CROISSANCE URBAINE, EXPLOSION DES DEUX-ROUES MOTORISES ET SECURITE ROUTIERE A BOBO-DIOULASSO (SUD-OUEST BURKINA FASO)

BAMAS Stanislas Marie Maximilien
Université Joseph KI-ZERBO
bamass2002@gmail.com
bamass2002@yahoo.fr
78 85 92 94

Résumé
La dynamique d'urbanisation en Afrique subsaharienne s'accompagne d'une mutation rapide des systèmes de déplacements, dominés par l'essor des deux-roues motorisés et des transports artisanaux. À Bobo-Dioulasso, seconde ville du Burkina Faso, la population a quadruplé en trois décennies, atteignant près d'un million d'habitants en 2019. Cette croissance démographique s'est traduite par un doublement du parc de deux-roues motorisés (+106 % entre 2011 et 2020), devenus le mode de déplacement prédominant.
S'appuyant sur une méthodologie mixte combinant comptages de trafic, enquête auprès de 1 000 usagers, exploitation des registres d'immatriculation et analyse des données statistiques de l'Office National de la Sécurité Routière (ONASER), cet article présente les défis sécuritaires engendrés par l'essor des deux-roues motorisés dans la mobilité des personnes à Bobo-Dioulasso.
Les résultats mettent en évidence un net décalage entre le cadre réglementaire et les pratiques comportementales (faible taux de port du casque, usage du téléphone au volant, excès de vitesse), amplifié par l'insuffisance des aménagements de voirie et la persistance de points noirs. L'article conclut sur la nécessité d'intégrer la sécurité routière au cœur des politiques d'aménagement urbain à travers un plan d'action communal structuré.
Mots-clés : *Bobo-Dioulasso, croissance urbaine, mobilité urbaine, deux-roues motorisés, désordre urbain.*

URBAN GROWTH, THE BOOM IN MOTORIZED TWO-WHEELERS AND ROAD SAFETY IN BOBO-DIOULASSO (SOUTH-WEST BURKINA FASO)

Abstract

The dynamics of urbanization in Sub-Saharan Africa are accompanied by a rapid mutation of travel systems, dominated by the rise of motorized two-wheelers and informal transport. In Bobo-Dioulasso, the second-largest city in Burkina Faso, the population quadrupled in three decades, reaching nearly one million inhabitants in 2019. This demographic growth resulted in a doubling of the motorized two-wheeler fleet (+106% between 2011 and 2020), which has become the predominant mode of travel.
Based on a mixed methodology combining traffic counts, a survey of 1,000 users, exploitation of registration records, and analysis of statistical data from the National Road Safety Office (ONASER), this article presents the security challenges generated by the rise of motorized two-wheelers in passenger mobility in Bobo-Dioulasso.
The results highlight a sharp mismatch between the regulatory framework and behavioral practices (low rate of helmet wearing, phone use while driving, speeding), amplified by inadequate road infrastructure and the persistence of high-accident blackspots. The article concludes on the necessity of integrating road safety at the heart of urban planning policies through a structured municipal action plan.
Keywords: Bobo-Dioulasso, urban growth, urban mobility, motorized two-wheelers, urban disorder.

Introduction

En Afrique subsaharienne, l'enjeu de la mobilité urbaine est devenu central dans la structuration des territoires et la dynamique du développement local. La croissance urbaine rapide, entretenue par un croît naturel soutenu et des flux migratoires constants, engendre un étalement spatial qui multiplie la demande de déplacements. Face à la faiblesse ou à l'absence de réseaux de transport public de masse structurés, les citadins s'orientent massivement vers la motorisation individuelle légère — principalement les deux-roues motorisés (2RM) — et le transport artisanal (taxis individuels, tricycles).

Deuxième pôle économique du Burkina Faso et carrefour stratégique au croisement des axes sous-régionaux vers la Côte d'Ivoire, le Mali, le Ghana et le Niger, la commune de Bobo-Dioulasso illustre cette mutation rapide. La population communale est passée de 228 668 habitants en 1985 à 984 603 habitants en 2019 (INSD, 2020, p12), avec des projections dépassant 1,6 million d'habitants à l'horizon 2030. Cette dynamique démographique, caractérisée par une extrême jeunesse (âge médian de 19,4 ans et âge moyen de 23 ans), génère un niveau de mobilité élevé.

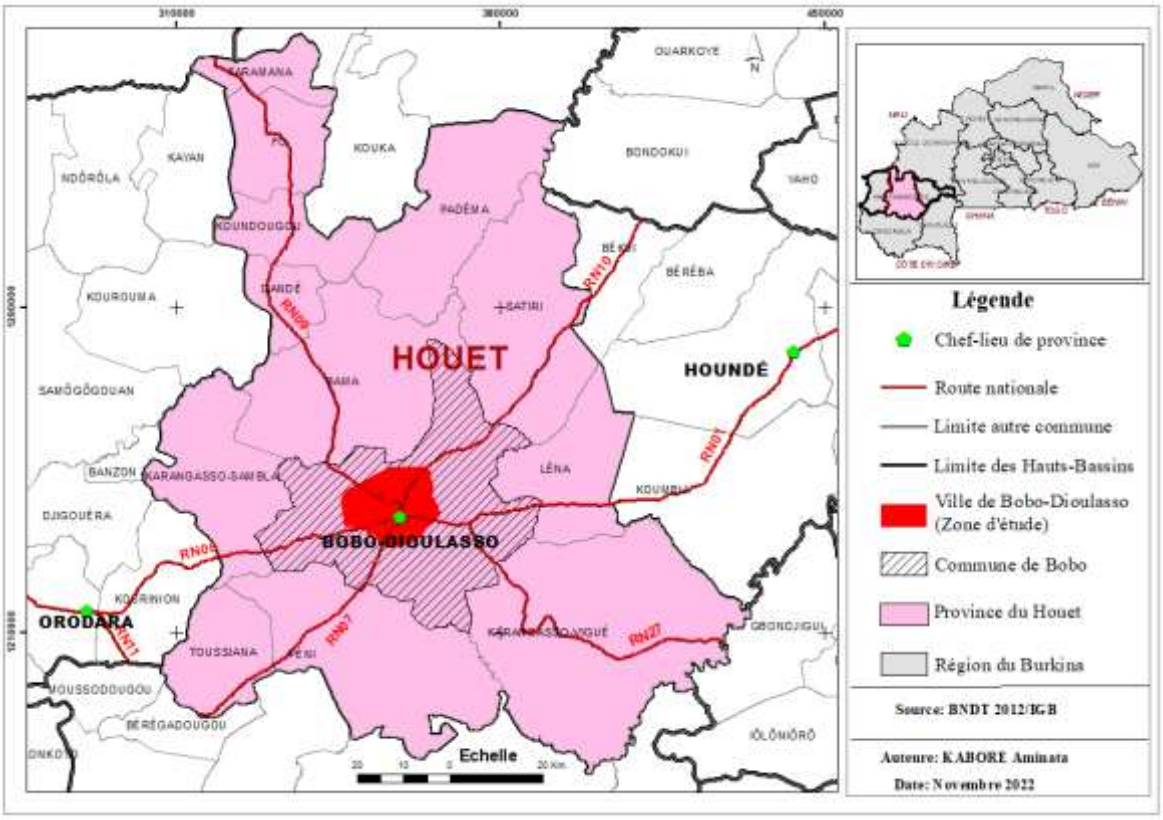
Toutefois, cette transition vers une mobilité individuelle motorisée à grande échelle s'opère dans un contexte de rattrapage infrastructurel et d'application contrastée des règles de circulation. L'insécurité routière s'impose ainsi comme un problème majeur de santé publique et d'économie urbaine. Alors que l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS, 2018, p7) estimait le taux de mortalité routière au Burkina Faso à 30,5 pour 100 000 habitants (soit environ 5 686 décès en 2016) — l'un des plus élevés d'Afrique de l'Ouest —, les statistiques officielles enregistrées par la police et la gendarmerie révèlent l'ampleur de la sous-déclaration des sinistres : 878 tués au niveau national en 2026 (ONASER, 2022, p5).

