

Vol. 4, N°16, pp. 419– 430, DECEMBRE 2025

Copy©right 2024 / licensed under CC BY 4.0

Author(s) retain the copyright of this article

ISSN : 1987-1465

DOI : <https://doi.org/10.62197/KEIU1664>

Indexation : Copernicus, CrossRef, Mir@bel, Sudoc, ASCI, Zenodo

Email : RevueKurukanFuga2021@gmail.com

Site : <https://revue-kurukanfuga.net>

*La Revue Africaine des
Lettres, des Sciences
Humaines et Sociales
KURUKAN FUGA*

APPROVISIONNEMENT EN LÉGUMES ET MOBILITÉS AUTOUR DE LA FILIÈRE DANS LA VILLE DE BOBO-DIOULASSO (BURKINA FASO)

Dr Yacouba Cissao-Socio-anthropologue, Chercheur-Institut des Sciences des Sociétés /
Centre National de la Recherche Scientifique et Technologique, Ouagadougou (Burkina Faso)

cissaoyacouba@yahoo.fr

Résumé : L’approvisionnement des villes en produits agricoles dans un contexte de croissance urbaine demeure une question cruciale. Dans le cas d’une ville comme Bobo-Dioulasso, capitale économique du Burkina Faso, les flux de légumes qui convergent vers cette ville à partir des villages environnants sont assez remarquables dans l’espace public sans qu’on ne sache sous un angle socio-anthropologique les dynamiques internes et les logiques sociales à l’œuvre. L’objectif de l’article est de décrire et analyser le fonctionnement de la chaîne d’approvisionnement ainsi que les mobilités au sein de la filière légumes dans la zone de Bobo-Dioulasso. Les données qualitatives collectées selon une approche socio-anthropologique montrent l’existence de réseaux marchands fortement informels qui se déploient des localités rurales à la ville de Bobo-Dioulasso. La production, le transport et la vente des légumes qui constituent les étapes charnières dans la chaîne d’approvisionnement, occasionnent une interaction de différents acteurs dépendants les uns des autres. On observe notamment diverses formes de mobilités de travail d’acteurs issus de différents horizons. Une meilleure structuration de la filière légumes dans la ville de Bobo-Dioulasso permettra une meilleure affirmation du potentiel qu’elle recèle.

Mots-clés : Bobo-Dioulasso ; Chaîne d’approvisionnement ; Légumes ; Mobilités ; Tricycles

Abstract : Supplying cities with agricultural products in a context of urban growth remains a crucial issue. In the case of a city such as Bobo-Dioulasso, the economic capital of Burkina Faso, the flow of vegetables converging on this city from the surrounding villages is quite remarkable in the public space, without any socio-anthropological understanding of the internal dynamics and social logic at work. The aim of this article is to describe and analyse the functioning of the supply chain and mobility within the vegetable sector in the Bobo-Dioulasso area. Qualitative data collected using a socio-anthropological approach show the existence of highly informal trading networks extending from rural areas to the city of Bobo-Dioulasso. The production, transport and sale of vegetables, which are key stages in the supply chain, involve interaction between different actors who are dependent on one another. Various forms of labour mobility can be observed among actors from different horizons. Better structuring of the vegetable sector in the city of Bobo-Dioulasso will enable its potential to be better exploited.

Key-words : Bobo-Dioulasso ; Mobility ; Supply chain ; Tricycles ; Vegetables.

INTRODUCTION

L'approvisionnement des villes en produits agricoles frais est une question dont l'intérêt va de pair avec l'évolution du phénomène de l'urbanisation. En Afrique au sud du Sahara, cette urbanisation se poursuit à un rythme important même si on observe des disparités à l'intérieur des territoires nationaux. Au Burkina Faso, la population urbaine qui est de l'ordre de 26,3% (INSS, 2022) est localisée dans un petit nombre de centres urbains qui concentrent l'essentiel des infrastructures administratives et économiques. Ces centres urbains occupent de ce fait une position centrale vis-à-vis des autres villes de moindre importance et des localités rurales. La configuration des villes de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso qui sont apparues bien avant l'arrivée des colons français comme des centres politiques et économiques (Werthmann, 2013 : p. 9), traduit une telle situation qui s'apparente à une « macrocéphalie » (Marguerat, 1982). C'est à ce titre que ces deux villes – qui comptent de nos jours plus de 62% de la population urbaine totale – constituent depuis une longue période des points de convergence de populations issues du milieu rural environnant ou lointain. Comme le suggère Agier (2016, p. 23), « la dynamique des villes est toujours liée à la mobilité, les villes ne sont jamais sorties de terre toutes seules et les citadins viennent toujours de quelque part ».

