



# Multiplication des taxis artisanaux à Ouagadougou : demande de transport ou spécificité de l'activité?

OUSSENY SIGUE ET AUDE NIKIEMA

## Résumé :

Parmi les villes ouest-africaines, Ouagadougou est une particularité. Les transports en commun, reposant sur l'intervention étatique, et malgré plusieurs efforts, peinent à se développer. La capitale burkinabè est une de celles où les déplacements à pied sont les plus faibles et où les moyens de transport privés, par deux roues motorisés, sont les plus utilisés dans les mobilités quotidiennes. Pourtant, dans ce paysage, le transport par taxi s'est maintenu au cours des décennies. Estimé à un millier dans les années 1990, leur nombre dépasserait 5000 en 2020. La question est de comprendre les caractéristiques de ce développement et les raisons du maintien de ce transport collectif. La méthodologie de ce travail repose sur une approche géographique (géoréférencement des gares de taxi) et qualitative (entretiens auprès d'un échantillon de taximen et de client-e-s). La fonction artisanale de ce moyen de déplacement, très sollicité dans les activités économiques (transport de marchandises) et sociales (déménagement, évacuation sanitaire), justifie sans doute cette continuité et le déploiement limité des gares de taxi sur le territoire urbain. Il révèle

ainsi la ville active, mais également les insuffisances des équipements et les inégalités sociales, en tant que moyen de transport des populations les plus modestes.

**Mots-clés :** inégalités sociales, mobilité urbaine, organisation spatiale, Ouagadougou, transport artisanal

**Abstract :**

Among the West African cities, Ouagadougou appears as a peculiarity. Public transport, relying on state intervention, and despite several attempts is struggling to develop. The Burkinabè capital is one of the one where travel on foot is the lowest and where private means of transport, by two motorized wheels, are the most used in daily mobility. Yet in this landscape, taxi transportation has held up over the decades. Estimated at a thousand in the 1990s, their number would exceed 5,000 in 2020. The question is to understand the characteristics of this development and the reasons for maintaining this public transport. The methodology is based on a geographical approach, with the georeferencing of taxi stations and qualitative with interviews with a sample of taximen and customers. The artisanal function of this means of transport, which is in great demand in economic (transport of goods) and social (moving, medical evacuation) activities, undoubtedly justifies this continuity and the limited deployment of taxi stations in urban areas. It thus reveals the active city, but also the inadequacies of equipment and social inequalities, as a means of transport for the most modest populations.

**Keywords :** artisanal transport, Ouagadougou, social inequalities, spatial organization, urban mobility

**Résumé (mooré) :**

Afrik wĩn-taoor galen-těmsā pugě, Waogdg wěnda a yaa toor zall ne a taabā. Ba ne gofneerā sōngr naoor wɔsgā fāa pugě bōn-zttsā ket n ka yidg ye. Afrik wĩn-taoor na-těmsā pugě, yaa Burkina Faso na-těngā a ye pug la nin-buiidā sěn kěnd ne nao wā pāng ka waooge. Le yaa be la tall f meng montɛɛr n duk sorā pāng waooga. D sā n yaool n gese, Waogdg pugě

Multiplication des taxis artisanaux à Ouagadougou : demande de transport ou spécificité de l'activité?

wã, tagsi rãmbã tall n kēna sēn sing n be yɪda yuum piiga. B bilsa b sōorã bãmb tusr yuum 1990 wã pugě. Sã n ya ne 2020 wã pugě b tagsdame tɪ b sōorã yɪda bãmb tus a nu. La d sēn sokd d meng kaaně yaa d bāng bũmb ning sēn kit tɪ tagsi rãmbã belem tōog n wogl woto, la bũmb ning sēn sōng tɪ b yidgrã paam pānga. Veesgã na n tũu ne tagsi rãmbã yalsg zĩns tigsgu, tagsi rãmbã sōor la b sōmblem baoob la b balbo. D na n le talla sōasg ne tagsi sofēer dāmb la neb sēn nong n dikd tagsi rãmbã. Tuumd ning sēn be yalsgã zĩig sēeg n kitd tɪ b ruk zĩ-kāng t'a lebg yalsg zĩiga. Rě n kit tɪ yalsgã zĩis kēer ka kaoosd wakat ningã. D sã n ges yalsg zĩis piig pugě b yopoe wã bee loεemb yalsg zĩis tɪ b boond tɪ gaar rutyεer, raaga, logtor yir sēega. Bala, zĩ-bãmb puse ratma ne tagsi rãmbã yaa wɔsg n yɪd zĩis a taabã. Yaa tagsi rãmbã yōod lēbgã wεengě (zɪɪb tolbo) ne vɪmã pugě( yi-kēer teed tolbo, bāad ruk n kēng logtor yirě) n kit tɪ b ket n be ründã wã. Yaa rě yes n le kit tɪ b yalsgã zĩis ka be zĩig zānga. Tagsi rãmbã kitdame tɪ tēng vɪ. B sēn be wã wilgda zem-taar kaalem ned ne a to soka. Bala, yaa neb nins paoong sēn zemsã n ruk-b.

### **Historique de l'article**

**Date de réception** : 24 juillet 2020

**Date d'acceptation** : 21 mai 2021

**Date de publication** : 6 mars 2022

**Type de texte** : Article

## **Introduction**

À mesure que les villes grandissent, la question du transport urbain se pose avec plus d'acuité. Les enjeux sont d'importance : assurer la mobilité des populations, favoriser le développement économique tout en garantissant la santé des populations. Des travaux sur le transport, à

l'origine de la théorie des trois âges de la ville, présentent des déplacements sous l'angle de leur impact sur les formes urbaines (Guézéré, 2013; Bochet, 2004), d'autres sous l'angle de la santé (Lévy, 2012). La mobilité urbaine a un impact, en effet, sur ces domaines. Fruit de l'automobilisme, les politiques d'urbanisme tentent de transformer ces déplacements en écomobilité (Huguenin-Richard, 2010). Ainsi, à l'échelle infra-urbaine, les déplacements quotidiens, mobilités caractérisées par des temporalités courtes, sont soumis à des exigences de rapidité et d'efficacité longtemps dépendantes de l'automobile, remplacée progressivement par une diversité de types de transport.

Dans les villes africaines, les enjeux sont encore plus importants. Soumises à une pression démographique croissante, elles se développent sur la base de politiques, construites sur des modèles occidentaux, plus ou moins maîtrisés, donnant naissance à des périphéries autoconstruites, hors de tout cadre légal. Extension spatiale, pauvreté d'une partie de la population, capacité d'intervention limitée de l'État expliquent le déficit du réseau viaire<sup>1</sup> et la rareté des transports (Diaz *et al.*, 2007). Ce contexte a été favorable à l'apparition des taxis artisanaux dans de nombreuses villes (Zouhoula Bi, 2019). En Afrique, le transport artisanal domine la scène des transports urbains (Lombard, 2008).

Pendant longtemps, l'étude de la mobilité a été réduite à sa dimension technique dans le but de planifier les besoins en matière d'infrastructures de transport (Orfeuill, 2010). L'absence ou l'échec des politiques de transport dans certains pays du Sud met en évidence la faible prise en compte des trajectoires individuelles dans la ville en mouvement, des dynamiques spatiales et résidentielles. Pourtant, elles contribuent à façonner la ville et les moyens de transport (Antoni, 2010). Les moyens de transport utilisés seraient alors des révélateurs potentiels de la structure sociale de la ville, la possession d'un moyen de déplacement individuel étant liée au statut économique (Diaz *et al.*, 2002).

