terres achetées par les rapatriés, souvent distantes des concessions, empêchent les personnes restées sur place, généralement des femmes et des enfants,

² « Retour des investisseurs burkinabè en Côte d'Ivoire : Banque Atlantique Burkina à la reconquête de la diaspora », *lefaso.net*, 2 mars 2012.

³ Traoré, un habitant de *Hong Kong*, quartier des rapatriés à Niangoloko : entretien, 9 novembre 2011. *Hong Kong*, situé près du poste de douanes, est non aménagé, d'apparence pauvre et ressemble encore aujourd'hui aux campements de brousse de Côte d'Ivoire regroupant les planteurs burkinabè de cacao (**photo 1**).

⁴ Entretien, 9 novembre 2011.

de les mettre en valeur. Les rapatriés restent alors propriétaires de terres qu'ils n'exploitent pas et auxquelles les premiers habitants de la région n'accèdent pas. « *Avec leur départ, les enfants des autochtones sont en train d'occuper les terres que les Burkinabè étaient venus acheter à Niangoloko, donc il y aura un problème d'ordre foncier quand les propriétaires vont revenir* »⁵.

Dans la capitale provinciale, Banfora, ville située à 40 kilomètres au nord de Niangoloko, les impacts des allées et venues des rapatriés sont visibles. Belleville (*Tatana*), dont l'allure de village subsiste, avec des chemins en terre au plan désordonné et d'innombrables parcelles vides, herbeuses ou cultivées, abrite majoritairement des personnes originaires de Côte d'Ivoire. Les bâtiments, quand il y en a, sont de bon standing, les maisons sont occupées par les familles de planteurs qui en ont laissé une partie ou qui sont louées à des fonctionnaires locaux. D'autres sont fermées ou inachevées, signe que l'installation a été temporaire ou seulement envisagée. Les ruraux des environs achètent aussi. Les prix à la vente seraient proportionnels à l'importante masse monétaire engendrée par les planteurs, même absents. Des parcelles nues mais viabilisées sont ainsi vendues entre 1,5 et 2 millions de francs CFA⁶.

Dans cette partie de la ville, extension du secteur 7, l'intérêt des investisseurs extérieurs tels que les rapatriés a incontestablement favorisé l'urbanisation. Les commerces sont plus nombreux qu'en 2007, les « maquis » aussi ; le raccordement au réseau d'électricité est effectif depuis 2009, comme le confirme le responsable de la paroisse locale dont le lycée technique vient d'être équipé ; de nouvelles infrastructures structurantes ont été construites, telles que le nouveau marché, le bloc hospitalier, une pénétrante routière bitumée.

Importance des doubles résidences

Le retour en Côte d'Ivoire semble présager une certaine prudence de la part des rapatriés. « [...] Il ressort des entretiens auprès des migrants que le retour des chefs de ménage et certains de leurs proches en Côte d'Ivoire n'est pas définitif. Ils y retournent pour un temps, en raison des épouses et des enfants qu'ils ont laissés dans la commune. Ils s'y rendent pour collecter les retombées de leurs investissements qu'ils réemploient ensuite au Burkina Faso » (Néya 2010b : 17).

⁵ Entretien Traoré, *id.*

⁶ Secrétaire général de la mairie de Banfora, entretien, 10 novembre 2011.

Les planteurs se partagent d'autant plus facilement entre leur plantation et leur résidence de Niangoloko qu'en quittant la Côte d'Ivoire ils ont demandé à un de leurs frères de rester sur place pour entretenir la parcelle. Ces mouvements de balancier qu'il n'est pas aisé de mesurer sont à relier avec les circulations entre les deux pays de populations familiales en général et de main d'œuvre agricole en particulier. Plusieurs interlocuteurs rapportent l'arrivée avant l'hivernage de recruteurs de main d'œuvre pour les plantations ivoiriennes, puis le retour des jeunes à partir de novembre.

Ces allées et venues régulières alimentent la demande de transport, auparavant satisfaite par l'offre ferroviaire et désormais pourvue par les transporteurs routiers.