Cet article présente les défis sécuritaires engendrés par l'essor des deux-roues motorisés dans la mobilité des personnes à Bobo-Dioulasso.

1. Matériel et méthodes

1.1. Zone d'étude et cadre géographique

La commune urbaine de Bobo-Dioulasso, chef-lieu de la région du Guiriko et de la province du Houet, constitue le cadre spatial et le laboratoire d'analyse de cette recherche. Située dans le Sud-Ouest du Burkina Faso (entre 11°11' de latitude Nord et 4°17' de longitude Ouest), la ville occupe une position géographique privilégiée (Carte 1). Carrefour stratégique majeur en Afrique de l'Ouest, elle se trouve à la croisée des grands corridors de transit transfrontaliers reliant Ouagadougou aux républiques de Côte d'Ivoire, du Mali, du Ghana et du Niger.



Carte 1. Localisation de la ville de Bobo-Dioulasso au Burkina Faso

1.1.1. Historique du peuplement, dynamique démographique et intérêt de l'étude

Fondée au XVe siècle sous le nom de *Sya* par des populations mandé (les Bobo Madaré), la cité s'est d'abord structurée autour d'un noyau traditionnel (Dioulassoba) à proximité du marigot Houet, lieu d'échange et d'étape sur les routes commerciales transsahariennes. L'avènement de la période coloniale et l'arrivée du chemin de fer Abidjan-Niger (RAN) en 1934 ont profondément réorganisé son espace, transformant le bourg marchand en une capitale économique et industrielle de premier ordre.

Sur le plan démographique, la commune a connu un accroissement exponentiel au cours des quatre dernières décennies :

- 1985 : 228 668 habitants (pour une emprise bâtie d'environ 45 km²) ;
- 1996 : 309 771 habitants (~75 km² bâtis) ;
- 2006 : 489 967 habitants (~120 km² bâtis) ;
- 2019 **:** 984 603 habitants (~200 km² bâtis) (INSD, 2020).

Cette population, qui approche aujourd'hui le seuil de 1,6 million d'habitants selon les projections actuelles, se caractérise par une extrême jeunesse : l'âge médian s'établit à 19,4 ans et l'âge moyen à 23 ans, avec plus de 60 % d'individus âgés de moins de 25 ans (INSD, 2020). Cette structure par âge génère une pression sans précédent sur le système des mobilités quotidiennes.

L'intérêt scientifique de Bobo-Dioulasso réside dans sa spécificité fonctionnelle par rapport à Ouagadougou : en tant que pôle agro-industriel et carrefour logistique international, la ville est le théâtre d'une imbrication conflictuelle entre les flux de marchandises à fort tonnage (transit sous-régional) et une micromobilité locale massivement dominée par les deux-roues motorisés (+106 % d'engins immatriculés entre 2011 et 2020). Elle constitue ainsi un cas d'école paradigmatique des défis de sécurité routière liés aux dysfonctionnements de la croissance métropolitaine secondaire en Afrique subsaharienne.

1.1.2. Armature urbaine, organisation administrative et étalement spatial

À la suite des réformes territoriales et de la décentralisation, la commune urbaine de Bobo-Dioulasso s'étend aujourd'hui sur plus de 1 360 km² (dont environ 200 km² de tissu bâti continu). Elle est découpée en 7 arrondissements regroupant 33 secteurs urbains et 36 villages rattachés.

L'étalement urbain périphérique, matérialisé par le développement rapide de quartiers non lotis ("zones sous-équipées" aux secteurs 23, 24, 25, 29, 30 et 31), entraîne un allongement continu des distances domicile-travail (entre 8 et 15 kilomètres quotidiens). Cette dynamique spatio-démographique accentue la dépendance des ménages envers les véhicules individuels à deux roues.

1.1.3. Morphologie du réseau viaire et dysfonctionnements structurels

Le réseau viaire communal s'articule autour d'une structure radioconcentrique combinant le noyau historique et les trames en damier issues des extensions successives. Il se compose de trois catégories d'infrastructures :

Les voies de transit national et sous-régional (RN01, RN07, RN08, RN09) drainent les flux lourds internationaux au travers des zones résidentielles et marchandes, multipliant les points de conflit d'usagers.

Les boulevards et artères structurantes sont destinés aux liaisons inter-quartiers (Boulevard de la Révolution, Avenue de l'Indépendance), ils s'avèrent sous-dimensionnés face au volume de trafic aux heures de pointe (7h-8h30 et 17h-19h).

Le réseau tertiaire et vicinal est constitué à plus de 75 % de voies non revêtues (routes en terre), il subit d'importantes dégradations saisonnières qui rabattent l'ensemble de la circulation sur les rares axes bitumés.

L'insécurité routière y est aggravée par des contraintes naturelles et d'aménagement majeures : le franchissement du marigot Houet crée des goulots d'étranglement obligés sur quelques ponts saturés, tandis que la quasi-totalité de la voirie manque de séparateurs de flux, de pistes cyclables, de trottoirs pour piétons et de signalisation lumineuse fonctionnelle aux intersections secondaires.

1.2. Dispositif de collecte des données primaires

La collecte des données de terrain s'est déroulée en deux volets complémentaires :

1.2.1. Comptages de trafic et observations comportementales

Des comptages de trafic assortis d'observations directes et systématiques ont été réalisés au cours du mois de juin 2023 sur un ensemble de postes de comptage stratégiques répartis le long du réseau viaire communal (axes majeurs de transit, carrefours à fort trafic et axes d'accès aux centralités secondaires).