1. L'adjectif « viaire » est formé à partir du latin *via* qui signifie « voie » auquel on a adjoint le suffixe « -aire » (Wiktionnaire, 2021). Le réseau viaire est donc « le réseau formé par toutes les **voies de circulation** qui la desservent, des plus importantes (autoroutes urbaines, boulevards...) aux plus modestes (rues privées, impasses) en passant par tous les types de rues » (Géoconfluence, 2021).

Multiplication des taxis artisanaux à Ouagadougou : demande de transport ou spécificité de l'activité?

Le sujet est particulièrement complexe dans une ville comme Ouagadougou, capitale du Burkina Faso, caractérisée depuis de longues années par la domination du transport individuel par deux-roues motorisées (Diaz Olvera *et al.*, 2005). Ouagadougou est, parmi les capitales d'Afrique de l'Ouest, l'une de celles où l'on marche le moins (Diaz Olvera *et al.*, 2005; Boyer *et al.*, 2016). C'est également une ville où les transports collectifs sont apparus tardivement et peinent à se développer en raison de la forte concurrence des modes de déplacement individuels (Diaz Olvera *et al.*, 1999). Dans ce contexte, la question est de comprendre quels sont les facteurs du maintien des taxis, transport artisanal collectif, à Ouagadougou, au sein des modes de déplacements urbains?

L'étude présentera l'organisation spatiale des sites de stationnement des taxis dans la ville de Ouagadougou. Puis, les caractéristiques des automobilistes, des usagers et usagères, ainsi que les motifs des déplacements en taxi seront analysés. Les résultats seront ensuite discutés.

## Méthodologie

La démarche méthodologique s'articule en deux étapes. La première a consisté en un recueil des coordonnées géographiques des stations de taxis dans la ville de Ouagadougou par le système de géolocalisation GPS<sup>2</sup>. Les rues de la ville ont été sillonnées et les responsables des taxis interrogés afin de disposer d'un recensement exhaustif. Une fiche descriptive recueillant des informations relatives à la date de création, le type de station, les caractéristiques environnementales ont été relevées. L'objectif était de pouvoir décrire les logiques d'implantation spatiotemporelles. Un premier recueil a été réalisé en 2017 et actualisé en 2019. Des données secondaires issues de la Plateforme d'information géographique (PIGEO) ont été utilisées pour observer le maintien des

2. Global Positioning System.

sites sur un temps long. Notons qu'une station de taxis est définie comme un site, aménagé ou pas, où se regroupe quotidiennement un minimum de quatre taxis, permettant ainsi leur visibilité et une forme de reconnaissance auprès de la population.

Des enquêtes ont ensuite été menées auprès des personnes qui conduisent les taxis, de leurs clients et clientes. La démarche est qualitative. Afin d'assurer la représentativité des stations, une sélection à partir des caractéristiques environnementales a été réalisée parmi les 53 sites de stationnement recensés. Ainsi, 3 stations situées près d'un marché, 5 près d'une gare routière, 5 près de sites sans particularité et 5 près d'un centre de santé ont été retenues. Elles ont ensuite été identifiées par tirage au sort au sein de la liste des sites géolocalisés. Les automobilistes et les personnes disposées à répondre à nos questions ont été interrogés. Ainsi, 80 chauffeurs et 110 usagers et usagères ont été consulté·e·s.

L'objectif de cette approche méthodologique est double. Il s'agit d'analyser les rythmes d'évolution et la géographie des implantations, puis d'identifier les fonctions préférentielles des taxis pour comprendre les facteurs de maintien et déduire le rôle de ce mode de transport sur l'organisation spatiale de la ville.

## Résultats

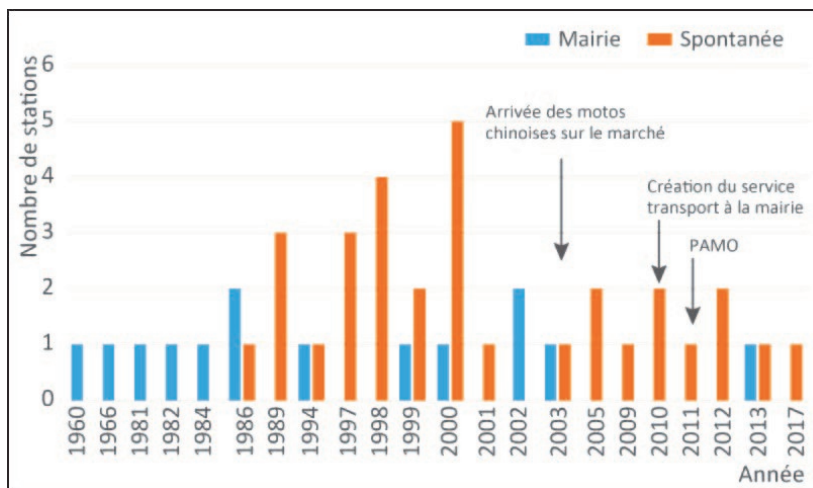
### Des stations de taxis dispersées, mais surtout présentes dans les secteurs lotis

À Ouagadougou, les taxis artisanaux sont des véhicules de transport collectif, exploités de façon artisanale par des privé·e·s (Bamas, 2003; Lombard, 2008). Ils sont officiellement reconnus par les autorités et sont soumis au paiement d'une patente par les services municipaux, ainsi

## Multiplication des taxis artisanaux à Ouagadougou : demande de transport ou spécificité de l'activité?

qu'une taxe de stationnement. Depuis 1996, les véhicules font l'objet d'une numérotation qui portait leur nombre à 932, à cette date (Bamas, 2003). En 2020, ils sont estimés, par le syndicat des taximen<sup>3</sup>, à 5 000. En près de 25 ans, leur nombre n'a donc cessé d'augmenter. Il a été multiplié par 5,3 tandis que celui de la population était multiplié par 3,7. Elle passe de 709 736 habitant-e-s au recensement de 1996 à 2 684 052 personnes, selon les estimations de l'Institut national de la statistique et de la démographie (INSD) en 2020. Cette disponibilité reste toutefois statistique, puisque la population se répartit sur une superficie évaluée à 518 km<sup>2</sup> par la mairie de Ouagadougou en 2018<sup>4</sup>; ce qui n'est pas le cas des taxis.

En l'absence de statistiques précises sur la répartition du nombre de taxis en fonction des quartiers, le dénombrement des aires de stationnement paraît une solution de rechange à l'étude de la dynamique de ce moyen de transport à Ouagadougou. Parmi les 53 sites géoréférencés, seulement 5 n'ont pu être datés (graphique 1).