2. Évolution du système de transports entre Burkina Faso et Côte d'Ivoire

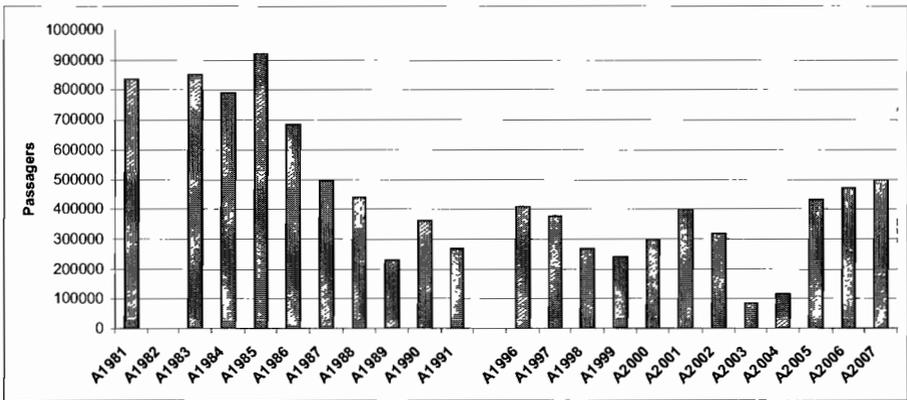
L'impact des migrations burkinabè en Côte d'Ivoire sur le système des transports est réel. En effet, de longue date, les Burkinabè émigrent en Côte d'Ivoire. Déjà en 1985 (Dabiré & Ilboudo 2004), près de 70 % des migrations internationales étaient orientées vers le voisin ivoirien. Mais les flux inverses sont également importants et symbolisent l'existence d'un marché de transport vers le Burkina. La même étude, synthétisant les résultats du recensement de 1996, indique que les retours de Côte d'Ivoire concernent à l'époque 38 % des flux. Si le transport routier a pris aujourd'hui une part prépondérante dans les trafics, ce n'était pas le cas jusqu'en 1990, période au cours de laquelle le chemin de fer constituait un lien ombilical entre les deux pays (Ouedraogo 2006).

Le transport ferroviaire concurrencé

Le transport ferroviaire, élément historique du système de transport reliant Burkina et Côte d'Ivoire, a connu une grande variation de son trafic entre 1980 et 2007 (diagramme 1). La fin de la révolution « sankariste » (1987) a correspondu au début de processus de libéralisation de l'économie profitable au transport routier artisanal (Bredeloup & Kouraogo 2007). Ce dernier a commencé à concurrencer sur l'international la régie de chemin de fer dont les niveaux de trafic, qui ont pu dépasser 1,2 millions de passagers dans les années 1970 et osciller entre 800 et 900 000 personnes au début des années 1980, sont restés par la suite inférieurs à 500 000 passagers par an. La privatisa-

tion de l'exploitation a redynamisé le transport ferroviaire pour quelque temps seulement. Entre 2000 et 2002, après les premières violences touchant les Burkinabè de Côte d'Ivoire, le trafic a redémarré, montant jusqu'à 400 000 passagers par an, équivalant à une augmentation de nombre des voyages vers le Burkina Faso. 2003 et 2004 ont été des années noires, en raison de la quasi-interruption des liaisons entre les deux pays. Dès 2005, selon les chiffres de la SITARAIL, le trafic de passagers a rebondi, sans jamais cependant retrouver les niveaux des années 1980.

Diagramme 1 : Trafic ferroviaire international de voyageurs Côte d'Ivoire/Burkina Faso (1981-2007)



NB : à partir de 1989, la Régie Abidjan Niger est divisée en deux sociétés nationales ; en 1995, l'exploitation est privatisée et confiée à SITARAIL, appartenant au groupe Bolloré, tandis que le patrimoine reste propriété de sociétés burkinabè et ivoirienne.

Source : Annuaire statistique des transports 2009.

Quant au transport aérien, il paraît inadapté à la demande. Certes, après l'aéroport de Paris Charles de Gaulle, Abidjan est celui avec lequel Ouagadougou échange le plus (entre 35 et 40 000 voyageurs en 2007), loin devant Casablanca (environ 25 000), Dakar (moins de 25 000) et Bamako (environ 20 000). Dans l'évolution du transport aérien ouest-africain, la place occupée par la plateforme aéroportuaire ivoirienne n'est pas surprenante et s'alimente de son rôle historique de plaque tournante, avec celle de Dakar (CEDEAO et CSAO : 2005). Cependant, même comparés à ceux du chemin de fer, les niveaux de trafics restent faibles et confirment que le transport aérien est réservé à

une catégorie de populations aisées parmi lesquelles, si l'on peut trouver quelques planteurs et familles de planteurs, l'essentiel est constituée d'hommes d'affaires, de grands commerçants, de fonctionnaires et experts internationaux. Le fait que les aéroports d'Ouagadougou et d'Abidjan soient éloignés des zones de résidence des migrants burkinabè et de leurs familles explique aussi le peu d'intérêt de ces derniers pour ce mode de transport. En revanche, la desserte proposée par le transport routier est beaucoup plus développée et par conséquent plus attractive pour des populations rurales.