Le choix de cette période et de cette démarche répond à trois objectifs méthodologiques majeurs :

1. Quantifier et caractériser la structure des flux : Mesurer précisément le volume de circulation aux heures de pointe (7h–8h30 et 17h–19h) afin d'évaluer la part modale prépondérante des deux-roues motorisés (2RM) et d'analyser la cohabitation spatiale entre micromobilité individuelle, transports collectifs/artisanaux et poids lourds de transit sous-régional.
2. Mesurer le taux réel d'équipement de sécurité (Savoir-faire comportemental) : Obtenir des données objectives sur l'usage effectif des équipements de protection individuel et collectif (port du casque chez les conducteurs et passagers de deux-roues ; port de la ceinture de sécurité chez les automobilistes). Cette observation directe permet de surmonter les biais déclaratifs fréquemment observés lors des enquêtes par questionnaire.
3. Identifier les facteurs de risque et spatialiser la sinistralité : Mettre en corrélation la densité et les dysfonctionnements du trafic observés sur les nœuds routiers majeurs avec la localisation des accidents enregistrés par les services de secours et de sécurité, afin d'expliquer les mécanismes de formation des "points noirs" accidentogènes.

Sur le terrain, ces comptages se sont appuyés sur une typologie rigoureuse :

Pour les véhicules automobiles : Dénombrement séparé des conducteurs et des passagers (avant et arrière) selon le port ou non de la ceinture de sécurité.

Pour les deux-roues motorisés : Classification détaillée en cinq catégories observées : (i) conducteurs avec casque, (ii) conducteurs sans casque, (iii) passagers avec casque, (iv) passagers sans casque, et (v) couples conducteur-passager (casqués, non casqués ou mixtes).

1.2.2. Enquête usagers auprès de 1 000 individus

L'enquête par questionnaire a été administrée en face-à-face au cours du mois de juillet 2023 auprès d'un échantillon empirique de 1 000 usagers de la route, construit selon la méthode des quotas afin de garantir la représentativité des principaux modes de déplacement urbains à Bobo-Dioulasso.

L'échantillonnage intègre quatre composantes d'usagers : (i) les conducteurs de deux-roues motorisés (vélomoteurs et motocyclettes), (ii) les conducteurs de voitures particulières, (iii) les chauffeurs de taxis urbains, et (iv) les conducteurs de tricycles effectuant un transport mixte.

Le dispositif de collecte mesurait la connaissance théorique des textes réglementaires nationaux et municipaux (notamment le décret n° 2003-418/PRES/PM/MITH/SECU/MJ/DEF/MATD), la détention effective des titres administratifs (permis de conduire catégories A/A1/B, attestations d'assurance), la fréquence

perçue des contrôles exercés par les forces de l'ordre, ainsi que l'adoption des comportements sécuritaires (casque, ceinture) ou des pratiques proscrites au volant/guidon (usage du téléphone portable, excès de vitesse).

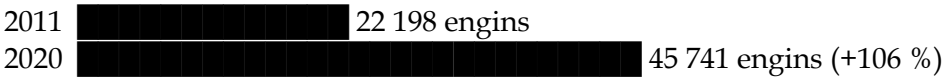
2. Résultats

2.1. Pression démographique et explosion du parc de deux-roues motorisés

Entre 1985 et 2019, la population de Bobo-Dioulasso est passée de 228 668 habitants à 984 603 habitants (INSD, 2020, p6), marquant un quadruplement en 34 ans et un doublement sur la seule période 2006-2019. Cette dynamique démographique se caractérise par une forte représentativité des jeunes (âge moyen de 23 ans, ratio de masculinité de 95 hommes pour 100 femmes), catégorie sociale dotée de la plus forte intensité de mobilité quotidienne, caractérisant le processus de métropolisation de la ville. Le quadruplement de sa population communale constitue le moteur principal de la détérioration de la sécurité routière observée au niveau local.

Cette explosion démographique s'est traduite par un étalement urbain incontrôlé et une saturation massive de la demande de transport, absorbée à plus de 80 % par un parc exponentiel de deux-roues motorisés. Face à cette pression, le réseau viaire de la capitale économique — dimensionné à l'origine pour une ville de taille moyenne — souffre d'un déficit structurel d'aménagements adaptés. La densification des flux de déplacement génère ainsi une cohabitation conflictuelle permanente entre piétons, véhicules légers, motocycles et poids lourds de transit (sur les axes nationaux RN1 et RN7), tout en intensifiant l'empiètement des activités marchandes sur la voie publique. L'adéquation entre l'accélération du rythme de croissance de la population (+100,9 % sur la période 2006-2019) et la spatialisation des points noirs confirme que la sinistralité n'est pas un phénomène conjoncturel, mais bien la conséquence directe de l'asynchronisme entre dynamique démographique et modernisation des infrastructures urbaines.

Cette transition démographique s'est accompagnée d'une mutation de l'équipement des ménages en moyens de transport individuels. Dans la région du Guiriko, l'évolution du registre des immatriculations d'engins à deux roues met en évidence un saut quantitatif majeur (DGTTM, 2020, p 7) (Graphique 2).



Graphique 2. Évolution du parc de deux-roues motorisés dans la Région du Guiriko
Source : Registre des immatriculations - DGTTM (2020)

On note une progression globale du parc d'engins à deux roues immatriculées. Ce parc est passé de 22 198 unités en 2011 à 45 741 unités en 2020, soit une progression de 106 % en dix ans (DGTTM, 2020, p7). Un pic d'équipement apparaît : Entre 2013 et 2014, un sommet annuel historique a été franchi avec la mise en circulation de 14 129 engins à deux roues supplémentaires. En 2019, le ratio régional atteignait un engin à deux roues immatriculées pour 24 personnes. Le ratio constaté à Bobo-Dioulasso reflète ainsi une concentration exceptionnelle de la mobilité individuelle à deux-roues propre à l'espace soudano-sahélien, bien qu'il sous-estime le parc réel non immatriculé comme au Mali et au Niger.

Parallèlement, le parc automobile a changé de physionomie. Les immatriculations de voitures particulières ont connu une évolution fluctuante mais orientée à la hausse, atteignant 2 211 nouvelles immatriculations en 2020 (DGTTM, 2020, p6). Le parc automobile demeure majoritairement constitué de véhicules d'occasion d'âge avancé importés d'Europe, présentant des défaillances techniques chroniques. Ce paysage est complété par l'émergence des tricycles

motorisés pratiquant un transport mixte (marchandises et personnes) sans encadrement sécuritaire adéquat.

2.2. Cadre réglementaire versus pratiques effectives des usagers

Le tableau 1 met en évidence un décalage critique entre le niveau de connaissance théorique des règles de circulation et leur mise en pratique effective par les usagers de la route à Bobo-Dioulasso. L'analyse des données s'articule autour de trois grands enseignements.