Graphique 1. Périodisation de création des stations de taxis à Ouagadougou (source : enquête INSS, 2019)

3. Conducteurs et conductrices de taxis.

4. Elle n'était que de 133,8 km<sup>2</sup> en 1985 (Bamas, 1996)

La distribution par année montre deux phénomènes. Le premier est relatif à la prédominance de stations créées de façon spontanée, par les conducteurs et conductrices de taxi, qui considèrent le lieu comme favorable à leur activité. Au nombre de 38, elles sont apparues, comme la majorité des sites informels, à une période où la capitale était peu étendue et caractérisée par une domination de l'habitat non loti (Ouattara, 2016). La période politique de la Révolution (1983-1987) ne semble pas avoir été favorable à l'expansion des sites, en général, malgré la mise en place des premiers Plans de développement urbain (PDU). Il faut attendre la période politique de la Rectification (dès la fin des années 1980) pour voir les effets des aménagements urbains qui ont, sans aucun doute, contribué à une mobilité accrue, corollaire du développement spatial des lotissements, créant ainsi un besoin en matière de moyens de déplacement. La ville s'étend et les besoins en transport augmentent. Mais il faut attendre le milieu des années 1990 pour voir se multiplier les sites informels de stationnement de taxis. Dès 1996, les autorités municipales organisent le secteur en attribuant un numéro à chaque taxi en service. Outre l'intérêt d'organiser le domaine, cette démarche vise la collecte des taxes relatives à l'activité. À partir de 2001, le rythme de création ralentit. Le nombre de nouvelles stations diminue et s'espace dans le temps. Plusieurs dates importantes marquent le territoire de distribution de cette offre de transport : 2003, année de la mise sur le marché de motos d'origine chinoise; 2004, année de mise en place de la communalisation intégrale; 2011, année d'adoption du Projet d'appui à la mobilité de Ouagadougou (PAMO). Malgré l'objectif d'améliorer et de sécuriser les déplacements dans la capitale par la promotion des transports collectifs, les effets sont peu visibles sur les modes de déplacement adoptés par les populations.

D'un point de vue spatial, l'ouverture de nouvelles stations ne semble pas montrer une implantation privilégiée. En effet, les sites les plus récents sont apparus tant en périphérie qu'en centre-ville. Si les secteurs centraux (1 à 10), les plus anciennement lotis, accueillent un tiers des aires



## Multiplication des taxis artisanaux à Ouagadougou : demande de transport ou spécificité de l'activité?

de stationnement de taxis, l'analyse spatiale de la moyenne des voisins les plus proches fait état d'une distribution spatiale dispersée de façon aléatoire<sup>5</sup> (figure 1).

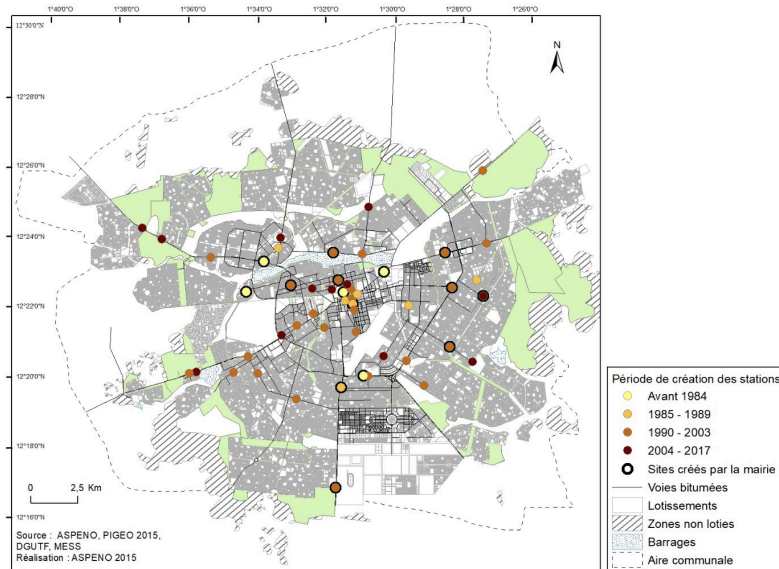


Figure 1. Carte de répartition des stations de taxis dans la ville de Ouagadougou en 2019

Ainsi, l'analyse statistique confirme l'hypothèse d'un processus spatial indépendant de facteurs d'implantation distinctifs selon la localisation dans la ville. L'hypothèse d'une implantation opportuniste, liée au développement d'activités ou de mobilités qui nécessiteraient des déplacements en taxi, peut donc être avancée. Elle pourrait être confirmée par deux caractéristiques.

La première est relative à l'environnement des aires de stationnement. Près de trois sites sur quatre sont créés près d'un lieu d'activités susceptibles d'assurer une clientèle potentielle importante. Ainsi, 19 stations de taxis sont situées près d'une gare routière, 10 près d'un marché, 6 près d'un centre de santé, 14 n'ont pas de profil particulier,

5. L'indice R (moyenne des voisins les plus proches) est de 1,02 (tendance à une dispersion), le Zscore = 0,35 indique une répartition aléatoire.

2 sont situés près d'hôtels en centre-ville, 2 au niveau d'un carrefour. Notons que les sites sans profil particulier sont choisis pour leur fonction passante. Ils ont la particularité d'être situés en centre-ville, mais sans exclusivité. En effet, un certain nombre d'entre eux se localisent à l'extrémité des grands axes revêtus ou sur les voies prolongeant les axes nationaux.

La seconde explication serait liée au caractère éphémère de certaines stations de taxis, dont le nombre d'utilisateurs et utilisatrices peut être très variable dans l'année. Un recensement des aires de stationnement de taxis réalisé en 2011 par l'IRD<sup>6</sup> permet d'évaluer à 12 le nombre de gares spontanées disparues en 2019. Ces sites peuvent avoir une physionomie variée. Cela va de la bande située entre les habitations et la voie, assimilée au trottoir, à des espaces plus étendus, parcelle non aménagée ou réserve foncière administrative. Les taxis contribuent ainsi à l'occupation anarchique du territoire urbain. En centre-ville, ils participent à l'encombrement des voies pour les sites les plus prisés, faute d'aménagement ou d'espace disponible.

Enfin, la répartition spatiale des gares montre une ville à deux vitesses. Les espaces non lotis, bien que certains conducteurs ou conductrices y résident, sont absents de la carte, à l'exception de 3 quartiers traversés par des voies bitumées. Par ailleurs, les quartiers résidentiels au niveau de vie élevé ne sont pas, non plus, des lieux d'implantation, comme au sud-est de la ville, dont on peut distinguer le dense chevelu des voies revêtues. Les critères de création d'un site informel de regroupement de taxis reposent sur la visibilité, l'accessibilité pour les clients et clientes, sur le nombre élevé d'utilisateurs et utilisatrices potentielle-s pour les automobilistes ou la capacité et l'acceptation de payer un prix élevé pour la course. Ceci explique donc les disparités dans la distribution spatiale des stations, toutes situées le long des axes bitumés qui ne représentent que 18% du réseau viaire ouagalais (AFD, 2014).

6. Institut de recherche pour le développement. Un géoréférencement avait été réalisé en collaboration avec l'Institut des sciences des sociétés (INSS) pour les besoins de la Plateforme d'information géographique PIGEO.

Multiplication des taxis artisanaux à Ouagadougou : demande de transport ou spécificité de l'activité?

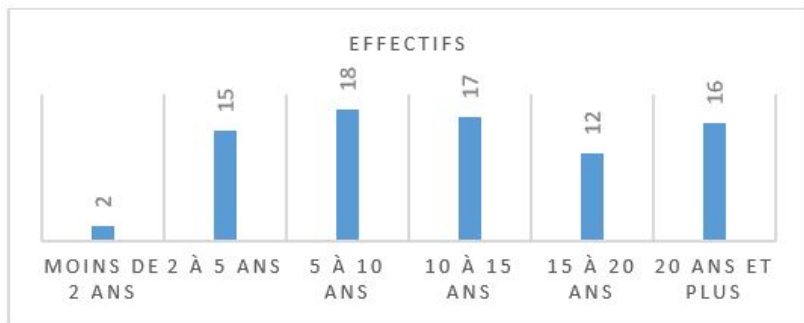
## Une activité incertaine, mais source de revenus