L'ubiquité du transport routier

L'itinéraire Ouagadougou/Bobo-Dioulasso correspond à la ligne de transport de voyageurs la plus empruntée. La majorité des grands opérateurs est présente. En 2009, un flux journalier de 94 véhicules a été enregistré sur la liaison, marquant un net rebond par rapport à 1998 (42 mouvements journaliers), soit une croissance moyenne de 7,6 % an. Pour la desserte des villes ivoiriennes, 70 départs hebdomadaires sont programmés à partir d'Ouagadougou et 59 à partir de Bobo-Dioulasso, soit 43 % de l'ensemble des mouvements internationaux au départ du Burkina Faso. Le Ghana se place en deuxième rang avec 22 % du marché international voyageurs. La proximité de Niamey explique aussi le volume appréciable des flux voyageurs s'opérant avec le Niger, soit 15 % de l'ensemble des départs internationaux (Ministère des Infrastructures et du Désenclavement et ministère des Transports 2010).

Les avantages de l'offre routière sont incontestables et répondent aux besoins des populations. Les départs vers la Côte d'Ivoire ne se concentrent pas uniquement sur Ouagadougou et Bobo, ils sont proposés désormais dans les villes secondaires, voire dans les villages d'où sont originaires les émigrés, en particulier sur le Plateau central et au Yatenga. Cette évolution est une constante dans le transport africain qui, en de multiples pays, tire profit de la possibilité pour chacun de débiter une activité de transport, par exemple les cars « horaires » au Sénégal (Lombard 2011), et ainsi d'offrir à ses proches, ses voisins, une alternative au transport tenu par les professionnels. Mais il en va de même au cœur de la forêt ivoirienne, dans les lieux d'arrivées (ou de départ pour ceux qui migrent vers le Burkina Faso). Les autocars ne s'arrêtent pas toujours dans les grandes villes, Bouaké, Yamoussoukro ou Abidjan, ils desservent finement les campagnes ivoiriennes, ils s'approchent au plus près des villages et satisfont ainsi une demande

extrêmement précise. Tel autocar peut parfois être rempli de voyageurs originaires du même village burkinabè et se rendant dans la même région de Côte d’Ivoire, par exemple autour de Méagui, village du sud-ouest souvent cité dans les entretiens, peuplé de populations *bakwé* rejointes à partir des années 1970 par des Baoulé, Maliens et Voltaïques (Kouadio 2011).

3. Marchés internationaux de transport routier en Côte d’Ivoire

L’analyse de l’offre routière entre Burkina Faso et Côte d’Ivoire souligne la diversification des organisations de transport, qui n’était pas aussi développée avant le conflit ivoirien et qui semble s’être accentuée dans les dernières années de la décennie 2000.

De capitale à capitale

Les tableaux 1 et 2 montrent l’évolution des liaisons internationales au départ de Ouagadougou et à destination des pays voisins, principalement les capitales. Les liaisons avec la Côte d’Ivoire ont été triplées entre 2005 et 2012. En janvier 2012, 72 départs d’autocars étaient enregistrés en direction la Côte d’Ivoire, la plupart de la gare routière publique de Tampouy sise dans la banlieue nord de Ouagadougou. Lundi, mardi, jeudi et dimanche sont les jours privilégiés par les différents transporteurs et locataires pour organiser des départs⁷.

Tableau 1 : Nombre de départs hebdomadaires à partir d’Ouagadougou de quelques sociétés de transport

Sociétés Destinat.	ZST	TSR	SKV	Locataires	TCV	KILMAND- JARO	STKF	SOGE- BAF	Total
Côte d’Ivoire	2	2		20					24
Togo	2	2	2					1	7
Ghana			2			1	5	3	11
Bénin		2			1	1			4
Mali		7	2		7	1			17
Total	4	13	6	20	8	3	5	4	63

Source : Kouraogo (2005).

⁷ Les locataires sont des opérateurs qui louent à des propriétaires un ou plusieurs véhicules, moyennant paiement d’un loyer qui peut leur permettre *in fine* de devenir à leur tour propriétaire.

Tableau 2 : Nombre de départs hebdomadaires à partir d'Ouagadougou de quelques sociétés de transport

Sociétés Destinat.	ZST	TSR	SITO	Locataires	TCV	GT (MOLO MOLO)	ESPOIR VOYAGE	TWLS	Total
Côte d'Ivoire	2	7	9	32	7	6	4	4	72
Togo	0	2	0	0	2	0	0	0	4
Ghana	0	0	0	0	2	0	0	0	2
Benin	0	2	0	0	2	0	0	0	4
Mali	0	7	0	0	7	0	0	0	14
Total	2	18	9	32	20	6	4	4	95

Source : données du terrain (2012).

