

Volume 2, Numéro 11, Juin 2024



Revue du Laboratoire Africain de Démographie
et des Dynamiques Spatiales

ISSN : 2707-0395

“
Mieux comprendre l'espace,
”

Courriel: revuegeovision@gmail.com
Site web: www.revuegeovision.laboraddys.org
(+225) : 07 07 06 91 71/ 01 03 51 07 52
WhatsApp : +225 07 09 76 62 78

INDEXATIONS



TOGETHER WE REACH THE GOAL

Journal details : <http://sjifactor.com/passport.php?id=23386>



<https://reseau-mirabel.info/revue/17310/Geovision>



<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/150985>

ADMINISTRATION DE LA REVUE

Directeur de publication : Pr MOUSSA Diakité, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Rédacteur en chef : Pr LOUKOU Alain François, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Rédacteur en chef adjoint : Dr ZAH Bi Tozan, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

SECRÉTARIAT DE RÉDACTION

Dr DIARRASSOUBA Bazoumana, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr FOFANA Bakary, Géographe, Chercheur Indépendant

Dr ADOU Bosson Camille, Géographe, Enseignant-Chercheur, Université de Bondoukou (Côte d'Ivoire)

Dr TANOH Ané Landry, Géographe, Chercheur Indépendant

COMITÉ SCIENTIFIQUE ET DE LECTURE

Pr MOUSSA Diakité, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr BÉCHI Grah Félix, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

PhD : Inocent MOYO, University of Zululand (Afrique du Sud) / Président de la Commission des études africaines de l'Union Géographique Internationale (UGI)

Pr AFFOU Yapi Simplicie, Université Félix Houphouët Boigny Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire)

Pr ALOKO N'guessan Jérôme, Université Félix Houphouët Boigny Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire)

Pr ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr BIGOT Sylvain, Université Grenoble Alpes (France)

Professor J.A. BINNS, Géographe, University of Otago (Nouvelle-Zélande)

Pr BOUBOU Aldiouma, Université Gaston Berger (Sénégal)

Pr BROU Yao Téléphore, Université de La Réunion (La Réunion-France)

Pr Momar DIONGUE, Université Cheick Anta Diop (Dakar-Sénégal)

Pr Emmanuel EVENO, Université Toulouse 2 (France)

Pr KOFFI Brou Émile, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr KONÉ Issiaka, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr Nathalie LEMARCHAND, Université Paris 8 (France)

Pr Pape SAKHO, Université Cheick Anta Diop, (Dakar-Sénégal)

Pr SOKEMAWU Koudzo Yves, Université de Lomé (Togo)

Dr Ibrahim SYLLA, Université Cheick Anta Diop, (Dakar-Sénégal)

Pr LOUKOU Alain François, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr VEI Kpan Noel, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) ZAH Bi Tozan, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) DIOMANDÉ Béh Ibrahim, Université Alassane Ouattara (Bouaké- Côte d'Ivoire)

Dr (MC) SORO Nabegue, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) KOFFI Kan Émile, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) ETTIEN Dadja Zenobe, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

INSTRUCTIONS AUX AUTEURS

Dans le souci d'uniformiser la rédaction des communications, les auteurs doivent se référer aux normes du Comité Technique Spécialisé (CTS) de Lettres et Sciences Humaines/CAMES. En effet, le texte doit comporter un titre (Times New Roman, taille 12, Lettres capitales, Gras), les Prénom(s) et NOM de l'auteur ou des auteurs, l'institution d'attache, l'adresse électronique de (des) auteur(s), le résumé en français (250 mots), les mots-clés (cinq), le résumé en anglais (du même volume), les keywords (même nombre que les mots-clés). Le résumé doit synthétiser la problématique, la méthodologie et les principaux résultats. Le manuscrit doit respecter la structure d'un texte scientifique comportant : Introduction (Problématique ; Hypothèse compris) ; Approche méthodologique ; Résultats et Analyse ; Discussion ; Conclusion ; Références bibliographiques. Le volume du manuscrit ne doit pas excéder 15 pages, illustrations comprises. Les textes proposés doivent être saisis à l'interligne 1, Times New Roman, taille 11.

1. Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante : 1. Premier niveau (Times New Roman, Taille de police 12, gras) ; 1.1. Deuxième niveau (Times New Roman, Taille de police 12, gras, italique) ; 1.2.1. Troisième niveau (Times New Roman, Taille de police 11, gras, italique).

2. Les illustrations : les tableaux, les cartes, les figures, les graphiques, les schémas et les photos doivent être numérotés (numérotation continue) en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre concis, placé au-dessus de l'élément d'illustration (centré ; taille de police 11, gras). La source (centrée) est indiquée en dessous de l'élément d'illustration (Taille de police 10). Ces éléments d'illustration doivent être annoncés, insérés puis commentés dans le corps du texte.

3. Notes et références : 3.1. Éviter les références de bas de pages ; 3.2. Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, ainsi qu'il suit : -Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'auteur, année de publication, pages citées. Exemple : (D. MOUSSA, 2018, p. 10) ; -Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées). Exemple : D. MOUSSA (2018, p. 10).

4. La bibliographie : elle doit comporter : le nom et le (les) prénom (s) de (des) auteur(s) entièrement écrits, l'année de publication de l'ouvrage, le titre, le lieu d'édition, la maison d'édition et le nombre de pages de l'ouvrage. Elle peut prendre diverses formes suivant le cas :

- *pour un article* : LOUKOU Alain François, 2012, « La diffusion globale de l'Internet en Côte d'Ivoire. Évaluation à partir du modèle de Larry Press », in *Netcom*, vol. 19, n°1-2, pp. 23-42.

- *pour un ouvrage* : HAUHOUOT Asseyo Antoine, 2002, *Développement, aménagement, régionalisation en Côte d'Ivoire*, EDUCI, Abidjan, 364 p.