2. 2.1. Une connaissance satisfaisante des règles de sécurité de base

Les règles de sécurité comportementale les plus visibles bénéficient d'un taux de notoriété élevé au sein de la population :

L'interdiction du téléphone au volant/guidon (78,9 %) et la limitation de vitesse maximale autorisée (68,4 %) sont largement connues des usagers de la route. En outre, l'obligation d'immatriculation (87,9 %) et du port du casque (62,0 %) le sont également. L'exigence légale d'immatriculer son engin et de porter un casque de protection est connue de la majorité des conducteurs. Au plan du cadre légal général, plus d'un usager sur deux (55,7 %) déclare connaître l'existence du décret n° 2003-418/PRES/PM/MITH/SECU/MJ/DEF/MATD du 12 août 2003 portant définition et répression de contraventions en matière de circulation routière.

2.2.2. Une méconnaissance marquée des obligations administratives et spécifiques

À l'inverse, les dispositions réglementaires à caractère administratif ou technique présentent des déficits d'information notables. Pour le permis de conduire (Catégories A1 et A), seulement 23,5 % et 28,2 % des usagers savent qu'un permis est exigé pour la conduite des vélomoteurs et motocyclettes. Au sujet de l'obligation d'assurance les deux tiers des usagers (67,3 %) ignorent qu'une attestation d'assurance valide est obligatoire pour les deux-roues motorisés. Quant à la protection des enfants dans les voitures, l'interdiction du port de la ceinture de sécurité pour les enfants de moins de 8 ans reste très largement méconnue (85,0 % d'ignorance).

2.2.3. Le "fossé de la conformité" : écart entre savoir et faire

Le constat le plus frappant réside dans la disjonction totale entre le niveau d'information des usagers et leur niveau de conformité sur le terrain (Tableau 1).

Mesure réglementaire	Connaissance de la règle ("Oui")	Pratique / Détention effective ("Oui")	Écart / Dissonance
Plaque d'immatriculation	87,9 %	*(Savoir très élevé)*	Décalage avec le taux d'immatriculation réel
Attestation d'assurance	32,7 %	9,4 %	- 23,3 points
Permis A1 (Vélomoteur)	23,5 %	11,9 %	- 11,6 points
Permis A (Motocyclette)	28,2 %	11,1 %	- 17,1 points

Tableau 1 . Savoir et Savoir faire
Source : Nos enquête de terrain, juillet 2023

Les données du tableau 1 révèlent que l'insécurité ou la non-conformité routière à Bobo-Dioulasso ne provient pas uniquement de l'ignorance du Code de la route, mais d'une faible applicabilité des règles (défaut de contrôle, coût financier des permis/assurances, ou sentiment d'impunité). Les mesures relatives aux titres de conduite et aux garanties d'assurance affichent des taux de détention effectifs marginalisés (autour de 10 %), ce qui

souligne la nécessité de coupler les campagnes de sensibilisation à un renforcement des mécanismes de contrôle et d'incitation administrative.

2.2.4. Une bonne maîtrise théorique des règles de conduite élémentaires

Les règles de comportement immédiat sur la voie publique sont globalement bien connues des usagers. Une grande majorité sait qu'il est interdit de circuler sans plaque d'immatriculation (87,9 %), d'utiliser un téléphone portable en conduisant (78,9 %) ou de dépasser les limitations de vitesse autorisées (68,4 %). De même, l'obligation légale du port du casque (62,0 %) et de la ceinture de sécurité (53,3 %) est assimilée par plus d'un usager sur deux (Tableau 2).

2.2.5. Le phénomène du « fossé déclaratif » : Savoir vs Mettre en pratique

Le résultat le plus frappant du tableau 2 réside dans la contradiction majeure entre la connaissance théorique des obligations et leur mise en application réelle :

Concernant l'assurance, alors que 32,7 % des usagers savent que l'assurance est obligatoire pour les deux-roues, seuls 9,4 % disposent d'une attestation en cours de validité.

Permis de conduire (Catégories A1 et A) : Si environ un quart des usagers (23,5 % à 28,2 %) connaissent l'obligation de détenir un permis pour conduire un vélomoteur ou une motocyclette, seuls 11,9 % (permis A1) et 11,1 % (permis A) en sont réellement titulaires.

Ce décalage montre que la méconnaissance de la loi n'est pas le seul facteur d'incivilité routière : la faible conformité légale s'explique davantage par le coût des démarches (permis, assurance), l'absence de contrôles systématiques, l'absence de volonté politique ou un sentiment d'impunité.

2.2.6. Des lacunes ciblées sur les réglementations spécifiques et la protection des mineurs

L'enquête auprès des 1 000 usagers révèle que si l'existence théorique des pièces administratives (assurance, permis) est connue (Tableau 2), la maîtrise des règles de priorité aux intersections et la connaissance de la réglementation sur l'alcoolémie restent insuffisantes.

N°	**Mesures et dispositions réglementaires**	**Taux de connaissance / possession (%)**
A	Connaissance générale des textes	
1	Décret de 2003 définissant et réprimant les contraventions routières	55,7 %
B	Obligations pour deux-roues (Plaque, Assurance, Permis)	
2	Interdiction de circuler sans plaque d'immatriculation	87,9 %
3	Obligation d'assurance pour cyclomoteurs/vélomoteurs/motocyclettes	32,7 %
4	*Détention effective d'une attestation d'assurance par l'usager*	9,4 %
5	Obligation du permis A1 pour vélomoteurs	23,5 %
6	*Détention effective du permis A1 par les usagers*	11,9 %
7	Obligation du permis A pour motocyclettes	28,2 %
8	*Détention effective du permis A par les usagers*	11,1 %
C	Équipements de sécurité (Casque et Ceinture)	
9	Obligation du port du casque (conducteur et passager)	62,0 %
12	Décret de 2005 (intégration du casque à la vente des deux-roues)	47,7 %

13	Obligation du port de la ceinture de sécurité (véhicules automobiles)	53,3 %
14	Interdiction de la ceinture pour les enfants de moins de 8 ans	15,0 %
D	Règles de comportement au volant/guidon	
10	Limitations de vitesse (50 km/h en agglomération / 90 km/h hors agglomération)	68,4 %
11	Interdiction de l'usage manuel du téléphone au volant/guidon	78,9 %

Tableau n° 2. Connaissance de la réglementation routière et taux de détention des titres par les usagers
Source : Nos enquête de terrain, juillet 2023

2.3. Contrôle des infractions à la règlementation

Le Tableau 3 restitue la perception qu'ont les usagers de la route à Bobo-Dioulasso de la pression de contrôle exercée par les forces de l'ordre (Police et Gendarmerie). L'analyse des résultats met en lumière une asymétrie marquée dans l'application des peines et des vérifications sur la voie publique.

Objet du contrôle	Contrôle régulier *(Souvent / Fréquemment)*	Contrôle occasionnel *(Parfois / De temps à autre)*	Aucun contrôle *(Jamais)*	Total
Immatriculation de la moto	29,0 %	23,2 %	47,8 %	100 %
Assurance de la moto	5,8 %	4,2 %	90,0 %	100 %
Permis de conduire (deux-roues)	5,2 %	3,0 %	91,8 %	100 %
Port de la ceinture de sécurité	5,3 %	2,9 %	91,8 %	100 %
Port du casque	3,5 %	2,0 %	94,5 %	100 %

Tableau n° 3 : Fréquence perçue des contrôles de police/gendarmerie selon l'équipement ou la règle (en %)
Source : Nos enquête de terrain, juillet 2023.