Depuis les enquêtes d'Oumarou Kouraogo en 2005, la stratégie de captation de la clientèle a évolué. Les promoteurs (propriétaires comme locataires) utilisent les réseaux sociaux au Burkina Faso pour rassembler les passagers en partance pour la Côte d'Ivoire. Ceux-là sont recensés depuis les localités d'origine, principalement du nord et l'est du pays, et convoyés, souvent par minibus, à la gare de Tampouy où sont organisés des départs groupés par autocars vers les deux capitales de Côte d'Ivoire (politique et économique), ainsi que vers les villes secondaires et villages.

La recherche poussée de clientèle n'a pas seulement lieu dans les provinces du Burkina Faso, elle s'organise aussi à partir de la Côte d'Ivoire. Ce sont désormais des villages ou des ensembles de villages, séparés par près de 1 000 kilomètres, qui sont reliés les uns aux autres. Ce n'est plus seulement les villes de Bouaké ou d'Abidjan qui sont desservies, mais également et directement le sud-ouest ivoirien, jusqu'à San Pedro, les autocars traversant des chapelets de villages sur la route reliant Gagnoa à San Pedro (zone de Méagui notamment). Ainsi, le transport routier permet que soient connectées directement des zones de provenance et des zones de destination, en moins de 48 heures, sans multiplication des correspondances à Yamoussoukro ou Bouaké, et pour des sommes relativement modiques (moins de 30 000 francs CFA le trajet).

L'offre locale à Banfora

Si l'offre à destination de la Côte d'Ivoire s'est développée jusque dans les villages du Yatenga, dans la province méridionale de la Comoé, l'arrivée depuis 2000 de milliers de rapatriés puis le retour en

Côte d'Ivoire d'une partie d'entre eux ont engendré le développement d'une nouvelle offre à Banfora même et dans les villages alentours. Selon les enquêtes menées auprès des responsables de sociétés de transport, nombre de ressortissants de Kaya, mais ayant vécu en Côte d'Ivoire, se sont réinstallés autour de Banfora après leur rapatriement ; certains sont repartis, d'autres sont présents dans les deux pays et bénéficient d'une offre de transport de plus en plus adaptée à leur mobilité ou à celle de leur famille.

Il y a incontestablement un marché à prendre. À Banfora, de nouvelles sociétés sont apparues, soit des agences de sociétés ouagalaises ou bobolaises, soit de nouvelles compagnies proposant leurs services à l'attention des Burkinabè installés autour de Banfora. Ainsi, *Guira Transport* (Molo Molo), *STT*, *SITO*, *TN*, *AST* et *Jeunesse Transport Sinfra* sont-elles des sociétés récentes, recensées à Banfora en novembre 2011. Elles proposent des départs réguliers vers la Côte d'Ivoire (en moyenne deux par semaine) et desservent le plus souvent des zones précises, Sinfra par exemple mais aussi Divo ou Guiglo.

Les nouvelles compagnies s'entendent avec des prestataires locaux qui servent en quelque sorte de rabatteurs : par exemple, par le biais de son agence de Banfora, le transporteur *TSR* a passé un accord avec la société *La Grâce* pour des dessertes par minicars vers Mandogara ou Bobo (**photo 2**) ; dans une rue voisine, quatre *pickups* desservent Siderabougou et rabattent des clients pour le transporteur de longue distance, *Zonno*. Les chauffeurs précisent que, sur certaines lignes locales (Gaoua par exemple), ils négocient avec les transporteurs leaders de la ligne, implantés dans la gare routière de la ville. C'est à cette condition que cette nouvelle organisation peut perdurer tant la concurrence avec les chauffeurs installés de longue date est rude.

4. Concurrence exacerbée entre sociétés de transport

La recomposition et la complexification des dessertes de même que la compétition pour les marchés ont accentué la concurrence entre sociétés, la disparition de certaines et l'émergence de nouvelles. La différenciation entre sociétés s'opère selon le clivage habituel : expérience et ancienneté, mais faible capacité d'adaptation, *versus* réactivité, jeunesse, mais pérennité hasardeuse. Un second clivage, lié au contexte international local, vient se surajouter : celui qui distingue les sociétés ayant une origine ivoirienne des autres, sans que cela explique particulièrement le succès dans le temps des structures. Le point de

départ coïncide avec la libéralisation des années 1990 qui a vu le transport routier, comme un peu partout en Afrique (Lombard & Ninot 2010), émerger massivement et supplanter souvent tout autre type d'offre.

