Revue des Sciences humaines et sociales, Lettres, Langues et Civilisations

ISSN
(E) 2958-2814
(P) 3006-306X

Volume 3, Numéro 4, Octobre 2025

Université Alassane Ouattara
UFR Communication Milieu et Société

revue.akiri-uao.org

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

DOI: https://dx.doi.org/10.4314/akiri

Site web: https://revue.akiri-uao.org/

E-mail : revueakiri@gmail.com

Editeur

UFR Communication, Milieu et Société

Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

INDEXATIONS INTERNATIONALES

Pour toutes informations sur l'indexation internationale de la revue ***AKIRI***, consultez les bases de données ci-dessous :

https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/398946

https://reseau-mirabel.info/revue/15150/Akiri

http://sjifactor.com/passport.php?id=23334

https://orcid.org/0009-0002-6794-1377

https://journalseeker.researchbib.com/view/issn/2958-2814

https://www.ajol.info/index.php/akiri

https://ipindexing.com/journal-details/AKIRI-(Revue-des-sciences-humaines-et-sociales,-lettres,-langues-et-civilisations)/2360

https://olddrji.lbp.world/IndexingCertificate.aspx?jid=14086

http://oaji.net/journal-detail.html?number=14071

Impact factor : SJIF 2025 : 6.586

REVUE ELECTRONIQUE

AKIRI

Revue Scientifique des Sciences humaines et sociales, Lettres, Langues et Civilisations

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

E-ISSN 2958-2814 (Online ou en Ligne)
I-ISSN 3006-306X (Print ou imprimé)

Equipe Editoriale

Coordinateur Général : BRINDOUMI Kouamé Atta Jacob
Directeur de publication : MAMADOU Bamba
Rédacteur en chef : KONE Kiyali
Chargéde diffusion et de marketing : KONE Kpassigué Gilbert
Webmaster : KOUAKOU Kouadio Sanguen

Comité Scientifique

SEKOU Bamba, Directeur de recherches, IHAAA, Université Félix Houphouët-Boigny
OUATTARA Tiona, Directeur de recherches, IHAAA, Université Félix Houphouët-Boigny
LATTE Egue Jean-Michel, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
FAYE Ousseynou, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop
GOMGNIMBOU Moustapha, Directeur de recherches, CNRST,
ALLOU Kouamé René, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny
KAMATE Banhouman André, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny
ASSI-KAUDJHIS Joseph Pierre, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
SANGARE Abou, Professeur titulaire, Université Peleforo Gbon Coulibaly
SANGARE Souleymane, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
CAMARA Moritié, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
COULIBALY Amara, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
NGAMOUNTSIKA Edouard, Professeur titulaire, Université Marien N'gouabi de Brazzaville
KOUASSI Kouakou Siméon, Professeur titulaire, Université de San-Pedro
BATCHANA Essohanam, Professeur titulaire, Université de Lomé
N'SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Université Marien N'gouabi de Brazzaville
DEDOMON Claude, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
BAMBA Mamadou, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
NGUE Emmanuel, Maître de conférences, Université de Yaoundé I
N'GUESSAN Mahomed Boubacar, Professeur titulaire, Université Félix HouphouëtBoigny
BA Idrissa, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop
KAMARA Adama, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara
SARR Nissire Mouhamadou, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop
ALLABA Djama Ignace, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny
DIARRASSOUBA Bazoumana, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara
TOPPE Eckra Lath, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara
M'BRA Kouakou Désiré, Maître conférences, Université Alassane Ouattara

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

Comité de Lecture

BATCHANA Essohanam, Professeur titulaire, Université de Lomé
N'SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Marien N'gouabi de Brazzaville
CAMARA Moritié, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
FAYE Ousseynou, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop
BA Idrissa, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop
BAMBA Mamadou, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
SARR Nissire Mouhamadou, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop
GOMGNIMBOU Moustapha, Directeur de recherches,
DEDOMON Claude, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
BRINDOUMI Atta Kouamé Jacob, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
DIARRASOUBA Bazoumana, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara
ALABA Djama Ignace, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara
DEDE Jean Charles, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara
BAMBA Abdoulaye, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny
BAKAYOKO Mamadou, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara
SANOGO Lamine Mamadou, Directeur de recherches, CNRST, Ouagadougou
GOMA-THETHET Roval, Maître-Assistant, Université Marien N'gouabi de Brazzaville
GBOCHO Roselyne, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara
SEKA Jean-Baptiste, Maître-Assistant, Université Lorognon Guédé,
SANOGO Tiantio, Maître-Assistante, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle
ETTIEN N'doua Etienne, Maître-Assistant, Université Félix Houphouët-Boigny
DJIGBE Sidjé Edwige Françoise, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara
YAO Elisabeth, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara

Comité de rédaction

N'SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Marien N'gouabi de Brazzaville
KONÉ Kpassigué Gilbert, Maître-Assistant, Histoire, Université Alassane Ouattara
KONÉ Kiyali, Maître-Assistant, Histoire, Université Péléforo Gon Coulibaly
BAKAYOKO Mamadou, Maître de Conférences, Philosophie, Université Alassane Ouattara
OULAI Jean-Claude, Professeur titulaire, Communication, Université Alassane Ouattara
MAMADOU Bamba, Maître-Assistant, Histoire, Université Alassane Ouattara
TOPPE Eckra Lath, Maître de Conférences, Etudes Germaniques, Université Alassane Ouattara,
ALLABA Djama Ignace, Maître de Conférences, Etudes Germaniques, Université Félix Houphouët-Boigny,
KONAN Koffi Syntor, Maître de Conférences, Espagnol, Université Alassane Ouattara
SIDIBÉ Moussa, Maître-Assistant, Lettres Modernes, Université Alassane Ouattara
ASSUÉ Yao Jean-Aimé, Maître de Conférences, Géographie, Université Alassane Ouattara
KAZON Diescieu Aubin Sylvère, Maître de Conférences, Criminologie, Université Félix Houphouët-Boigny
MEITÉ Ben Soualiouo, Maître de Conférences, Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny
BALDÉ Yoro Mamadou, Assistant, FASTEF, Université Cheikh Anta Diop de Dakar
MAWA Miraille-Clémence, Chargée de cours, Université de Bamenda

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

Contacts

Site web: **https://revue.akiri-uao.org/**
E-mail : revueakiri@gmail.com
Tél. : + 225 0748045267 / 0708399420/ 0707371291

Indexations internationales :

Auré HAL : https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/398946

Mir@bel : https://reseau-mirabel.info/revue/15150/Akiri

Sjifactor: http://sjifactor.com/passport.php?id=23334

ORCID: https://orcid.org/0009-0002-6794-1377

AJOL: https://www.ajol.info/index.php/akiri

IPIndexing: https://ipindexing.com/journal-details/AKIRI-(Revue-des-sciences-humaines-et-sociales,-lettres,-langues-et-civilisations)/2360

DRJI: https://olddrji.lbp.world/IndexingCertificate.aspx?jid=14086

OAJI: http://oaji.net/journal-detail.html?number=14071

Impact factor : SJIF 2025 : 6.586

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

PRESENTATION DE LA REVUE AKIRI

Dans un environnement marqué par la croissance, sans cesse, des productions scientifiques, la diffusion et la promotion des acquis de la recherche deviennent un impératif pour les acteurs du monde scientifique. Perçues comme un patrimoine, un héritage à léguer aux générations futures, les productions scientifiques doivent briser les barrières et les frontières afin d'être facilement accessibles à tous.

Ainsi, s'inscrivant dans la dynamique du temps et de l'espace, la revue « ***AKIRI*** » se présente comme un outil de promotion et de diffusion des résultats des recherches des enseignants-chercheurs et chercheurs des universités et de centres de recherches de Côte d'Ivoire et d'ailleurs. Ce faisant, elle permettra aux enseignants-chercheurs et chercheurs de s'ouvrir davantage sur le monde extérieur à travers la diffusion de leurs productions intellectuelles et scientifiques.

AKIRI est une revue à parution trimestrielle de l'Unité de Formation et de Recherches (UFR) : Communication, Milieu et Société (CMS) de l'Université Alassane Ouattara. Elle publie les articles dans le domaine des Sciences humaines et sociales, Lettres, Langues et Civilisations. Sans toutefois être fermée, cette revue privilégie les contributions originales et pertinentes. Les textes doivent tenir compte de l'évolution des disciplines couvertes et respecter la ligne éditoriale de la revue. Ils doivent en outre être originaux et n'avoir pas fait l'objet d'une acceptation pour publication dans une autre revue à comité de lecture.

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

PROTOCOLE DE REDACTION DE LA REVUE AKIRI

La revue ***AKIRI*** n'accepte que des articles inédits et originaux dans diverses langues notamment en allemand, en anglais, en espagnol et en Français. Le manuscrit est remis à deux instructeurs, choisis en fonction de leurs compétences dans la discipline. Le secrétariat de la rédaction communique aux auteurs les observations formulées par le comité de lecture ainsi qu'une copie du rapport, si cela est nécessaire. Dans le cas où la publication de l'article est acceptée avec révisions, l'auteur dispose alors d'un délai raisonnable pour remettre la version définitive de son texte au secrétariat de la revue

Structure générale de l'article :
Le projet d'article doit être envoyé sous la forme d'un document Word, police Times New Roman, taille 12 et interligne 1,5 pour le corps de texte (sauf les notes de bas de page qui ont la taille 10 et les citations en retrait de 2 cm à gauche et à droite qui sont présentées en taille 11 avec interligne 1 ou simple). Le texte doit être justifié et ne doit pas excéder 18 pages. Le manuscrit doit comporter une introduction, un développement articulé, une conclusion et une bibliographie.

Présentation de l'article :

- Le titre de l'article (15 mots maximum) doit être clair et concis. De taille 14 pts gras, il doit être centré.
- Juste après le titre, l'auteur doit mentionner son identité (Prénom et NOM en gras et en taille 12), ses adresses (institution, e-mail, pays et téléphones en italique et en taille 11)
- Le résumé (200 mots au maximum) présenté en taille 10 pts ne doit pas être une reproduction de la conclusion du manuscrit. Il est donné à la fois en français et en anglais (abstract). Les mots-clés (05 au maximum, taille 10pts) sont donnés en français et en anglais (key words)
- Le texte doit être subdivisé selon le système décimal et ne doit pas dépasser 3 niveaux exemples : (1. - 1.1. - 1.2. ; 2. - 2.1. -2.2. - 2.3. - 3. - 3.1. - 3.2. etc.)
- Les références des citations sont intégrées au texte comme suit : (L'initial du prénom suivi d'un point, nom de l'auteur avec l'initiale en majuscule, année de publication suivie de deux points, page à laquelle l'information a été prise). Ex : (A. Kouadio, 2000 : 15).
- La pagination en chiffre arabe apparait en haut de page et centrée.
- Les citations courtes de 3 lignes au plus sont mises en guillemet français («…. »), mais sans italique.