### **L'ancienneté dans la profession témoin d'une forme de rendement**

Notre population d'étude montre que les conducteurs et conductrices ont en majorité moins de 50 ans (47 sur 80 enquêté-e-s). Mais il ne s'agit pas d'un domaine réservé à une population peu avancée en âge puisque 22 personnes avaient entre 50 et 60 ans et 11 avaient 60 ans et plus. L'âge moyen de la population d'étude est de 46,8 ans. Il est difficile de faire des conclusions puisqu'il ne s'agit pas d'un échantillon représentatif d'un point de vue quantitatif, mais il laisse supposer le maintien dans la profession. Par ailleurs, nos enquêtes ont révélé une particularité. Ainsi, l'activité de conduite de taxi est constituée de déplacements sur les axes bitumés, en quête de clients et clientes potentielle-s, et de stationnement à certains moments de la journée sur des sites réservés à cet effet. Or, les conducteurs ou conductrices les plus gé-e-s choisissent souvent de ne rester qu'aux stations, particulièrement celles situées devant les centres de santé. Cela est lié au prix de la course, qui peut correspondre à la recette journalière d'un taximan qui aurait fait le choix d'être mobile<sup>7</sup>. Ces choix opposent donc les conducteurs et conductrices gé-e-s, préférant un site précis, mais dont l'activité reste aléatoire, aux jeunes, plus favorables à la maraude dans le but d'obtenir plus de client-e-s et de recettes, selon les déclarations.

Le conducteur ou conductrice de taxi n'est pas une profession provisoire, comme l'atteste l'ancienneté dans l'activité. Ainsi, 56,5 % des enquêté-e-s déclarent travailler dans le domaine depuis plus de 10 ans (graphique 2).

7. Le prix moyen d'une course est de 300 francs C.F.A. (monnaie de la Communauté financière africaine) Ce prix augmente si la personne souhaite une modification de son parcours, il est alors négocié selon la distance à parcourir et l'accessibilité de la destination.



Graphique 2. L'ancienneté dans la profession de conducteur et conductrice de taxi (source : enquête INSS, 2020)

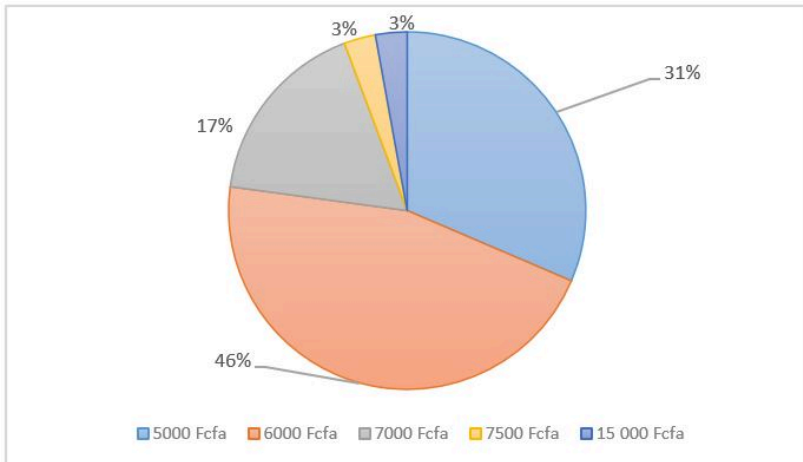
Le niveau d'instruction montre que 48 personnes sur 80 sont sans instruction, 26 personnes ont un niveau d'étude primaire, 3 un niveau secondaire et 3 ont suivi un enseignement dans une école coranique. Ceci illustre en partie le rôle de palliatif de l'activité à la précarité de l'emploi. Elle est pour certaines personnes une activité de survie, pour d'autres un moyen de revenu stable au regard du métier exercé auparavant. Sur les 80 personnes interrogées, 21 ont toujours exercé ce métier; d'autres exercent un métier différent : 13 font du commerce, 5 font de la mécanique. Les 41 autres ont exercé dans des activités diverses, dont la menuiserie, la maçonnerie, la soudure, l'agriculture et l'orpaillage, etc.

### **Des salaires dérisoires pour une activité relativement rentable**

Les conducteurs et conductrices de taxi se répartissent en deux groupes : il y a, d'un côté, les propriétaires de véhicules et, de l'autre, les salarié-e-s. Les propriétaires n'ont de compte à rendre à personne, tandis que les salarié-e-s sont engagé-e-s par des privé-e-s contre un salaire mensuel. Dans les clauses du contrat, avec le propriétaire du taxi, il y a une recette journalière que l'employé-e est tenu de verser pour pouvoir jouir de son salaire à la fin du mois. Le montant est fixé par accord entre les deux parties. La population d'enquête révèle que 45 personnes sur 80 sont propriétaires contre 35 salarié-e-s. Le revenu mensuel d'un conducteur salarié ou d'une conductrice salariée varie entre 40 000 et 60 000 francs C.F.A. avec une moyenne d'environ 45 000 francs C.F.A. Ces

## Multiplication des taxis artisanaux à Ouagadougou : demande de transport ou spécificité de l'activité?

salaires sont fixés en fonction de la recette journalière. Elle varie entre 5 000 francs C.F.A. et 15 000 francs C.F.A., et 77 % ont déclaré verser entre 5 000 francs C.F.A. et 6 000 francs C.F.A. à leur employeur ou employeuse (graphique 3). Ces chiffres sont, cependant, à prendre avec beaucoup de réserves, car les enquêtés, afin d'éviter les taxes, déclarent de faibles revenus.



Graphique 3. Sommes journalières versées aux propriétaires par les conducteurs ou conductrices salarié-e-s (source : enquête INSS, juin 2020)

Les entretiens auprès des automobilistes montrent que 60 % des salarié-e-s interrogé-e-s perçoivent moins de 40 000 francs C.F.A. par mois. Notons que le surplus de recettes est conservé par le conducteur ou conductrice. Il permet ainsi de pallier les aléas d'une activité très fluctuante et de pouvoir payer sans interruption le propriétaire du taxi.

Les recettes permettent également d'assurer l'entretien des véhicules qui occasionnent des dépenses journalières allant de 1 500 francs C.F.A. pour ceux ou celles qui attendent les clients et clientes uniquement aux parcs de stationnement à 12 000 F CFA<sup>8</sup> pour ceux ou celles qui sillonnent la ville. Ces dépenses concernent surtout l'huile de moteur, le carburant,

8. Selon les enquêtes, 4 % des propriétaires réalisent des recettes inférieures à 5 000 francs C.F.A. 25 % et 20 % gagnent respectivement entre 5 000-7 000 francs C.F.A. et 7 000-10 000 francs C.F.A. tandis que le reste (31 %) gagne entre 10 000 et 20 000 francs C.F.A.

les petites pannes (crevaisson), le maintien de la propreté, toutes à la charge de la personne conductrice. Les pannes importantes incombent uniquement aux propriétaires de taxis (cf. tableau 2).

Tableau 2. État des recettes et dépenses journalières d'un taxi (en franc C.F.A.)

| Recettes       | Nombre d'enquêté-e-s | Pourcentage (%) | Dépenses      | Nombre d'enquêté-e-s | Pourcentage (%) |
|----------------|----------------------|-----------------|---------------|----------------------|-----------------|
| 2 000-3 000    | 2                    | 2               | 1 500-3000    | 15                   | 19              |
| 3 000-5 000    | 2                    | 2               | 3 000-5 000   | 38                   | 47              |
| 5 000-7 000    | 25                   | 31              | 5 000-7 000   | 15                   | 19              |
| 7 000-10 000   | 20                   | 25              | 7 000-10 000  | 8                    | 10              |
| 10 000-15 000  | 25                   | 31              | 10 000-12 000 | 3                    | 4               |
| 15 000-200 000 | 6                    | 8               | Autres        | 1                    | 1               |
| Total          | 80                   | 100             | Total         | 80                   | 100             |

Source : enquête INSS (juin 2020)

Ce tableau présente les recettes<sup>9</sup> et les dépenses effectuées par les conducteurs et conductrices de taxis. En moyenne, les taximen interrogé-e-s déclarent gagner 9 381, 25 franc C.F.A. et dépenser, par ailleurs, 4 768,98 francs C.F.A. par jour pour les entretiens divers. Les enquêté-e-s salarié-e-s affirment verser 6 000 francs C.F.A. en moyenne par jour au propriétaire contre une recette de 9 381,25 francs C.F.A. Par conséquent, l'on retient que le taximan salarié en plus de son salaire mensuel gagne 3 381,25 francs C.F.A. par jour. Ces chiffres permettent de conclure que l'activité permet de disposer quotidiennement de revenus même si les salaires déclarés sont modestes.

