

TRANSIT ROUTIER DE MARCHANDISES DU MALI ET DEVELOPPEMENT LOCAL DES COMMUNES FRONTALIERES DE FARAMANA ET DE KOLOKO AU BURKINA FASO

Vincent ZOMA,

Laboratoire Dynamique des Sociétés et Espaces

Université Joseph KI-ZERBO

vincentzoma3@gmail.com

Résumé

Le transport est généralement considéré comme un secteur important pour le développement des pays. Il est effectivement indispensable pour les échanges transnationaux des pays sans littoral du sahel comme le Burkina Faso et le Mali en Afrique de l'Ouest. Cependant, parmi ces deux pays, le Burkina Faso, malgré sa situation de pays sans façade maritime, est une zone de transit pour le transport international de marchandises du Mali. Le transit de ce pays via le territoire burkinabè passe par les deux communes frontalières de Faramana et de Koloko.

La présente investigation à la fois empirique et théorique vise alors à analyser l'impact du transit routier de marchandises du Mali sur le développement local de Faramana et de Koloko au Burkina Faso. Il ressort de cette étude que ces deux communes occupent un rôle stratégique dans le transit routier de marchandises du Mali via le Burkina Faso. Cependant, malgré ce rôle stratégique, le développement à la base dans ces deux communes reste encore attendu. Ainsi, plusieurs facteurs sont alors pris en compte dans l'analyse de ce faible développement local.

Mots clés: *Transport de marchandises, développement local, Burkina Faso, Mali, Faramana, Koloko.*

Abstract

Transport is generally considered to be an important sector for the development of countries. It is indeed essential for the transnational exchanges of the landlocked countries of the Sahel such as Burkina Faso and Mali in West Africa. However, among these two countries, Burkina Faso, despite its situation as a country without a sea front, is a transit zone for the international transport of goods from Mali. The transit of this country via Burkinabè territory passes through the two border municipalities of Faramana and Koloko.

The present empirical and theoretical investigation therefore aims to analyze the impact of the road transit of goods from Mali on the local development of Faramana and Koloko in Burkina Faso. It emerges from this study that these two municipalities occupy a strategic role in the road transit of goods from Mali via Burkina Faso. However, despite this strategic role, grassroots development in these two municipalities is still awaited. Several factors are therefore taken into account in the analysis of this weak local development.

Keywords: *Goods transport, local development, Burkina Faso, Mali, Faramana, Koloko.*

Introduction

Le transport favorise les échanges transnationaux et est essentiel pour le développement des États si bien qu'il n'est pas rare d'entendre "transport et (donc) développement" (J. Debie, 2001). Ce secteur assure plusieurs fonctions dont celle de transport de marchandises entre aires de production, d'approvisionnement, de distribution et de consommation (H. Sabéha, 2012). Le transport de marchandises est alors primordial pour les échanges internationaux des pays sans face maritime comme le Mali et le Burkina Faso, deux pays sahéliens d'Afrique de l'Ouest. En effet, « *les États dits "sahéliens" sont souvent identifiés comme enclavés. Dans une forme de stéréotype de l'espace marginalisé, une position continentale est un élément supplémentaire des difficultés économiques* » (J. Debie, 2001, p.2). En outre, « *les experts de la Banque Mondiale rappellent que les coûts d'importation des produits internationaux à destination des marchés enclavés peuvent atteindre 15 à 20 % dans les zones enclavées africaines contre moins de 5 % dans le contexte des pays industrialisés* » (Y. Alix et al. 2011, p.1).

Cependant, malgré l'importance de ce secteur pour ces deux pays sans littoral, le Mali utilise le Burkina Faso comme zone de transit pour son transport international de marchandises. Le transit de ce pays via le territoire burkinabè passe par les communes frontalières de Koloko et de Faramana. Pourtant, les territoires frontaliers souffrent souvent de leur éloignement car ils « *sont souvent considérés comme étant «à la marge», du fait de leur situation à l'extrémité d'un pays* » (G. Hamez et F. Morel-Doridat, 2017, p. 2017). Il est alors important de cerner l'impact du transit routier de marchandises du Mali au Burkina Faso sur le développement local de ces communes frontalières. Le présent article vise à analyser l'impact du transit routier du Mali sur le développement à la base des communes frontalières de Koloko et de Faramana.

1. Méthodologie de la collecte des données terrain

Nous avons ainsi effectué des entretiens semi-directifs¹ avec le secrétaire général de la commune de Koloko et un conseiller municipal mandaté par le maire de Faramana (des personnes ressources de ces deux communes). Nous nous sommes en plus entretenu avec des principaux acteurs du transit routier de marchandises du Mali en passant par ces deux communes que sont les chefs de brigade des douanes de Koloko et de Faramana, les commissaires adjoints de la police ainsi qu'avec des conducteurs concernés par le transit routier de marchandises du Mali à Faramana et à Koloko. La finalité de ces entretiens était de mieux cerner les enjeux de ce transit à travers les deux

¹du 11 au 14 janvier 2018. Ces données ont été complétées par celles du ministère des transports du Mali.

communes frontalières. Ces communes ont été choisies car elles sont des portes d'entrées et de sorties pour le transit de marchandises du Mali en passant par le Burkina Faso. Le présent article permet ainsi d'appréhender les résultats issus de cette collecte des données ainsi que notre analyse qui est enrichie par la revue de littérature.