N.B. : Les caractères majuscules doivent être accentués. Exemple : État, À partir de …

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

Références bibliographiques

Ne sont utilisées dans la bibliographie que les références des documents cités. Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur. Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit : NOM et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, zone titre, lieu de publication, zone éditeur, pages (p.) occupées par l'article dans la revue ou l'ouvrage collectif.

Dans la zone titre, le titre d'un article est présenté entre guillemets et celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une presse écrite est présenté en italique. Dans la zone éditeur, on indique la maison d'édition (pour un ouvrage), le Nom et le numéro/volume de la revue (pour un article). Au cas où un ouvrage est une traduction et/ou une réédition, il faut préciser après le titre le nom du traducteur et/ou l'édition (ex : 2nde éd.).

Les références des sources d'archives, des sources orales et les notes explicatives sont numérotées en série continue et présentées en bas de page.

- Pour les sources orales, réaliser un tableau dont les colonnes comportent un numéro d'ordre, nom et prénoms des informateurs, la date et le lieu de l'entretien, la qualité et la profession des informateurs, son âge ou sa date de naissance et les principaux thèmes abordés au cours des entretiens. Dans ce tableau, les noms des informateurs sont présentés en ordre alphabétique
- Pour les sources d'archives, il faut mentionner en toutes lettres, à la première occurrence, le lieu de conservation des documents suivi de l'abréviation entre parenthèses, la série et l'année. C'est l'abréviation qui est utilisée dans les occurrences suivantes :
  Ex. : Abidjan, Archives nationales de Côte d'Ivoire (A.N.C.I), 1EE28, 1899.

- Pour les ouvrages, on note le NOM et le prénom de l'auteur suivis de l'année de publication, du titre de l'ouvrage en italique, du lieu de publication, du nom de la société d'édition et du nombre de page.
  Ex : LATTE Egue Jean-Michel, 2018, *L'histoire des Odzukru, peuple du sud de la Côte d'Ivoire, des origines au XIXe siècle*, Paris, L'Harmattan, 252 p.

- Pour les périodiques, le NOM et le(s) prénom(s) de l'auteur sont suivis de l'année de la publication, du titre de l'article entre guillemets, du nom du périodique en italique, du numéro du volume, du numéro du périodique dans le volume et des pages.
  Ex : BAMBA Mamadou, 2022, « Les Dafing dans l'évolution économique et socio-culturelle de Bouaké, 1878-1939 », *NZASSA*, N°8, p.361-372.

NB : Les articles sont la propriété de la revue.

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

SOMMAIRE

LANGUES, LETTRES ET CIVILISATIONS

Anglais

1. **Analysing Advertising Discourse in Côte d'Ivoire: The case of Advertising in Baoulé and Malinke**
Koffi Malthus KOUASSI & Kouadio Ignace N'DRI..... **1-15**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.1

2. **Trust in Crisis in John Osborne's Play: a case study in Look Back in Anger**
DRAMANE OUATTARA **16-32**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.2

3. **Inaugural Commonwealth Peace Prize: Spotlighting Faith-based Peacebuilders in Nigeria**
Mahamadi OUEDRAOGO & Djamal Dine DIASSO..... **33-45**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.3

4. **Analyzing english language learning needs of geography students at Alassane Ouattara University (AOU)**
Kidaté KAMBIRE & Kouamé Alexandre N'DRI..... **46-58**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.4

5. **Cultural Source of Pain in No Longer at Ease and The Joys of Motherhood**
Rodrigue Judicaël ELE..... **59-68**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.5

6. **Islamophobia and the Search for a British Muslim Identity in The Road from Damascus**
Mamadou OUATTARA..... **69-85**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.6

7. **Rethinking project-based assessment in the age of ai: the case of elt learners' projects authenticity**
Diallo KIERNON..... **86-102**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.7

8. **Genetic relationship between Yoruba and Ifɛ spoken in Togo: a comparative approach**
Tarek Mohamed SALAOU..... **103-118**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.8

9. **Rewriting the self: Virginia Woolf's unconventional meta-life narrative**
Adama BAMBA & Sitionbe Boniface KONE..... **119-132**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.9

10. **Issues and Perspectives in Sign Language Interpreting in Benin**
Rissikatou MOUSTAPHA BABALOLA &
Oba-Nsola Agnila Léonard Clément BABALOLA..... **133-149**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.10

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

11. Lexico-Semantic Analysis of Borrowings in Dogon Spoken in Sangha, Mali
Aldiouma KODIO…….... **150-164**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.11

Espagnol

12. El mal político en dos novelas de dictadura: el señor presidente y yo el supremo
Kouassi Abraham PALANGUE…….. **165-183**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.12

Etude germanique

13. Arbeitskraft aus den Drittstaaten in Deutschland seit 2015: wirtschaftlicher Nutzen versus Migrationsangst
Kouassi Félix N'GUESSAN……... **184-196**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.13

Lettres Modernes

14. La mutation des Halles en « fauve urbain » dans Le Ventre de Paris d'Émile Zola : Interprétation discursive et transposition
Joëlle Fabiola NSA NDO…… **197-212**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.14

15. La spirale du désordre : esthétique du chaos et critique sociale dans la vie en spirale d'Abasse Ndione
Yambaïdjé MADJINDAYE……..…….. **213-223**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.15

16. L'enseignement du théâtre en milieu universitaire : quelles nouvelles orientations didactiques pour l'université Peleforo Gon Coulibaly ?
Thely Innocent Bossé OPI & Bla Mireille N'GUESSAN…… **224-242**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.16

17. Pouvoir du discours et discours du pouvoir dans andromaque de racine
Mathilde GOGO…… **243-259**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.17

18. Le personnage âgé et l'urgence du développement dans Le Sorcier blanc et l'usine maudite de Ferdinand Ndinda Ndinda
Pierre Olivier EMOUCK…….... **260-275**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.18

19. Le polar diasporique comme dé-canonisation et miroir des identités postcoloniales fragmentées dans un monde en mutation
Dame Kane…….. **276-286**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.19

20. D'une éthique en sourdine dans les romans d'anticipation et les polars de René-Charles Rey
Baffétégué DIARRASSOUBA……..... **287-297**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.20

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

21. Jeu(x) et enjeu(x) dramatiques des catégories culturelles dans la couronne aux enchères d'Amon d'Aby et Sikasso ou la dernière citadelle de Djibril Tamsir Niane
Zibé Nestor YOKORE & Jean-Marie GNAHORE…….. **298-316**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.21

COMMNUNICATION, SCIENCES DU LANGAGE, ARTS ET PATRIMOINE

Sciences du langage et de la communication

22. Le participe passé employé avec les auxiliaires « être » et « avoir » dans un contexte scolaire bilingue
Oumar LINGANI……..... **317-330**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.22

23. Les archives, un outil de régularité, transparence et de continuité de procès judiciaires
Aboubacar 1 SYLLA & Abdoulaye Bountou BANGOURA……... **331-345**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.23

24. L'offre de formation en journalisme en République du Congo : inadéquation entre enseignements académiques et besoins des entreprises de presse
Antonin Idriss BOSSOTO …….. **346-361**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.24

25. Réintégration des ex-réfugiés ivoiriens du Libéria, de la crise post-électorale de 2010 à 2011
Oyéyémi AMOS…….. **362-387**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.25

26. Politique et sport en Côte d'Ivoire : de l'usage du sport comme moyen de communication électorale
Kobenan Parfait KOUADIO……..... **388-400**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.26

27. Enjeux communicationnels liés à la promotion des applications mobiles en santé maternelle dans la commune de Bouaké
Moussa COULIBALY……..... **401-414**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.27

28. Inertie comportementale et résistance des pathologies cardiovasculaires au dispositif communicationnel ivoirien
N'GUESSAN CLEMENT KOUASSI…… **415-433**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.28

29. Contribution de la communication pour l'acquisition des permis de conduire face au défi de l'incivisme routier à Bouaké
Aya Carelle Prisca KOUAME KONATE…… **434-448**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.29

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

30. Le triangle de la dramaturgie politique dans la construction des discours électoraux ivoiriens
N'dah Éric ANNET & Katcha Richmond KOUACOU …….. **449-461**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.30

31. Genre et plateformes numériques : quels usages des femmes en Côte d'Ivoire
Kadohofanan Fatoumata DAGNOGO OUATTARA…….. **462-478**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.31

32. Problématique de l'image de marque des partis politiques ivoiriens en contexte électoral chez les jeunes en Côte d'Ivoire
Khan KOUAME & Julien Anonkpo ADJUE…….. **479-496**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.32

33. Analyse morphosyntaxique des séries verbales en Nghlwa (Mbatto)
Diane Laure KESSIÉ - OUATTARA & Yao Maxime DIDO……..... **497-513**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.33

SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES

Histoire

34. Contribution à l'histoire du commerce entre la gold Coast et l'Europe (XVe-XVIIIe siècles)
Kouamé Kossonou Frédéric SECRE……... **514-534**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.34

35. Management féminin en entreprise. Une approche du genre en Côte d'Ivoire (2011- 2020)
Adja Doubia Angèle KOUAKOU……... **535-554**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.35

36. La migration dans le cercle de Ouahigouya de 1920 à 1958
Windpouiré Isidore KONSEIBO & Rasmané Konseimbo…….. **555-570**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.36

37. Compte rendu du séminaire sur le thème : « Les politiques de jeunesse au Sénégal (XIXe-XXIe s.) »
Saliou Dit Baba Diallo, Amadou Dramé,
El Hadji Amadou Ba Ndiaye & Ambroise Djéré Mendy……. **571-584**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.37

38. La révolte des Sénoufo fodonon et Kufruo dans le second empire de Samory Touré, 1895 – 1896
OUATTARA Yacouba…… **585-600**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.38

39. Félix Houphouët-Boigny et la construction de l'unité nationale, de 1951 à 1980
BAKAYOKO Abou & COULIBALY Youssouf…… **601-614**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.39

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

40. Sahara occidental : prolongation du conflit et dérives sécuritaires (1991-2021)
Marcel Koko KAMBIRÉ…… **615-627**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.40

41. Domitien, l'empereur mal-aimé de l'intelligentsia romaine
Moussa Aleyri Salam SY…… **628-642**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.41