9. La recette constitue le reste de la somme journalière obtenue après retrait des dépenses de la journée.

Multiplication des taxis artisanaux à Ouagadougou : demande de transport ou spécificité de l'activité?

## Des utilisateurs et utilisatrices des taxis parmi les plus modestes

### Des catégories socioprofessionnelles composant la clientèle des taxis

Les enquêtes auprès des personnes qui prennent le taxi indiquent une majorité d'utilisateurs masculins, 61 hommes (soit 55,45 %) contre 49 femmes. Ceci laisse penser que les femmes ont une plus faible mobilité en comparaison aux hommes. Cela serait lié aux pesanteurs sociales, également observables dans les domaines de l'éducation, de l'emploi salarié. Les femmes sont cantonnées aux tâches domestiques, rendant ainsi leurs déplacements occasionnels.

Par ailleurs, l'âge semble un facteur déterminant de la mobilité des individus. Les jeunes gens, compte tenu de leur dynamisme, se déplacent beaucoup plus que les personnes âgées (cf. tableau 3).

Tableau 3. Âge des clients et clientes de taxi interrogé·e·s

| Âge         | Effectifs | Pourcentage (%) |
|-------------|-----------|-----------------|
| Moins de 20 | 12        | 11              |
| 20 à 30     | 45        | 41              |
| 30 à 40     | 35        | 31              |
| 40 à 50     | 12        | 11              |
| 50 à 60     | 5         | 4               |
| 60 et plus  | 2         | 2               |
| Total       | 110       | 100             |

Source : enquête INSS (juin 2020)

L'âge moyen des individus interrogés est 31,8 ans. Ce tableau indique ainsi que plus on est âgé, moins on se déplace et on utilise le taxi. Une situation attendue en Afrique où la solidarité conduit à assurer des services pour les personnes les plus âgées, leur évitant ainsi des déplacements qu'elles auraient peut-être effectués avec peine.

### Une clientèle active, mais aux revenus modestes

À Ouagadougou, les personnes actives constituent la majorité des utilisateurs et utilisatrices de taxi d'après les résultats de nos enquêtes (cf. tableau 4)<sup>10</sup>.

Tableau 4. Le statut professionnel de la clientèle des taxis

| <b>Profession</b> | <b>Effectifs</b> | <b>Pourcentage (%)</b> |
|-------------------|------------------|------------------------|
| Étudiant-e/ élève | 21               | 19                     |
| Fonctionnaires    | 1                | 1                      |
| Commerçant-e-s    | 41               | 37                     |
| Artisan-e-s       | 5                | 5                      |
| Ménagère          | 14               | 13                     |
| Secteur privé     | 8                | 7                      |
| Sans profession   | 4                | 3                      |
| Retraité-e-s      | 2                | 2                      |
| Autres            | 14               | 13                     |
| Total             | 110              | 100                    |

Source : enquête INSS (juin 2020)

Le tableau 4 montre que les usagers et usagères des taxis ont des activités aux revenus relativement modestes. Cette situation nous fait comprendre que ce transport artisanal est naturellement réservé aux plus modestes, les populations aisées, généralement propriétaires d'un moyen de déplacement individuel, ne l'empruntent que très occasionnellement ou préfèrent recourir aux taxis-compteurs<sup>11</sup>. Selon nos enquêtes auprès de la clientèle, 68 sur 110 déclaraient un revenu inférieur à 50 000 francs C.F.A. par mois. Ceci contribue à façonner l'image d'une activité de survie, par des prix de trajet pratiqués nécessairement modestes pour rester attractifs. Cette situation est renforcée par le caractère irrégulier de

10. La catégorie « Autres » représente les personnes actives dans divers domaines, mais surtout des acteurs et actrices du secteur informel : menuiserie, maçonnerie, manœuvre, gérant ou gérante de maquis (restaurant ou bar clandestin), etc.

11. Taxi muni d'un compteur. Voir Dictionnaire des francophones – DDF, 2021. Taxi-compteur. <https://www.dictionnairedesfrancophones.org/form/taxi-compteur/sense/inv:entry/5283/en/0/ls/1>



Multiplication des taxis artisanaux à Ouagadougou : demande de transport ou spécificité de l'activité?

l'utilisation de ce moyen de transport. La majorité des enquêté-e-s déclare emprunter le taxi occasionnellement<sup>12</sup> (67 %), tandis que le tiers (33 %) l'utilisent régulièrement.

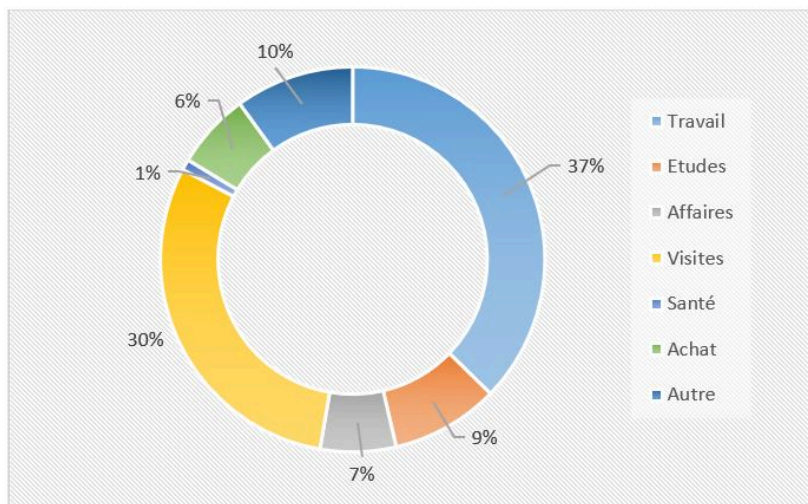
Enfin, le profil de ces personnes est révélateur des déterminants de l'utilisation des transports artisanaux. La rapidité et la souplesse au regard des autobus, la facilité de transporter des bagages, surtout pour les commerçants et commerçantes, sont des facteurs attractifs.

La proportion assez importante de personnes transportées à faible revenu parmi la clientèle des taxis montre la présence non négligeable d'élèves, d'étudiants et étudiantes. Faute de moyen individuel de déplacement, ces couches vulnérables sont obligées très souvent de recourir aux transports collectifs, notamment les taxis qui offrent une plus grande accessibilité à la ville comparativement aux autobus<sup>13</sup>.

#### **Des motifs d'utilisation liés à l'activité économique**

Connaître les motifs des déplacements, c'est aussi une manière de caractériser la demande en transport. Pour ce qui concerne cette étude, les déplacements domicile-travail et les visites aux parents et/ou ami-e-s sont les plus importants (graphique 4).