- *un chapitre d'ouvrage collectif* : CHATRIOT Alain, 2008, « Les instances consultatives de la politique économique et sociale », in Morin, Gilles, Richard, Gilles (dir.), *Les deux France du Front populaire*, Paris, L'Harmattan, « Des poings et des roses », pp. 255-266.

- *pour les mémoires et les thèses* : DIARRASSOUBA Bazoumana, 2013, *Dynamique territoriale des collectivités locales et gestion de l'environnement dans le département de Tiassalé*, Thèse de Doctorat unique, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan, 489 p.- *pour un chapitre des actes des ateliers, séminaires, conférences et colloque* : BÉCHI Grah Felix, DIOMANDE Beh Ibrahim et GBALOU De Sahi Junior, 2019, Projection de la variabilité climatique à l'horizon 2050 dans le district de la vallée du Bandama, Acte du colloque international sur « *Dynamique des milieux anthropisés et gouvernance*

spatiale en Afrique subsaharienne depuis les indépendances » 11-13 juin 2019, Bouaké, Côte d'Ivoire, pp. 72-88

- Pour les documents électroniques : INS, 2010, *Enquête sur le travail des enfants en Côte d'Ivoire*. Disponible à : http://www.ins.ci/n/documents/travail_enfant/Rapport%202008-ENV%202008.pdf, consulté le 12 avril 2019, 80 p.

Éditorial

Comme intelligence de l'espace et savoir stratégique au service de tous, la géographie œuvre constamment à une meilleure compréhension du monde à partir de ses approches et ses méthodes, en recourant aux meilleurs outils de chaque époque. Pour les temps modernes, elle le fait à l'aide des technologies les plus avancées (ordinateurs, technologies géospatiales, à savoir les SIG, la télédétection, le GPS, les drones, etc.) fournissant des données de haute précision sur la localisation, les objets et les phénomènes. Dans cette quête, les dynamiques multiformes que subissent les espaces, du fait principalement des activités humaines, offrent en permanence aux géographes ainsi qu'à d'autres scientifiques des perspectives renouvelées dans l'appréciation approfondie des changements opérés ici et là. Ainsi, la ruralité, l'urbanisation, l'industrialisation, les mouvements migratoires de populations, le changement climatique, la déforestation, la dégradation de l'environnement, la mondialisation, etc. sont autant de processus et de dynamiques qui modifient nos perceptions et vécus de l'espace. Beaucoup plus récemment, la transformation numérique et ses enjeux sociaux et spatiaux ont engendré de nouvelles formes de territorialité et de mobilité jusque-là inconnues, ou renforcé celles qui existaient au préalable. Les logiques sociales, économiques et technologiques produisant ces processus démographiques et ces dynamiques spatiales ont toujours constitué un axe structurant de la pensée et de la vision géographique. Mais, de plus en plus, les sciences connexes (sciences sociales, sciences économiques, sciences de la nature, etc.) s'intéressent elles aussi à l'analyse de ces dynamiques, contribuant ainsi à l'enrichissement de la réflexion sur ces problématiques. Dans cette perspective, la revue GéoVision qui appelle à observer attentivement le monde en vue de mieux en comprendre les évolutions, offre aux chercheurs intéressés par ces dynamiques, un cadre idéal de réflexions et d'analyses pour la production d'articles originaux. Résolument multidisciplinaire, elle publie donc, outre des travaux géographiques et démographiques, des travaux provenant d'autres disciplines des sciences humaines et naturelles. GéoVision est éditée sous les auspices de la Commission des Études Africaines de l'Union Géographique Internationale (UGI), une instance spécialement créée par l'UGI pour promouvoir le débat académique et scientifique sur les enjeux, les défis et les problèmes spécifiques de développement à l'Afrique. La revue est semestrielle, et paraît donc deux fois par an (en anglais et en français).

Bouaké, le 16 Septembre 2019

La rédaction

AVERTISSEMENT

Le contenu des publications n'engage que leurs auteurs. La Revue GéoVision ne peut, par conséquent, être tenue responsable de l'usage qui pourrait en être fait.