Nées de la libéralisation des années 1990

Les anciennes sociétés, telles que *STMB*, *SOGEBAF*, *RAKIETA*, ont eu des parcours variés, sur lesquels la crise ivoirienne a peu influé. En particulier parce qu'elles ont démarré sur le créneau du transport intérieur burkinabè, au moment où l'autocar apparaissait comme performant face au train. Mais certaines, artisanales au départ, ont peu résisté à la concurrence intérieure et ont eu des difficultés à reconsidérer leurs marchés. Ainsi, la *STMB* s'est recentrée sur le transport des marchandises, visiblement incapable d'offrir un service de voyageurs de qualité avec des bus d'acquisition récente. La *SOGEBAF* de son côté semble s'être retirée complètement du transport de voyageurs, alors qu'elle apparaissait comme le fer de lance sur ce créneau au début de la décennie 2000. *RAKIETA* s'est positionnée sur le transport international, la Côte d'Ivoire en particulier, Sikasso au Mali⁸, Lomé au Togo. La qualité des bus *RAKIETA*, leur aspect visuel, leur prix d'achat élevé plaident pour une société à l'avenir assuré mais, selon certains fonctionnaires du transport, l'investissement apparaît disproportionné au regard de la taille du marché international et de la concurrence diversifiée.

Nées du conflit ivoirien

Les sociétés relevant de cette catégorie résultent directement de la crise ivoirienne dont les conséquences pour les Burkinabè installés en Côte d'Ivoire ont été néfastes. À partir de 1999 (événements de Tabou faisant fuir les Burkinabè travaillant dans la zone), puis surtout à partir de la scission en 2002 du pays, les dizaines de milliers de rapatriés potentiels, en route vers le Burkina, sont devenus un marché à part entière qu'ont su saisir des planteurs/commerçants burkinabè implantés en Côte d'Ivoire, souvent déjà présents sur le marché du transport de cacao et pour certains déjà transporteurs de voyageurs entre les zones de production et Abidjan ou les petites villes locales.

⁸ En juin 2010, repérage d'un de ses bus entre Bobo et Sikasso à la frontière Mali/Burkina Faso.

L'exemple emblématique est donné par la société *TSR*, créée au début des années 2000 par un planteur burkinabè de la région de Méagui en Côte d'Ivoire, acheteur de café et cacao et, à ce titre, riche commerçant ayant eu des capitaux à investir dans le transport. La *STAF* également appartient à cette catégorie-là. Cette société dont les autocars sont ré-agencés en Côte d'Ivoire a la réputation de proposer des dessertes rapides, tout en garantissant la sécurité des voyages (peu d'accidents enregistrés). Enfin, *TCV* ou *Transport Confort Voyageurs*, société créée en 2002 durant le conflit ivoirien, est considérée comme la société la plus performante du pays, « l'entreprise de référence », selon un fonctionnaire burkinabè du ministère des Transports⁹.

Le plus remarquable est la capacité de ces structures à avoir su investir depuis plus de dix ans le marché intérieur burkinabè, par une offre rationalisée, des sites gérés et opérationnels, faisant ainsi concurrence jusqu'à aujourd'hui aux sociétés de la génération d'avant, en réadaptant notamment les recettes qui avaient fait leur succès en Côte d'Ivoire, comme la desserte fine des campagnes, au plus près de la demande des clients. Plus organisées, elles apparaissent professionnelles et en mesure de durer. L'entretien en novembre 2011 avec le directeur adjoint de *TSR*, sur le principal site de la société à Ouagadougou (photo 3), est révélateur d'un savoir-faire, d'une organisation, d'une gestion apparemment à toute épreuve. Ces sociétés planifient sur la journée les rotations entre les principales villes du Burkina (au moins une par jour entre Ouagadougou et Bobo Dioulasso)¹⁰, emploient des dizaines de chauffeurs, disposent d'au moins une gare routière dans chaque ville du pays, gèrent un parc de plusieurs dizaines d'autocars à partir d'un stock de pièces détachées qu'elles font venir du Ghana ou même d'Allemagne (cars Mercedes), tiennent une comptabilité. Le slogan de *TCV*, vantant « l'intégration en marche » (**photo 3**), est symbolique de l'intégration du territoire burkinabè avant d'être celui de l'intégration ouest-africaine : de par leurs stratégies d'implantation au Burkina, ces sociétés relient chaque ville à la capitale dans un balai incessant d'allées et venues, faisant du territoire national leur territoire d'entreprise en intégrant l'ensemble par la circulation de leurs autocars¹¹.

⁹ Entretien, 14 novembre 2011, Ouagadougou.

¹⁰ *TCV* proposant qu'un aller-retour Ouagadougou/Bobo soit valable durant une période d'un mois.

¹¹ Sur cette notion de territoire d'entreprise, cf. Grand, Lombard et al. (1999).