12. Les usagers réguliers et les usagères régulières empruntent le taxi au moins 3 fois par semaine.
13. Les taxis peuvent emprunter certaines voies non bitumées à la demande des client-e-s alors que les autobus ne circulent que sur des routes bitumées.



Graphique 4. Motifs des déplacements en taxi (source : enquête INSS, juin 2020)

Les déplacements en taxi sont dominés par deux motifs : le travail et les échanges sociaux. Ce dernier est une caractéristique spécifique de la mobilité dans les villes africaines. Il est la traduction d'une forme de cohésion et de solidarité sociales. L'utilisation du taxi pour des motifs de soins est une autre des particularités des villes africaines, puisqu'aucun accord ou contrat n'a été établi pour le transport de malades avec l'établissement de soins. Les utilisateurs et utilisatrices, pour ce motif singulier, sont des personnes à faible revenu. La population d'enquête devant les centres de soins présente un profil particulier au regard de l'ensemble des enquêté-e-s. Il s'agit en majorité de femmes (le taxi est fréquemment utilisé par les parturientes), non instruites, essentiellement ménagères. Parmi les motifs d'utilisation des 36 personnes interrogées, 20 se déplaçaient pour des raisons en rapport avec la grossesse, 6 pour des soins liés à un accident, 10 pour des soins divers. Généralement, les patients et les patientes ou leurs parents et ami-e-s négocient les prix avec l'automobiliste le plus proche de leur domicile. Alors que le prix d'un déplacement est en moyenne de 300 francs C.F.A., si le déplacement ne contraint pas à dévier du trajet habituel, le transport à destination

Multiplication des taxis artisanaux à Ouagadougou : demande de transport ou spécificité de l'activité?

d'un centre de soins présente le prix plancher de 2 000 francs C.F.A. La particularité des taxis stationnant devant ces établissements est l'âge élevé des individus qui conduisent et leur refus de parcourir la ville pour chercher un client ou une cliente. Toutefois, l'activité reste aléatoire, car il est fréquent que personne ne se présente au cours de la journée.

## Discussion

### Les taxis artisanaux : témoins des insuffisances de la politique de transport

La croissance spatiale de Ouagadougou a considérablement allongé les mobilités sans toutefois modifier leur orientation. Elles sont toujours tournées vers le centre-ville. Malgré l'élaboration, au cours des années 2000, de documents (PAMO) visant à revoir la mobilité dans la capitale, l'accès à des moyens de transport individuel et le faible pourcentage des voies bitumées ont eu raison des nombreuses tentatives de mise en place des sociétés de transport collectif. Privées ou publiques, elles peinent à se développer, au regard des capitales ouest-africaines (Kiettyetta, 2013), concurrencées par les deux-roues motorisées d'importation chinoise (Khan, 2016). Ce phénomène ne dépend pas uniquement de l'accessibilité financière relative à ce mode de transport, les choix politiques ont largement contribué à complexifier la situation. Pendant la période révolutionnaire, le Burkina Faso a mené une politique en faveur des transports en commun. Afin de garantir le succès de la société responsable, le développement des transports artisanaux est limité dans leur développement (Bamas, 2003). En parallèle, la volonté de maintenir un tissu industriel national conduit l'État à prendre des participations dans l'usine de production nationale de cycles et motocyclettes,

dénommée SIFA<sup>14</sup> (Khan, 2016). Ainsi, pour faire face à la réduction des activités en raison du rétrécissement du marché à l'interne et pour pallier les effets de la diminution du pouvoir d'achat, la SIFA est transformée en société d'économie mixte en 1987. L'État facilite, par ailleurs, le crédit d'achat et assure à la société l'exclusivité des marchés publics : « L'État aurait ainsi façonné la place centrale de la moto dans la société burkinabè » (Khan, 2016, p. 106). Le transport par taxi semble cependant avoir résisté, même s'il reste marginal. En 2008, 7 individus sur 100 prenaient un moyen de transport en commun plusieurs fois par semaine, largement en faveur du taxi, par rapport au bus (Boyer *et al.*, 2017). Leur adaptabilité explique sans doute ce maintien. Même s'ils cantonnent leurs déplacements à des axes précis, ils peuvent varier leur trajet selon la demande et la capacité à payer des clients.

L'atomisation du secteur des transports est sans doute un handicap à sa gestion contrôlée. Plusieurs institutions sont concernées par la gestion du secteur du transport et de la mobilité urbaine à Ouagadougou (Kassi-Djodjo et Kiettyetta, 2019). La multiplication des stations spontanées de taxis à Ouagadougou montre une ville dont la maîtrise de la mobilité échappe aux responsables. Ce phénomène est observé également à Abidjan et a pour conséquence la multiplication des gares spontanées. Elles sont le fruit de l'insuffisance d'encadrement du domaine; et elles se traduisent par l'empiétement sur l'espace public, jusqu'au détournement de la fonction initiale du site (Kassi-Djodjo et Kiettyetta, 2019). La montée du secteur privé dans le transport n'est pas nouvelle et semble universelle à l'échelle de l'Afrique de l'Ouest : « Il a profité des défaillances du secteur public pour se développer et occuper des parts de marchés et des espaces auparavant interdits » (Lombard, Zouhoual Bi, 2008, p.43). Ces espaces sont identifiés en fonction d'une logique destinée à répondre au mieux à la demande. Il existe peu de communication entre les autorités étatiques et municipales (Adrianssens *et al.*, 2012). Ces dernières sont pourtant responsabilisées depuis plusieurs années. Ainsi, selon Kiettyetta (2019, p.25), le Code général des collectivités territoriales (CGCT), instituant le processus de décentralisation dès 2004, a organisé le transfert des

14. Société industrielle du Faso.

Multiplication des taxis artisanaux à Ouagadougou : demande de transport ou spécificité de l'activité?

compétences auprès des communes; et il leur a confié la gestion du sous-secteur des taxis. Toutefois, ce n'est qu'en 2010 qu'un service transport et circulation est créé au sein de la municipalité ouagalaise (Adrianssens, 2012). En 2018, une direction de la mobilité urbaine a été créée au sein du ministère en charge des transports dans le but de promouvoir les déplacements urbains. D'après son premier responsable, un plan de mobilité urbain est en cours d'élaboration, mais sans une attention particulière accordée aux taxis artisanaux. Par ailleurs, les actions de cette institution ne sont pas encore perceptibles sur le terrain, peut-être en raison de sa création récente.

## Ce que les stations de taxis révèlent plus globalement des villes du Sud

La présence majoritaire des stations de taxis dans des quartiers lotis à Ouagadougou, construits dans les années 2000, montre que l'espace périurbain n'est pas, à l'image des villes du Nord, le produit de l'automobile, mais celui des deux roues motorisées (Guézéré, 2013). Selon Boyer *et al.* (2016), les mobilités quotidiennes se font en voiture particulière pour 3 % d'entre elles. À la faible présence périphérique des stations de taxis s'oppose leur abondance en centre-ville. Cette opposition spatiale offre alors une double lecture : l'attraction économique toujours exercée par cette partie de la ville et peut-être une demande de déplacement par taxi plus importante (Fournet *et al.*, 2008). Ces infrastructures participent ainsi à la construction de l'image du territoire (Ndam, 2018). Les stations lèvent le voile à la fois sur l'espace formel actif de la ville et la construction sociale du territoire urbain (Fraise, 2008). L'espace social contribue par ses logiques à définir des cohésions et des ségrégations sociales, à construire des formes de privatisation de certains espaces, contraignant, ainsi, ou favorisant,

l'implantation de structures informelles, comme les stations de taxis. Leur localisation joue un rôle instrumental, elle constitue et reproduit les structures et les relations sociales (Soares Gonçalves, 2017).