SOMMAIRE

ANALYSE SOCIOLOGIQUE DU RÔLE DES ACTEURS IMPLIQUÉS DANS LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION D'ASSISTANCE MUTUELLE AU CENTRE DE SANTÉ COMMUNAUTAIRE DE MÉDINA-COURA À KOUTIALA, <i>Yakouréoun Diarra</i>	10
DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE ET URBANISATION DU LITTORAL DES COMMUNES DE DIEMBÉRING ET DE KAFOUNTINE (BASSE CASAMANCE/SÉNÉGAL) <i>Sadou BOCOUM</i>	27
CARTOGRAPHIE DES POLLUANTS ATMOSPHERIQUES PAR DES METHODES DE TELEDETECTION DANS LA ZONE INDUSTRIELLE DE YOPOUGON ABIDJAN-COTE D'IVOIRE, <i>Alda Juli Landry ARRA., Kouadio AFFIAN, Ahou Gisèle ALLANGBA</i>	42
CONTRAINTES ET PERSPECTIVES DU COMMERCE DES FEMMES DITES <i>YAN JIBIA-JIBIA</i> / REGION DE MARADI, <i>Assagaye AGAISSA¹, Ali SALE², Moussa MOUTARF³</i> ,	55
LA VARIABILITÉ CLIMATIQUE, PERCEPTIONS ET STRATEGIES PAYSANNES D'ADAPTATION SUR LES RESSOURCES EN EAU EN LIEN AVEC LES ACTIVITES HUMAINES DANS LE SOUS-BASSIN VERSANT D'AMOUTCHOU AU SUD-OUEST DU TOGO, <i>Massama-Esso Séverin ANANGA ALI</i>	70
LES MÉNAGES RIVERAINS DE LA DÉCHARGE MUNICIPALE DE SAN-PEDRO (COTE D'IVOIRE) : ENTRE ENVIRONNEMENT POLLUE ET PRÉCARITÉ SANITAIRE <i>KOFFI Loukou Armand¹, BLE Goh Patrice², DIARRASSOUBA Bazoumana³, VEI KPAN NOEL⁴</i>	88
ACTIVITÉ TOURISTIQUE ET DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE DANS LA COMMUNE DE MAN (OUEST, CÔTE D'IVOIRE), <i>AOUA BOUA ANDRE¹, DIOMANDE KARIDJA²</i>	105
CONFLITS FONCIERS ET STRATÉGIES DE CONTRÔLE DE L'ESPACE : ÉTUDE DE CAS DES DÉPARTEMENTS DE BERMO ET DAKORO (RÉGION DE MARADI AU NIGER), <i>¹Habibou IBRAHIM, ²MAMADOU KONE Mahaman Moustapha, ³Marc MORMONT, ⁴Pierre M STASSART, ⁵Boubacar YAMBA</i>	121
L'APPROVISIONNEMENT AU GAZ BUTANE DANS LES QUARTIERS SOUS-INTÉGRÉS DE LIBREVILLE : LE CAS DU QUARTIER BAMBOUCHINE (6 ^e ARRONDISSEMENT), <i>Epiphane MOUVONDO</i>	131
RÔLES POTENTIELS DES INSTITUTIONS COUTUMIÈRES DANS LA GOUVERNANCE DU RANCH DE GIBIER DE NAZINGA : UNE NÉCESSITÉ POUR UNE GESTION DURABLE ET INCLUSIVE, <i>Boureïma SAWADOGO*¹, Amadou ZAN¹, Joachim BONKOUNGOU²</i>	146
LES INONDATIONS DANS LA BANLIEUE DE DAKAR : IMPACTS ET ADAPTATION DES POPULATIONS. L'EXEMPLE A KEUR MASSAR DANS LE QUARTIER AÏNOUMADY, <i>Mor FAYE</i> ..	153
CULTIVER EN VILLE AU SENEGAL ; ENTRE PRESSION DE L'URBANISATION ET CONTRIBUTION À L'ALIMENTATION DES CITADINS, <i>DIOUF Moctar</i>	166
POUR UNE THÉORIE STYLISTIQUE DE L'ÉNONCIATION, <i>Ernest AKPANGNI</i>	189
GESTION PARTICIPATIVE DE LA FORÊT COMMUNAUTAIRE DE MISSIRAH-KHOTIARY, DÉPARTEMENT DE TAMBACOUNDA, RÉGION DE TAMBACOUNDA (SÉNÉGAL), <i>Corinne DJUGNY KITIO¹, El Hadji SOW², Roger NGOUFO¹ Ousseynou FAYE³, Boubou Aldiouma SY²</i>	197
MOBILITÉ ET TRANSPORT URBAIN : LA VILLE DE OUAGADOUGOU À LA RECHERCHE DE LA FLUIDITÉ, <i>Houd KANAZOE</i>	Erreur ! Signet non défini.

PARTIES PRENANTES ET GÉOPOLITIQUE LOCALE : LES ACTEURS NON ÉTATIQUES DANS LA VALORISATION DES PRODUITS FORESTIERS NON LIGNEUX (PFNL) AU GABON, <i>Antoine NDOYE¹, Léandre Edgard NDJAMBOU², Léonilde Chancia NYINGUEMA NDONG³, Jean-Bernard MOMBO⁴</i>	221
L'AUTO-CONCEPTION ASSISTÉE PAR L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE : ENJEUX, DEFIS ET PERSPECTIVES POUR L'URBANISME ET L'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE, <i>Charbel YOUSSEF ...</i>	236
LES ESPACES PUBLICS RÉCRÉATIFS MARGINALISÉS DANS LES AMÉNAGEMENTS URBAINS DE POINTE-NOIRE (RÉPUBLIQUE DU CONGO) : ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES, <i>Hilarion Bagel MIZHAIRE* & Jean-Luc MOUTHOU[#].....</i>	251
TOURISME ET DÉVELOPPEMENT LOCAL DANS LA COMMUNE DE FIMELA : LE CAS DU VILLAGE DE NDANGANE <i>Aliou Badou SARR¹, Mamadou DIOMBÉRA²</i>	267
DYNAMIQUE DU COUVERT VÉGÉTAL ET PÉNURIE ALIMENTAIRE DANS LA SOUS-PRÉFECTURE DE FADIADOUGOU (NORD-OUEST DE LA CÔTE D'IVOIRE) <i>BAMBA Ali, KOUME Kassi Joseph, AHOUSI N'Guessan Maxime, MOUSSA Diakité.....</i>	280
DÉCHETS MÉNAGERS ET IMPACTS SUR LA SANTE ET L'ENVIRONNEMENT DANS LES QUARTIERS METEO ET MAMBA A BRAZZAVILLE (REPUBLIQUE DU CONGO) <i>BAKANAHONDA Syviney Franck Laurel</i>	291
IDENTIFICATION DES VILLAGES A RISQUE (IVR) : UNE METHODE GEOGRAPHIQUE UTILISEE POUR ATTEINDRE L'ELIMINATION DE LA TRYPANOSOMIASE HUMAINE AFRICAINE (THA) COMME PROBLEME DE SANTE PUBLIQUE EN COTE D'IVOIRE, <i>GUY PACOME ADINGRA ARISTIDE ADJOUA COLLETTE KOUAKOU, DEBORA KROUBA, ABOUBACAR OUATTARA, ANICET GABE, BAMORO COULIBALY, VINCENT DJOHAN, MATHURIN KOFFI, VINCENT JAMONNEAU, LINGUE KOUAKOU, DRAMANE KABA, CELESTIN HAUHOOUT, FABRICE COURTIN.....</i>	302
CONTRAINTES A LA PRATIQUE DU MARAICHAGE DANS LA COMMUNE DU MANDE (MALI), <i>Sina COULIBALY¹, Kounandy DIAKITE², Sory Ibrahima FOFANA³</i>	316
VARIABILITÉ CLIMATIQUE ET ACCÈS A L'EAU POTABLE DANS LA VILLE SUBSAHARIENNE DE BAMAKO AU MALI, <i>DIALLO Boubacar Amadou</i>	326
RÔLE DES ORGANISATIONS PAYSANNES DANS LA PRODUCTION DES SEMENCES AMÉLIORÉES DE RIZ DANS LA PROVINCE DE LA TANDJILE (TCHAD) <i>KELGUE Salomon¹, DJANGRANG Man-na²</i>	342
L'IMMIGRATION EN RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO : COMPLÉMENT OU SUBSTITUT AUX TRAVAILLEURS NATIONAUX ? Une approche par les facteurs de production <i>KAKENDI Vital Francis</i>	353
EFFETS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES SUR LES ACTIVITES AGRICOLES DANS LES COMMUNES DE OUAKE ET COPARGO (BÉNIN, AFRIQUE DE L'OUEST), <i>Kérékou Salissou EL-HADJI BIAOU¹, Théodore Tchékpo ADJAKPA², Franco-Néo Camus DJESSONOU³, Ibouaïma YABI³</i>	366