2.3.1. Une focalisation quasi exclusive sur l'immatriculation des engins

L'immatriculation des véhicules à deux roues constitue le seul objet de vérification effectif et régulier sur le terrain. Plus d'un usager sur deux (52,2 %) affirme avoir déjà fait l'objet d'un contrôle de sa plaque d'immatriculation, et 29,0 % déclarent être contrôlés régulièrement sur ce point. Cette prédominance s'explique par les opérations régulières de contrôle de la taxe de circulation (TVM) ou de lutte contre le vol d'engins, perçues par les forces de l'ordre et la municipalité comme une priorité opérationnelle et fiscale.

2.3.2. Le règne du « vide de contrôle » sur les équipements de sécurité passive

À l'inverse de la plaque d'immatriculation, l'ensemble des règles relatives à la sécurité passive des usagers souffre d'un manque quasi total de verbalisation et de contrôle. Le port du casque enregistre le taux d'absence de contrôle le plus élevé : 94,5 % des enquêtés déclarent n'avoir *jamais* été contrôlés pour ce motif (seuls 3,5 % déclarent des contrôles fréquents). La ceinture de sécurité connaît une désaffection similaire de la part des patrouilles, avec 91,8 % d'usagers n'ayant subi aucun contrôle.

2.3.3. Une impunité perçue sur les titres et attestations réglementaires

De même, l'exigence des pièces administratives personnelles et des contrats d'assurance demeure théorique sur la voie publique. 91,8 % des usagers n'ont jamais été contrôlés pour la détention d'un permis de conduire de catégorie A/A1. 90,0 % n'ont jamais eu à présenter une attestation d'assurance pour leur deux-roues. Le tableau 3 apporte une explication directe aux constats établis dans les tableaux 1 et 2 précédents (notamment le très faible taux de port du casque de 3,6 % et le faible taux de détention d'assurance de 9,4 %). La quasi-absence de répression sur la voie publique alimente un sentiment généralisé d'impunité chez les usagers. Sans un rééquilibrage de la politique de contrôle routier en faveur des équipements de protection individuelle et des permis/assurances, les campagnes de sensibilisation théoriques resteront peu efficaces pour modifier durablement les comportements à Bobo-Dioulasso (Tableau 3)**.**

2.4. Accidentologie et facteurs de risque

L'analyse croisée des tableaux 4 et 5 issus des comptages de terrain de juin 2023 révèle un déficit massif de conformité aux équipements de sécurité routière de base (ceinture de sécurité et casque de protection) sur les six axes pénétrants de Bobo-Dioulasso. L'interprétation de ces données met en évidence des disparités d'usage selon le type de véhicule, le statut de l'occupant (conducteur vs passager) et la localisation spatiale des flux.

2.5.1. Analyse du port de la ceinture de sécurité

Le tableau n° 4 présente l'état des lieux de l'usage de la ceinture de sécurité dans la commune de Bobo-Dioulasso (juin 2023). L'analyse des données fait ressortir plusieurs enseignements majeurs sur le comportement des automobilistes.

À l'échelle de l'ensemble de la ville, le taux moyen d'utilisation de la ceinture de sécurité s'établit à seulement 22,8 % (tous usagers confondus sur un échantillon total de 25 042 observations). Plus des trois quarts des usagers des véhicules à moteur circulent ainsi sans protection retenue, ce qui traduit une faible appropriation de cette mesure de sécurité passive.

Une hiérarchie claire apparaît selon le statut de l'occupant dans le véhicule. Les conducteurs affichent le taux d'équipement le plus élevé (25,9 %). Ils constituent la cible principale des contrôles routiers et bénéficient généralement des rappels d'alerte des véhicules récents. Les passagers arrière enregistrent un taux moyen de 19,1 %. Les passagers avant sont les moins bien protégés (16,8 %). Cette vulnérabilité du passager avant est paradoxale au vu de son exposition directe aux risques en cas de choc frontal.

L'analyse par poste de comptage révèle des variations nettes du comportement d'un axe à un autre. La Route de Ouagadougou (Poste de comptage 1) enregistre la meilleure observance globale, avec 34,0 % des conducteurs, 32,4 % des passagers avant et 37,2 % des passagers arrière ceinturés. Axe majeur reliant la capitale administrative, la densité du trafic interurbain et la vigilance des forces de l'ordre y incitent davantage au respect des règles. La Route de Dédougou (Poste de comptage 6) présente le plus faible taux chez les conducteurs (20,1 %), mais se distingue par un taux anormalement plus élevé chez les passagers arrière (21,6 %). Les axes secondaires / régionaux (Poste de comptage 2 à 5) présentent un faible ancrage du réflexe chez les passagers (notamment le Poste 2 - Route de Bolomakoté où seuls 5,5 % des passagers arrière portent la ceinture).

Le tableau 4 montre que le port de la ceinture de sécurité à Bobo-Dioulasso reste perçu comme une contrainte ou une obligation sélective (principalement observée sur l'axe national R.N.1 vers Ouagadougou et par les conducteurs) plutôt que comme un réflexe de sécurité universel.

Axes / Postes	Conducteurs	Passagers avant	Passagers arrière
Route de Ouaga (Poste1)	34,0 %	32,4 %	37,2 %
Route de Bolomakoté (Poste 2)	26,9 %	14,9 %	5,5 %
Route de Banfora (Poste 3)	26,2 %	10,3 %	8,6 %
Route de Banzon (Poste 4)	24,5 %	18,9 %	8,8 %
Route de Bama (Poste 5)	24,7 %	12,2 %	8,0 %
Route de Dédougou (Poste6)	20,1 %	14,5 %	21,6 %
Ensemble de la ville	25,9 %	16,8 %	19,1 %

Tableau 4 : Taux de port de la ceinture de sécurité par catégorie d'usagers (en %)
Source : Nos enquête de terrain, juillet 2023

2.4.2. Analyse du port du casque de protection (deux-roues motorisés)

Le tableau 5 met en évidence une situation critique en matière de sécurité routière à Bobo-Dioulasso, caractérisée par une défaillance quasi généralisée du port du casque chez les usagers de deux-roues motorisés. Avec un taux global d'équipement de seulement 3,6 % pour les conducteurs et 0,7 % pour les passagers, le port du casque demeure une pratique marginale. Le décalage marqué entre conducteurs et passagers témoigne d'une perception du risque ou d'une pression réglementaire quasi exclusivement centrée sur le conducteur, reléguant la protection du passager au second plan (tableau 5).