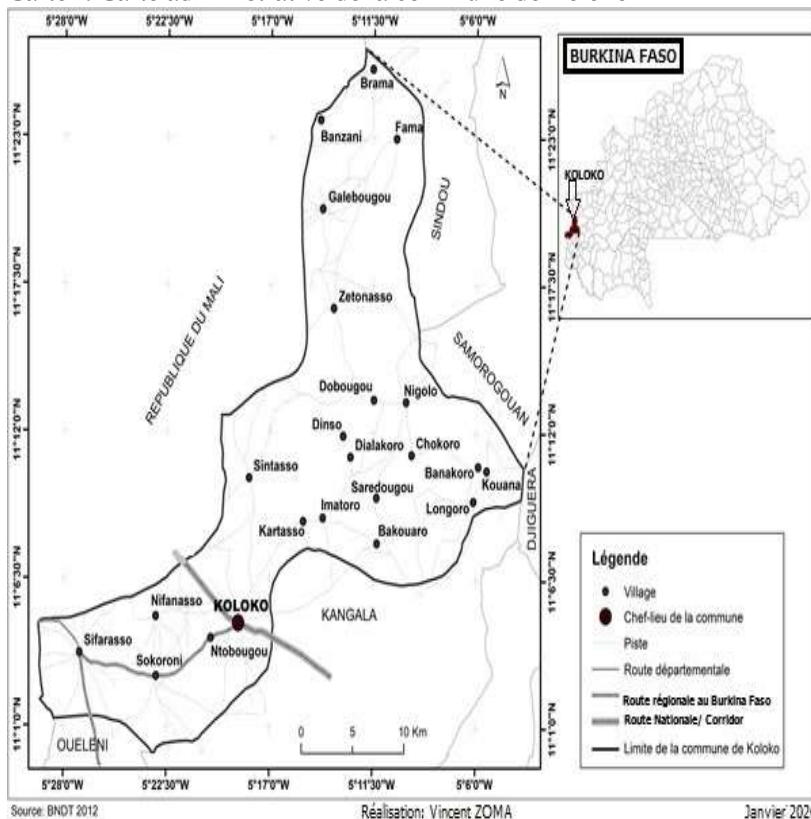
2. Résultats et discussion

L'étude traite du rôle des communes, du corollaire et des facteurs de l'effet induit de ce transit.

2.1. Kolokoet Faramana: deux communes stratégiques pour le transit du Mali

Située à 50km de Orodara et à 125 km de Bobo-Dioulasso, Koloko est limitée au Nord (carte n°1) par les communes rurales de Samorogouan et de Sindo, au Sud par les communes rurales de Kangala et de Ouéléni, à l'Est par la commune rurale de Djigouera et à l'Ouest par le Mali.

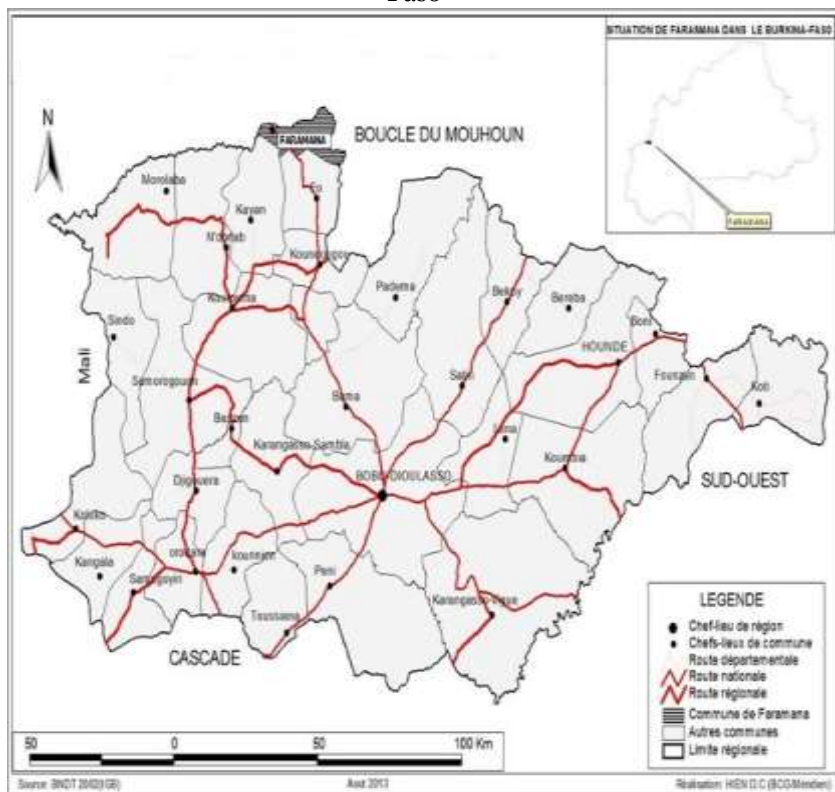
Carte 1: Carte administrative de la commune de Koloko