MOBILITÉ ET TRANSPORT URBAIN : LA VILLE DE OUAGADOUGOU À LA RECHERCHE DE LA FLUIDITÉ

Houd KANAZOE

*Université Virtuelle du Burkina Faso,
Laboratoire Dynamique des Espaces et Sociétés (LDES).
houdkanazoe@yahoo.fr*

Résumé

La ville de Ouagadougou connaît une croissance démographique et spatiale très importante liée à plusieurs facteurs comme les migrations vers la ville et une gestion foncière loin des besoins réels des populations. Au même moment, les modes de transport, dominés par les engins à deux roues, connaissent une mutation avec un recours grandissant à la voiture particulière sans que les aménagements ne parviennent à suivre le rythme. Conséquence, les points d'embouteillages se sont multipliés dans la ville, rendant la mobilité de moins en moins fluide. L'objectif de cet article est d'analyser les actions mises en place par les autorités dans le sens de la fluidification de la ville. A partir d'interviews sur la base d'un questionnaire semi-structuré, de données quantitatives secondaires et d'observation directe sur le terrain, les résultats révèlent que depuis quelques années, la ville connaît une évolution vers la fluidité marquée par la construction de plusieurs échangeurs, l'agrandissement de voies autrefois étroites, le bitumage de voies à l'intérieur des quartiers et la construction d'une voie de contournement.

Mots- clés : Mobilité urbaine-embouteillage-fluidité-Ouagadougou-Burkina Faso

Abstract

The city of Ouagadougou is experiencing significant demographic and spatial growth due to several factors such as migration to the city and land management that is far from meeting the actual needs of the population. At the same time, transportation modes dominated by two-wheeled vehicles are undergoing a transformation with an increasing reliance on private cars, yet infrastructure developments fail to keep pace. Consequently, traffic congestion points have multiplied in the city, making mobility increasingly difficult. The objective of this article is to analyze the actions implemented by authorities aimed at improving the fluidity of the city. Based on interviews using a semi-structured questionnaire, secondary quantitative data, and direct observation on the field, the results reveal that in recent years, the city has been evolving towards greater fluidity marked by the construction of several interchanges, the widening of once narrow roads, the paving of roads within neighborhoods, and the construction of a bypass road.

Keywords: Urban mobility, traffic congestion, fluidity, Ouagadougou, Burkina Faso.

MOBILITY AND URBAN TRANSPORT : THE CITY OF OUAGADOUGOU IN SEARCH OF FLUIDITY

Introduction

L'une des dynamiques les plus significatives observées sur le continent africain reste sa croissance urbaine. En effet, la population urbaine du continent est passée de 27 millions en 1950 à 567 millions en 2015 (OECD/SWAC, 2020, paragr 3). L'ONU-HABITAT (2014, p.21) table sur une population urbaine africaine d'environ 1,2 milliard à l'horizon 2050. Les migrations et le croît naturel à

l'intérieur des villes expliquent pour une grande part cette croissance urbaine beaucoup plus importante dans les villes capitales.

Au Burkina Faso, la bicéphalie urbaine de la période coloniale au début des indépendances a laissé place aujourd'hui à une macrocéphalie dominée par la capitale Ouagadougou. En effet, au dernier recensement de la population du pays, la ville de Ouagadougou représentait 45,1% de la population urbaine contre seulement 16,9% pour la deuxième ville du pays, à savoir Bobo-Dioulasso (INSD, 2022, p.37). L'afflux des populations vers la ville associé à une gestion municipale qui a fait de la terre une « rente » (Le Bris, 1999, p.11) ont contribué à faire reculer de façon incessante le front d'urbanisation.

Malgré la tentative de multiplication de pôle dans la ville à travers la mise en place de Ouaga 2000 (B. DUPUIS et P. LEU, 2010, p.57), la ville reste encore dominée par l'ancien centre-ville hérité de la colonisation. Dans une configuration quasi monocentrique, un espace urbain (entrecoupé par un barrage) qui s'étale au gré de la pression démographique et de la gestion foncière, la ville a aujourd'hui atteint un seuil hors de portée de la marche, faisant du recours au moyen de transport motorisé, une option quasi-systématique. Or, pendant longtemps, la faiblesse des aménagements a conduit la ville à connaître les mêmes réalités que nombre de capitales africaines. En effet, congestion de voies, pertes de temps, pollution atmosphérique, nuisances sonores, phénomènes d'isolement et de manque d'attractivité (P. BERGER et G. ROUHET 2012, p.4 ; I. KASSI, 2007, p.236 ; A. KUMAR et F. BARRETT, 2008, p.10) sont devenus le lot quotidien de nombreux Ouagalais.