Nos travaux antérieurs (Cissao, 2011) sur l'agriculture péri-urbaine dans la ville de Bobo-Dioulasso, capitale économique du pays, ont montré que la pratique de cette activité représentait l'une des modalités de l'insertion économique et sociale des migrants en ville. En plus de l'agriculture, l'élevage occupe également une grande partie des habitants des quartiers périphériques de cette ville (Labazée, 2013). On note surtout que la ville de Bobo-Dioulasso avec une population estimée à 983 552 habitants (INSD, 2022), dépend largement du milieu rural environnant pour ses besoins en produits agricoles comme les légumes. Ce milieu rural environnant est en retour également dépendant de la ville de Bobo-Dioulasso qui abrite des marchés dédiés à la filière légumes. Cette ville, comme le rappelle Labazée (2013), est un carrefour des circuits commerciaux anciens qui la relie de longue date à des villes de la Côte d'Ivoire et du Mali. Dahou et al (2007, p. 19) soulignent ainsi que « Sikasso, Korhogo et Bobo-Dioulasso sont, à l'instar de Kankan, Tamalé, Odienné, etc., des exemples types de villes secondaires soudaniennes importantes à l'échelle régionale, qui interagissent avec des *hinterlands* ruraux dont elles constituent les capitales-marchés, créant des besoins et stimulant l'agriculture locale ». Si plusieurs travaux, notamment d'économistes et de géographes, soulignent le rôle de catalyseur de la ville dans le développement des productions agricoles dans les périphéries et campagnes, dans le cas de la ville de Bobo-Dioulasso, les dynamiques internes ainsi que la configuration de la chaîne d'approvisionnement ont très peu été décrites et analysées selon une perspective socio-anthropologique. L'objectif de l'article est de décrire et analyser le fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement ainsi que les mobilités au sein de la filière légumes dans la zone de Bobo-Dioulasso. Notre question de recherche est la suivante : sur quels mécanismes et logiques sociales s'appuient l'approvisionnement de la ville en légumes et quelle est la configuration des acteurs en présence ? Nous faisons l'hypothèse que l'approvisionnement de la ville de Bobo-Dioulasso en légumes est socialement imbriqué et implique un travail à la chaîne et des mobilités d'une diversité d'acteurs interdépendants. Nous nous appuyons ici sur la théorie de la division du travail social de Durkheim (1893) à travers laquelle il fait une distinction entre solidarité mécanique et solidarité organique. « La solidarité mécanique fonde le lien social au sein des sociétés traditionnelles ; elle dérive principalement de la similitude des membres du

groupe et de leurs fonctions ». Quant à la solidarité organique, « elle se fonde au contraire sur une différenciation des tâches qui inscrit les individus dans des liens d'interdépendance sociale » (Paugam, 2010 : p. 99).

Après avoir décliné l'approche méthodologique adoptée pour cette recherche, nous présentons les espaces de production qui sont localisés essentiellement dans le milieu rural environnant avant de décrire et analyser les différentes catégories d'acteurs qui se relaient et les logiques propres à chacune. Un aperçu du circuit local d'exportation des légumes est également donné.

1. Méthodologie

Sur le plan méthodologique, cet article se fonde sur des données collectées lors d'une enquête socio-anthropologique conduite en 2021 et 2022 auprès de différents acteurs (producteurs, transporteurs, chargeurs, vendeuses, consommateurs, etc.) de la chaîne d'approvisionnement en légumes dans la ville de Bobo-Dioulasso et dans certains villages de son ressort territorial. Dans le souci de documenter le parcours des légumes des espaces de production aux espaces de vente et de consommation finale, nous avons poursuivi nos enquêtes dans la capitale ivoirienne au cours de l'année 2023. Il s'agit ainsi d'une étude multi-située suivant la perspective de Marcus (1995). Cependant les données collectées à Abidjan ne sont pas mobilisées dans cet article qui se focalise plutôt sur la chaîne d'approvisionnement entre les espaces de production et la ville de Bobo-Dioulasso. Les techniques de collecte de données utilisées ont été les entretiens formels et informels, les entretiens de groupe et l'observation directe. Durant l'enquête, des observations directes ont été alors effectuées depuis les lieux de production des légumes jusqu'aux marchés de la ville de Bobo-Dioulasso en passant par les routes empruntées par ces produits. Quarante-huit (48) entretiens semi-structurés ont été réalisés en définitive lors des différentes phases de collecte des données.

2. Résultats et discussion

Afin de mieux appréhender la question de l'approvisionnement de la ville de Bobo-Dioulasso en légumes, les résultats obtenus à travers les données collectées sont analysés et discutés dans les points ci-dessous.