L'analyse par poste d'observation révèle des disparités territoriales nettes. Le poste de comptage 1 (Route de Ouagadougou) se démarque nettement avec les taux les plus élevés de la ville : 5,1 % chez les conducteurs et 20,1 % de binômes entièrement équipés. Cet axe majeur de transit national et interurbain bénéficie probablement d'un contrôle routier plus fréquent et d'une prise de conscience accrue liée à la vitesse sur cet axe. Les autres axes (poste de comptage 2 à 6) enregistrent des taux d'équipement chez les conducteurs oscillant entre 2,1 % et 4,7 %, tandis que le port du casque chez les passagers y est virtuellement inexistant (inférieur ou égal à 2 %).

L'examen des comportements au sein des binômes (conducteur + passager) confirme l'ancrage des habitudes d'inobservation. Dans 90,7 % des cas, aucun des deux occupants du véhicule ne porte de casque. La situation où le conducteur est seul protégé tandis que son passager ne l'est pas représenté 5,9 % des observations. L'équipement simultané des deux occupants ne concerne que 3,4 % des binômes (une proportion tirée vers le haut de façon disproportionnée par la route de Ouagadougou).

Le tableau 5 démontre que le port du casque à Bobo-Dioulasso ne relève pas encore d'une norme sociale ou légale intégrée. Les politiques de sensibilisation et de verbalisation doivent cibler en priorité la protection du passager et faire respecter les obligations sur l'ensemble des axes secondaires et périphériques de la commune.

Postes d'observation	Taux Conducteurs (%)	Taux Passagers (%)	Binômes : Aucun casque (%)	Binômes : Conducteur seul (%)	Binômes : Les deux casqués (%)
P1 - Route de Ouaga	5,1 %	0,9 %	47,4 %	32,5 %	20,1 %
P2 - Route de Bolomakoté	2,1 %	0,2 %	99,0 %	0,9 %	0,0 %
P3 - Route de Banfora	4,2 %	2,0 %	97,3 %	2,3 %	0,4 %
P4 - Route de Banzon	4,7 %	1,2 %	97,4 %	1,7 %	0,9 %

P5 - Route de Bama	2,1 %	0,1 %	99,5 %	0,5 %	0,0 %
P6 - Route de Dédougou	2,5 %	0,0 %	99,7 %	0,3 %	0,0 %
Ensemble de la ville	3,6 %	0,7 %	90,7 %	5,9 %	3,4 %

Tableau n° 5 : Port du casque par usager et répartition des comportements au sein des binômes
Source : Nos enquête de terrain, juillet 2023

Les taux de port de la ceinture demeurent très faibles et contrastés. Le port de la ceinture de sécurité reste globalement marginal au sein de la population observée, avec de fortes disparités selon la place occupée dans l'automobile (Tableau n° 6).
Priorité accordée au conducteur : seul 1 conducteur sur 4 (25,9 %) attache sa ceinture. Ce chiffre, bien que très insuffisant au regard des exigences de sécurité routière, demeure le plus élevé du tableau n° 6. Délaissement des passagers : Les taux changent pour les passagers, qu'ils soient à l'avant (16,8 %) ou à l'arrière (19,1 %). Il est remarquable de constater que les passagers arrière présentent un taux légèrement supérieur à ceux de l'avant, ce qui reste atypique mais témoigne d'une méconnaissance générale ou d'une application aléatoire des consignes de sécurité.
Le port du casque chez les deux-roues traduit une défaillance critique. La situation observée pour les usagers de deux-roues révèle un niveau de vulnérabilité extrême face au risque routier. Le taux d'usage est négligeable chez les conducteurs. Seuls 3,6 % des conducteurs de deux-roues portent un casque. La grande majorité circule sans aucune protection crânienne. On note une quasi-absence de protection pour les passagers. Avec 0,7 % de port du casque, la protection du passager est virtuellement inexistante.
Ceci appelle des enseignements transversaux importants : l'illusion de sécurité chez les passagers : Que ce soit en voiture ou à deux-roues, la perception du risque semble quasi exclusivement portée par (ou imposée à) la personne aux commandes. Les passagers adoptent une posture de passivité face à leur propre sécurité ; la sous-estimation des traumatismes crâniens : L'écart colossal entre le port de la ceinture (25,9 % max) et celui du casque (3,6 % max) traduit un retard important dans la sensibilisation ou le contrôle coercitif du port du casque, alors même que les deux-roues représentent les usagers les plus exposés aux lésions graves ou mortelles ; la nécessité d'une réponse publique ciblée : Ces résultats mettent en évidence l'urgence de campagnes de sensibilisation axées sur les passagers et un renforcement du cadre réglementaire/répressif concernant l'obligation du casque et de la ceinture pour tous les occupants.

Indicateur de sécurité	**Conducteurs**	**Passagers Avant / Passagers**	**Passagers Arrière**
Port de la ceinture (Automobile)	25,9 %	16,8 %	19,1 %
Port du casque (Deux-roues)	3,6 %	0,7 %	-

Tableau n ° 6. Analyse comparative et enseignements transversaux
Source : Nos enquête de terrain, juillet 2023

2.5. Accidents de la circulation à Bobo-Dioulasso

Le tableau 6 retrace une décennie de statistiques d'accidents de la circulation à Bobo-Dioulasso (33 739 sinistres enregistrés entre 2012 et 2022). L'analyse typologique des collisions met en exergue la vulnérabilité des usagers de deux-roues et l'émergence de nouvelles dynamiques de risque.

2.5.1. L'omniprésence des deux-roues motorisés dans les accidents

Les engins à deux roues sont fortement impliqués dans l'insécurité routière. Le conflit « 2 Roues contre 2 Roues » représente à lui seul 30,1 % du total des accidents (10 168 cas), affirmant le caractère massif du parc de motocycles à Bobo-Dioulasso. En y ajoutant le conflit « 4 Roues contre 2 Roues » (23,6 %) et les collisions avec les piétons (10,3 %), les engins à deux roues sont impliqués dans près des deux tiers des accidents de la ville.

2.5.2. L'augmentation du trafic automobile et l'apparition des tricycles

L'évolution temporelle de la décennie met en lumière deux mutations structurelles du parc roulant. La multiplication par deux des collisions « 4 Roues contre 4 Roues » : Passant de 237 cas en 2012 à 522 en 2022 (12,1 % du total), cette hausse reflète l'accroissement continu du parc automobile et la saturation progressive du réseau viaire central. L'irruption des tricycles à partir de 2018 : Inexistants dans les bases de données avant 2018, les tricycles génèrent 1 332 accidents entre 2018 et 2022 (soit 4,0 % du total décennal, mais près de 12 % de la sinistralité annuelle récente). Ces engins à trois roues interagissent principalement avec les deux-roues et les véhicules à quatre roues.

2.5.3. La baisse des répercussions sur les piétons

Les accidents impliquant des piétons enregistrent une baisse encourageante au fil de la période : les conflits « 2 Roues contre Piétons » sont passés de 477 cas en 2012 à 171 en 2022. Cette tendance s'explique par la réalisation d'aménagements piétonniers lors des récents travaux d'assainissement et de bitumage d'axes urbains.