Pourtant, les déplacements sont aujourd'hui d'une importance quasi vitale pour les citoyens et la ville. Vues comme critère d'urbanité (Y. CHALAS, 1997, p.20) déterminant du niveau d'insertion sociale des citoyens (J-P ORFEUIL, 2015 paragr 2), les mobilités impactent le niveau de croissance économique des villes (C. NALLET, 2018, p.6). Ainsi, les enjeux de la mobilité sont de taille pour la ville de Ouagadougou et ses citoyens.

Fort de ce constat, la ville de Ouagadougou mène depuis quelques années plusieurs actions d'aménagement de son espace urbain pour faciliter les déplacements de citoyens de plus en plus nombreux. Dans le cadre de cet article, nous formulons l'hypothèse que ces actions visent essentiellement à fluidifier la ville. Selon BARON (2017, p.99), « *la fluidité exprime un principe de continuité et d'enchaînement entre des éléments discontinus ou rigides à travers l'adjonction de liens souples* ». En s'inspirant de la métaphore des fluides « *qui fixent ni l'espace ni le temps* », (BAUMAN, 2000, p.2), une mobilité fluide peut être définie comme un déplacement dans l'espace sans entrave ou blocage. Quel est l'état actuel de la fluidité dans la ville de Ouagadougou ? Quelles sont les actions qui visent à rendre fluide la mobilité dans la ville de Ouagadougou ?

L'objectif de cet article est d'analyser les actions de fluidification de la mobilité entreprises dans la ville de Ouagadougou. Avant d'aboutir aux résultats, la suite de cet article sera d'abord consacrée à la méthodologie de collecte de données.

1. Méthodologie de recherche

1.1 La source des données et méthode d'analyse

Les données utilisées dans cet article sont issues dans un premier temps d'entretiens institutionnels menés auprès de personnes-ressources au Ministère du Transport, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière et au Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme. Le choix des deux ministères s'explique par le fait que ces derniers sont au cœur des questions de mobilité et des aménagements urbains.

Les questions ont été posées sur la base d'un guide d'entretien semi-structuré pour laisser la latitude aux personnes-ressources de s'exprimer pour éventuellement aborder des pans de la question imprévus au départ. Les questions ont essentiellement porté sur la politique de fluidification de la ville de Ouagadougou et les actions d'aménagement.

Les données qualitatives issues de ces entretiens qui ont mobilisé 6 personnes à raison de 3 personnes-ressources par ministère, ont été analysées à travers la méthode d'analyse de contenu. Pour l'ensemble des données, ce sont 5 catégories et 17 codes qui ont pu être retenus dans la perspective de dégager le sens et la portée des discours des interviewés.

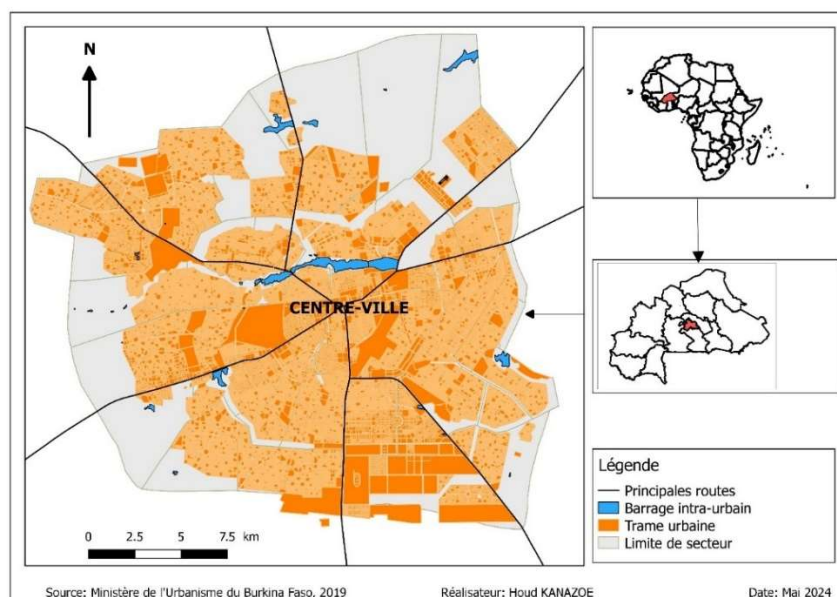
Pour soutenir les propos des interviewés, des données secondaires ont été mobilisées. Elles sont surtout de nature quantitative et proviennent de statistiques issues de ces ministères. Pour terminer, nous avons effectué des observations de terrain, toute chose qui a permis des prises de vue pour illustrer les faits.

1.2 Présentation de la zone d'étude

Cet article a pour zone d'étude la ville de Ouagadougou. Située à la latitude 12°21'N et à la longitude 01°31 W, elle est la capitale du Burkina Faso (voir carte 1). Au dernier recensement de 2019, sa population était estimée à 2 415 266 habitants, ce qui représente 45,1% (INSD, 2022, p.37).

Sur le plan du découpage administratif, la ville appartient à la région du Centre et la province du Kadiogo dont elle est le chef-lieu. Elle est organisée sur le plan territorial en 12 arrondissements et 55 secteurs.