À côté de ces sociétés d'origine ivoirienne qui dominent le marché national burkinabè, subsistent de petits opérateurs, arrivés après 2000 ou 2002, qui maintiennent une offre de service vers la Côte d'Ivoire à partir de la gare routière de Tampouy. Ils investissent un des rares créneaux non couverts par les premières. Les chauffeurs, convoyeurs, « coxeurs » et même transporteurs rencontrés disent « faire » la ligne Ouagadougou/San Pedro, en quittant l'axe bitumé et en desservant les pistes et les localités de planteurs burkinabè. La période de l'année durant laquelle l'activité est développée est la traite agricole (entre décembre et avril). Entre 15 et 20 autocars arrivent en convoi de Côte d'Ivoire le samedi soir ou le dimanche matin, permettant ainsi à une partie de ces opérateurs de travailler.

Au regard de l'état des véhicules, de leur situation géographique dans la gare (en périphérie), de l'impossibilité pour eux de disposer d'un site à part, privé, la concurrence est rude et ne permet pas à ces acteurs de second rang de s'autonomiser. Ils semblent condamnés à attendre le client, à dépendre d'un affréteur qui peut les appeler pour un trajet, travaillant avec les petits véhicules de desserte locale (*Dyna*) pour irriguer les régions du Burkina vers lesquelles les Burkinabè se dirigent après qu'ils sont arrivés à Tampouy. Leurs véhicules, souvent immatriculés en Côte d'Ivoire, ne peuvent en effet enchaîner un trajet national au Burkina après un trajet international.

Anticipant la sortie de crise

Un nouveau type de sociétés est récemment arrivée sur le marché international. Ces structures ont moins de cinq ans et semblent actives depuis la fin des combats en Côte d'Ivoire et la pacification du pays à partir des années 2007-2008 et de l'approche de l'élection de décembre 2010.

Il s'agit de sociétés ivoiriennes appartenant à des planteurs burkinabè, parfois d'anciens locataires devenus propriétaires, qui ont vécu des marchés intérieurs ivoiriens locaux et surtout des allers-retours de leurs proches entre la région d'implantation ou même le campement ivoirien et la région d'origine, voire le village autour de Kaya ou Ouahigouya. Désormais, ils relient aussi la Côte d'Ivoire à Banfora, principale ville de la nouvelle région de réinstallation. Ces opérateurs constituent un lien entre les multiples zones d'implantation des familles burkinabè, l'autocar représentant le fil continu d'une relation entre plusieurs points sur la carte d'Afrique de l'Ouest.

TN appartient à un Burkinabè né en Côte d'Ivoire, à Guiglo. C'est un ancien locataire devenu son propre patron. En 2008, une agence a été créée à Banfora (**photo 4**), sur la ligne Kaya-Ouagadougou-Côte d'Ivoire, elle est gérée par le frère du patron, lui aussi né en Côte d'Ivoire. Ce jeune musulman de la confrérie *Niassène* (pour laquelle il a fait un voyage au Sénégal, dans la ville de Kaolack) est venu d'Abidjan où il était apprenti dans le transport routier de marchandises. La création de l'agence répond à la nécessité de capter le marché des rapatriés originaires de Kaya, nombreux dans la campagne de Banfora et dont les familles sont dispersées entre le nord du Burkina, la province de la Comoé et la Côte d'Ivoire. De son côté, *STP* (Société de Transport pour la Paix) relie Koudougou à Soubré. Auparavant, le propriétaire faisait le commerce de cacao et de café en Côte d'Ivoire, le transport de voyageurs n'était qu'une activité complémentaire. *STP* est devenue dans la zone un concurrent de *TSR* et, sur la ligne de Soubré, a évincé le transporteur local de Koudougou.

Le patron d'*AST / Jeunesse Transport Sinfra* est acheteur de cacao dans les environs de Méagui, sur la route de Soubré/San Pédro, mais il est originaire d'un village autour de Kaya. L'agence a également trois ans et est tenue par un jeune gérant de 26 ans, né en Côte d'Ivoire, dont la trajectoire migratoire traduit à sa façon ce qui se développe entre les deux pays : ce gérant est venu à Banfora quand il avait six ans, puis il reparti en 2004, avant à nouveau de se réinstaller à Banfora en 2007. « L'argent est créé là-bas », dit-il pour expliquer l'origine des fonds qui a servi à l'ouverture du bureau à Banfora.