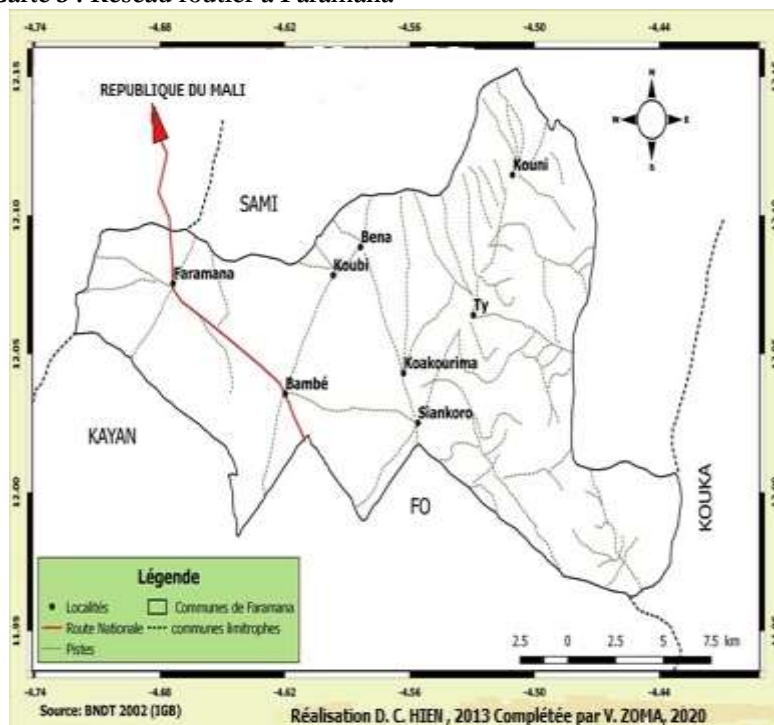
La commune compte 19 villages et est une localité frontalière du Burkina Faso avec le Mali. Elle est traversée par une route nationale (RN8) qui est l'un des corridors de transit du Mali. Les autres routes sont constituées de la route régionale (RR21) et départementale (RD60) qui facilitent les échanges dans la commune. En termes d'atouts, Koloko est une zone frontalière et bénéficie entre autres de bas-fonds aménageables, d'une grande production fruitière, un cheptel important² et a des partenaires techniques et financiers (Commune rurale de Koloko, 2013). Quant à Faramana, elle est située à 130 km de Bobo-Dioulasso. Cette commune fait également frontière avec le Mali (carte n°2 et n°3).

²16013 bovins, 5212 ovins, 5432 caprins, 30 asins, 284porcins et 32098 volailles.

Carte 2: Situation de Faramana dans la province du Houet au Burkina Faso



Carte 3 : Réseau routier à Faramana



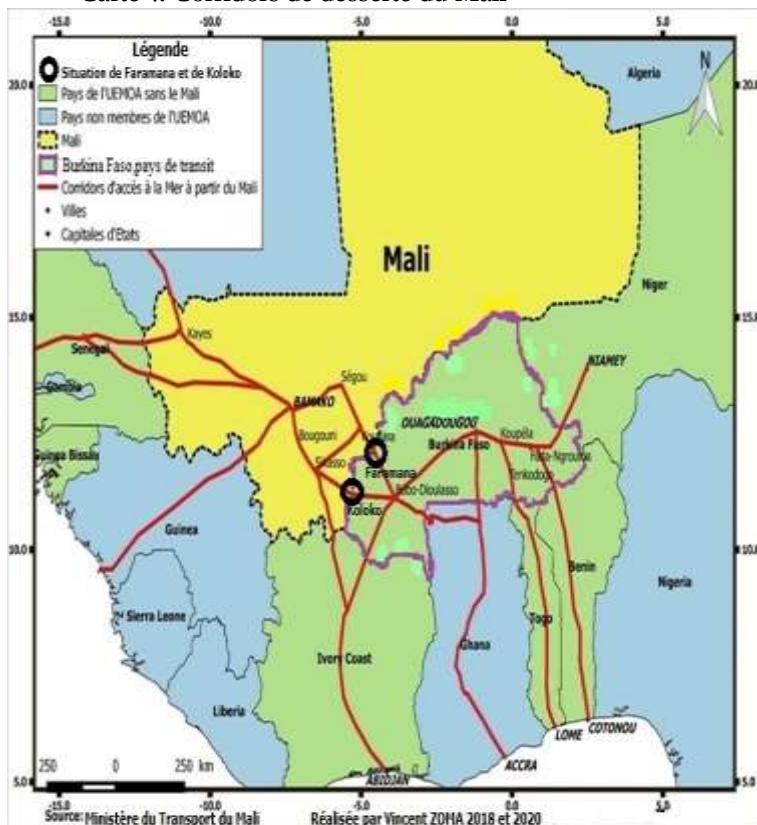
D'après les cartes n°2 et n°3, la commune de Faramana compte huit villages et est limitée au Nord par le Mali, au Sud par la commune de Fô, à l'Est par la province des Banwa et à l'Ouest par la commune de Kayan. Son réseau routier se résume principalement à l'existence de la route nationale (RN9) reliant le Burkina Faso au Mali. Cette commune, à l'instar de Koloko a des terres propices à l'agriculture, un important cheptel³ (Commune rurale de Faramana, 2013).

Selon les autorités communales de ces deux localités, leurs principales sources de recettes proviennent des taxes de fourrière, de jouissance des parcelles, de stationnement (en moyenne 1000FCFA à chaque passage), d'abattage, sur les

³15250 têtes de bovins, 4750 ovins, 3200 caprins, 1460 porcins, 159 équins, 740 asins, 660 canins et 14400vovillales en 2012 (Commune rurale de Faramana, 2013).

armes, sur les charrettes (1000FCFA par an), des taxes d'occupation du domaine public, des droits de marchés. Ces deux communes ont deux principaux atouts: communes frontalières avec le Mali et traversées par un corridor. Pour ce qui est du second atout, il existe deux principaux corridors pour le transit de marchandises du Mali via le territoire burkinabè. Il s'agit du corridor qui passe par Bobo-Dioulasso-Orodara-Koloko et Bobo-Dioulasso-Faramana comme le montre la carte n°4.