42. Les troubles internes en Égypte, du règne de Ptolémée III à la bataille d'Actium
BOUSSOU Koffi Arcel…….... **643-656**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.42

43. L'approche contestataire de la diplomatie ouest africaine : de sa conception à sa résurgence
Bamba ABDOULAYE & Abou DAPPAH…… **657-676**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.43

44. Le palais royal du moogo central : entre loyauté et duplicité des tãsobẽn-damba
Gérard TAPSOBA……... **677-691**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.44

45. Politique de santé post coloniale au Burkina Faso : un essai manqué de démocratisation de la santé (1960-2000)
ZABSONRE Moussa…….. **692-709**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.45

46. Réactions des Askia face å la menace marocaine au Songhay au XVIe siècle
Massandjé FADIKA KANO & KOFFI Kouamé Charles Landry…… **710-725**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.46

47. La traite du binôme café-cacao à Bocanda, 1930-1975
Yao Alain HAMIEN & N'Goran Alphonse BROU …… **726-743**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.47

48. L'ouverture commerciale du Burkina Faso : les défis liés au Développement des infrastructures de transport (1990-2015)
Windlassida Roberto SAVADOGO……... **744-762**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.48

49. La riziculture urbaine à Korhogo de 1974 à 2012 : entre recul et résilience
Ladji Mory TOURE…… **763-781**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.49

50. ONG humanitaires occidentales et leurs assistances au Tchad (région de l'Est), 1965-2023
PONRA KOYANBELE…… **782-799**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.50

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

51. Ferme-école de Bouaké : une stratégie de reconstitution et d'amélioration de l'élevage dans la colonie ivoirienne : (1910-1927)
Kan Raymond KOUAMÉ…….... **800-817**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.51

52. La L'impact des inondations sur la sécurité alimentaire au Burkina Faso (1960-2020)
LYDO Issaka……... **818-828**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.52

53. L'agriculture sénégalaise de 1960 à 1975 : une analyse de la performance du « Programme agricole » à partir des statistiques de la production
Abdou Karim TANDJIGORA……..... **829-844**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.53

Archéologie

54. La sidérurgie ancienne dans le Grand Ouest de la Côte d'Ivoire : Inventaire et analyse des sites
TIÉ BI Galla Guy-Roland, YAO Kouamé Junior & Koya Emmanuel ……... **845-863**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.54

Géographie

55. Espaces publics de la commune d'Adjamé (Abidjan, Côte d'Ivoire) à l'épreuve de la prolifération des gares informelles
AKA Assalé Félix…… **864-877**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.55

56. Transformation du paysage urbain et pressions environnementales sur le fleuve Casamance : une approche géospatiale à Kolda
Oumou BALDE & Mohamed Lamine NDAO …… **878-895**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.56

57. Analyse spatiale du potentiel en eau souterraine dans le bassin versant du N'zi (centre-est de la Côte d'Ivoire)
Kan Alexis KOFFI, Kouakou Charles KONAN,
Kouamé Fulgence KOUAME & Béh Ibrahim DIOMANDE…….. **896-915**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.57

58. Risques environnementaux et sanitaires des huiles alimentaires usagées dans l'arrondissement d'Abomey-Calavi
Comlan Irené Eustache Zokpénou QUENUM…… **916-934**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.58

59. Le numérique dans le département de Toulepleu : catalyseur ou mirage du développement local ?
GAHIÉ Gnantin Mathias, KONE Kapiéfolo Julien,
LOUKOU Alain François & KOFFI Brou Émile……... **935-950**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.59

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

60. Stratégies de prévention des conflits fonciers aux frontières benino-nigerianes : cas de Tchaourou au Benin
M'po Abraham KOUAGOU N'TCHA & Comlan Julien HADONOU…….. **951-967**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.60

61. Organisation spatiale des zones criminogènes et initiatives communautaires de sécurisation dans la ville de Korhogo (nord de la Côte d'Ivoire)
Atsé Calvin YAPI …….... **968-986**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.61

62. Activité cotonnière et recomposition de l'espace dans la commune rurale de Diaramana
Arouna DEMBELE, Sory Ibrahima FOFANA & Sina COULIBALY…… **987-999**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.62

63. Tendance climatique et évolution du calendrier culturale dans le Sud du V-Baoulé (le centre de de la Cote d'Ivoire)
Kouamé Casimir DJE & Beh Ibrahim DIOMANDE……... **1000-1015**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.63

64. Dynamiques métropolitaines et gouvernance du service des déchets à Dakar
Ibrahima Diombaty, Abdou Kadry Mané, Momar Diongue,
Papa Sokho & Dramane Cissokho…….. **1016-1029**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.64

65. La vie Impact des recommandations du séminaire de Grand-Bassam (2017) sur la performance des services de remorquage du port d'Abidjan
Koulai Hervé YRO…….. **1030-1039**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.65

66. Les commerçants du marché de gros de Bouaké dans l'approvisionnement en produits vivriers
Tokou Innocent ASSOUMOU, Ini Odette SOM épse KOSSONOU,
Dhédé Paul Eric KOUAME & Arsène DJAKO……... **1040-1059**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.66

67. Dynamiques résidentielles et disparités du cadre de vie á Port-Bouët (Abidjan)
Ohomon Bernard EVIAR…… **1060-1079**
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.367

68. Utilisation d'internet et surcharge pondérale chez les adolescentes dans quelques pays d'Afrique de l'Ouest
Bruno Yempabou Lankoandé……..... **1080-1093**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.68

Philosophie

69. Prospective et démocratie en Afrique : bilan et défis d'avenir
OUMAR MBOUP……... **1094-1107**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.69

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

70. Ebenezer Njoh-Mouelle et la reconstruction de l'identité africaine : une lecture philosophique de la subjectivation postcoloniale
Théodore HONBA…….. **1108-1122**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.70

71. Éducation à la citoyenneté et développement durable en Afrique
Dalhi Eliot Francis SEABA…… **1123-1133**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.71

72. Politisation de la recherche et problématique de l'objectivité scientifique chez Kuhn et Lakatos
Djibril ZIGUI……..... **1134-1145**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.72

73. L'archétype du grand homme : spécificités distinctives ou puissance d'incarnation ?
Baba Hamed OUATTARA…… **1146-1159**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.73

74. Les métamorphoses de la métaphysique : résilience d'un savoir contesté
Fernand Kouassi GNAHOUE……..... **1160-1175**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.74

75. Crises politiques et populisme en Afrique de l'ouest : quel avenir pour la démocratie ?
TANOH Kouassi Thomas & AGBRA Kouassi Marcelin…… **1176-1191**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.75

76. Jacques Ellul et la critique des acceptions de la révolte chez Albert Camus : l'actualité de l'approche camusienne
Laragnon Silué…… **1192-1207**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.76

77. La figure de l'etranger à travers la distinction entre sens et référence chez frege : penser l'altérité comme puissance de résistance dans le langage logique
Kiyopoh Frédéric OUATTARA……..... **1208-1226**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.77

78. Qualité de vie liée à la santé et changement climatique en Afrique : la justice environnementale en question
Affoué Marie-Laure KOUASSI & Kouadio Victorien EKPO……. **1227-1238**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.78

79. De l'universalité à la contextualisation africaine du compromis
Baoudé NATOINGAR…… **1239-1262**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.79

80. La vie philosophique chez Socrate, un vecteur de développement humain
Bi Gooré Marcellin GALA …… **1263-1275**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.80

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

Anthropologie et sociologie

81. La constitution : instrument de conquête et de conservation du pouvoir au Togo
Adoté Akué AKPABIE……..... **1275-1298**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.81

82. Précarité alimentaire et engagement associatif : un champ des dynamiques verticales et horizontales à Badan (Cameroun)
Catherine NGONO & Valentin TAOUGA MANA……..... **1299-1316**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.82

83. Personnes déplacées internes (PDI) de la ville de Ouagadougou : perspectives de retour et de réinstallation
SAWADOGO Honorine Pegdwendé…….…… **1317-1333**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.83

84. La double journée des femmes actives au Gabon : entre responsabilités professionnelles et domestiques
Steeve-Thierry BALONDJI…… **1334-1350**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.84

85. Groupements féminins et relations de genre dans un contexte de crise sanitaire à Lola
Karamo CONDE…….…… **1351-1366**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.85

86. Stratégies et pratiques communautaires de prévention du paludisme chez les enfants de 0-5 ans
Laurent Gnimian KOUDOUGOU, Isso GANAMÉ,
Léa PARÉ/TOÉ & Patrice TOÉ……..... **1367-1383**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.86

87. Ressources sociales et intégration professionnelle des jeunes diplômés à Abidjan (Côte d'Ivoire)
Dhaibout Romuald N'DRIN……..... **1384-1398**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.87

88. Education au développement durable en Côte d'Ivoire : propositions et implémentations de pratiques innovantes
Hamidou TRAORE ……..... **1399-1414**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.88

89. Artificial intelligence and houphouëtist propaganda in ivorian daily general news
N'GUESSAN Djemis Jean Elvis Ghislain……... **1415-1429**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.89

90. Insalubrité bioécologique et facteurs anthropiques à Abidjan : Une analyse paléoanthropologique du quartier Ouassakara (Yopougon)
Adijatu Abeni ALAYO, Koffi Alexandre YAO & Yao Célestin AMANI…... **1430-1446**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.90

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

91. Déterminants de la performance des productrices d'oignon de la coopérative des femmes de Komborodougou (Côte d'Ivoire)
Ségbé Guy Romaric BALLE…….. **1447-1462**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.91

92. Genre et réussite universitaire : dynamiques de performance académique à l'Université Gaston Berger de Saint-Louis (Sénégal)
Bambado BALDE…….. **1463-1479**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.92

Psychologie

93. Déterminants psychosociaux de l'attitude des filles envers les filières scientifiques au Lycée Antoine Gauze Daloa
Yemou Jeanne N'TAIN…….. **1480-1496**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.93

94. Influence des attributs individuels sur les comportements de santé chez des femmes de Yopougon (Abidjan-ci)
Gnenekan Kassoum YEO…… **1497-1514**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.94

Science de l'éducation

95. Feminisation de l'encadrement de la petite enfance : quels enjeux pour le développement de l'éducation préscolaire au Burkina Faso ?
Joseph BEOGO……..... **1515-1534**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.95

96. Enjeux de l'intégration des TICE par la classe inversée et amélioration des performances scolaires : étude de cas sur la perception des enseignants
Ibou DIENG & Babacar BITEYE…….. **1535-1547**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.96