Carte 1 : Localisation de la ville de Ouagadougou



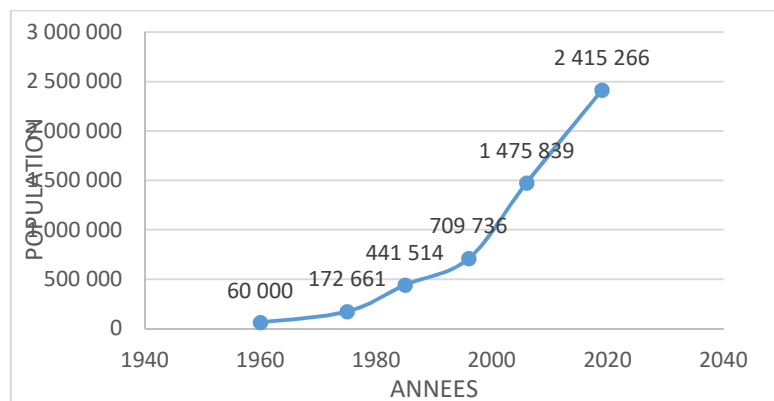
2. Analyse des données

1.1. Ouagadougou, une ville à la fluidité encore difficile

L'état de la fluidité de la circulation dans la ville de Ouagadougou comme ailleurs est tributaire de plusieurs facteurs, à savoir la croissance démographique, le niveau d'aménagement des voies et le mode de déplacement des populations. En tant que siège de l'administration publique et privée, lieu de

concentration d'opportunités commerciales et industrielles, la ville connaît une croissance démographique importante depuis les années 1960 (voir figure 1). De 60 000 habitants en 1960, la ville a atteint le million d'habitants au début des années 2000. De nos jours, la ville compte plus de 2 millions d'habitants.

Figure 1 : Evolution de la population de la ville de Ouagadougou de 1960 à 2019



Source : INSD (2022, p.37)

Cette forte croissance démographique n'est pas restée sans conséquence sur la superficie de la ville. En l'absence d'obstacles naturels capables d'enrayer son extension spatiale, Ouagadougou s'étale à un rythme élevé (voir tableau 1) à telle enseigne qu'en 60 ans, la superficie de la ville est passée de 1400 ha à plus de 30 000 ha de nos jours.

Tableau 1 : Evolution spatiale de la ville de Ouagadougou

Année	1960	1990	1997	2000	2020
Superficie (ha)	1400	11680	19500	25620	Plus de 30 000

Source : S. SERE (2020, p.113-114)

Parallèlement à cette dynamique démographique et spatiale, les stratégies de déplacement des Ouagalais sont marquées par une individualisation des modes de transport. Si la ville comme le montrent les statistiques d'immatriculation des engins (voir tableau 2) perpétue sa tradition de « capitale des deux roues », une nouvelle dynamique est toutefois en cours chez les Ouagalais. En effet, alors qu'en 2010, seulement 8 366 voitures particulières étaient immatriculées, 21 ans plus tard, ce sont plus de 20 000 véhicules qui ont été mis en circulation en une année dans la ville.

Tableau 2 : Evolution des immatriculations des engins motorisés à Ouagadougou

	VOITURE PARTICULIERE	ENGINS 2 ROUES	CAMION -NETTE	CAMION	TRANSPORT EN COMMUN	TRACTEUR ROUTIER	REMOR- QUE	SEMI REMORQUE
2010	8366	69116	1532	1114	303	734	0	506
2011	9794	73247	1816	1349	383	1163	5	960
2012	12767	84848	2327	2105	522	1306	3	1053
2013	13743	85754	1832	1796	494	1424	10	1026
2014	13887	94269	1850	1762	495	1505	28	1152
2015	15944	100886	1663	1391	367	1951	7	1606
2016	16243	94856	1513	1384	457	1587	6	1297
2017	17870	100822	1902	1881	576	2000	6	1620
2018	18833	110150	1908	1795	652	2159	8	1588
2019	19972	109876	2147	2018	641	2127	18	1532
2020	19743	132472	1919	2086	410	1915	15	1185
2021	24605	158154	2373	2275	519	2654	8	1791
Total	191767	1214450	22782	20956	5819	20525	114	15316

Source : Direction Générale des Transports Terrestres et Maritimes

Mais pendant ce temps, le niveau d'aménagement de la ville ne parvient pas à suivre les besoins des populations. Selon Monsieur BALLO, le Directeur des Etudes et de la planification au Ministère du Transport, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière :

« Les routes et infrastructures de transport ne suivent pas le rythme de l'urbanisation. Tous les modes de transport utilisent les mêmes voies et les transports publics sont inefficaces du fait de leur faible maillage. Au final, les bouchons se multiplient dans la ville aux heures de pointe ».

Ainsi, sur les principales voies en partance ou au retour du centre-ville, les embouteillages sont devenus le lot quotidien des usagers aux heures de pointe. La ville manque donc de fluidité à certains endroits (Voir photo 1) comme les avenues Bassawaraga, du Yatenga (RN2) où l'étroitesse des voies engendre une compétition de l'occupation de l'espace de mobilité entre les différents usagers.

Photo 1 : Congestion aux heures de pointe à Ouagadougou



Source : Enquête de terrain, Mai 2024

Mais depuis quelques années, la fluidification de la ville occupe une place importante dans l'aménagement de la ville.

1.2. Ouagadougou en viseur la fluidité

L'une des premières stratégies de fluidification adoptées par les autorités en charge de la mobilité est la multiplication des voies bitumées. Ainsi, de nombreuses voies ont connu un bitumage dans la ville de Ouagadougou ces dernières années. C'est notamment le cas des voies à l'intérieur des quartiers Tampouy, Wemtenga, Benogo à partir de l'échangeur de l'Est rejoignant la Route nationale 4 (RN4) ou encore Tanguin. Mais conscientes de l'ampleur de la situation, les autorités de la ville ne sont pas restées sur ces bitumages intra-quartiers. Elles ont aussi opté pour la construction de voie qui ceinture la ville afin de faciliter le déplacement des populations. C'est ainsi que la voie de contournement qui s'étend sur 125 km autour de la ville de Ouagadougou (Voir photo 2) a vu le jour. Elle permettra surtout pour de nombreux usagers d'éviter de passer par le centre-ville pour rejoindre une périphérie à une autre. Pour les camions- remorques souvent cause de ralentissement de la vitesse de mobilité, le contournement est une aubaine pour eux qui, désormais, pourront se déplacer avec plus d'aise.

