

N° 5  
Juin  
2026

# GÉOPORO

ISSN : 3005-2165

## Revue de Géographie du PORO



Département de Géographie  
Université Péléforo Gon Coulibaly

[www.geoporo.net](http://www.geoporo.net)

# Indexations



<https://sjifactor.com/passport.php?id=23980>

SJIF 2025 : 5.325



<https://reseau-mirabel.info/revue/21571/Geoporo>



<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/947477>



<https://portal.issn.org/resource/ISSN/3005-2165>

## COMITE DE PUBLICATION ET DE RÉDACTION

### Directeur de publication :

KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire de Géographie, Université Alassane Ouattara

### Rédacteur en chef :

TAPE Sophie Pulchérie, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY

### Membres du secrétariat :

- KONAN Hyacinthe, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY
- Dr DIOBO Kpaka Sabine, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY
- SIYALI Wanlo Innocents, Maître-assistant en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY
- COULIBALY Moussa, Maître-assistant en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY
- DOSSO Ismaïla, Maître-assistant en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY

## COMITE SCIENTIFIQUE INTERNATIONAL

1. KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire de Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
2. YAPI-DIAHOU Alphonse, Professeur Titulaire de Géographie, Université Paris 8 (France)
3. ALOKO-N'GUESSAN Jérôme, Directeur de Recherches en Géographie, Université Felix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)
4. VISSIN Expédit Wilfrid, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
5. ANOH Kouassi Paul, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix -Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
6. DIPAMA Jean Marie, Professeur Titulaire de Géographie, Université Joseph KI-ZERBO (Burkina Faso)
7. Sylvain BIGOT, Professeur, Université Grenoble Alpes et Chercheur à l'institut des Géosciences de l'Environnement (France)
8. EDINAM Kola, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Lomé (Togo)
9. BIKPO-KOFFIE Céline Yolande, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
10. GIBIGAYE Moussa, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
11. VIGNINOUS Toussaint, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

12. ASSI-KAUDJHIS Joseph, Professeur Titulaire de Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
13. -SOKEMAWU Koudzo, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Lomé (Togo)
14. -MENGHO Maurice Boniface, Professeur Titulaire, Université de Brazzaville (République du Congo)
15. -NASSA Dadié Désiré Axel, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
16. BROU Yao Telesphore, Professeur, Université de la Réunion (France)
17. -KISSIRA Aboubakar, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Parakou (Benin)
18. KABLAN Hassy N'guessan Joseph, Professeur Titulaire de Géographie, Université Felix Houphouët- Boigny, (Côte d'Ivoire)
19. VISSOH Sylvain, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
20. DIBI-ANOAH Pauline, Professeur Titulaire de Géographie, Université Felix Houphouët- Boigny, (Côte d'Ivoire)
21. LOBA Akou Franck Valérie, Professeur Titulaire de Géographie, Université Felix Houphouët- Boigny, (Côte d'Ivoire)
22. MOUNDZA Patrice, Professeur Titulaire de Géographie, Université Marien N'Gouabi (Congo)
23. Jürgen RUNGE, Professeur titulaire de Géographie physique et Géoécologie, Goethe-University Frankfurt Am Main (Allemagne)
24. YANOGO Pawendkissgou Isidore, Professeur Titulaire de Géographie, Université Norbert ZONGO (Burkina Faso)

### COMITE DE LECTURE INTERNATIONALE

1. KOFFI Simplicie Yao, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
2. Sandra ROME, Maître de Conférences, Université Grenoble Alpes (France)
3. KOFFI Yeboué Stéphane Koissy, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
4. KOUADIO Nanan Kouamé Félix, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire),
5. KRA Kouadio Joseph, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire),
6. TAPE Sophie Pulchérie, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
7. ZOUHOULA Bi Marie Richard Nicetas, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
8. ALLA kouadio Augustin, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
9. DINDJI Médé Roger, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
10. DIOBO Kpaka Sabine Epse Doudou, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
11. KOFFI Lath Franck Eric, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)

12. KONAN Hyacinthe, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
13. KOUDOU Dogbo, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
14. SILUE Pebanangnanan David, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
15. FOFANA Lancina, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
16. GOGOUA Gbamain Franck, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
17. ASSOUMAN Serge Fidèle, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
18. DAGNOGO Foussata, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
19. KAMBIRE Sambu, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
20. KONATE Djibril, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
21. ASSUE Yao Jean Aimé, Maitre de Conférences en Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
22. GNELE José Edgard, Maitre de conférences en Géographie, université de Parakou (Benin)
23. KOFFI Yao Jean Julius, Maitre de Conférences, Université Alassane Ouattara, (Côte d'Ivoire)
24. -MAFOU Kouassi Combo, Maitre de Conférences en Géographie, Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)
25. SODORE Abdoul Azise, Maître de Conférences en Géographie, Université Joseph KI-ZERBO (Burkina Faso)
26. ADJAKPA Tchékpo Théodore, Maître de Conférences en Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
27. BOKO Nouvewa Patrice Maximilien, Maitre de Conférences en Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
28. YAO Kouassi Ernest, Maitre de Conférences en Géographie, Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)
29. RACHAD Kolawolé F.M. ALI, Maître de Conférences, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
30. DIOMANDE Gondo, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)