2.1. Les espaces de production

Les espaces de production des légumes sont diversifiés. Ils vont des zones périurbaines aux villages plus ou moins proches de la ville de Bobo-Dioulasso. On remarque que de nombreux villages ont été progressivement absorbés par l'urbanisation de sorte qu'ils sont davantage considérés comme des quartiers à part entière de la ville. En raison essentiellement des contraintes foncières, ces villages-quartiers qui n'ont pas perdu leur vocation agricole produisent les légumes en quantité moindre comparativement aux localités rurales. Ces localités rurales qui sont généralement distants de la ville de Bobo-Dioulasso de la dizaine à la trentaine de kilomètres constituent par conséquent les plus grandes pourvoyeuses de légumes. Divers types de légumes sont produits. Il s'agit essentiellement du chou, de la tomate, de l'oignon, de la courgette, du poivron, de l'aubergine, du piment, etc.

2.1.1. Le village de Léquema

Dans la mémoire collective, le village de Léquema est ce village emblématique qui s'est spécialisé depuis de longues décennies dans la production de légumes destinés à la ville de Bobo-Dioulasso. Son importance dans la hiérarchie des espaces de production et d'approvisionnement se traduit notamment par la présence au cœur de Bobo-Dioulasso d'un marché qui lui doit son nom : *léguema lôgo* (marché de Léquema). Initialement implanté au

centre-ville de Bobo pendant de longues années, ce marché a été par la suite délocalisé dans la périphérie nord de la ville. Le village de Lèguema est situé à 15 kilomètres de la ville de Bobo-Dioulasso et a une population de constituée très majoritairement de *bobo*, le groupe ethnique autochtone de la région. Le village abrite une rivière qui rend possible une production permanente de divers légumes. Pendant de longues décennies, Lèguema a été la première destination des commerçants et transporteurs de légumes venant de Bobo-Dioulasso et d'autres localités du pays mais également de pays voisins comme la Côte d'Ivoire et le Ghana. Toutefois, même si elle continue de jouer un rôle important dans l'approvisionnement en légumes, cette localité a été progressivement supplantée par celle de Bama par rapport à la place centrale qu'elle occupait.

2.1.2. Le village de Bama

Bama est une commune rurale composée de 21 villages et peuplée de 181. 467 habitants (INSD, 2022). Le village de Bama, chef-lieu de la commune, est distant d'une trentaine de kilomètres de la ville de Bobo-Dioulasso. Elle abrite la Vallée du Kou, une plaine rizicole construite entre 1968 et 1970 par l'Etat burkinabè avec l'appui de la Chine et irriguée à partir d'une rivière pérenne appelée Kou, un affluent du Fleuve Mouhoun. En dehors des autochtones *bobo* et *dioula*, la population est composée de migrants dont la plupart y sont arrivés suite à la famine qui a sévi au Burkina au début des années 70. La période de forte production de légumes dans cette commune rurale correspond à la saison sèche où beaucoup de producteurs de riz, en raison de la baisse des ressources en eau, s'y adonnent en plus des producteurs permanents. Sa proximité avec la ville de Bobo-Dioulasso occasionne les mobilités pendulaires qui s'inscrivent dans les stratégies de subsistance des habitants. Bama a également une position stratégique du fait qu'elle est traversée par la route nationale n° 9 qui relie la ville de Bobo-Dioulasso au Mali. Les produits agricoles provenant d'autres villages qui sont plus reculés transitent également par la commune rurale de Bama où différentes catégories de moyens de transport sont mobilisées. A l'image de la commune rurale de Bama, la production et la commercialisation de produits agricoles constitue l'essentiel des activités économiques des ménages dans de nombreux villages de la région de Bobo-Dioulasso. Nos données montrent d'emblée une division du travail dans laquelle la production est l'apanage des hommes et la vente dans les marchés celui des femmes. Celles qui sont grossistes ou demi-grossistes et qui sont établies au village ou en ville mettent généralement à la disposition des producteurs des ressources financières pour l'acquisition des intrants pour la production. A la récolte, les produits sont destinés prioritairement à ces dernières qui recouvrent par la même les crédits alloués aux producteurs.