97. Disparités en éducation : quelles stratégies pour la remédiation
Charlotte ESSEBE-EKWELGEN…….. **1548-1559**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.97

Criminologie

98. Jeunes filles convoyeuses dans le transport interurbain du groupe Camille Sarl à Bonoua
Dago Pierre FEGBO & Aka Célestin ABOUDOU……..... **1560-1578**
doi : https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.98

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

REVUE AKIRI
Revue des Sciences Humaines et Sociales, Lettres, Langues et Civilisations

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

L'ouverture commerciale du Burkina Faso : les défis liés au développement des infrastructures de transport (1990-2015)

Windlassida Roberto SAVADOGO
Assistant,
Université Norbert Zongo,
Koudougou - Burkina Faso,
Email : savadrob@yahoo.fr

Date de soumission : 15-09-2025
Date de publication : 31-10-2025
doi: https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i4.48

Résumé

La position géographique du Burkina Faso, depuis longtemps, se traduit par un certain nombre de contraintes qui jouent défavorablement sur la fluidité ses échanges internationaux. Sans accès à la mer, l'enclavement demeure le principal des handicaps auquel il doit faire face. Très dépendant des ports du golfe de Guinée pour son commerce extérieur, le pays, dont le réseau routier bitumé est principalement constitué de routes connectées aux réseaux de ses voisins littoraux, doit sans cesse lutter pour réduire sa dépendance portuaire vis-à-vis de ses voisins côtiers. Les infrastructures de transports ou plus exactement les voies de communication jouent, pour ainsi dire, un rôle stratégique quant à son ouverture commerciale et ses efforts de développement. Quoique sans façade maritime, le Burkina Faso a su déployer, depuis les décennies 1990 et 2000, d'énormes efforts dans le développement des voies d'accès. À travers une littérature nourrie par divers rapports dont des documents statistiques, l'étude focalise par conséquent son objet sur les défis du désenclavement et d'accès au marché international du pays, en termes de capacités à pouvoir offrir un réseau routier dense et de qualité, à diversifier les outils de transports et à maitriser les circuits de son transport maritime. L'objectif de l'article est de montrer, par l'utilisation croisée de sources et selon la méthode historique, l'évolution quantitative voire qualitative des différentes infrastructures de transport réalisées par le Burkina Faso pendant ladite période, lui permettant ainsi d'intensifier ses échanges avec le reste du monde.

Mots-clés : ouverture, transports, corridors routiers, ports, chemin de fer.

Burkina Faso's commercial opening: challenges related to the development of transport infrastructure (1990-2015)

Abstract

Burkina Faso's geographical position has long resulted in a number of constraints that adversely affect the flow of its international trade. Without access to the sea, its landlocked position remains the main handicap it faces. Highly dependent on the ports of the Gulf of Guinea for its foreign trade, the country, whose paved road network is mainly made up of roads connected to the networks of its coastal neighbors, must constantly strive to reduce its port dependence on its coastal neighbors. Transport infrastructure, or more precisely, communication routes, play a strategic role in its commercial openness and development efforts. Although it has no coastline, Burkina Faso has been able to deploy enormous efforts in the development of access routes since the 1990s and 2000s. Through

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

literature nourished by various reports including statistical documents, the study therefore focuses its object on the challenges of opening up and accessing the country to the international market, in terms of its capacity to be able to offer a dense and quality road network, to diversify transport tools and to control its maritime transport circuits. The objective of the article is to show, by the cross-use of sources and according to the historical method, the quantitative and even qualitative evolution of the different transport infrastructures built by Burkina Faso during the said period, thus allowing it to intensify its trade with the rest of the world.

Keywords: opening, transport, road corridors, ports, railways.

Introduction

La colonisation a entraîné une fragmentation de l'espace ouest-africain. La naissance des territoires indépendants va reposer sur cette réalité géopolitique, matérialisée par la naissance d'États sans façade maritime dont la Haute Volta (actuel Burkina Faso). Le handicap le plus lourd et source des vulnérabilités auquel ce dernier est très vite confronté demeure sa mise en continentalité, son enclavement (qui prend un double aspect ; local au niveau national mais aussi et surtout régional par rapport aux États de la côte Atlantique). Cette situation a pour corollaire l'état difficile des voies de communication, les longues distances, les coûts élevés de transport, les longues durées de trajet qui demeurent entre autres les contraintes majeures auxquelles les transporteurs du pays sont confrontés pour relier les ports.

L'ouverture des pays de l'intérieur en général, et du Burkina Faso en particulier, faciliterait leur spécialisation dans les activités qui sont les plus conformes aux conditions de leur milieu, et par voie de conséquence, les échanges. Dans ce sens, le secteur des transports revêt une importance particulière pour lesdits pays enclavés comme le Burkina Faso mais aussi le Mali et le Niger, ces deux (2) derniers utilisant d'ailleurs le premier comme territoire de transit routier pour leur insertion dans l'économie régionale et mondiale.

Le présent article met l'accent sur les efforts consentis par le Burkina Faso, de la décennie 1990 à 2015, quant au développement des infrastructures et voies de désenclavement du territoire. C'est ainsi que par un regard croisé de plusieurs sources, principalement des écrits de spécialistes, des rapports d'institutions et des entretiens oraux, les pages suivantes structurent les résultats de l'étude autour de trois (3) axes majeurs : la dynamique d'expansion du transport routier et des corridors d'accès du pays ; la captation et la diversification des ports de transit ; le développement et l'exploitation du chemin de fer.

1. L'importance du transport routier pour le burkina faso

Le double enclavement du Burkina Faso commande la construction de routes tant à l'intérieur du territoire qu'en direction des États voisins notamment côtiers. L'édification de voies

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

intérieures fiables est nécessaire aux activités socio-économiques nationales et à la mobilité de la population ; tandis que l'érection de corridors s'érige en condition sine qua none pour l'insertion du pays dans les échanges internationaux.

1.1. La réalité de l'enclavement du pays et le nécessaire développement des routes

Avec les indépendances et l'éclatement des grandes fédérations coloniales, l'AOF et l'AEF, l'ancienne Afrique française a vu naître un certain nombre d'États souverains sans contact avec la mer et du même coup dépendant pour leurs relations avec l'extérieur, d'autres États riverains du golfe de Guinée. C'est dans ce cadre qu'en Afrique de l'Ouest, apparaissent un certain nombre d'États sans littoral à savoir le Mali, le Burkina Faso et le Niger, qui faute d'accès à la mer, se sont trouvés en situation de dépendance pour leurs échanges avec le reste du monde. L'éloignement côtier, simple position, devient pour eux une situation contraignante, définie par la nécessité imposée d'une ouverture littorale. Pour L. E. Ndjambou (2004 : 7), les indépendances ont cristallisé de ce fait des frontières nationales en ajoutant à l'enclavement physique un enclavement cette fois de nature politique.

Le Burkina Faso est de facto un pays enclavé de par sa situation géographique qui ne lui donne pas accès à la mer. Situé en plein cœur de l'Afrique de l'Ouest il est en effet un pays sans littoral qui partage ses frontières avec le Bénin au Sud-est, la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Togo au Sud, le Mali au Nord et à l'Ouest et le Niger à l'Est et au Nord-est. Cet enclavement physique représente un certain handicap pour ce qui est de l'accès aux marchés internationaux par voie maritime, les marchandises échangées devant transiter par les ports des pays voisins, notamment Abidjan (Côte d'Ivoire), Tema (Ghana), Lomé (Togo) ou Cotonou (Bénin), tous situés à plus ou moins 1 000 kilomètres de Ouagadougou ou de Bobo-Dioulasso.

En plus du commerce interrégional du Burkina, ce sont surtout ses échanges maritimes qui sont lourdement impactés du fait de cette situation. Autrement dit, c'est lorsque ce sont les marchés internationaux qui sont visés que la position géographique devient un handicap pour le pays. Selon des études émanant du Conseil burkinabè des Chargeurs (CBC)[1], l'enclavement du territoire entraîne des pertes commerciales qui vont de l'ordre de 40 à 45%. De façon singulière, l'absence de façade maritime pèse lourdement sur la compétitivité des produits burkinabé. Celle-ci reste une contrainte importante pour le développement de l'économie du pays. Elle est à l'origine d'un renchérissement du coût d'approvisionnement en biens d'équipements et produits alimentaires entre autres, et pèse lourd sur la compétitivité des exportations. À propos

[1] OUATTARA Mamadou, entretien du 12 Mai 2015 à Ouagadougou.

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

de ces conséquences de l'enclavement extérieur, G. Pallier (1984 : 748), depuis 1984, notait ceci :

> La situation de pays enclavé s'accompagne de toute une série de contingences dont les principales sont la lenteur et les difficultés des transferts, l'augmentation du coût des transports et la sous-exploitation des ressources naturelles. Ces contingences sont d'autant plus contraignantes que la plupart des flux commerciaux convergent vers les mêmes débouchés maritimes, que les voies terrestres qui les unissent aux centres de production ou de consommation des États ne sont qu'exceptionnellement de très bonne qualité et que la trame du réseau international se confond avec les grands axes des réseaux internes.

À l'enclavement externe qui freine les efforts de développement économique et commercial du pays, s'ajoute un enclavement interne en tant qu'autre facteur de blocage de l'économie. Les sous-ensembles du territoire sont cloisonnés et une grande partie des campagnes n'est pas accessible facilement. Les exploitants agricoles ont des difficultés pour écouler leur production et accéder aux divers équipements. Sans routes ou pistes pérennes, les villes ne peuvent pas jouer leur rôle de lieux d'échanges, tandis que le monde rural est condamné à l'autoconsommation. C'est ce qui ressort du diagnostic officiel fait en 2010 dans le cadre du « Schéma national d'aménagement du territoire » (BURKINA FASO, 2010 : 43), lequel rapport pointe du doigt l'insuffisance du maillage du territoire en infrastructures routières. Celles-ci, pour reprendre les propos du Directeur général des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports du Burkina[2], sont pourtant essentielles pour la mobilité des personnes et des biens. Selon lui, les routes, principaux maillons du système des transports terrestres et véritables outils de désenclavement, contribuent à l'amélioration des conditions de vie des populations, au renforcement de la compétitivité de l'économie nationale et particulièrement à la promotion des échanges intérieurs et extérieurs : environ 80% des exportations reposent sur les produits agro-pastoraux et constituent l'essentiel des entrées de devises ; et, plus de 80% des importations et exportations du pays s'effectuent par la route.