Carte 4: Corridors de desserte du Mali



La carte n°4 présente plusieurs corridors qui favorisent le désenclavement du Mali. Il s'agit selon l'USAID (2004) des corridors routier Abidjan-Bamako, routier et ferroviaire Abidjan-Ferkessédougou-Bamako, ferroviaire Dakar-Bamako, routier Dakar-Bamako, routier Nouakchott-Bamako, routier Tema-

Bamako, routier Lomé-Bamako et routier Conakry-Bamako. Parmi tous ces corridors, lorsque les Maliens utilisent les ports du Ghana, du Togo ou du Bénin pour leurs échanges, ils transitent par le Burkina Faso en passant par Ouagadougou, Bobo-Dioulasso avant de rejoindre Koloko ou Faramana qui sont des portes de sorties et d'entrées pour le transport international de marchandises du Mali via le Burkina Faso.

Il existe cependant un autre corridor pour le désenclavement du Mali en passant par le Burkina Faso. Il s'agit de l'axe Ouagadougou-Ouahigouya-Thiou (frontière du Mali). Ce corridor n'est pas présentement utilisé pour le transit de marchandises car cette porte de sortie est surtout menacée par l'insécurité liée au terrorisme dans le sahel. Les Maliens préfèrent alors passer par Koloko ou Faramana si bien que ces deux communes jouent un rôle stratégique pour le désenclavement du Mali en passant par le Burkina Faso. Ces deux communes qui constituent des portes de sortie et d'entrée abritent également des postes de contrôles de la douane obligeant ainsi les conducteurs à y marquer un arrêt ou souvent un stationnement dans le parking de la douane pour des contrôles de formalité. Ces arrêts et stationnements devraient en principe favoriser le développement local de ces communes.

2.2. Faramana et Koloko: communes frontalières faiblement développées

Malgré leur situation géographique de communes frontalières et traversées par des corridors utilisés pour le transit de marchandises du Mali, Faramana et Koloko demeurent des localités très peu développées. Dans ces deux communes, l'accès à l'eau potable demeure insuffisant même si les autorités communales signalent que tous les villages ont accès à l'eau des pompes. Par exemple, d'après le rapport du plan communal de développement de Faramana (Commune rurale de Faramana, 2013), le taux d'accès à l'eau potable se situe à 27,78 % à Faramana. Avec 33 points d'eau⁴, le taux de couverture théorique en eau potable est de 41,77%, à raison d'un point d'eau pour 300 habitants qui est la norme au Burkina Faso. Le taux de couverture réel, si l'on tient compte des 5 forages en panne, est de 30,38%. En outre, même si tous les villages sont dotés d'au moins un point d'eau permanent, il y a une insuffisance en points d'eau en saison sèche à Faramana. Il convient de signaler que selon l'OMS (2020), l'accès à l'eau de boisson signifie que la source est située à moins d'un kilomètre de l'endroit de son utilisation et qu'il est possible d'obtenir régulièrement au moins 20 litres d'eau par habitant et par jour; ce qui n'est pas le cas dans ces deux communes.

⁴ L'accès à l'eau potable à Kokolo est presque identique à celui de Koloko car la commune compte 52 forages et 2 puits à grand diamètre (Commune Rurale de Koloko, 2013).

Les données sur le plan sanitaire de ces deux communes confirment également leur faible développement. À Faramana il y a 3 villages sur 8 qui ont un Centre de Santé et de Promotion Sociale (CSPS) et un village (Kouni) qui n'a pas accès à un CSPS dans un rayon de 5 km. Par ailleurs, selon le document de synthèse du plan communal de développement de Faramana (2013), cette commune a une population estimée à 23680 habitants en 2017. Mais, au regard de la situation géographique de la commune, ses infrastructures sanitaires sont aussi sollicitées par des populations d'autres communes voisines du Burkina Faso et du Mali. Dans la commune de Koloko, les autorités communales dénombrent 4 Centres de Santé et de Promotion Sociale alors que la commune regroupe 19 villages. Au-delà de cette inadéquation en termes de couverture spatiale par village, il y a un centre de santé pour 6125 habitants⁵ (Commune rurale de Koloko, 2013). Hormis ces statistiques faibles au niveau des infrastructures sanitaires, dans ces deux communes, la situation sanitaire devient davantage préoccupante en hivernage en raison de l'impraticabilité des pistes. À Faramana par exemple, six villages ne sont pas accessibles en saison d'hivernage.

Dans le secteur de l'éducation, tous les villages de ces deux communes ont des écoles primaires. Faramana et Koloko ont toutes des écoles primaires publiques et privées⁶. On note un Collège d'Enseignement Secondaire Général (CEG) à Faramana; un lycée et deux CEG à Koloko. Malgré l'existence de ces infrastructures, selon les rapports des plans communaux de développement de ces deux communes, il y a une inadéquation entre l'offre en infrastructures et les besoins de la population. La demande est plus forte que l'offre éducative. Cette situation s'explique surtout par l'accroissement de la population qui est très élevée en Afrique de l'Ouest notamment en zone rurale marquée par une forte natalité. Cet accroissement entraîne sans doute, l'augmentation du nombre d'enfants en âge d'aller à l'école.