Il faut noter qu'à Bama, le caractère restreint de la superficie allouée à chaque ménage pour la production de riz depuis les années 70 par rapport au nombre actuel des individus issus de ce ménage, constitue une équation avec laquelle les habitants doivent composer :

« Quand on donnait un hectare au chef de la concession, la concession était composée peut-être de quatre ou cinq personnes. De nos jours la concession peut compter quarante personnes alors que la superficie ne s'est pas agrandie » (Producteur à Bama, 43 ans, février 2021)

Cette situation contraint beaucoup de cadets à se constituer en main d'œuvre familiale sur une période plus prolongée. C'est dans ce contexte que de nombreux jeunes sont portés sur la migration vers les sites d'orpaillage à l'intérieur du pays comme à l'extérieur : « J'ai un de mes enfants qui est parti travailler dans un site d'orpaillage au Mali. Il a refusé l'école et il est parti là-bas. Il a 24 ans, ça fait deux ans qu'il est parti » (Producteur à Bama, 50 ans, février 2021)

Pour de nombreux autres jeunes qui restent au village, la mobilité de travail entre le village et la ville apparaît comme un tremplin et un exutoire. Être chauffeur ou conducteur de *Bama taxi* ou de moto taxi répond à une telle logique.

2.2. Chauffeurs de *Bama taxi* : d'une génération à une autre

Depuis plusieurs décennies, les *Bama taxi* (Peugeot 504 avec 8 places assises) et les *Baché* (Peugeot 504 avec bâche) sont apparus dans le secteur du transport entre le village de Bama et la ville de Bobo-Dioulasso ou d'autres villages environnants. C'est par rapport donc à la position du village de Bama comme lieu de départ ou lieu de destination des véhicules de cette catégorie que l'appellation est apparue. Ces véhicules sont généralement modifiés pour pouvoir transporter le plus de personnes et de marchandises possibles. Ces véhicules étaient jadis utilisés pour le transport sur de longues distances. Ils reliaient d'une part les villes et les villages du Burkina entre eux, et d'autre part les localités du pays aux pays voisins comme la Côte d'Ivoire et le Mali. Avec l'apparition des compagnies de transport national et international utilisant des cars, les Peugeot 504 ont été confrontés à une concurrence face à laquelle elles ne pouvaient pas faire le poids. Elles se sont alors rabattues sur le transport urbain-rural sur des distances qui permettent plus ou moins plusieurs allers-retours de façon quotidienne. La fonction de *Bama taxi* répond ainsi à un besoin crucial de transport lié aux interdépendances entre villes et campagnes.

On remarque que beaucoup de chauffeurs qui atteignent généralement un âge avancé et qui faisaient parallèlement la production agricole, passent le relai à leurs enfants pour se consacrer uniquement à l'activité agricole. Il faut noter que beaucoup de chauffeurs de *Bama taxi*, jeunes comme âgés se consacrent plus à l'activité agricole en saison pluvieuse (Mai à Octobre) avant de reprendre pleinement leur activité de transport pendant la saison sèche (Novembre à mi-Mai) qui correspond à la période de forte production de légumes.

Les chauffeurs de *Bama taxi* ont une trajectoire classique. En effet, nul n'est chauffeur de *Bama taxi* s'il n'a été auparavant « apprenti » :

« Je conduis les Bama taxi depuis 2015, avant ça j'étais apprenti. Quand j'étais élève, les samedis et les dimanches je faisais le travail d'apprenti. C'est ainsi que quand l'école n'a pas abouti, j'en ai fait mon occupation » (Chauffeur de Bama taxi, 28 ans, février 2021)

Dans le processus d'apprentissage du métier de chauffeur de *Bama taxi*, l'obtention du permis de conduire est une étape clé. C'est ainsi que les « apprentis » qui ont un permis de conduire et qui officient comme tels auprès des chauffeurs de *Bama taxi* ont généralement une rémunération plus élevée que ceux qui n'en disposent pas. Ceux qui ont des permis de conduire relaient souvent les chauffeurs lorsque ces derniers ont besoin de prendre un repos ou lorsqu'ils ont une indisponibilité sur une période courte ou moyenne.

Les « apprentis » se recrutent généralement dans l'entourage du chauffeur et peuvent être ses enfants, ses frères, ses neveux ou ses camarades. Ils peuvent être également des adolescents ou des jeunes avec lesquels il n'a pas nécessairement un lien de parenté mais qui sont issus du village. Ils sont généralement perchés sur les chargements ou accrochés à l'arrière du véhicule de manière plutôt spectaculaire, ce qui requiert une certaine dextérité qu'ils acquièrent au fil des trajets parcourus. Si on remarque que de nombreux chauffeurs de *Bama taxi* sont d'un certain âge, les conducteurs de tricycles ou les *moto taxi* sont quasi-exclusivement des jeunes.