1.2. Caractéristiques et évolution du réseau routier national

Le transport en général et celui routier en particulier, dans un pays caractérisé par la continentalité comme le Burkina, est d'une importance stratégique dans la dynamique socio-économique du pays. Il permet d'assurer la mobilité des voyageurs et des marchandises sur le territoire, d'y promouvoir le commerce et les échanges et, de ce fait est au cœur des problématiques de développement.

[2] YAOGO Parimyélé Paul, entretien du 15 Juillet 2015 à Ouagadougou.

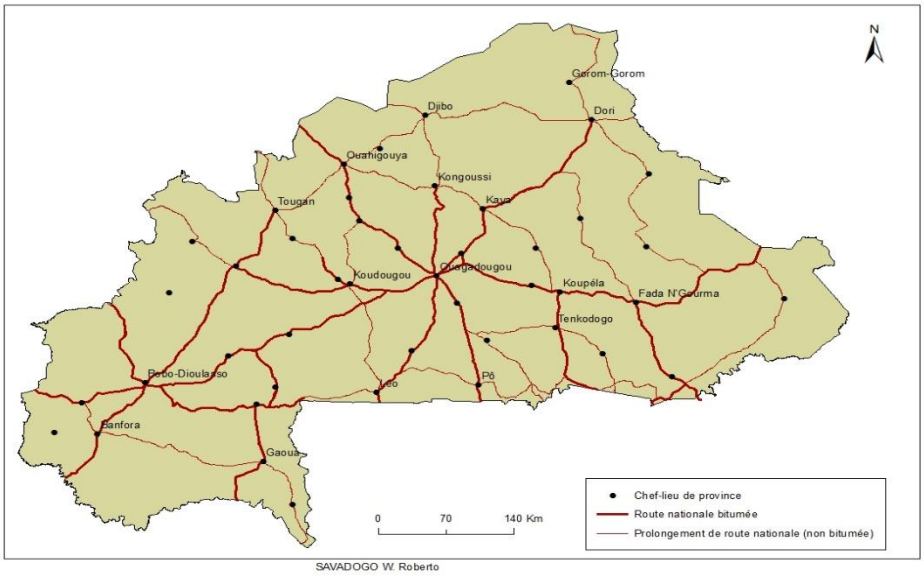
ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

Le réseau routier classé du Burkina Faso en 2013 est de 15 304 km dont 3 642 km de voies bitumées, soit 23,79% du réseau. Il est constitué de 6 728 km de routes nationales, 3 550 km de routes régionales et 5 026 km de routes départementales (BURKINA FASO, 2015 : 10). Ce réseau se caractérise par des grands axes bitumés et d'assez bonne qualité entre les principales villes du pays ainsi qu'en direction des capitales étrangères voisines.

L'axe entre les deux grandes (2) agglomérations burkinabé, Ouagadougou et Bobo-Dioulasso, est en relativement bon état. Cet axe se prolonge au Sud-Ouest vers la Côte d'Ivoire et est bitumé jusqu'à Abidjan. À l'ouest, il est également possible de rejoindre Bamako (Mali) depuis Bobo-Dioulasso en passant par Sikasso (Mali). C'est généralement cet itinéraire qui est suivi depuis Ouagadougou en raison de la bonne qualité de la route. À l'Est de Ouagadougou, ce même axe se prolonge en direction de Fada N'Gourma, ville à partir de laquelle il est possible de se diriger au Sud vers les frontières du Bénin ou du Togo puis jusqu'aux grands ports de ces pays (Lomé et Cotonou). La route se poursuit également à l'Est de Fada N'Gourma vers le Niger jusqu'à sa capitale, Niamey. Parmi les grands axes routiers bitumés, il convient également de mentionner la route reliant la capitale à Pô, au Sud du pays, et se poursuivant au Ghana jusqu'au port d'Accra. D'importants travaux de réfection sont effectués sur cette voie vers la frontière ghanéenne. Une route goudronnée relie par ailleurs Ouagadougou et Kaya, au Nord-Est, et se poursuit dans cette direction jusqu'à Dori, dans la région du Sahel puis jusqu'à la frontière du Niger. Le développement de cet axe permettra de faciliter la liaison entre Ouagadougou et Niamey via Téra (Niger), et devrait contribuer au désenclavement du Nord du pays. Enfin, la route bitumée entre Ouagadougou et Yako, au Nord-Ouest de la capitale, se poursuit jusqu'à Ouahigouya, avant de laisser place à une piste en direction de la frontière malienne et du pays Dogon (région malienne de Mopti), dont le bitumage est prévu (CNUCED et CCI, 2012 : 21).

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

Carte 1 : Les principales voies bitumées au Burkina Faso en 2015



C'est durant la décennie 2000 que le réseau routier classé burkinabé a relativement progressé, aussi bien en linéaire qu'en qualité. Celui-ci s'est considérablement amélioré grâce aux efforts de réhabilitation et de bitumage. Il est passé de 9 500 km en 1998 à 15 271,6 km en 2000 puis à 15 304,1 km en 2011[3]. S'agissant spécifiquement du linéaire des routes bitumées qui a mieux progressé au cours de la période, il a évolué comme suit :

Tableau 1 : Évolution du réseau routier bitumé classé du Burkina Faso (en km)

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1 992	2 012	2 244	2 289	2 404	2 417	2 527	2 690	3 100	3 100	3 100	3 148

Source *: DGR / Ministère des Infrastructures et du Désenclavement (données informatiques).*

En dépit de ces importantes avancées, la couverture du réseau routier classé burkinabé reste faible (5,6 km/100 km2 et 105 km/100 000 habitants en 2008), comparée à la moyenne de la sous-région (CEDEAO : 10,5 km/100 km2 et 266 km/100 000 habitants). L'étendue du réseau bitumé demeure également assez faible (19% du linéaire classé), limitée à un noyau d'axes reliant la capitale Ouagadougou et la ville de Bobo Dioulasso aux principales villes du pays. Par ailleurs, les réseaux régional et départemental sont composés de routes en terre qui ne sont généralement pas praticables en toute saison, ce qui est à l'origine de l'enclavement d'une bonne partie du territoire national. En termes de répartition spatiale, les régions du Centre, du Plateau Central et du Centre-Ouest présentent les densités routières les plus élevées. Le Sud-Ouest, le Nord et la Boucle de Mouhoun viennent en second ordre. L'Est ressort comme la

[3] *Direction générale des Routes / Ministère des Infrastructures et du Désenclavement (données informatiques).*

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

région la moins bien desservie. On note aussi que c'est le réseau bitumé qui supporte l'essentiel des flux routiers (BURKINA FASO, 2011 : 20-21).

Dans le même ordre d'idées, le Rapport final sur l' « Actualisation de la stratégie de développement du secteur des Transports au Burkina Faso » (BURKINA FASO, 2011 : 28.) fait remarquer en 2010, qu'en dépit des avancées dans le secteur, l'infrastructure routière reste confrontée à un certain nombre de contraintes ; malgré les investissements consentis et les réformes entreprises jusque-là, des insuffisances persistent et dont les principales sont la faible couverture du réseau routier par rapport aux pays de la sous-région, ainsi que son faible taux de bitumage. En conséquence, ledit document d'orientation recommande le développement et le renforcement du réseau d'infrastructures routières du pays autour des actions telles : la consolidation de l'étendue du réseau routier principal de manière à atteindre des degrés de couverture et de densité permettant une meilleure exploitation des potentialités économiques du pays ; la réhabilitation du réseau routier de dégradation avancé (environ 2000 km) ; la modernisation des routes à trafic élevé ou à forte croissance de trafic ; le renforcement du bitumage du réseau routier (celui-ci ne représentant que 20% du linéaire total, soit 6 points en moins de la moyenne de la CEDEAO et 12 points en moins de la moyenne de l'Afrique subsaharienne). Cette dernière recommandation s'explique en effet par la lenteur dans le rythme des réalisations depuis la décennie 1960, comme le présente le tableau suivant :

Tableau 2: Évolution du réseau bitumé du Burkina Faso sur la période 1968-2012

Années	Longueur (km)
1968-1978	645
1979-1989	1 474
1990-2000	2 220
2001-2012	3 372

***Source** : DGR / Ministère des Infrastructures et du Désenclavement (données informatiques).*

1.3. Les corridors routiers de désenclavement du Burkina Faso

Le pays a fait d'importants efforts pour surmonter sa situation de pays enclavé et profiter de sa position centrale. Il a développé sa connectivité à travers des corridors terrestres, en concurrence les uns avec les autres pour s'offrir des alternatives dans l'accès aux ports internationaux.

En effet, l'approvisionnement et l'écoulement des produits burkinabè se fait grâce à 4 corridors dont 3 qui sont exclusivement routiers, à savoir les voies togolaise (Lomé), ghanéenne (Tema et Takoradi) et béninoise (Cotonou), le corridor ivoirien (Abidjan) offrant une possibilité supplémentaire à travers l'existence d'un chemin de fer entre Abidjan et Ouagadougou. Le corridor ivoirien (Ouagadougou – Bobo-Dioulasso –port d'Abidjan) est long de 1 148 km ;

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

celui ghanéen (Ouagadougou – Pô – ports du Ghana) mesure 1 040 km ; Avec le Togo (Ouagadougou – Koupéla – port de Lomé) l'axe est de 948 km ; et le dernier, le corridor du Bénin (Ouagadougou – Fada N'Gourma – port de Cotonou), lui est distant de 1 060 km[4].

Le transport maritime demeure le mode par excellence pour le transport international des marchandises du Burkina Faso, soit plus de 90% des échanges avec l'outre-mer. L'usage de ce mode pour la desserte du Burkina Faso fait intervenir le transport terrestre en pré-acheminement dans le cas de l'exportation ou en post-acheminement dans le cas de l'importation (USAID, 2010 : 13.). Une étude comparative montre en effet que le commerce extérieur du pays s'adosse en grande partie sur les corridors routiers, aussi bien pour l'évacuation des produits destinés au marché extérieur que pour les articles et marchandises nécessaires à la consommation intérieure ; les autres modes de transport y viennent largement après ces derniers (INSD, 2015 : 133-134).

L'importance stratégique du transport international routier des marchandises pour le pays a conduit le sous-secteur à bien se structurer. Il est organisé autour de trois intervenants majeurs qui assurent l'essentiel des opérations du processus d'approvisionnement et d'acheminement des exportations du pays. Il s'agit d'abord et avant tout du Conseil burkinabé des Chargeurs, CBC, Établissement public à caractère professionnel, créé en 1998 ; ensuite de la CCI-BF, Chambre de Commerce et de l'Industrie du Burkina Faso ; et enfin de l'OTRAF, Organisation des Transporteurs routiers du Faso (BURKINA FASO, 2011 : 24-25).