La sinistralité routière à Bobo-Dioulasso se caractérise par une légère baisse globale du nombre annuel d'accidents (passant de 3 372 à 2 854), mais fait face à une complexification des modes de transport. La prédominance des collisions entre deux-roues et l'émergence rapide des tricycles imposent une réorientation des politiques de prévention et d'aménagement urbain vers la séparation des flux et la régulation des transport légers de marchandises.

2.5.4. La progression constante des collisions automobiles

À l'inverse des accidents impliquant des deux-roues (en légère baisse globale), les collisions entre véhicules automobiles sont en forte augmentation. Le nombre de conflits "4 Roues contre 4 Roues" (12,12 %) a plus que doublé sur la période, passant de 237 cas en 2012 à 522 en 2022 (ONASER, 2022, p25-33). Cette dynamique illustre l'accroissement continu du parc automobile à Bobo-Dioulasso, corrélé à une infrastructure routière possiblement inadaptée aux nouveaux volumes de trafic à quatre roues.

On assiste ainsi à un paysage accidentogène en mutation. En onze ans, Bobo-Dioulasso a enregistré 33 739 accidents, soit une moyenne d'environ 3 000 cas par an (plus de 8 par jour). Si le volume global semble amorcer une légère décrue (3 372 cas en 2012 contre 2 854 en 2022), la nature des risques évolue (ONASER, 2022, p25-33). Le binôme traditionnel "deux-roues / automobile" est désormais perturbé par la massification de la voiture individuelle et l'irruption des tricycles de transport de marchandises ou de passagers, rendant l'écosystème de la voirie bobolaise de plus en plus complexe à réguler.

L'analyse des statistiques d'accidents transmises par l'ONASER (2022, p25-33) révèlent la gravité de la situation routière à Bobo-Dioulasso. La majorité des sinistres enregistrés résulte de collisions directes entre deux-roues motorisés aux carrefours, suivies par les chocs violents entre véhicules lourds de transport de marchandises/transit et usagers vulnérables (2RM et piétons) sur les voies à chaussée unique non séparées. L'analyse met en évidence une concentration des accidents le long des pénétrantes nationales et sur les tronçons de voirie urbaine récemment bitumés mais dépourvus de ralentisseurs. Ces zones se caractérisent par un déficit de signalisation verticale et horizontale et par l'absence d'infrastructures dédiées aux modes doux. On ne peut s'empêcher d'évoquer les facteurs déclencheurs aggravants que sont

l'excès de vitesse, l'alcoolémie et les facteurs de risques comportementaux (non port du casque, non port de la ceinture, usage du téléphone en situation de conduite).

3. Discussion

L'analyse des interactions entre croissance démographique, explosion des deux-roues motorisés (2RM) et insécurité routière à Bobo-Dioulasso révèle les tensions structurelles des métropoles secondaires d'Afrique subsaharienne. La discussion s'articule autour de trois axes de confrontation théorique et empirique.

3.1. Le paradoxe de la transition motorisée individuelle : entre adaptation citadine et faillite de l'offre publique

Les résultats de cette étude montrent que l'étalement urbain de Bobo-Dioulasso (+100,9 % de population entre 2006 et 2019, atteignant près d'un million d'habitants) combiné au doublement du parc de deux-roues motorisés (+106 % entre 2011 et 2020) s'est traduit par une généralisation de la motorisation légère comme mode de déplacement prédominant.

Ce constat s'inscrit en direct prolongement des travaux fondateurs de X. Godard et P. Teurnier (1992, p23) sur l'offre de transport dans les villes d'Afrique subsaharienne. Godard a théorisé le concept du « système de mobilité en transition », marqué par la faillite des entreprises publiques de transport collectif de masse (telles que la SOTRAO ou les réseaux d'autobus formels) et l'émergence corrélative de solutions individuelles légères et artisanales. À l'instar des observations de O. Diaz, P. Pochet et D. Plat (2013, p28-29) à Bamako, Niamey et Ouagadougou, l'acquisition d'un deux-roues motorisé à Bobo-Dioulasso n'est plus perçue comme un signe de distinction sociale, mais bien comme une « stratégie d'adaptation captive » face à l'allongement des distances domicile-travail (8 à 15 km depuis les zones sous-équipées périphériques).

Toutefois, nos résultats soulignent une spécificité fonctionnelle de Bobo-Dioulasso par rapport aux capitales politiques : comme l'avait anticipé P. Vennetier (1991, p. 132) dans ses géographies des villes d'Afrique tropicale, l'hyper-centralité marchand-industrielle des métropoles secondaires aggrave la vulnérabilité des flux. À Bobo-Dioulasso, les usagers de 2RM partagent directement la voirie avec des camions gros porteurs en transit sous-régional (RN01, RN07, RN08), créant ce que J-P. Orfeuil (2000, p15) qualifie d'« incohérence d'exposition au risque », où la cohabitation de gabarits asymétriques démultiplie la sévérité des chocs.

3.2. Le "fossé de la conformité" et les représentations psychosociales du risque routier

L'un des apports majeurs de cette étude réside dans l'identification du décalage criant entre le haut niveau de notoriété des règles théoriques (87,9 % pour l'immatriculation, 78,9 % pour le téléphone, 62,0 % pour le casque) et les faibles taux de conformité effective sur le terrain (seulement 3,6 % de port réel du casque observé lors des comptages, 9,4 % d'assurance valide, 11,9 % de permis A1/A).

Ce phénomène de « dissonance normativo-comportementale » résonne avec les travaux de R. Ngueutsa (2012, p94) sur les explications naïves du risque et la désobéissance routière. En Afrique de l'Ouest, comme le soulignait déjà S. M. M. Bamas (2003, p72) dans ses études pionnières sur les mobilités à Ouagadougou, les règles du Code de la route sont souvent perçues comme des impositions administratives arbitraires ou fiscales plutôt que comme des dispositifs de protection vitale.

De plus, l'analyse de la fréquence des verbalisations (Tableau 3) montre que les contrôles des forces de l'ordre se concentrent quasi exclusivement sur la plaque d'immatriculation (52,2 % de contrôlés) aux dépens de la sécurité passive (94,5 % d'absence totale de contrôle du casque ; 91,8 % pour la ceinture). Ce déséquilibre alimente ce que la sociologie des infractions J. Perez *et al.*, (2002, p81) nomme le « sentiment d'impunité environnementale » : en l'absence de

coercition continue sur le port des équipements de protection, les savoirs théoriques des usagers ne se traduisent pas en réflexes de sécurité.

3.3. L'asynchronisme spatio-infrastructurel et la fabrique des "points noirs" accidentogènes

L'analyse de l'évolution de l'accidentologie sur la période 2012–2022 révèle la persistance d'une forte sinistralité dans le noyau central (secteurs 1, 2, 3 et 4 autour du Grand Marché et de Commercial-ville) et sur les pénétrantes nationales.