Bama taxi quittant la commune rurale de Bama pour la ville de Bobo-Dioulasso

Source : Cissao, février 2021

2.3. Les *moto taxi* ou les tricycles : une histoire récente et une affaire des jeunes

Les tricycles constituent une catégorie de motos chinoises apparue dans le secteur du transport au Burkina Faso en 2010 (Khan Mohammad, 2016). Aussi bien en ville qu'en campagne la conduite des tricycles comme activité rémunératrice est investie par les jeunes désœuvrés ou déscolarisés. Comme les *Bama taxi*, ils constituent une activité de débrouille. Comparativement aux *Bama taxi*, cette activité reste plus accessible aux jeunes désœuvrés compte tenu du fait que sa conduite ne requiert pas dans la pratique la détention d'un document comme le permis de conduire. En général, les jeunes sont employés pour conduire les tricycles ou font la location journalière même si certains d'entre eux en sont propriétaires. Dans les villages, les chefs de ménage font l'acquisition des tricycles qui sont utilisés par les jeunes gens du ménage dans le processus de production et de commercialisation des produits agricoles à l'intérieur du ménage mais aussi comme *moto-taxi* dans le transport des marchandises entre le village et la ville de Bobo-Dioulasso. Les *moto-taxi* ont constitué une petite révolution dans le secteur du transport des produits agricoles :

« Dans le passé, les difficultés qu'on rencontrait avec le transport nous ne les rencontrons plus aujourd'hui. Au moment où il n'y avait pas les trois pieds, on pouvait avoir des produits dans les bas-fonds sans qu'on ne puisse y accéder avec les véhicules pour les transporter. Ces produits pouvaient pourrir. La venue des moto-taxi nous a soulagé » (Vendeuse de légumes à Bama, 52 ans, février 2021)

Comme indiqué dans cet extrait d'entretien, les *moto-taxi* ont considérablement facilité le transport des produits agricoles des lieux de production qui sont souvent inaccessibles avec les véhicules. Les *moto-taxi* sont ainsi utilisés pour enlever les produits des champs avant de les transférer dans les *Bama taxi* destinés aux marchés de Bobo-Dioulasso lorsqu'elles ne parcourent pas elles-mêmes les dizaines de kilomètres qui séparent le village de la ville.

Parmi les marchés de légumes qu'abrite la ville de Bobo-Dioulasso, le marché « légumea lôgô » situé au quartier *Yéguéré* joue un rôle central. Il est suivi par le marché dit de fruits et légumes qui a été réalisé en 2011 dans le quartier *Sikasso cira* en vue du relogement des vendeuses de légumes du marché *légumea lôgô* qui était initialement implanté en plein cœur de la ville de

Bobo. Plusieurs autres marchés de moindre importance sont dispersés dans la ville et exploitent souvent les mêmes espaces que les gares routières.

Comparativement aux *Bama-taxi*, les « apprentis » ont une présence moindre dans le secteur des *moto-taxi* car celles-ci ne disposent que d'une seule place assise pour le conducteur dans la mesure où elles ne sont destinées qu'au transport des marchandises. Contrairement aux *Bama taxi*, on remarque qu'en période de forte production de légumes la proportion de jeunes conducteurs de tricycles issus de la ville de Bobo-Dioulasso qui font le trajet quotidien entre Bama et Bobo est plus importante que celle de jeunes conducteurs issus du village de Bama. Dans la ville de Bobo-Dioulasso, le tricycle a réussi à s'imposer dans l'univers urbain comme un moyen de transport de personnes en supplantant les taxis conventionnels. Le transport en tricycle peut se négocier à partir de cent francs CFA alors que le coût minimum du taxi est de trois cent francs CFA.

Les conducteurs de *Bama taxi*, jeunes comme vieux, sont en majorité installés dans le village de Bama où ils peuvent mener l'activité agricole avec d'autres personnes de leur entourage. Les conducteurs de *Bama taxi* qui vivent à Bobo ont un âge avancé et s'y sont installés à une période non récente où les Peugeot 504 étaient utilisées pour le transport sur de longues distances à l'intérieur comme à l'extérieur du pays.



Image 1 : Conducteur de *moto taxi* ou tricycle et vendeuse de légumes avec un chargement de choux en direction de Bobo-Dioulasso

Image 2 : Transfert de sacs de légumes d'un tricycle à un *Bama taxi* en partance pour Bobo

Source : Cissao, février 2021

2.4. Le circuit local d'exportation de légumes

« Je partais vendre les légumes à Bobo ; quand la production est devenue abondante, on ne détaillait plus, on donnait à des grossistes à Bobo ; à un moment donné les crédits se sont accumulés chez ces derniers. J'ai donc commencé à envoyer à Abidjan ; j'ai fait partir mon enfant là-bas et en période de production de légumes, j'achète et lui envoie. Quand la campagne finit, il revient. Il est là présentement mais il doit repartir dans trois jours » (Vendeuse de légumes à Bama, 50 ans, mars 2021)