Photo 2 : La voie de contournement à Ouagadougou



Source : Enquête de terrain, Mai 2024.

Sur la question des routes, en plus du bitumage de nouveaux tronçons, plusieurs grandes artères de la ville ont connu des élargissements pour faciliter la mobilité des populations. La toute dernière qui vient d'être élargie est le boulevard des Tansoba grâce à la coopération japonaise (Voir photo 3). Avec une structuration en 2*2 voies et une piste cyclable, il est actuellement l'une des voies la plus large de la ville de Ouagadougou. Pour éviter le contact avec les passagers et garantir une certaine vitesse de

circulation, plusieurs ponts piétons ont été érigés à des intersections importantes du tronçon. Résultat, les embouteillages sont quasi- inexistants sur cette voie.

Photo 3 : Le boulevard des Tansoba nouvellement élargi



Source : Enquête de terrain, Mai 2024

Pour finir, les actions dans le sens de la fluidité concernent également la construction des échangeurs dans la ville. Depuis la mise en service du premier échangeur de la ville en 2008, on dénombre à ce jour 6 échangeurs à Ouagadougou dont un toujours en construction. Parmi ces échangeurs, le plus imposant (voir photo 4) appelé échangeur du Nord est situé à l'intersection des routes nationales N°2 (Ouagadougou-Ouahigouya) et N°22 (Ouagadougou-Kongoussi) et surtout à l'interface de deux barrages urbains.

Photo 4 : L'échangeur du Nord à Ouagadougou



Source : Enquête de terrain, Mai 2024

Le rôle positif joué dans cet échangeur est relaté par M. KINDA, Directeur des Etudes et des Travaux de Viabilisation à la Direction Générale de l'Urbanisme, de la Viabilisation et de la Topographie en ces termes :

« Avant la construction de l'échangeur du Nord, on pouvait faire 2 heures sur le pont sans pouvoir traverser. Mais avec l'échangeur aujourd'hui, c'est devenu fluide ».

Ainsi, la congestion importante du fait du seul pont de Baskuy qui enjambait les deux barrages n'est qu'un vieux souvenir. La circulation est devenue fluide à cet endroit et sur les 2 km après.

3. Discussion

La ville de Ouagadougou entreprend depuis plusieurs années un certain nombre d'actions pour rendre la mobilité fluide. Des observations qui confirment nos résultats ont déjà été mentionnées par

certain auteurs. En effet, selon A. NIKIEMA *et al.*, (2017, p.103), « *la ville de Ouagadougou aménage des voies de plus en plus larges et l'absence de rappel de limitation de vitesse est de nature à permettre une accélération des déplacements* ». Cependant, cette recherche de la fluidité n'est pas seulement l'apanage de la ville de Ouagadougou. De nombreuses villes africaines sont dans la même dynamique.

A l'image de la ville de Ouagadougou qui multiplie le bitumage et/ou l'élargissement des voies, la même tendance est observée à Abidjan. En effet, de nombreuses voies pénétrant des quartiers de la ville ont été aménagées avec des largeurs assez importantes (au moins 2*2 voies) pour permettre des vitesses de déplacement élevées. C'est notamment le cas de l'aménagement des voies et ponts à l'intérieur de la commune d'Abobo qui ont rendu la mobilité fluide (Y. KONATE, 2017, p.354). A Dakar, une voie de dégagement a été aménagée pour contribuer à la fluidité avec en plus un rôle de désenclavement de plusieurs localités environnantes (LEQUOTIDIEN, 2017).

La construction de la Rocade Y4 d'Abidjan qui s'étend sur 26,5 km autour de la ville d'Abidjan mentionnée par O. EVIAR (2023, p.153) corrobore nos observations, notamment celle d'une infrastructure (la voie de contournement) qui évite le passage dans les zones urbaines déjà congestionnées. Par ailleurs, dans les zones déjà urbanisées, aux grandes intersections, le choix de beaucoup de villes africaines se porte comme Ouagadougou sur la construction d'échangeurs. Ces résultats ont été déjà observés au Ghana avec la construction de plusieurs échangeurs dont le plus immense est celui de POKUASE interchange d'Accra, le premier échangeur à 4 niveaux d'Afrique de l'Ouest (MINISTRY OF ROADS AND HIGHWAYS, 2021).

A la différence des stratégies de fluidification à Ouagadougou qui se limitent à l'aménagement des voies et des échangeurs, dans certaines villes l'option touche en outre le système de transport. C'est notamment le cas à Lagos et à Dakar où un système de transport de masse rapide incluant les rails (Metro ou Train express régional) et le BRT (Bus Rapid Transit) est implémenté pour faciliter la mobilité et participer à la décongestion de ces villes.(DIALLO, 2019, parag 1; MOBEREOLA, 2009, p.26-28; SALAU, 2016, parag 1).