Ces résultats valident les analyses d'aménagement urbain proposées par J-Y. Kiettyetta (2013, p152) et M. Assogba (2017, p108) concernant l'inertie des trames viaires post-coloniales. Le schéma radio-concentrique de Bobo-Dioulasso, traversé par la barrière naturelle du marigot Houet, impose des points d'étranglement obligés. En s'appuyant sur les théories de la géographie des transports de X. de Planhol (1993, p210) et la notion de « fictions d'aménagement » développée par X. Godard (2008, p5), la ville souffre d'un rattrapage infrastructurel asynchrone : alors que la demande de déplacements motorisés s'est accélérée (+106 % de 2RM), plus de 75 % du réseau viaire demeure non revêtu et les axes bitumés ne disposent d'aucun séparateur de flux, de piste cyclable ou d'éclairage adéquat.

La décrue relative du nombre total d'accidents (passant de 3 372 en 2012 à 2 854 en 2022) ne doit pas masquer l'augmentation des collisions à forte énergie, notamment la hausse des chocs entre poids lourds et engins légers. Ainsi, la sinistralité routière à Bobo-Dioulasso ne peut être réduite à la seule responsabilité individuelle des usagers ; elle reflète l'asynchronisme majeur entre l'urbanisation rapide, l'absence de politiques publiques d'aménagements sécurisés et la gouvernance lacunaire de la mobilité individuelle motorisée.

Conclusion

Au terme de cette recherche menée à Bobo-Dioulasso, seconde ville et pôle économique du Burkina Faso, l'analyse croisée des dynamiques spatio-démographiques, des comptages de trafic de terrain, des enquêtes de satisfaction auprès de 1 000 usagers et des registres d'accidentologie met en évidence l'ampleur des défis posés par la transition vers une mobilité individuelle motorisée incontrôlée.

En quatre décennies, la population communale a quadruplé pour approcher le million d'habitants en 2019, engendrant un étalement urbain périphérique qui a allongé considérablement les distances quotidiennes de déplacement. Face à l'absence ou à la déficience structurelle d'un réseau de transport public de masse, la population — principalement jeune (âge médian de 19,4 ans) — s'est orientée massivement vers les deux-roues motorisés (2RM), dont le parc immatriculé a plus que doublé (+106 % entre 2011 et 2020 dans la région du Guiriko).

L'étude révèle un paradoxe fondamental : alors que le niveau d'information théorique des usagers sur les règles élémentaires du Code de la route est globalement satisfaisant (notamment l'interdiction du téléphone au volant à 78,9 % ou l'obligation du port du casque à 62,0 %), les pratiques effectives sur la voie publique traduisent un « fossé de conformité » béant. Le taux d'usage réel du casque de protection (3,6 %) et les taux de détention de permis A/A1 et d'assurances valides (environ 10 %) demeurent extrêmement marginaux. Ce décalage est entretenu par l'asymétrie des contrôles routiers, quasi exclusivement focalisés sur l'immatriculation fiscale des véhicules au détriment de la sécurité passive, alimentant ainsi un sentiment généralisé d'impunité.

Enfin, la géographie des accidents confirme la concentration des points noirs dans le noyau central (hyper-centre marchand) et le long des grands corridors de transit sous-régional (RN01, RN07, RN08). L'insécurité routière à Bobo-Dioulasso n'est donc pas une fatalité comportementale fortuite : elle constitue la manifestation directe de l'asynchronisme entre l'accélération de la croissance démographique, la généralisation de la micromobilité

individuelle et le retard accumulé dans la modernisation et la sécurisation des infrastructures de voirie.

Références bibliographiques

1. ASSOGBA Monique (2017). *Gouvernance des transports urbains et insécurité routière dans les villes secondaires d'Afrique de l'Ouest : le cas de Parakou au Bénin*. Thèse de doctorat en Géographie et Aménagement du territoire, Université d'Abomey-Calavi, Bénin, 342 p.
2. BAMAS Stanislas Marie Maximilien (2003). « Les transports urbains à Ouagadougou : un système en mutation constante », *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 47, n° 131, p. 215-234.
3. DE PLANHOL Xavier (1993). *Géographie historique de la France et des réseaux de transport*. Paris, Éditions Fayard, 630 p.
4. DIAZ OLVERA Lourdes, POCHET Pascal et PLAT Didier (2013). « L'accès à la moto en Afrique subsaharienne : vecteur d'émancipation ou de précarité ? », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, vol. 3, p. 543-566.
5. Direction générale des transports terrestres et maritimes [DGTTM] (2020). *Annuaire statistique des immatriculations des véhicules automobiles et des engins à deux roues au Burkina Faso (2011–2020)*. Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière, Ouagadougou, Burkina Faso, 48 p.
6. GODARD Xavier et TEURNIER Pierre (1992). *Les transports urbains en Afrique francophone : Diversité et dynamiques d'ajustement*. Paris, Éditions INRETS / Karthala, 168 p.
7. Institut national de la statistique et de la démographie [INSD] (2020). *Cinquième Recensement Général de la Population et de l'Habitation (RGPH-2019) : Résultats définitifs du Burkina Faso*. Ministère de l'Économie, des Finances et du Développement, Ouagadougou, Burkina Faso, 124 p.
8. KIETTYETTA Jean-Yves (2013). *L'évolution du système de transport urbain à Ouagadougou : Entre prédominance des deux-roues motorisés et marginalité des transports collectifs*. Thèse de doctorat en Géographie et Aménagement, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, France, 380 p.
9. Ministère de l'habitat et de l'urbanisme [MHU] (2014). *Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de la commune urbaine de Bobo-Dioulasso à l'horizon 2030*. Rapport final, Ouagadougou, Burkina Faso, 156 p.
10. NGUEUTSA Robert (2012). *Croyances et comportements de sécurité des usagers et agents du tracé routier : Une étude des perceptions et de l'explication naïve des accidents de la route au Cameroun*. Thèse de doctorat en Psychologie sociale, Université de Lorraine, France, 312 p.
11. Office national de la sécurité routière [ONASER] (2022). *Rapport annuel des statistiques d'accidentologie et de la sécurité routière au Burkina Faso (2012–2022)*. Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière, Ouagadougou, Burkina Faso, 84 p.
12. Organisation mondiale de la santé [OMS] (2018). *Rapport de situation mondial sur la sécurité routière 2018*. Genève, Suisse, Éditions OMS, 424 p.
13. ORFEUIL Jean-Pierre (2000). *L'accès aux déplacements : Un enjeu d'équité sociale et de santé publique*. Paris, Éditions La Documentation Française, 145 p.
14. PEREZ José, LUCAS Aude, DIAZ Patrice et QUIAMZADE Alain (2002). « Représentations des règles de circulation et légitimité perçue des contrôles routiers chez les jeunes conducteurs », *Revue Européenne de Psychologie Appliquée*, vol. 52, n° 3, p. 189-201.
15. VENNETIER Pierre (1991). *Urbain et rural dans les pays du Sud : Les dynamiques d'interaction spatiale*. Paris, Éditions CEGET-CNRS, 198 p.