Comme cela apparaît dans cet extrait d'entretien, la mobilité pendulaire en direction de la ville de Bobo-Dioulasso est inscrite dans les habitudes des vendeuses de légumes issues de la campagne avoisinante. Nombre d'entre elles ont été initiées à cette activité économique par leur mère dès le bas âge. Les activités de production, de transport et de vente des légumes se mènent

dans bien de cas à une échelle familiale. La délocalisation d'un ou de plusieurs membres du ménage ou de la famille dans la ville de Bobo ou au-delà de façon permanente ou provisoire fait partie des stratégies mises en œuvre. Une proportion importante de vendeuses de légumes présentes dans les marchés de Bobo-Dioulasso où elles s'établissent par le biais du mariage, sont originaires des villages de production de légumes. Elles ont par conséquent une connexion étroite avec les membres de leur famille biologique qui à partir du village, leur font parvenir les légumes. Le fils de cette vendeuse de légumes âgé de 30 ans exerce dans le transport des personnes et des marchandises diverses entre la localité de Bama et la ville de Bobo-Dioulasso. Les marchandises qu'il transporte sont essentiellement des produits agricoles provenant des champs des producteurs de ladite localité et des villages environnants. Il a en sa possession deux *Bama taxis*. Il utilise l'un pendant que le deuxième est mis en location auprès d'un autre jeune qui exerce la même activité. Pendant la période de forte production et d'exportation des légumes, il migre à Abidjan en Côte d'Ivoire pour y réceptionner les marchandises expédiées par sa génitrice afin de les vendre dans le marché d'Adjamé. Pendant son passage à Abidjan, il loue un logement avec d'autres jeunes burkinabè qui sont aussi des migrants saisonniers de la filière légumes.

Avant que les légumes ne soient acheminés à Abidjan par les transporteurs, elles transitent par les marchés et les gares de Bobo-Dioulasso en provenance des villages avoisinants d'où elles sont transportées avec des *Bama taxi*, des « *Baché* » ou des tricycles. Lorsque les légumes sont déversés dans ces lieux de transit, un certain dispositif est mis en place pour organiser le transport pour la Côte d'Ivoire. Ces lieux où les légumes sont conditionnés dans des sacs, caisses ou cartons sont appelés *Abidjan bôn* (maison d'Abidjan) par les acteurs. Il est important de noter que la Côte d'Ivoire n'est pas la seule destination des légumes provenant des villages de la région de Bobo-Dioulasso. Pendant les périodes de forte production de légumes, les transporteurs ghanéens viennent également par la route pour acheter essentiellement des tomates. De nos jours, les flux de légumes quittant Bobo-Dioulasso pour le Ghana¹ ont baissé car la plupart des transporteurs et commerçants ghanéens s'approvisionnent dans la région de la capitale Ouagadougou tout comme dans d'autres parties du pays qui se sont également imposées au fil des années comme des zones de forte production de légumes. En fonction des périodes de production et des besoins, des légumes comme l'oignon sont également importés du Niger ou exportés dans ce pays voisin.

2.5. Les migrants saisonniers issus du Mali voisin

Les migrants originaires du Mali qui sont majoritairement des jeunes sont employés journalièrement dans les lieux de transit (marchés et gares) des légumes dans la ville de Bobo-Dioulasso. Ils sont communément appelés « *Dogon* » qui constituent un groupe ethnique essentiellement présent au Mali mais qu'on retrouve également dans certaines parties du pays frontalières du Mali. Comme migrants saisonniers, leur présence dans les lieux de transit s'étale sur la période de production des légumes (de décembre à juin) ou encore pendant la « *traite* » selon le terme utilisé par les acteurs du secteur. Pour l'exportation de produits tels que la tomate, le chou, les poivrons, etc., il est nécessaire de les conditionner dans des caisses ou des sacs enfin de faciliter leur transport. Chaque sac ou chaque caisse porte une marque spécifique à la personne qui en est propriétaire, ce qui permet aux légumes de plusieurs vendeuses d'être transportés dans un même camion. Lorsque les légumes sont déversés, des femmes employées journalièrement font un travail de tri pendant que les « *Dogons* » exécutent habilement le travail d'emballage. Ils travaillent en petits groupes pour pouvoir être le plus productif possible

¹ Les échanges commerciaux de produits vivriers (igname, maïs, niébé) entre le Burkina et le Ghana sont plus intenses depuis une longue période comme le montre Poujol (2017)

dans le remplissage des caisses et des sacs. La rémunération journalière est fonction du nombre de caisses ou de sacs remplis.