Au-delà de ces trois secteurs qui démontrent un faible développement local de ces deux communes malgré leur position géographique et le passage des corridors, le faible niveau de développement est également visible dans d'autres secteurs. Par exemple, Faramana, une commune de transit et abritant des postes de contrôle de la police, de la gendarmerie et de la douane ne dispose d'aucune infrastructure hôtelière. Dans ces deux communes, il n'existe aucune banque. Même l'activité commerciale est très négligeable. L'on rencontre toutefois, de petits commerces de restauration, de vente de fruits

⁵Au Burkina Faso le ratio médecin est évalué à 1 pour 15 350 habitants (la norme de l'OMS étant 1 médecin pour 10.000 habitants), celui des infirmiers à 1 pour 2653 habitants (norme de l'OMS étant d'un infirmier par 3 000 habitants) et les CSPS ne disposent pas de médecin (Ministère de la Santé du Burkina Faso, 2020).

⁶On notait par exemple 11 écoles publiques et 5 privées à Faramana et 21 écoles primaires publiques, une école primaire privée à Koloko selon les documents de planification de Faramana et Koloko de 2014 à 2018.

(surtout par les femmes) ou des petites boutiques. Il y a de petits ateliers de mécanique, de couture, de forge, de maçonnerie, de poterie, etc. Il n'existe aucun marché construit à Faramana, et les populations n'ont généralement pas accès à l'électricité en dehors de celles qui habitent dans les centres de Faramana et de Koloko. Ces deux communes sont encore marquées par la ruralité car l'agriculture⁷ non mécanisée essentiellement dépendante des aléas climatiques demeure la principale activité (90% des populations). Les productions sont principalement destinées à l'autoconsommation tandis que l'excédent est vendu pour couvrir certaines dépenses de la famille (Commune rurale de Faramana, 2013, travaux de terrain, 2018).

Par ailleurs, en ce qui concerne les effets néfastes du transit du Mali à Faramana et à Koloko, il est difficile de parler d'inconvénients car ils sont mineurs. Il s'agit essentiellement des nuisances sonores. Les accidents de la circulation sont très rares en dehors parfois des jours de marché ou de fêtes où les populations empruntent en masse le corridor. Les accidents sont aussi limités à cause de l'existence de trois postes de contrôle (la douane, la gendarmerie et la police) à l'intérieur de chaque commune. Les conducteurs sont obligés de ralentir avant de stationner. À Faramana, la police signale qu'il n'y a pas un problème majeur d'insécurité. Mais à Koloko, selon la police, parfois certains malfrats leurs échappent en traversant la frontière qui est encore une brousse. La douane de cette commune souligne que ces malfrats opèrent principalement dans la contrebande. Ils empruntent des pistes rurales pour éviter les contrôles.

En somme, au regard de l'état peu satisfaisant des secteurs socio-économiques de base dans les deux communes frontalières, il est évident que le transit routier de marchandises du Mali à travers ces deux territoires n'a pas encore favorisé un développement à la base. Il est par conséquent judicieux de s'interroger sur les facteurs de ce faible développement malgré la traversée des deux corridors pourtant utilisés pour le transit routier de marchandises du Mali en passant par le Burkina Faso.

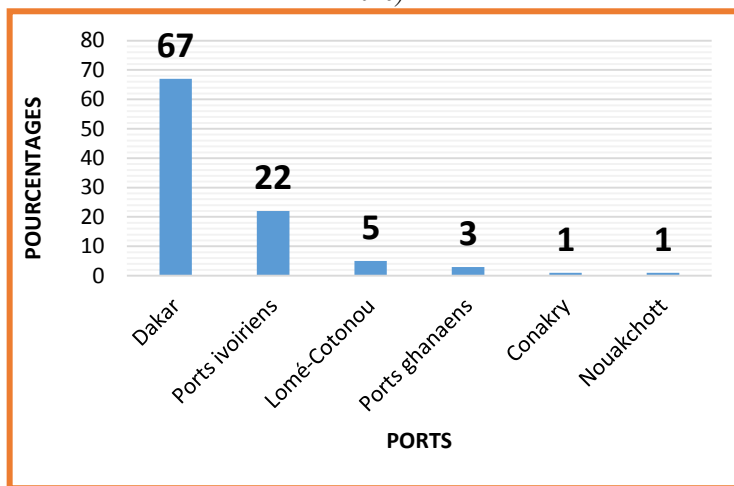
2.3. Le transit du Mali via le Burkina Faso, un transit secondaire pour le Mali ?

Comme déjà évoqué, plusieurs corridors participent au désenclavement du Mali dans le transport international de marchandises. Ces corridors permettent de relier les ports maritimes des pays côtiers du golfe de Guinée au Mali. Le graphique n°1 permet d'appréhender la situation des échanges transnationaux

⁷ Elle concerne les céréales et les cultures de rente. Les principales spéculations céréalières sont le sorgho, le mil, le maïs, le riz, le coton, l'arachide, le niébé, le vouandzou, le soja. La principale culture de rente est le coton.

de marchandises de ce pays en termes de pourcentage selon les ports de 2012 à 2016.