La rapidité d'apparition de ces sociétés dans les années récentes pose cependant question. Elle pourrait s'expliquer par la proximité de l'élection du nouveau président ivoirien en 2010 et la période de pacification qui s'est ouverte. Certaines sociétés appartiennent à des commerçants du nord du pays qui ont abondamment profité du conflit ivoirien, des péages sur les routes et de leur position d'intermédiaires incontournables dans les transactions entre le Burkina Faso et le nord de la Côte d'Ivoire et les nombreux marchés d'alimentation de la rébellion. Un transitaire interrogé à Niangoloko en 2011 ne disait-il pas « [...] qu'il s'était habitué au désordre [pendant près de dix ans] » et que, depuis, il lui fallait se reconvertir. De même, un transporteur de Banfora signalait des frais de route entre le Burkina et la Côte d'Ivoire, de l'ordre de 700 à 800 000 francs par voyage pour un chiffre d'affaires de 1,2 millions. La fin du conflit a donc signifié pour ces opérateurs la fin de la rente et donc l'obligation, par exemple, de protéger les avoirs, à

commencer par les autocars rapatriés au Burkina. Il peut s'agir aussi de reconversion récente de personnes impliquées dans la rébellion et par nécessité amenées à investir leurs importantes économies dans une autre activité.

Conclusion

Le développement sans précédent de l'offre de transport routier entre Burkina Faso et son voisin du Sud tient non seulement au redéploiement des résidences à la suite du conflit ivoirien de la décennie 2000, mais aussi à la transformation des habitudes de mobilité, consécutifs aux mouvements de population entre les deux pays et à la dispersion des familles dans un vaste espace transnational. La prudence qui a suivi l'apaisement et qui se traduit par le réinvestissement progressif en Côte d'Ivoire, sans délaisser les nouveaux lieux d'habitat au Burkina, symbolise l'émergence d'un espace de vie étiré sur au moins deux pays (parfois plus : Ghana, Togo, Mali, Niger) et qu'entendent bien faire vivre les Burkinabè de Côte d'Ivoire.

Réutilisant des compétences acquises précédemment en Côte d'Ivoire, le système de transport s'est à la fois professionnalisé et affiné par la multiplication des liaisons routières directes de village à village, avec un minimum de correspondances. Désormais, la ville d'origine, le campement forestier, la zone de repli au sud-ouest du Burkina sont reliés les uns aux autres, par une offre d'autocars développée et régulière. Locataires, commerçants, hommes d'affaires, de nouveaux transporteurs se mêlent aux anciens et relient directement villes et campagnes burkinabè et ivoiriennes. Il sera intéressant à l'avenir d'observer la pérennité de telles structures, tant la concurrence est rude et croissante, tant l'origine des capitaux, dans certains cas, peut faire douter de la capacité des néo-entrepreneurs à garantir le maintien de l'activité, tant la volonté des collectivités locales et de l'État, au Burkina du moins¹², est de réguler l'offre et de professionnaliser les opérateurs.

¹² À Banfora, la mairie souhaite gérer avec plus d'efficacité le passage des innombrables autocars qui desservent ou traversent la ville. D'importants problèmes d'aménagement urbain se posent et exigent de la part des autorités locales de repenser l'avenir. Faut-il créer une nouvelle gare à la sortie de la ville ? Comment obliger les grands opérateurs à quitter le centre-ville, sans perdre une partie des taxes de stationnement et impôts nécessaires au budget communal ? Comment articuler transport international et transport urbain, en proposant, entre la nouvelle gare et le centre-ville, un service de rabattement dont le principal handicap est d'obliger les clients à payer deux fois ?

Les nouvelles dispositions relatives à la mobilité qu'on rencontre chez les Burkinabè de Côte d'Ivoire, au départ prises sous la contrainte, désormais constitutives d'un nouveau rapport à l'espace, de même que les exigences croissantes qu'ils expriment envers les transporteurs, favorisent incontestablement le développement du transport routier entre les deux pays et l'effervescence des initiatives privées. Mobilité multiscale, multipolaire, et transport routier ubiquiste vont de pair et garantissent le renouvellement permanent des circulations dans l'espace transnational Burkina/Côte d'Ivoire.