Ce phénomène n'est guère récent car plusieurs générations de *Dogon* ont suivi la même trajectoire. La venue de migrants Dogon dans la ville de Bobo-Dioulasso se situe dans les années 60 d'où ils vont commencer à rejoindre la ville de Bouaké en Côte d'Ivoire entre les années 70 et 80 (Castle & Diarra, 2003). Cette migration saisonnière est rendue possible grâce aux sillons tracés par les devanciers, car les nouveaux migrants s'inspirent de leur expérience et utilisent les réseaux communautaires qui se sont mis en place progressivement entre le milieu de départ et le milieu d'accueil. Ils sont aussi désignés comme des *Bella*² qui constituent un groupe ethnique réparti également entre le Mali et le Burkina Faso. Dans la ville de Bobo-Dioulasso, et ce depuis longtemps, toutes les personnes pour ne pas dire les hommes qui portent les charges ou font le transport de marchandises avec des charrettes ou « pousses-pousses » sont appelés *Bella*. Ils jouent également un rôle important dans le transport des légumes sur des distances moins longues. Ils circulent généralement entre l'intérieur et les espaces environnants des marchés et des gares. Par rapport au passé, leur espace de mobilité à l'intérieur de la ville s'est progressivement réduit avec l'apparition des tricycles qui ont été très vite plébiscités par les citoyens tout statut social confondu. Ils constituent un groupe ethnique catégorisé comme des esclaves dans les rapports qu'ils entretiennent avec d'autres groupes comme les Touareg et les Peul. C'est pourquoi l'appellation *Bella* a une connotation péjorative dans le langage courant dans le milieu d'étude. On trouve une concentration de *Bella* et de *Dogon* dans le quartier Diaradougou de la ville de Bobo-Dioulasso où la communauté malienne est assez présente de manière globale. Les logeurs des jeunes migrants se recrutent dans ce quartier. Certains de ces logeurs sont des anciens migrants saisonniers qui ont fini par se sédentariser. On note toutefois que certains jeunes migrants prennent l'initiative de louer des habitations pour y loger en groupe de plusieurs personnes. Ils privilégient généralement les quartiers périphériques où les prix des logements sont plus abordables mais ils peuvent chercher un toit également dans les environs des marchés et des gares où ils sont employés journalièrement.



Jeunes migrants *Dogon* s'attelant à l'emballage de choux dans un *Abidjan bôn*)

Source : Cissao, février 2021

2.6. Les *Dagari* ou les jeunes migrants issus du Sud-Ouest

Dans le même espace de travail que les *Dogon*, on retrouve également une autre catégorie d'acteurs qui est constituée de ceux qui chargent les sacs et les caisses contenant les légumes dans les camions dont la destination est la Côte d'Ivoire. Les camions-remorques ou les « dix

² Dans le langage courant, l'appellation *bella* renvoie à une personne réduite à faire les travaux pénibles

tonnes » constituent les types de véhicule qui sont le plus utilisés pour le transport hors du pays. En fonction de la vocation de l'espace de transit ou du marché dans lequel ils exercent dans la ville, on les retrouvera en train de décharger les légumes provenant des villages de la région de Bobo et ou en train de faire le chargement des camions. Ils travaillent en groupe dont la taille varie en fonction du volume des marchandises à charger ou à décharger. Ils se tiennent généralement aux entrées des marchés à l'affût des véhicules ou des tricycles transportant des légumes vers lesquels ils accourent pour proposer leurs services. Ils ont une faculté à se former rapidement en groupe pour satisfaire la demande des chauffeurs. Ils sont des burkinabè mais n'ont pas les mêmes lieux de provenance. Si certains sont issus de la ville de Bobo-Dioulasso, d'autres plus majoritaires sont par contre des jeunes migrants issus généralement du Sud-ouest du pays désignés dans la langue dioula comme des *Dagari*. Les Dagara ou Dagari constituent l'ethnie majoritaire de cette partie du pays où ils cohabitent avec d'autres groupes ethniques tels que les Lobi, les Birifor, les Djan, etc. Ces derniers sont tous désignés comme des *Dagari* dans le contexte de la ville de Bobo-Dioulasso. A l'image des *Dogon*, les *Dagari* entretiennent une certaine tradition de migration de travail plus ou moins saisonnière en direction de la ville de Bobo-Dioulasso mais également vers les pays voisins comme la Côte d'Ivoire et le Ghana tel que le soulignent Benoit et *al* (1985) dans leurs travaux. Ils mobilisent essentiellement le réseau communautaire en amont de leur projet migratoire. On les retrouve généralement dans les métiers qui requièrent une certaine force physique. A titre d'exemple, la plupart des bûcherons qu'on retrouve dans la ville de Bobo-Dioulasso sont des migrants issus du Sud-ouest du pays qui perpétuent ce métier de père en fils.