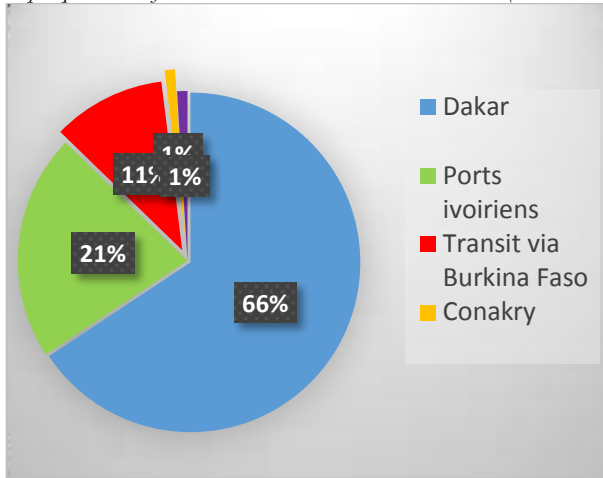
Graphique 11: Pourcentage du trafic de marchandises du Mali selon les ports (2012-2016)



Source: Ministère des Transports du Mali (2017).

D'après le graphique ci-dessus, les échanges transnationaux du Mali à travers les ports de Nouakchott et de Conakry sont très faibles, faibles pour les ports du Ghana, du Togo et du Bénin. Les principaux ports maritimes pour le transport international du Mali sont respectivement Dakar (avec environ 66 à 67% du trafic) et d'Abidjan et San-Pedro (environ 22% du trafic) entre 2012 et 2016. Selon les données statistiques du Ministère du transport, le flux de marchandises en importation et exportation du Mali se situe autour de 12 377 699 t pour le port de Dakar et de 3 548 904t pour les ports ivoiriens au cours de la même période. Le graphique n°2 donne quant à lui l'importance du flux de marchandises en transit via le Burkina Faso (en passant par les communes frontalières de Faramana et de Koloko).

Graphique 2: Trafic du Mali selon les couloirs de transit (2012-2016)



Source: Ministère des Transports du Mali (2017).

Le graphique n°2 montre que le transit du Mali via le Burkina Faso qui passe par Faramana et Koloko se situe autour de 11% dans le transport international de marchandises de ce pays. Le trafic cumulé de ces deux communes constitue presque la moitié de celui issu des ports ivoiriens et représente un sixième de celui issu du port de Dakar. Le transit routier du Mali à travers le Burkina Faso en passant par les communes frontalières de Koloko et de Faramana apparaît donc secondaire dans le transport international de marchandises du Mali.

Le faible développement local de ces communes, malgré la présence des infrastructures de transport telles que les corridors et la présence des postes de contrôle de la douane, pourrait alors se justifier par la part secondaire de ce transit dans le transport international de marchandises du Mali. Les statistiques présentées dans les graphiques n°1 et n°2 indiquent que le premier port de desserte du Mali est celui de Dakar. Les transporteurs maliens en l'utilisant ne passent pas par le Burkina Faso si bien qu'ils ne transitent pas par Faramana ou Koloko. Cet argumentaire est aussi identique pour les ports ivoiriens qui occupent la seconde place. Le Mali ayant une frontière avec ces deux pays n'a pas besoin du Burkina Faso pour ces échanges à travers les ports ivoiriens (Cf. carte n°4).

D'après les conducteurs concernés par le transit du Mali via le Burkina Faso, la qualité des corridors de transit au Burkina Faso n'est pas dans une situation lamentable sauf la portion de la route entre Fada N'Gourma et Koupéla. Ainsi, lorsqu'on compare les longueurs des corridors notamment les distances entre les ports de desserte de ce pays et la capitale Bamako, les ports utilisés par le Mali en transitant par Faramana et par Koloko au Burkina Faso sont les plus éloignés. Ceux du Ghana se situent autour de 1 973 km, celui du Togo à 1 967 km et celui du Bénin à 1 880 km tandis que les ports ivoiriens sont à 1 195 km et celui du Sénégal (Dakar) à 1 242 Km (UEMOA, 2017a; Ministère du transport du Mali, 2017). Quant à Conakry qui est le port le plus proche de Bamako, le mauvais état de la route justifie en partie sa très faible utilisation par les transporteurs maliens. Au-delà de l'offre portuaire des ports ivoiriens et de Dakar pour la conservation ou la conquête des transporteurs maliens, l'un des atouts de ces deux ports pour le Mali est le développement du transport multimodal via ces deux ports. En plus de la route qui est uniquement utilisée pour le transit via Faramana et Koloko au Burkina Faso, les transporteurs maliens ont l'opportunité d'utiliser le rail. Le facteur distance ainsi que la présence du rail expliquent le faible transit du Mali via le Burkina Faso notamment dans les communes frontalières de Faramana et de Koloko entraînant ainsi en partie leur faible développement à la base.

Sans négliger ces deux facteurs (la distance et la présence du rail à côté de la route), les entraves à la libre circulation (les tracasseries routières, les multiples postes de contrôle entraînant de longues attentes, etc.) à travers le Burkina Faso surtout ces dernières années (d'après les conducteurs maliens) n'encouragent pas le transit par le Burkina Faso. En effet, selon la Directive n°08/2005/CM/UEMOA et la Décision n°15/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005: les contrôles au sein de l'espace UEMOA sont limités en trois (03) points sur les corridors, notamment au départ, à la frontière et au point des formalités effectives (BAD, 2015). Cependant, les multiples rapports de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) montrent que ces textes ne sont pas appliqués. Le montant à payer, même lorsque les conducteurs sont en règle, se situe autour de 1 000 FCFA par poste de contrôle (O. Sigué, 2015). Ce fléau est le principal obstacle à la libre circulation en Afrique de l'Ouest. Selon le 26^e rapport de l'OPA (UEMOA, 2017b), en moyenne sur un corridor de l'espace UEMOA, un conducteur disposant d'un camion en règle est contrôlé 20 fois par voyage, contre la norme communautaire fixée à 3 postes de contrôle par corridor entre deux pays. Toujours selon ce rapport, lorsqu'on considère le facteur distance, le pays où on note le nombre le plus élevé de postes de contrôle est premièrement le Burkina Faso avec cinq (05) postes aux 100 km. Le leadership occupé par le Burkina Faso en terme d'entrave à la libre circulation en considérant le paramètre distance malgré les raisons sécuritaires