Mais plus globalement, le paradoxe qu'affiche le domaine des transports par taxi n'est que la reproduction d'un fonctionnement observé dans les villes du Sud. Ainsi, à Ouagadougou, les taxis sont reconnus officiellement par les services communaux, auprès desquels les conducteurs et conductrices paient des taxes, sont soumis-e-s à un cahier des charges et disposent de gares aménagées. Cependant, celles-ci ne représentent que 10 % des sites de stationnement utilisés, les autres se développent de façon spontanée. Ces sites occupent alors la rue sous diverses formes, temporaires ou permanentes. Ces installations précaires aux contours flous ne sont pas spécifiques à la capitale du Burkina Faso d'autant plus que le modèle est reproduit dans d'autres villes ouest-africaines, à l'instar des lieux de transport occupés par les *woroworo*<sup>15</sup> et les motos-taxis à Adidjan (Zouhoula Bi, 2019). Dans leur revue de la littérature de l'informalité<sup>16</sup> dans les villes du Sud, Jacquot et Morelle évoquent l'idée que ces espaces informels, à l'image des bidonvilles, ne seraient « pas le résultat d'un système non régulé, mais d'un système dérégulé permis par l'État » (2018, p. 8). Si la dimension politique est évidente, la dimension économique constitue l'autre pan de la construction de la ville informelle. Échapper à la précarité en s'implantant de manière visible le long des axes de circulation devient une évidence. Les aires de stationnement créées de façon spontanée sont également la traduction de logiques plus fonctionnelles et adaptées aux besoins des résidents et résidentes (Soares Gonçalves, 2017). Dans certains quartiers, « la moindre parcelle offre des ressources essentielles, un espace vide n'a

15. D'après le *Dictionnaire des francophones* (DDF), terme issu du *mandenkan* qui désigne un « taxi collectif privé, à tarif unique et desservant une ligne fixe ». Pour lire l'article du DDF : <https://www.dictionnairedesfrancophones.org/form/woroworo/sense/dict:asom/sense/774980f640e7c186046cdca6dc8c06d>

16. Terme forgé à partir de l'adjectif « informel », l'*informalité* est définie comme « des activités ou des pratiques qui s'exercent hors des règles » (Géoconfluence, 2021b).

Multiplication des taxis artisanaux à Ouagadougou : demande de transport ou spécificité de l'activité?

pas de sens » (Charpy, 2011, p. 24). Les populations mélangent alors « leur perception de la notion de vide et l'absence de fonction » (Étongué Mayer et Soumahoro, 2014, p.2).

## Conclusion

Ouagadougou présente les caractéristiques d'un grand nombre de capitales ouest-africaines : croissances spatiale et démographique qui contraignent les mobilités. Les moyens de déplacement adoptés par les populations apparaissent, en revanche, originaux en raison de la presque exclusivité accordée aux modes de transport individuel. Les choix politiques et l'aménagement urbain ont largement contribué à ce modèle particulier dans lequel les taxis collectifs, moyen de transport artisanal, se maintiennent, voire se développent, si ce n'est avec la ville, du moins avec les activités économiques.

En effet, les sites d'accueil des stations de taxis, en majorité informels, malgré la reconnaissance de l'activité par les autorités communales, qui sont supposées être responsables de leur gestion, paraissent reposer sur des critères spécifiques. Dispersée sur le territoire urbain, mais évitant les marges urbaines et les quartiers aisés, leur localisation est la traduction spatiale du profil social. Cette localisation met également en évidence la précarité de l'activité par le caractère informel des installations. Mais le maintien de ce moyen de transport précaire ne peut se justifier par la seule fonction économique, destinée à offrir un moyen de subsistance à des populations fragiles et sans instruction. Il est évident qu'il répond à une demande de déplacement non satisfaite et à laquelle les multiples acteurs et actrices du domaine peinent à répondre.

## Références

- Adrianssens, Charles, Bouchet, Nina, Chignard, Sophie et Dousselain, Alexis. 2012. *Rapport intermédiaire : appui à la construction d'une politique des mobilités au sein de la municipalité de Ouagadougou*. Science Po pour l'Agence française de développement.
- Agence française de développement – AFD. 2014. *Projet d'appui à la mobilité de Ouagadougou*, Rapport de mission n° 3. URL : [http://www.urbalyon.org/AffichePDF/Projet\\_d-Appui\\_a\\_la\\_Mobilite\\_de\\_Ouagadougou\\_-Burkina\\_Faso\\_-\\_PAMO-\\_octobre\\_2014-8010](http://www.urbalyon.org/AffichePDF/Projet_d-Appui_a_la_Mobilite_de_Ouagadougou_-Burkina_Faso_-_PAMO-_octobre_2014-8010)
- Agence française de développement – AFD. 2015. *Le transport collectif artisanal : une composante essentielle dans un système dual*, CODATU. [https://www.codatu.org/wpcontent/uploads/transports\\_collec\\_artisanal\\_V2.5\\_ecran\\_FR.pdf](https://www.codatu.org/wpcontent/uploads/transports_collec_artisanal_V2.5_ecran_FR.pdf)
- Antoni, Philippe. 2010. *Modéliser la ville. Formes urbaines et politique de transport*. Paris : Economica.
- Assogba, Guézéré. 2013. Deux roues motorisées et étalement urbain à Lomé, quel lien avec la théorie des « trois âges » de la ville? *Norois* 226, 41-62. <https://doi.org/10.4000/norois.4549>
- Bamas Stanislas. 2003. Les transports urbains à Ouagadougou : diagnostic et perspectives. Dans Compaoré, Georges, Nebié, Ousmane, Bamas, Stanislas, Soubeiga, André et Baya Banza (dir.), *Etudes urbaines à Ouagadougou – Burkina Faso*. Bordeaux : Presses universitaires de Bordeaux, p. 59-90.
- Bayala, Laure. 2009. *Monographie de la commune urbaine de Ouagadougou*. Ouagadougou : Institut national de la statistique et de la démographie. URL : [https://ireda.ceped.org/inventaire/ressources/bfa-2006-reco2\\_commune\\_urbaine\\_ouagadougou.pdf](https://ireda.ceped.org/inventaire/ressources/bfa-2006-reco2_commune_urbaine_ouagadougou.pdf)



Multiplication des taxis artisanaux à Ouagadougou : demande de transport ou spécificité de l'activité?

Bochet, Béatrice, Pini, Giuseppe et Gay, Jean-Bernard. 2004. La ville dense et durable : un modèle européen pour la ville? . *Géocofluences*. URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/transv/DevDur/DevdurScient3.htm>

Boyer, Florence et Delaunay, Daniel. 2017. Se déplacer dans Ouagadougou au quotidien, moyens, contraintes et pratiques de la mobilité. *Monographies Sudd-Nord* 6. URL : <https://iedespubli.hypotheses.org/988>

Boyer, Florence, Gouëset, Vincent et Delaunay, Daniel. 2016. Les mobilités quotidiennes, un révélateur des inégalités sociospatiales à Ouagadougou. *Autrepart* 80 (4), 47-68. <https://doi.org/10.3917/autr.080.0047>

Charpy, Manuel. 2011. L'apprentissage du vide : commerces populaires et espace public à Paris dans la première moitié du XIXe siècle. *Espaces et sociétés* 145 (144), 15-35. <https://doi.org/10.3917/esp.144.0015>

Diaz, Olvera Lourdes, Plat, Didier et Pochet, Pascal. 1999. Mobilité quotidienne des citadins à faibles ressources. Les enseignements de Ouagadougou. *Tiers-Monde* 160 (40), 829-848. <https://doi.org/10.3406/tiers.1999.5347>

Diaz, Olvera Lourdes, Plat, Didier et Pochet, Pascal. 2002. Hiérarchie sociale, hiérarchie modale dans trois capitales africaines. Dans Bussière Yves, Madre, Jean-Loup (éd.), *Démographie et transport : villes du Nord et villes du Sud* (289-315). Paris : L'Harmattan.