Certes, les transports internationaux de marchandises revêtent une importance capitale pour l'économie burkinabé. En revanche, l'on constate que les coûts des transports sont très élevés. Ils représentent souvent une part considérable du coût de revient des marchandises importées et exportées, 40 à 60% dans certains cas, constituant ainsi un frein important à la compétitivité des échanges extérieurs (BURKINA FASO, 2011 : 24-25). L'ITC, Centre de Commerce international ou *international Trade Center* (2011 : 8), en 2011, faisait le même constat en ces termes :

> Compte tenu de la situation d'enclavement du Burkina Faso, son commerce extérieur est fortement pénalisé par les coûts de transport de ses marchandises. Alors que les coûts de transport interviennent pour 10% à 15% dans le prix de revient des marchandises dans les pays à façade maritime de la sous-région, il représente 25% à 45%, voire 60% dans certains cas pour le Burkina Faso. L'essentiel de ces coûts provient du passage portuaire et du transport terrestre.

[4] Pour détails sur ces corridors, Cf. BURKINA FASO, Décembre 2012, *Rapport national de mise en œuvre du programme d'action d'Almaty (2003 – 2012),* Ouagadougou, MICA - MEF, p. 13.

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

Par ailleurs, la Commission de l'UEMOA a relevé, dans son programme dénommé « Programme de Facilitation du Transport et du Transit routier en Afrique de l'Ouest », ces difficultés liées à la fluidité du transport. La contre-productivité et les surcoûts du transport qui en découlent sont ainsi dus à deux (2) facteurs essentiels : les contraintes physiques à savoir, l'inexistence ou le mauvais état des infrastructures dans le domaine, l'inadaptation des moyens de transport, l'insuffisance et la vétusté des engins de manutention au niveau des ports de transit ; et les contraintes non physiques regroupant les divers problèmes rencontrés par les acteurs sur les grands axes, occasionnant pertes de temps et dépenses : entre autres, les nombreuses tracasseries routières, les longs délais d'acheminement des marchandises, les problèmes liés à la sécurité et à la fiabilité des acheminements. La mise en place de l'Observatoire des Pratiques anormales (OPA), la limitation du nombre de postes de contrôle et les diverses autres initiatives en vue de limiter le poids des pratiques illicites sur les corridors internationaux, ont permis une baisse relative du phénomène mais sans pour autant engager une forte dynamique de son éradication (BURKINA FASO, 2011 : 25).

En amont de ces difficultés, se trouve l'épineuse question de la construction des infrastructures unificatrices dont les coûts d'investissements nécessaires pour édifier un véritable réseau dépassent largement les capacités des seuls États. Il en est de même pour l'entretien de ces réseaux transnationaux. Pour un pays de transit comme le Burkina, la question s'est posée avec acuité du fait de la crise ivoirienne de 2002 qui a provoqué la réorganisation des flux régionaux de transport.

Auparavant, le port autonome d'Abidjan traitait l'essentiel du transit des pays de l'hinterland de l'UEMOA (Mali, Burkina Faso, Niger). À titre d'exemple, l'évacuation du coton par le port d'Abidjan, constituait 90% des exportations du Burkina. Mais la crise a contraint les importateurs et exportateurs burkinabé à opérer une modification de leurs axes de transport au profit d'autres ports. À la suite de la défection du corridor ivoirien (Ouagadougou – Bobo-Dioulasso – Abidjan), le trafic s'est reporté dans sa majorité sur les ports de Lomé (Togo) et de Tema (Ghana), et cela pas été sans conséquence sur la dégradation rapide des voies. D'ailleurs le corridor ivoirien, du fait de l'arrêt du train puis de la vétusté des rails, était devenu obsolète[5]. C'est certainement ce qui a poussé les deux (2) États ivoirien et burkinabé à nourrir, dès 2008, le projet de construction d'une autoroute[6] reliant les deux capitales. Certes, cette ambition est à

[5] KABORÉ Jean Noël, entretien du 01 juillet 2015 à Ouagadougou.
[6] Cf. les *Conseils de Ministres conjoints* qui ont suivi (en 2009, 2011, 2013, 2014 et 2016) la signature du *Traité d'Amitié et de Coopération (TAC) ivoiro-burkinabé* de 2008.

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

inscrire dans la dynamique de l'apaisement des relations politico-diplomatiques jadis crispées, mais parallèlement, elle offre l'avantage de booster les échanges commerciaux des deux (2) partenaires historiques.

2. Les ports de transit du burkina faso

La desserte du Burkina est assurée par quatre (4) corridors dont trois exclusivement routiers, à savoir les voies togolaise, ghanéenne et béninoise, le corridor ivoirien offrant une possibilité supplémentaire à travers l'existence d'un chemin de fer entre Abidjan et Ouagadougou.

Les conditions d'utilisation de ces différents corridors, en termes de performances ou de contraintes, sont assez variables ; elles déterminent la compétitivité de chacun des corridors en fonction de laquelle le choix des chargeurs s'effectue.

2.1. Les ports de desserte d'Abidjan et de Lomé

Les importations, tout comme les exportations du Burkina Faso, s'effectuent en grande partie par voie maritime, via les quatre (4) ports de la sous-région. Par ordre d'importance du volume total des flux, le port d'Abidjan vient en tête suivi de celui de Lomé. Les exportations, surtout de la SOFITEX et des produits oléagineux, passent pour l'essentiel par Abidjan et Lomé. Ces deux derniers demeurent donc les principaux qui desservent les arrière-pays de la sous-région[7]. Le tableau suivant exprime la part prédominante des deux ports en question, les chiffres de 2002 et 2003 traduisant la réorientation des trafics en transit du fait de la crise socio-politique ivoirienne de 2002-2003.

Tableau 3 : Répartition du trafic maritime à l'importation par port de transit jusqu'en 2003

Années / Ports	1997	2001	2002	2003
Abidjan	70 %	**58 %** pour environ 280 000 tonnes	**53 %** pour environ 396 997 tonnes	**02 %** pour environ 13 255 tonnes
Lomé	25 %	**22 %** pour environ 110 000 tonnes	**23 %** pour environ 172 854 tonnes	**60 %** pour environ 51 477 tonnes
Téma	-	**19 %** pour environ 98 000 tonnes	**23 %** pour environ 176 000 tonnes	**33 %** pour environ 281 000 tonnes
Cotonou	5 %	**01 %** pour environ 1 800 tonnes	01% pour environ 6 365 tonnes	**5 %** pour environ 46 810 tonnes

***Source** : BURKINA FASO, février 2004, p.5-6.*

Au port d'Abidjan, le Burkina Faso bénéficie depuis 1970 d'un espace de 16 540 m2, soit 10 120 m2 d'entrepôts couverts, 6 230 m2 de terre-pleins et 190 m2 de bureaux, plus 13 336 m2 viabilisés et un magasin de 3 204 m2, propriétés de la Chambre de Commerce d'Industrie et d'Artisanat (CCIA-BF). Une convention de partage du fret prévoit par ailleurs que tous les

[7] KABORÉ Jean Noël, entretien du 01 juillet 2015 à Ouagadougou.

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

produits en transit destinés au Burkina Faso seront transportés pour 2/3 par des transporteurs burkinabè et pour 1/3 par des transporteurs ivoiriens (L. E. Ndjambou, 2004 : 28). Mais, face à la baisse sensible de la part du port d'Abidjan dans le trafic total de ces pays et au regard de la concurrence, les autorités ivoiriennes ont été amenées à définir également une stratégie de reconquête des trafics en accélérant les procédures administratives et douanières, tout en réduisant ou supprimant diverses taxes.

Le port d'Abidjan est considéré comme le port « naturel » du Burkina Faso, pour un certain nombre de raisons liées aux relations historiques entre la Côte d'Ivoire et le Burkina, leur appartenance au même espace économique et la présence de la ligne de chemin de fer Ouaga – Abidjan, stratégique pour le commerce international burkinabé. Toutefois, les événements ivoiriens intervenus en Septembre 2002 et en 2003 ont bousculé les réseaux de trafic de marchandises, et ont obligé les pays de l'hinterland à repenser l'organisation des transports à l'import comme à l'export.

Comme l'indique le tableau précédent, c'est Lomé qui a le premier bénéficié de la diversification des sources d'approvisionnement, et est devenu le premier port de transit à destination de l'hinterland ; et ce, avec un total cumulé supérieur à 1,1 million de tonnes (dont 900 000 tonnes à destination du Mali et du Burkina Faso), soit l'équivalent de plus du tiers des approvisionnements des trois (3) pays de l'hinterland transitant par les ports de l'UEMOA (y compris le Ghana). Lomé confirme ainsi en 2004 sa position de premier port de transit pour les 3 pays de l'hinterland. Avec 32% du trafic total en transit, il devance largement ses principaux concurrents de la sous-région. La relative bonne organisation du port et son efficacité en termes de délais de sortie des marchandises (72 heures en moyenne), ainsi que le faible nombre de barrages routiers (6 contre 37 au Ghana) en font un port attrayant pour les importateurs des pays de l'hinterland (J. Amprou, 2005 : 11). Le port de Lomé est en revanche le seul port de la sous-région qui a besoin de flux des pays sans littoral (notamment le Mali et le Burkina Faso), en vue de consolider ses activités et justifier les investissements conséquents. Il dispose d'un grand avantage, celui d'être le seul port en eau profonde dans la sous-région, et peut à ce titre intéresser les grandes compagnies maritimes en raison des tirants d'eau importants et la possibilité de réaliser des économies d'échelle.

2.2. Les espaces portuaires de Téma et de Cotonou

En 2002, les schémas de réorientation des trafics en transit se sont faits principalement en direction des ports de Cotonou pour les hydrocarbures et de Lomé pour les autres marchandises. À partir de 2003, et face à la persistance de la crise ivoirienne, les flux se sont également

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

orientés vers le corridor ghanéen qui était resté largement inexploré jusqu'alors par le Mali, le Burkina et le Niger. En 2002, Téma et Takoradi (Ghana) apparaissaient comme ceux pouvant le mieux profiter de ces reports de trafic avec une hausse des tonnages de près de 600 000 tonnes par rapport à 2001 (J. Amprou, 2005 : 4).

En ce qui concerne le cas ghanéen, la *Ghana Port & Harbour Authority (GPHA),* qui a très vite compris tout l'intérêt de capter les reports de trafic en transit, développe des politiques agressives visant à attirer importateurs et exportateurs vers les ports de Takoradi et Téma. Les deux (2) ports ont des activités complémentaires. Près de 82% du fret importé au Ghana passe par Tema, les 18% restant étant traités par Takoradi. Inversement, le port de Tema exporte près de 32% des marchandises, tandis que celui de Takoradi exporte les 68% restants (produits agricoles et miniers principalement). La GPHA a largement confié la gestion de la manutention au secteur privé tout en conservant la propriété des terrains et des infrastructures.