avancées par les forces de sécurité à Faramana ne peuvent encourager les opérateurs maliens à préférer le transit via Faramana et Koloko au Burkina Faso. Cela s'explique par le fait que dans le contexte international marqué par l'ouverture des économies africaines au reste du monde, les pays ouest-africains sans façade maritime comme le Mali optent pour des politiques de diversification de leurs routes d'approvisionnement et d'expédition (J.Lombard et O. Ninot, 2013).

Ainsi, l'exemple des communes de Faramana et de Koloko traversées par les corridors du transit routier du Mali permet de relativiser l'affirmation courante selon laquelle « *les transports constituent, sans aucun doute, un élément déterminant du développement* » (H. Hammouda et al. 2004, p.49). Le développement induit par le transport est à la fois lié à l'intensité du réseau de ces marchés et à l'importance de leurs transactions (P. Kippré, 2006). Le transport routier est une condition et un résultat des relations économiques (H. Sabéha, 2012). Dans d'autres localités par contre, ce secteur participe visiblement au développement car la mise en place des infrastructures et l'amélioration des conditions de transport permettent aux populations de mieux circuler et suscitent des opportunités économiques (E. Chauvin et al. 2017). En Côte d'Ivoire par exemple, l'organisation spatiale de l'activité économique a changé grâce au transport. Selon J. Lombard et O. Ninot (2010, p.73), dans ce pays :

un premier temps a accompagné la polarisation de l'activité économique sur les grands centres marchands, reliés directement aux campagnes par camions. L'exemple de la « boucle du cacao » en Côte d'Ivoire est symptomatique de l'émergence de liens directs par route entre les campagnes et Abidjan [...]. Un deuxième temps a vu les transports s'organiser, les lieux se hiérarchiser, des bassins se constituer autour de bourgs et de marchés.

En ce qui concerne la situation géographique stratégique de ces deux communes frontalières, la zone d'étude (Rosso) de S. Diallo (2006) au Sénégal est aussi presque similaire à ces deux communes au Burkina Faso. Selon l'auteur, Rosso est une ville de transit, une cité carrefour, un couloir d'échange, une étape, un passage presque obligé mais la dynamique frontalière n'a pas encore permis le développement à la base dans cette localité comme à Faramana et à Koloko au Burkina Faso. L'on est en droit de s'accorder avec l'auteur (S. Diallo, 2006) pour dire qu'une multitude de questions se posent concernant la viabilité réelle des collectivités périphériques. En d'autres termes, les frontières sont des faits géographiques majeurs. Leur érection en un lieu entraîne une série de changements dans la perception et les relations à l'espace des sociétés ou groupes humains directement concernés. Le tracé d'une frontière influence de façon positive ou négative, légère ou accentuée l'organisation de l'espace ou des espaces qui lui sont contiguës. Par

conséquent, autour des lignes ou zones frontalières naissent et se développent des espaces caractéristiques de la dynamique des frontières (S. Diallo, op.cit.) si bien qu'il est raisonnable de parler d'une différenciation ou une typologie des frontières selon la dynamique mise en place car il y a plusieurs sortes d'espaces transfrontaliers selon la dynamique frontalière:

- les espaces à faible dynamisme (ils sont constitués des franges septentrionales arides saharo-sahariennes);
- les espaces dits alternatifs qui sont actifs mais sans grands équipements et supports d'échange. Ils ne jouent pas véritablement dans la structuration de l'espace du fait que ces frontières sont de simples couloirs de passage et de trafic;
- les périphéries nationales qui se distinguent par leur structuration à travers une série de petites agglomérations, de villes frontalières, des espaces d'échanges et de marché autour desquels s'organise une véritable vie des relations. Elles sont dynamiques, et existent là où il y a des possibilités de distribution fortes entre pays voisins (J. Igué, 1985).

En considérant alors les critères de définition des espaces frontaliers ci-dessus évoqués, les communes de Faramana et de Koloko sont loin d'être actuellement des périphéries nationales au regard de leur développement qui est en partie la résultante du faible transit du Mali via le Burkina Faso. Ces deux communes demeurent pour le moment des espaces à faible dynamisme ou des espaces dits alternatifs car les activités qui s'y développent n'ont pas encore favorisé le développement local mais plutôt témoignent juste d'un effet couloir.

Conclusion

La présente étude consacrée à l'analyse de l'impact du transit routier de marchandises du Mali à travers le Burkina Faso sur le développement local des deux communes frontalières de Faramana et de Koloko révèle d'une part que ces deux communes occupent un rôle stratégique dans le transport international du Mali via le territoire burkinabè. Ce rôle tient surtout à leur situation géographique de communes frontalières traversées chacune par un corridor utilisé pour le désenclavement du Mali. Ces corridors permettent principalement de relier le Mali, pays sans littoral aux ports du Togo, du Ghana et du Bénin.

Il ressort d'autre part, que malgré leur position de communes frontalières traversées par des corridors et abritant toutes deux des postes de contrôle de la douane, de la police et de la gendarmerie et obligeant ainsi les conducteurs à y marquer un arrêt ou à stationner pour les formalités d'usage, le transit routier

n'a pas encore pu favoriser un développement local évident dans ces deux localités.