Diaz, Olvera Lourdes, Plat, Didier et Pochet, Pascal. 2007. Pauvreté, mobilité quotidienne et accès aux ressources dans les villes subsahariennes. Dans Masquelier, Bruno et Thierry Eggerickx (dir.), *Dynamiques de pauvretés et vulnérabilités en démographie et en sciences sociales* (281-302). Louvain : Presses Universitaires de Louvain.

Diaz, Olvera Lourdes, Plat, Didier et Pochet, Pascal. 2005. La ville hors de portée? Marche à pied, accès aux services et ségrégation spatiale en Afrique subsaharienne. *Espace populations sociétés* 1, 145-161. <https://doi.org/10.4000/eps.2771>

- Étongué Mayer, Raoul et Moustapha, Soumahoro. 2014. Espaces urbains africains sub-sahariens, changements et conflits spatiaux. *Revue canadienne de géographie tropicale/Canadian journal of tropical geography* 1 (1). URL : <http://www3.laurentian.ca/rcgt-cjtg/volume1-numero1/espaces-urbains-africains-sub-sahariens-changements-et-conflits-spatiaux/>
- Fournet, Florence, Meunier-Nikiema, Aude et Salem, Gérard. 2008. *Ouagadougou (1850-2004). Une urbanisation différenciée*. Paris : IRD.
- Fraisse Stéphanie. 2008. Yankel Filjakow, Sociologie des villes. *Lectures, Les comptes-rendus*,. <https://doi.org/10.4000/lectures.631>
- Géoconfluence. 2021a. Réseau viaire. URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/reseau-viaire>
- Géoconfluence. 2021b. Informalité. URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/informalite>
- Huguenin-Richard, Florence. 2010. Mobilité urbaine : de l'automobilisme à l'éco-mobilité. Un long chemin... Dans Moriniaux, Vincent (dir.), *Mobilités* (109-137). Paris : Armand Colin.
- Jacquot, Sébastien et Morelle, Marie. 2018. Comment penser l'informalité dans les villes « du Nord », à partir des théories urbaines « du Sud »? *Métropoles* 22. <https://doi.org/10.4000/metropoles.5601>
- Kassi-Djodjo, Irène, Kiettyetta, Jean-Yves. 2019. Évolution institutionnelle des transports urbains dans les villes d'Abidjan et de Ouagadougou. Dans Kassi-Djodjo Irène, Kiettyetta Jean-Yves (dir.), *Se déplacer dans les métropoles africaines* (13-31) Abidjan : L'Harmattan.
- Khan Mohammad, Guive. 2016. *Les motos chinoises au Burkina Faso : une affaire d'État. Nouveaux itinéraires d'accumulation marchands transnationaux et gestion de l'extraversion*. Thèse de sciences sociales, Université de Lausanne. URL : [http://www.fasopo.org/sites/default/files/jr/th\\_khan\\_mohammad.pdf](http://www.fasopo.org/sites/default/files/jr/th_khan_mohammad.pdf)

Multiplication des taxis artisanaux à Ouagadougou : demande de transport ou spécificité de l'activité?

Kiettyetta, Jean-Yves. 2013. *L'évolution du système de transport collectif urbain à Ouagadougou*. Thèse de géographie, Université de Paris VIII – Saint-Denis – Vincennes URL : <http://www.theses.fr/2013PA083563>

Lévy, Albert. 2012. *Ville, urbanisme et santé. Les trois révolutions*. Paris : Éditions Pascal et Mutualité française.

Lombard, Jérôme, Zouhoula Bi, Marie Richard. 2008. Minibus et taxis à Abidjan et Dakar : 50 ans de lutte pour la reconnaissance du secteur privé. Dans Bredeloup, Sylvie, Bertoncello, Brigitte et Lombard, Jérôme (dir.), *Abidjan, Dakar des villes à vendre? La privatisation made in Africa des services urbains* (43-62). Paris : L'Harmattan.

Lombard, Jérôme. 2008. *Transport artisanal, esquisse de bilan pour la mobilité durable*. Coopération pour le développement et l'amélioration des transports urbains et périurbains – CODATU XIII. URL : <http://www.codatu.org/wp-content/uploads/Transport-artisanal-esquisse-de-bilan-pour-la-mobilité-durable-Xavier-GODARD.pdf>

Ndam, Salifou. 2018. Circuler et stationner à Yaoundé : parkings publics et régulation de la mobilité urbaine. Dans Nzhie Engono, Jean et Leka Essomba, Armand (dir.), *Vivre en ville aujourd'hui Métropolisation et changements sociaux au Cameroun* (69-87). Paris : Éditions Connaissances et savoirs.

Orfeuill, Jean-Pierre. 2010. La mobilité, nouvelle question sociale? *Sociologies* 25, URL : <https://journals.openedition.org/sociologies/3321>

Ouattara, Ardjouma. 2016. *Migrations, urbanisation et processus d'insertion à Ouagadougou (Burkina Faso)*. Thèse de géographie, Université de Lomé.

Soares Gonçalves, Rafael. 2017. L'informalité comme une ressource urbaine? Le cas des favelas de Rio de Janeiro. *Echogeo* 39. URL : <https://journals.openedition.org/echogeo/14872>

Zouhoula Bi, Marie Richard. 2019. Logiques de transformation des voiries urbaines en lieux de transport à Abidjan et Korhogo (Côte d'Ivoire). RGO 8, 119-132. URL : <http://revuegeographieouaga.com/2019/11/17/article-8-007/>

---

### **Ousseny SIGUE**

L'auteur est géographe, chargé de recherche (CAMES) depuis 2013 à l'Institut des Sciences des Sociétés (INSS) du Centre National de la Recherche Scientifique et Technologique (CNRST) du Burkina Faso. Ses travaux de thèse ont porté sur le transport international de marchandises entre le Burkina Faso (pays enclavé) et ses voisins côtiers. Il a à son actif des publications sur les transports routier, ferroviaire et aérien. L'auteur s'intéresse également à la question de la sécurité routière.

E-mail: [oussensyigue@gmail.com](mailto:oussensyigue@gmail.com)

### **Aude NIKIEMA**

L'autrice est géographe et maîtresse de recherche (CAMES) depuis 2002 à l'Institut des Sciences des Sociétés (INSS) du Centre National de la Recherche Scientifique et Technologique (CNRST) du Burkina Faso. Elle est spécialiste des SIG et a participé à de nombreuses recherches sur la ville et son organisation spatiale.

E-mail : [nikiaude@yahoo.fr](mailto:nikiaude@yahoo.fr)

### **En ligne à :**

[https://www.revues.scienceafrique.org/gari/texte/sigue\\_et\\_nikiema2022/](https://www.revues.scienceafrique.org/gari/texte/sigue_et_nikiema2022/)

**Pour citer cet article :** Sigué, Ousseny et Nikiema, Aude. 2022. Multiplication des taxis artisanaux à Ouagadougou : demande de transport ou spécificité de l'activité? GARI. Recherches et débats sur les villes africaines, 2(1), 61-88. DOI : 10.46711/gari.2022.2.1.4