Conclusion

Les dynamiques démographiques et spatiales entraînent dans la ville de Ouagadougou une certaine difficulté aux déplacements des populations. Avec une individualisation des modes de transport, une augmentation importante du nombre de véhicules dans la ville, la fluidité dans les déplacements pendant longtemps n'a pas été garantie dans tout l'espace urbain. Les embouteillages se sont multipliés dans la ville avec leurs corollaires négatifs aussi bien sur la santé de l'économie que sur le bien-être des populations. En réponse, à l'intérieur de la ville, une réorganisation du système de mobilité à travers l'agrandissement des voies existantes, le bitumage des voies dans certains quartiers et la construction de plusieurs échangeurs est en cours. A l'extérieur de la ville, une voie de contournement vient renforcer ce dispositif. Si ce dispositif est de nature à rechercher une meilleure fluidité dans la ville, force est de constater que celle-ci ne pourra être véritablement atteinte sans une gestion foncière en adéquation avec les besoins réels des populations et sans le développement d'un système de transport de masse comme implémenté dans certaines villes africaines

Références bibliographiques

BARON Nacima, 2017, « Grande vitesse, gares et projets métropolitains à Rabat (Maroc). Du transport à la production urbaine, les ambiguïtés de la fluidité ». *Les Cahiers Scientifiques du Transport-Scientific*, N° 72. pp. 97-119

BAUMAN Zygmunt. 2000, *Liquid Modernity*. Cambridge: Policy Press, 208 p.

BERGER Patrice, et ROUHET Gautier, 2012, « La multipolarité (favorable aux transports en commun) comme modèle de développement des métropoles africaines : une réponse à la congestion croissante de leurs centres ? les cas d'Addis Abeba, Bamako, Rabat et Ouagadougou ». *Conférence CODATU XV « Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeller les villes »*, pp. 1-30

CHALAS Yves, 1997, « Territoires contemporains et représentations : des vieux paradigmes urbanistiques aux nouvelles figures de la ville ». *Revue de Géographie Alpine*, tome 85, n°4, 1997. pp. 11-36;

DIALLO Oury Amadou. 2019. « Sénégal : le TER Dakar-Diamniadio, un projet emblématique dont le coût fait débat. (<https://www.jeuneafrique.com/mag/736011/economie-entreprises/senegal-le-ter-dakar-diamniadio-un-projet-symbolique-dont-le-cout-fait-debat/>) Consulté 20 novembre 2023

DUPUIS Blaise, et LEU Pierrick. 2010, *La Mondialisation des Formes Urbaines à Ouagadougou*, Université de Neuchatel, 307p

EVIAR Ohomon Bernard, 2023, « Les nouvelles infrastructures routières : un défi pour la durabilité des conditions de vie des populations dans le grand Abidjan ». *Revue Internationale du Chercheur*, Vol. 4, n°2, pp.445-464

INSD. 2022. *Cinquième Recensement Général de la Population et de l'Habitation du Burkina Faso: chiffres clés des résultats définitifs*, 7p

KASSI Irène, 2007, *Régulations des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan*, Thèse de Doctorat, Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, 310p

KONATE Yacouba. 2017, « Abobo, ADOLand d'hier et d'aujourd'hui ». *Afrique contemporaine*, Vol 3, n°263-264, pp. 341-64.

KUMAR Ajay, et BARRETT Fanny, 2008, *Stuck in traffic: Urban transport in Africa. AICD Background paper, 1.*

LE BRIS Émile, 1999, « La construction municipale en Afrique. La laborieuse gestation d'un nouvel espace public », *Politique africaine* Vol.74, n°2, pp:6-12.

LEQUOTIDIEN, 2017, *Voie de dégagement nord : La livraison de la deuxième section annoncée pour décembre prochain.* <https://lequotidien.sn/voie-de-degagement-nord-la-livraison-de-la-deuxieme-section-annoncee-pour-decembre-prochain>. Consulté 13 décembre 2023

MINISTRY OF ROADS AND HIGHWAYS, 2021, *Pokuase Interchange Inaugurated – 4-Tier Facility First in West Africa*. <https://mrh.gov.gh/pokuase-interchange-inaugurated-4-tier-facility-first-in-west-africa>. Consulté 15 décembre 2023

MOBEREOLA Dayo. 2009. *Africa's First Bus Rapid Transit Scheme, The Lagos BRT-Lite System*. Sub-Saharan Africa Transport Policy Program.

NALLET, Clélie. 2018. « Les défis des mobilités urbaines en Afrique. Le cas du tramway d'Addis-Abeba ». *Notes de l'Ifri*.

NIKIEMA Aude, BONNET Emmanuel, SIDBEGA Salifou, RIDDE Valery. 2017, « Les accidents de la route à Ouagadougou, un révélateur de la gestion urbaine ». *Lien social et Politiques* n°78, pp.89-111.

OECD/SWAC. 2020. *Dynamiques de l'urbanisation africaine 2020*. Disponible à : <https://www.oecd.org/fr/developpement/dynamiques-de-l-urbanisation-africaine-2020-481c7f49-fr.htm>. Consulté le 21 Mai 2024

ONU-HABITAT. 2014, *L'Etat des villes africaines 2014 : Réinventer la transition urbaine*. 278p.

ORFEUIL Jean-Pierre, 2015. *Le sens de la mobilité. Politique du logement, analyse et débats*. Disponible à : <https://politiquedulogement.com/dictionnaire-du-logement/themes-transversaux/le-sens-de-la-mobilite/> Consulté le 21 Mai 2024

OUATTARA Ardjouma, et SOME Lanko, 2009, *La croissance urbaine au Burkina Faso : rapport d'analyse des données du Recensement Général de la population et de l'habitat de 2006*, 118p

SALAU Gbenga, 2016, *30 Years Afte..., Lagos Metroline Still Work in Progress*, *The Guardian Nigeria News - Nigeria and World News*. Disponible à : <https://editor.guardian.ng/sunday-magazine/30-years-after-lagos-metroline-still-work-in-progress> Consulté 21 novembre 2023

SÉRÉ Seydou. 2020. *L'accès au logement des jeunes adultes à Ouagadougou (Burkina Faso) : pratiques et stratégies résidentielles*. Thèse de Doctorat, Université Rennes 2 ; Université Joseph Ki-Zerbo, Ouagadougou, 451p