Jeunes migrants saisonniers *Dagari* déchargeant des choux d'une Peugeot bâché

Source : Cissao, février 2021

Conclusion

De ce qui précède, il ressort que l'alimentation des citadins de la ville de Bobo-Dioulasso prend appui sur un travail à la chaîne d'une multitude d'acteurs qui se relaient des lieux de production des légumes à la ville. Les réseaux formés par ces acteurs sont traversés par des logiques de solidarité mécanique et de solidarité organique. Outre les mobilités pendulaires engendrées par l'approvisionnement en légumes et qui s'appuient sur les moyens de transport comme les *Bama taxi* et les *moto taxi* ou tricycles, les mobilités saisonnières de nationaux et d'étrangers jouent un rôle tout autant clé dans la chaîne d'approvisionnement. Notons qu'à l'instar des différents secteurs d'activités, la filière légume a été impactée par la pandémie de Covid 19 qui a occasionné des restrictions des mobilités des biens et des personnes. Ces restrictions de mobilité

ont eu pour conséquences des pertes importantes de ressources financières sur toute la chaîne en raison du caractère périssable des produits en question. La crise sécuritaire à laquelle est confronté le Burkina Faso constitue également un frein à la circulation des acteurs de la filière légume. L'accès à certaines parties du pays pour l'achat et le transport des légumes s'avère ainsi problématique, surtout que pendant les périodes de faible production, notamment en saison pluvieuse, les grossistes et semi-grossistes de légumes vont rechercher ces produits dans d'autres localités aux quatre coins du pays.

Bibliographie

Agier, Michel. (2016). « Ce que les villes font aux migrants, ce que les migrants font à la ville. » *Le sujet dans la cité*, (2), 21-31.

Benoit, Daniel., Levi, Pierre., & Pilon, Marc (1985). *Caractéristiques des migrations et de la nuptialité en pays lobi dagara: Haute-Volta, 1976*. FeniXX.

Castle, Sarah. & Diarra, Aisse. (2003). "The international migration of young Malians: tradition, necessity or rite of passage". *London : London School of Hygiene and Tropical Medicine*.

Cissao, Yacouba. (2011), *La problématique de l'agriculture urbaine au Burkina Faso : cas de la pratique de l'agriculture en saison pluvieuse dans la zone d'extension du secteur 15 de l'arrondissement de Dafra, commune de Bobo-Dioulasso*, Mémoire de maîtrise en sociologie, Université de Ouagadougou.

Dahou, Karim., Dahou, Tarik., & Gueye, Cheikh. (2007). « Le cas SKBO », in Enda Diapol, *Les dynamiques transfrontalières en Afrique de l'ouest*, Paris, Karthala, 15-52.

Durkheim, Émile. (1893). *De la division du travail*. FB Editions.

INSD (2022). Cinquième recensement général de la population et de l'habitation. Synthèse des résultats définitifs. Ouagadougou

Khan Mohammad, Guive. (2016). *LES MOTOS CHINOISES AU BURKINA FASO : UNE AFFAIRE D'ETAT* (Doctoral dissertation, Université de Lausanne, Faculté des sciences sociales et politiques).

Labazée, Pascal. (2013), « Emploi, revenus, statuts sociaux et réseaux de sociabilité dans les villes secondaires du Burkina Faso, du Mali et de la Côte d'Ivoire », In *La Ville de Bobo-Dioulasso au Burkina Faso. Urbanités et Appartenances en Afrique de L'Ouest*. KARTHALA Editions, pp. 163-184

Marcus, Georges. E. (1995). "Ethnography in/of the world system: The emergence of multi-sited ethnography". *Annual review of anthropology*, 24(1), 95-117.

Marguerat, Yves. (1982), « Les réseaux urbains en Afrique Noire, de la Pyramide à la macrocéphalie », *Bulletin de la Société Languedocienne de Géographie*, 16 (1).

Paugam, Serge. (2010). *Les 100 mots de la sociologie*. Que sais-je.

Poujol, Gabriel. (2017). *Les circuits vivriers du corridor Ouagadougou-Accra : conditions d'un développement inclusif* (Doctoral dissertation, Université Paul Valéry-Montpellier III).

Werthmann, Katja. (2013), « Introduction: identités urbaines à Bobo-Dioulasso », in Werthmann, K., & Sanogo, M. L. (Eds.). *La ville de Bobo-Dioulasso au Burkina Faso : urbanité et appartenances en Afrique de l'Ouest*. KARTHALA Editions, pp. 1-41

Remerciements : Ce travail s'inscrit dans le cadre du projet de recherche n°2018-04602 de Nordic Africa Institute (Suède) financé par le Conseil suédois de la recherche et intitulé ‘‘Soft infrastructures : Labour mobilities across and between secondary cities in West Africa’’.