Références bibliographiques

- BREDELOUP, S., 2009, « "Rapatriés" burkinabè de Côte d'Ivoire. Réinstallations au pays d'origine et nouveaux projets migratoires », In V. Baby-Collin, G. Cortes, L. Faret., H. Guétat-Bernard (dir.), *Migrants des Suds*, Marseille, IRD Éditions, p.167-186.
- BREDELOUP, S., KOURAOGO, O., 2007, « Quand la crise ivoirienne stimule les trajectoires professionnelles des transporteurs burkinabè émigrés », *Revue Européenne des Migrations Internationales*, 23 (3), p. 133-149.
- CEDEAO, CSAO, 2005, *Atlas régional des transports et des télécommunications dans la CEDEAO*, Abuja/Issy-les-Moulineaux.
- CONASUR, UNICEF, PAM, 2004, *Données statistiques sur les rapatriés de Côte d'Ivoire*, Ouagadougou.
- DABIRE, B., ILBOUDO, F., 2004, *Etude sur les statistiques des migrants au Burkina Faso*, Genève, OIT [Projet OIT-UE RAF/02/MI 2/EEC].
- GRAND, L., LOMBARD, J., MAROTEL, G., 1999, « The territories of road freight transport companies », In H. Meersman., E. Van De Voorde, W. Winkelmans (éd.), *Selected Proceedings from the 8th World Conference on Transport Research*, Amsterdam, Elsevier, tome 1, p. 449-462.
- GREGOIRE, C., 2011, *Un pied ici, un pied là-bas ? Les mobilités des étudiants "diaspos" dans l'espace transnational Burkina Faso - Côte d'Ivoire*, Université de Paris I, Mémoire de Master II de géographie, 98 p.
- KOUADIO, C., 2011, *Perceptions croisées entre autochtones et étrangers de Côte d'Ivoire : le cas de la population de Méagui dans l'Ouest ivoirien*, Dakar/Leiden, CODESRIA/African Studies Centre [Programme Contextes locaux des conflits et de la construction de la paix, rapport n°7].
- KOURAOGO, O., 2005, *Crise Ivoirienne et recomposition du secteur des transports de voyageurs routiers au Burkina Faso*, Université d'Ouagadougou, Département de Sociologie, Mémoire de maîtrise, 90 p.
- KOURAOGO, O., 2010, « Le réinvestissement des acquis de la migration au Burkina Faso », In M. Zongo (dir.), *Les enjeux autour de la diaspora burkinabè. Burkinabè à l'étranger, étrangers au Burkina*, Paris, L'Harmattan, p. 235-250.
- LOMBARD, J., 2011, *Transports d'ici, transports d'ailleurs : du Sénégal à l'Afrique de l'Ouest*, Université du Havre, Dossier d'habilitation à diriger des recherches [vol. 3.], 220 p.

- LOMBARD, J., NINOT, O., 2010, « Connecter et intégrer. Les territoires et les mutations des transports en Afrique », *Bulletin de l'Association des géographes français*, 1, p. 69-86.
- MARCHAL, J-Y., QUESNEL, A., 1997, « Dans les vallées du Burkina Faso, l'installation de la mobilité », In J-M. Gastellu, J-Y. Marchal (coord.), *La ruralité dans les pays du Sud à la fin du XXe siècle*, Paris, ORSTOM, p. 595-614.
- MINISTERE DES INFRASTRUCTURES ET DU DESENCLAVEMENT ET MINISTERE DES TRANSPORTS, 2010, *Actualisation de la stratégie de développement du secteur des transports au Burkina Faso*, Ouagadougou [1^{ère} phase, version définitive].
- MONTULET, B., 2005, « Au-delà de la mobilité : des formes de mobilités », *Cahiers internationaux de sociologie*, 118, p. 137-159.
- NEYA, S., 2010a, « Crises ivoiriennes, migrations de retour et recompositions des rapports villes-campagnes : la ville frontalière de Niangoloko et son hinterland », In M. Zongo (dir.), *Les enjeux autour de la diaspora burkinabè. Burkinabè à l'étranger, étrangers au Burkina*, Paris, L'Harmattan, p. 209-234.
- NEYA, S., 2010b, « De la migration à la circulation, le cas des migrants burkinabè « partagés » entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire », UCAD/IMI, *African Migrations Workshop. The Contribution of African Research to Migration Theory*, Dakar, 16-19 novembre.
- OUEDRAOGO, D., 2006, « Rôle du chemin de fer dans l'économie du Burkina Faso. Révélation de la crise ivoirienne », In J.-L. Chaléard, C. Chanson-Jabeur (éd.), C. Béranger, *Le chemin de fer en Afrique*, Paris, Karthala, p. 255-269.
- ZONGO, M., 2003, « La diaspora burkinabè en Côte d'Ivoire : trajectoire historique, recomposition des dynamiques migratoires et rapport avec le pays d'origine », *Politique africaine*, 90, p. 113-126.



Photo 1.



Photo 2.



Photo 3.



Photo 4.

Kouraogo O., Lombard Jérôme (2016)

De Banfora à Sinfra : circulations de personnes et transports routiers entre Burkina Faso et Côte d'Ivoire

In : Bredeloup Sylvie (ed.), Zongo M. (ed.). *Repenser les mobilités burkinabè*

Paris : L'Harmattan, p. 199-221. (Etudes Africaines : Série Sociologie)

ISBN 978-2-343-08730-6