Les temps de transit y sont certes plus longs qu'à Lomé, en moyenne 5-6 jours, mais les coûts de passage au port sont significativement plus faibles : 150 000 à 170 000 FCFA pour un conteneur de 20 pieds, contre 250 000 à Lomé et 450 000 à Cotonou. Ce moindre coût est le résultat de la politique des autorités portuaires visant à capter une part importante du report de trafic des pays de l'hinterland, malgré les barrières de la langue et de la devise. Cette politique a d'abord consisté à investir de manière conséquente dans les infrastructures à Téma, notamment au terminal conteneurs. Elle a aussi consisté à développer le port de Takoradi, petit port local destiné essentiellement à l'exportation de bauxite, de manganèse et de cacao, afin d'éviter l'engorgement de Téma. Aidé par une réduction de 25% des frais de port, Takoradi a ainsi vu son trafic de transit multiplié par 10 entre 2002 et 2004 (J. Amprou, 2005 : 14). Le point faible du corridor ghanéen reste cependant le transit routier. Le coût au kilomètre est certes comparable aux autres corridors, essentiellement en raison de la législation plus laxiste en matière de chargement maximal des camions, mais les tracasseries dues au nombre élevé des barrages routiers allongent considérablement le temps de transit.

S'agissant du port de Cotonou, créé en 1965, quatre (4) atouts majeurs font de lui un port à vocation régionale : d'abord des facilités de transit grâce à un délai de franchise illimité, à une exonération de redevance de passage, à une priorité d'accostage et de traitement des navires transportant des marchandises jugées stratégiques pour les pays de l'hinterland, à une réduction des tracasseries administratives le long des corridors de transit grâce à un système de « laissez-passer », entre autres ; ensuite de bonnes capacités d'accueil des navires ; également d'importantes capacités de stockage proposées : on y trouve 70 000 m2 de magasins-cales et

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

entrepôts couverts, 3 terminaux à conteneurs de 200 000 m2, 100 000 m2 de terre-pleins bitumés, une vaste zone de transit ainsi qu'une zone franche spécialement réservées aux trois (3) pays enclavés susceptibles d'utiliser le port (Niger, Burkina Faso, Mali), et des installations spéciales pour le débarquement, le stockage et la distribution des hydrocarbures (pétrole et gaz) ; enfin diverses installations à usages spécifiques comme des silos d'une capacité de 11 000 tonnes pour le déchargement des céréales en vrac et des équipements pour la pêche industrielle (J. Amprou, 2005 : 22).

Malgré ces atouts, le port de Cotonou n'a jamais été réellement prisé par le Mali et le Burkina Faso pour être leur corridor d'accès maritime, hormis en 2002 quand il a fallu trouver rapidement une solution de substitution au port d'Abidjan[8]. Seul le Niger, pour qui Cotonou représente le port le plus proche, concentre une grosse partie de son approvisionnement par ce corridor. Les autres gros utilisateurs du port sont les Nigérians, essentiellement pour les voitures d'occasion. Le port impose des coûts et des délais significativement supérieurs à ceux de Lomé et Téma. Le coût des services portuaires (pilotage, remorquage, accostage) est 10 à 25% plus élevés à Cotonou qu'à Lomé, en fonction du type de navire. Les bateaux doivent également attendre en moyenne un jour de plus au large avant de pouvoir accoster et les délais nécessaires pour le déchargement et les procédures administratives au port sont également plus longues, pouvant aller d'une à plusieurs semaines en fonction du type de marchandises (J. Amprou, 2005 : 8).

3. Le transport ferroviaire au Burkina Faso

La ligne de chemin de fer Abidjan-Ouagadougou à voie métrique unique est construite à l'époque coloniale, pour relier le port d'Abidjan en Côte d'Ivoire avec Ouagadougou, capitale du Burkina Faso (ancienne Haute-Volta). Alors qu'il fut un temps où ce réseau était le principal transporteur de passagers et de marchandises dans le corridor, il se heurte de nos jours à une forte concurrence provenant des transports routiers qui bénéficient de l'amélioration du réseau routier régional et de la diversification des corridors portuaires. Malgré les vicissitudes, le rôle économique du chemin de fer reste déterminant pour le Burkina. Il permet d'assurer le trafic international de marchandises à l'importation et à l'exportation du pays (hydrocarbures, conteneurs, engrais, clinker, ciment et coton). Il contribue également pour beaucoup au trafic des produits pétroliers en Côte d'Ivoire et assure le transport international des voyageurs.

[8] Cf. Tableau n°3 précédent.

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

3.1. Historique du chemin de fer Abidjan-Niger

Le Burkina Faso a hérité de la colonisation d'un chemin de fer qui relie sa capitale Ouagadougou à Abidjan, en République de Côte d'Ivoire. Cette ligne ferrée à voie unique construite entre 1904 et 1954 est initialement longue de 1 155 km, dont 638 km en territoire ivoirien et 517 km en territoire burkinabé. Avec l'allongement de 105 km du tronçon burkinabé entre 1980 et 1992 pour rejoindre Kaya au Nord de Ouagadougou, ce chemin de fer, au total, mesure 1 260 km dont 622 km en territoire burkinabè (BURKINA FASO, 2015 : 7 et 18).

De 1960 à 1989, la ligne était gérée et exploitée par une entreprise publique binationale, la Régie des chemins de fer Abidjan-Niger (RAN). Jusqu'au milieu des années 1970, la RAN avait obtenu d'excellents résultats en matière d'exploitation et était financièrement viable. À partir de la fin des années 1970, elle a commencé à s'essouffler en raison d'une trop grande importance accordée au trafic des voyageurs, d'un certain laisser-aller dans la gestion des affaires, de sureffectifs du personnel et d'une concurrence routière croissante. Dans les années 1980, elle est confrontée à de sérieuses difficultés financières et en 1989, à la suite de dissensions politiques, les deux États décidèrent de l'éclatement de l'entreprise en deux entités nationales, La Société ivoirienne des Chemins de Fer (SICF) et la Société des Chemins de Fer du Burkina (SCFB). Cette scission n'a fait qu'exacerber leurs défaillances à offrir des services ferroviaires de qualité, une partie des clients se tournant vers les transports routiers si bien que la situation financière des deux sociétés s'est rapidement détériorée (B. Mitchell et K-J. Budin, 1998 : 1-2).

En Juillet 1992, les deux États prennent la décision de réunifier l'exploitation du réseau et d'en confier l'exploitation au secteur privé sous un régime de concession. En d'autres termes, la persistance du déficit d'exploitation liée à la défaillance de la gestion séparée conduit les deux gouvernements à opter pour une gestion unitaire de type nouveau. Cette nouvelle forme de gestion a vu le jour après la signature, en Décembre 1994, d'une convention de concession de l'exploitation ferroviaire ; d'une part, entre l'État du Burkina et celui de Côte d'Ivoire, d'autre part, entre ces deux pays et l'opérateur privé dénommé Société internationale de Transport Africain par Rail (SITARAIL). Conséquemment deux sociétés publiques de patrimoine, la Société ivoirienne de Patrimoine ferroviaire (SIPF) et la Société de gestion du Patrimoine ferroviaire du Burkina (SOPAFER-B) sont créées pour administrer les infrastructures pour le compte des États qui en conservent la propriété.

En somme, on peut dire que la cession du chemin de fer par le colon n'est pas accompagnée d'une stratégie de désengagement dans le but d'outiller les parties nationales du Burkina Faso

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

et de la Côte d'Ivoire à prendre la relève de la gestion durable du patrimoine ferroviaire. Cela s'est révélé par les échecs des deux modes successifs de gestion, notamment la RAN et la gestion séparée par les deux États à travers SCFB au Burkina Faso et la SICF en Côte d'Ivoire. Toute chose qui va conduire à la concession de l'exploitation du chemin de fer à la SITARAIL.

Du reste, il est à relever une vétusté des rails qui ont plus de 60 ans d'âge. De même, la majorité des ouvrages d'art nécessite d'être réhabilitée. Outre les réhabilitations nécessaires pour la ligne existante, le gouvernement burkinabè, en collaboration avec son partenaire du Niger, nourrit le projet de prolonger la ligne de chemin de fer à partir de son point de terminaison actuel de Kaya jusqu'à Dori (153 km) situé à la frontière avec le Niger. Ensuite le gouvernement du Niger s'emploiera à étendre la ligne de Dori à Niamey (245 km), jusqu'à l'autre extrémité de la « boucle ferroviaire ». En même temps que la route Abidjan- Ouagadougou-Kaya est prolongée jusqu'à Niamey, la ligne Cotonou-Parakou sera prolongée à Dosso puis ensuite à Niamey. Une fois cette connexion établie, une boucle aura été formée à partir d'Abidjan en Côte-d'Ivoire à travers Ouagadougou au Burkina Faso, jusqu'à Niamey au Niger et en descendant encore jusqu'à la côte à Cotonou au Bénin.

3.2. Importance économique et exploitation du chemin de fer

Le transport ferroviaire est un mode de transport de masse et permet des économies appréciables sur les coûts d'acheminement surtout de pondéreux sur de longues distances. Ainsi, de plus en plus, le chemin de fer prend de l'importance dans les stratégies de transport.