Le transit de marchandises du Mali via ces deux communes a juste pour le moment un effet couloir sur le développement territorial de Faramana et de Koloko. Cette situation s'explique par le rôle secondaire qu'occupent les ports utilisés pour ce transit dans le transport international de marchandises du Mali. Hormis l'offre des ports, le facteur distance, la présence du transport multimodal pour les deux premiers ports utilisés par le Mali ainsi que le nombre élevé des entraves à la libre circulation via le Burkina Faso n'encouragent pas les opérateurs maliens à transiter prioritairement par Faramana et Koloko. Les autorités burkinabè gagneraient alors, malgré le contexte sécuritaire actuel du Sahel, à trouver des mesures incitatives vis-à-vis des transporteurs du Mali.

Références bibliographiques

Alix Yann et al (2011), « Territoires enclavées et opportunités de marché: analyse des performances logistiques des corridors de transport en Afrique subsaharienne », in *Organisation et Territoire*, Volume 20, n°1, pp.41-52.

Banque Africaine de Développement (BAD), (2015), *Problématique de la facilitation du transport en Afrique de l'Ouest et Plan d'actions*, Abidjan.

Chauvin Emmanuel, Mareï Nora et Lombard Jérôme (2017), « Les circulations mondialisées en Afrique: promotion, adaptation et contournement », *Géocarrefour*, 91, [en ligne] 3URL:<http://journals.openedition.org/DOI:10.4000/geocarrefour.10313>, consulté le 21 novembre 2018.

Commune rurale de Faramana (2013), *Rapport de Plan communal de développement actualisé 2014-2018 de la commune de Faramana*, Faramana.

Commune rurale de Koloko, (2013), *Plan Communal de développement*, Koloko.

Debrie Jean (2001), *De la continentalité à l'État enclavé: circulation et ouvertures littorales des territoires intérieurs de l'Ouest africain*, Thèse de doctorat en géographie, Université de Havre.

Diallo Souleymane (2006), *Dynamiques transfrontalières et développement local urbain dans un contexte de décentralisation: le cas de la commune de Rosso Sénégal*, DEA de géographie, Université Gaston Berger de Saint-Louis.

Hamez Grégory et Morel-Doridat Frédérique (2017), « Les espaces frontaliers, des espaces à la marge ? La France des marges », in *Presses Universitaires de Rennes (PUR)*, pp.217-229.

Hammouda Hakim Ben et Al. (2004), *Les transports et l'intégration régionale en Afrique*. Maisonneuve et Larose, Paris.

- Igué John O.** (1985), « Impact du commerce transfrontalier sur l'approvisionnement des villes en produits alimentaires » in *Nourrir les villes en Afrique subsaharienne*, Paris, Altersial, ENSIA-CRET, CRED, CERNEA, MSA, ORSTOM, pp.338-346.
- Kippré Pierre** (2006), *Intégration régionale et développement rural en Afrique de l'Ouest*. Ima éditions, France.
- Lombard Jérôme et Ninot Olivier** (2010), « Connecter et intégrer. Les territoires et les mutations des transports en Afrique », In: *Bulletin de l'Association de géographes français*, 87e année,-1.1960-2010 : 50 ans d'indépendances africaines, pp. 69-86.
- Lombard Jérôme et Ninot Olivier** (2013), « Des axes et des pôles. Corridors ouest-africains et développement territorial au Mali », In *Géotransports*, pp.191-204.
- Ministère de la Santé du Burkina Faso** (2020), *Répartition des ressources humaines pour la santé*, Ouagadougou, [en ligne],http://www.onsp-sante.bf/data_statistics, Consulté le 31/08/2020.
- Ministère des Transports** (2017), *Annuaire statistique 2012-2016, résultats 2016*, Niamey, [en ligne],https://www.statniger.org/%2Fstatistique%2Ffile%2FRegions%2FNiamey%2FAnnuaire_Statistique_Niamey_2012_2016.pdf&usg=AOvVaw2rQTV9IsM0s_GEIpSgHEDi, consulté le 27/07/2020.
- Organisation Mondiale de la Santé (OMS)**, (2020), *La santé et les services d'approvisionnement en eau de boisson salubre et d'assainissement de base*, [en ligne], https://www.who.int/%2Fwater_sanitation_health%2Fmdg1%2Ffr%2F&usg=AOvVaw1dBzO69mewx-k5M9C5leVM, Consulté le 22/01/2020.
- Sabéha Harrar** (2012), Transport de marchandises et impacts sur l'activité économique régionale: cas de la région du nord-est, *Mémoire en vue de l'obtention du diplôme de Magister*, Université d'Oran.
- SiguéOusseny** (2015), *Le transport international de marchandises au Burkina Faso: enjeux et perspectives*, Thèse de doctorat en géographie, Université de Ouagadougou.
- Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA)**,(2017a),*Schéma de Développement del'Espace Régional (SDER) de l'UEMOA. Bilan diagnostic et orientations stratégiques du SDER Rapport de Phase 2; Volume : état des lieux et diagnostics sectoriels*, Ouagadougou.
- Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA)**,(2017b),*26^{ème} rapport des Pratiques Anormales (OPA): rapport annuel de l'année 2016*, Ouagadougou.
- US-Agency for International Developement (USAID)**, (2004), *Impact du transport et de la logistique sur la concurrence commerciale de Mali*, Washington D.C.