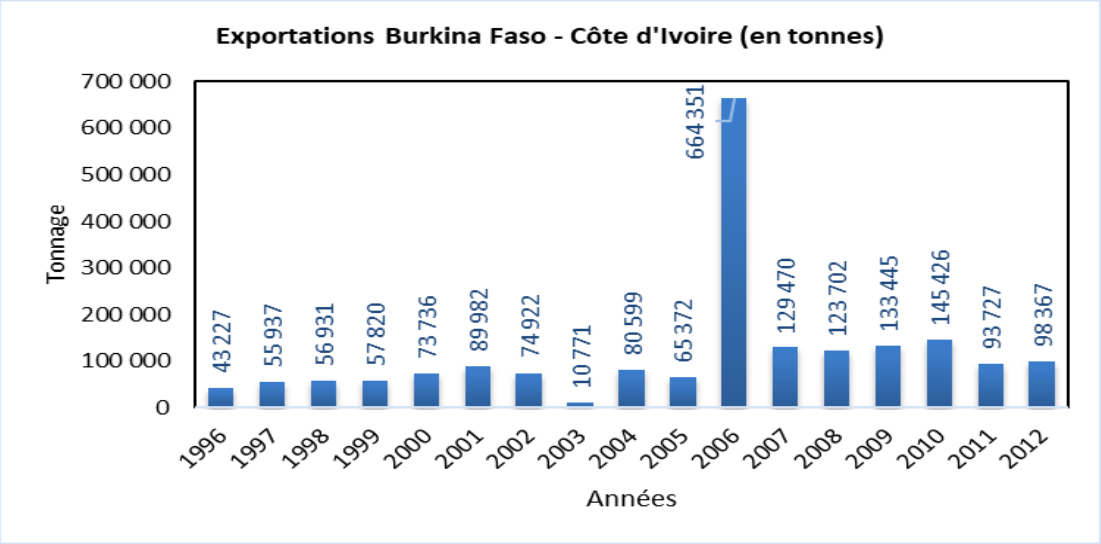
En effet, c'est un mode de transport qui présente de nombreux avantages comparativement à la route, qui lui est directement concurrente : la capacité de transport du train est plus importante que celle des camions. Ce qui fait que le coût de revient par unité (tonne, mètre cube, passager) transportée par train, demeure plus faible que par camion (BURKINA FASO, 2015 :14-15). On note par ailleurs que le coût de revient annuel de la construction du chemin de fer rapporté à sa durée de vie, est deux (2) fois moins cher que celui de la route. Ce qui voudrait dire que pour les mêmes enjeux, la route est comparativement plus coûteuse que le chemin de fer. En outre, le transport ferroviaire contribue à renforcer le développement des activités productrices et commerciales sous-jacentes, ainsi qu'à stimuler le développement économique et social en créant des impacts favorables sur les localités traversées. C'est un moyen de transport plus propre que la route. Autant d'avantages qui justifient les objectifs économiques stratégiques poursuivis par la Régie des Chemins de fer Abidjan-Niger, du moins la ligne ferrée reliant la Côte d'Ivoire au Burkina Faso, lesquels objectifs sont d'accroître les échanges entre les deux

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

pays et de consolider le rôle du Chemin de fer comme l'un des facteurs privilégiés de développement des deux États[9].

Ainsi donc, le Burkina Faso, à l'instar des autres nations, se doit de développer le transport ferroviaire pour répondre aux besoins sans cesse croissant d'acheminement du fret mais aussi de déplacement (mobilité) des populations. Dans sa stratégie commerciale, la SITARAIL a privilégié le transport des marchandises qui génère plus de 80% de ses recettes. La progression du trafic marchandise après 1995 est justifiée par les efforts engagés par la Société, en agissant sur la fréquence des voyages et le coût de transport. Cette importante croissance a été néanmoins freinée par la crise ivoirienne en 2002 (et plus récemment en 2010/2011), notamment pour la composante import. En 2003, le trafic international marchandise a chuté à 130 000 tonnes, soit quatre (4) fois moins par rapport à l'année précédente. Le rythme des échanges a néanmoins repris une croissance soutenue, confirmant le retour à une situation normale, notamment entre 2004 et 2008. Somme toute, l'importance de SITARAIL dans l'animation des échanges commerciaux du Burkina Faso est effective, au regard des statistiques avant et post crises de 2002/2003 et 2010/2011, comme l'exprime le graphique suivant :

Figure 1*: Évolution du trafic ferroviaire de marchandises de la SITARAIL : exportations du Burkina vers la Côte-Ivoire*



***Source** : histogramme conçu à partir des données de SITARAIL.*

Pour L. Kaboré[10], Directeur du transport maritime et fluvial à la Direction générale des Transports Terrestres et Maritimes (DGTTM),

> on peut dire que le chemin de fer du Burkina fonctionne normalement et il est inexact de dire qu'il est délaissé au profit du transport routier. En fait chaque

[9] Préambule de l'*Accord-Cadre de coopération ferroviaire entre le Burkina Faso et la République de Côte-d'Ivoire,* Ouagadougou/Abidjan, le 23 mai 1989.
[10] KABORÉ Lassina, entretien du 24 Juin 2015 à Ouagadougou.

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

> mode de transport traverse des phases différentes. Le ferroviaire qui connaissait un essor particulier a par la suite traversé une crise, et pourrait revenir au premier plan en termes de perspectives : le projet d'extension dans le domaine afin de relier Abidjan, Ouagadougou et Niamey, pour ensuite constituer une Boucle jusqu'au Bénin […]. Autant de perspectives heureuses en termes de développement sous-régional du chemin de fer.

Du reste, le train reste dans le monde entier le moyen le plus économique, fiable et sûr pour le transport de marchandises lourdes ou de grandes quantités, ainsi que pour le transport de personnes. Dans les zones ayant de fortes potentialités minières, la présence d'un chemin de fer qui fonctionne de façon efficace est une immense opportunité. D'où l'intérêt pour le Burkina de voir se réaliser les projets d'extensions ferroviaires : l'allongement de la ligne jusqu'à Tambao pour le manganèse et la réalisation de la Boucle ferroviaire. Depuis 2009, comme précédemment dit, la question est à l'ordre du jour, notamment dans les rencontres au sommet entre les gouvernements ivoirien et burkinabé[11].

Conclusion

La situation géographique des États ouest africains sans façade maritime semble conférer à ces deniers un statut non enviable, mais surtout paraît traduire un état figé dont ils ne peuvent en sortir. Le concept d'enclavement se veut pourtant une réalité dynamique et évolutive qui laisse entrevoir la volonté et les efforts de décloisonnement.

Dans ce sens, les infrastructures de communication ont un rôle stratégique dans la croissance d'un pays en développement comme le Burkina Faso. Elles sont d'un soutien indispensable aux échanges de produits industriels, agricoles et socio-culturels. Ce caractère stratégique est encore plus accentué pour le pays qui, enclavé, est par ailleurs un carrefour géographique dans la sous-région ouest africaine. Il y a donc une grande nécessité et un grand potentiel de développement des transports et des infrastructures.

Références bibliographiques

Les sources orales

N°	Nom & prénom (s)	Âge	Sexe	Fonction ou statut	Lieu et date de l'enquête
1	KABORÉ Jean Noël	-	M	Chargé de formation des chargeurs au sein du CBC.	Ouagadougou le 01/07/2015 au CBC.
2	KABORÉ Lassina	-	M	Économiste-gestionnaire à la Direction du transport maritime et fluvial à la DGTTM.	Ouagadougou, le 24/06/2015 à la DGTTM.

[11] Tout comme le projet autoroutier reliant Ouagadougou à Abidjan, la question et les moyens de la réalisation de cette Boucle ferroviaire ont régulièrement constitué l'objet des grandes rencontres bilatérales entre les deux États. Cf. *Conseils de Ministres conjoints* en 2009, 2011, 2013, 2014 et 2016 qui ont en effet suivi la signature du *Traité d'Amitié et de Coopération (TAC) ivoiro-burkinabè* de 2008.

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

3	OUATTARA Mamadou	-	M	Chef de service à la Direction des services aux entreprises de la coopération à la CCI-BF.	Ouagadougou, le 12/05/2015.
4	YAOGO Parimyélé Paul	-	M	Ingénieur en génie civil, Directeur général au Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports.	Ouagadougou le 15/07/2015.

Bibliographie

AMPROU Jacky, septembre 2005, « Crise ivoirienne et flux régionaux de Transport », AFD, *Rapport Thématique Jumbo sur la réunion des ministres de l'économie et des finances des pays membres de la zone franc (19 – 20 septembre 2005)*, Paris, rapport réalisé par le Département de la Recherche de l'Agence Française de Développement, p.3-22.

BURKINA FASO, Février 2004, *La desserte maritime du Burkina Faso*, Ouagadougou, Ministère des Infrastructures, des Transports et de l'Habitat - Conseil burkinabè des Chargeurs, 25 p.

BURKINA FASO, Août 2010, *Schéma national d'aménagement du territoire du Burkina Faso, Rapport N°4, Atlas cartographique*, Ouagadougou, Ministère de l'Économie et des Finances, Direction générale de l'aménagement du territoire, du développement local et régional, 91 p.

BURKINA FASO, Juillet 2011, *Actualisation de la stratégie de développement du secteur des Transports au Burkina Faso : rapport final*, Ouagadougou, Ministère des Infrastructures et de Désenclavement - Ministère des Transports, 141 p.

BURKINA FASO, Décembre 2012, *Rapport national de mise en œuvre du programme d'action d'Almaty (2003 – 2012)*, Ouagadougou, Ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'Artisanat - Ministère de l'Économie et des Finances, 37 p.

BURKINA FASO, Février 2015, *Étude d'impact économique et social du rail sur les villes traversées, Rapport final*, Ouagadougou, Ministère des Infrastructures, du désenclavement et du Transport- Société de gestion du patrimoine ferroviaire du Burkina (SOPAFER-B), 78 p.

BURKINA FASO, Octobre 2015, *Tableau de bord 2013 du Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports*, Ouagadougou, Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports, 64 p.

CNUCED et CCI, 2012, *Guide de l'investissement au Burkina Faso : opportunités et conditions*, New York et Genève, Nations Unies, 100 p.

ISSN-L: 2958-2814
ISSN-P: 3006-306X

NDJAMBOU Léandre Edgard, 2004, « Échanges maritimes et enclavement en Afrique de l'Ouest : le cas des ports d'Abidjan et de Cotonou », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 26-227 (Avril-Septembre 2004), p.233-258.

INSD, Juin 2016, *Annuaire du commerce extérieur 2015*, Ouagadougou, INSD/DSSE/SSEC, 147 p.

ITC, 2011, Burkina Faso, *perspectives des entreprises : série de l'ITC sur les mesures non tarifaires*, Genève, ITC, 74 p.

MITCHELL Brigitta et BUDIN Karim-Jacques, Juin 1998*, La Concession d'exploitation du chemin de fer Abidjan-Ouagadougou, Transport en Afrique Note Technique n°13 : Restructuration des chemins de fer*, Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP), 4 p.

PALLIER Ginette, 1984, *Les problèmes de développement dans les pays intérieurs de l'Afrique occidentale : contribution à l'étude du phénomène d'enclavement*, 2 Tomes, Limoges, Repro-Buro (imprimé par), 1322 p.

Préambule de l'Accord-Cadre de coopération ferroviaire entre le Burkina Faso et la République de Côte-d'Ivoire, Ouagadougou/Abidjan, le 23 mai 1989.

USAID, Septembre 2010, *Le transport routier vers les pays enclavés de l'Afrique de l'ouest : structure et fonctionnement du marché,* Rapport USAID, 66 p.