### 1. Le manuscrit

Le manuscrit doit respecter la structuration habituelle du texte scientifique : **Titre** (en français et en anglais), **Coordonnées de(s) auteur(s)**, **Résumé et mots-clés** (en français et en anglais), **Introduction** (Problématique ; Objectif(s) et Intérêt de l'étude compris) ; **Outils et Méthodes** ; **Résultats** ; **Discussion** ; **Conclusion** ; **Références bibliographiques**. **Le nombre de pages du projet d'article** (texte rédigé dans le logiciel Word, Book antiqua, taille 11, interligne 1 et justifié) **ne doit pas excéder 15**. Écrire les noms scientifiques et les mots empruntés à d'autres langues que celle de l'article en italique. En dehors du titre de l'article qui est en caractère majuscule, tous les autres titres doivent être écrits en minuscule et en gras (Résumé, Mots-clés, Introduction, Résultats, Discussion, Conclusion, Références bibliographiques). Toutes les pages du manuscrit doivent être numérotées en continu. Les notes infrapaginales sont à proscrire.

#### Nota Bene :

**-Le non-respect des normes éditoriales entraîne le rejet d'un projet d'article.**

-Tous les nom et prénoms des auteurs doivent être entièrement écrits dans les références bibliographiques.

-La pagination des articles et chapitres d'ouvrage, écrire p. 16 ou p. 2-45, par exemple et non pp. 2-45.

-En cas de co-publication, citer tous les co-auteurs.

-Eviter de faire des retraits au moment de débiter les paragraphes.

-Plan : Titre, Coordonnées de(s) auteur(s), Résumé, Introduction, Outils et méthode, Résultats, Discussion, Conclusion, Références Bibliographiques.

-L'année et le numéro de page doivent accompagner impérativement un auteur cité dans le texte (Introduction – Méthodologie – Résultats – Discussion). Exemple : S. Y. KOFFI *et al.* (2023, p35), (B. M. R. N. ZOUHOULA, 2021, p7).

#### 1.1. Le titre

Il doit être explicite, concis (16 mots au maximum) et rédigé en français et en anglais (Book Antiqua, taille 12, Lettres capitales, Gras et Centré avec un espace de 12 pts après le titre).

#### 1.2. Le(s) auteur(s)

Le(s) NOM (s) et Prénom(s) de l'auteur ou des auteurs sont en gras, en taille 10 et aligner) gauche, tandis que le nom de l'institution d'attache, l'adresse électronique et le numéro de téléphone de l'auteur de correspondance doivent apparaître en italique, taille 10 et aligner à gauche.

### **1.3. Le résumé**

Il doit être en français (250 mots maximum) et en anglais. Les mots-clés et les keywords sont aussi au nombre de cinq. Le résumé, en taille 10 et justifié, doit synthétiser le contenu de l'article. Il doit comprendre le contexte d'étude, le problème, l'objectif général, la méthodologie et les principaux résultats.

### **1.4. L'introduction**

Elle doit situer le contexte dans lequel l'étude a été réalisée et présenter son intérêt scientifique ou socio-économique.

L'appel des auteurs dans l'introduction doit se faire de la manière suivante :

-Pour un seul auteur : (B. M. R. N. ZOUHOULA, 2021, p7) ou B. M. R. N. ZOUHOULA (2021, p7)

-Pour deux (02) auteurs : (K. S. DIOBO et S. P. TAPE, 2018, p202) ou K. S. DIOBO et S. P. TAPE (2018, p202)

-Pour plus de deux auteurs : (S. Y. KOFFI *et al.*, 2023, p35) ou S. Y. KOFFI *et al.* (2023, p35)

Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

### **1.5. Outils et méthodes**

L'auteur expose l'approche méthodologique adoptée pour l'atteinte des résultats. Il présentera donc les outils utilisés, la technique d'échantillonnage, la ou les méthode(s) de collectes des données quantitatives et qualitatives. Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

### **1.6. Résultats**

L'auteur expose les résultats de ses travaux de recherche issus de la méthodologie annoncée dans "Outils et méthodes" (pas les résultats d'autres chercheurs).

Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante : 1. Premier niveau, premier titre (Book antiqua, Taille 11 en gras), 1.1. Deuxième niveau (Book antiqua, Taille 11 gras italique), 1.1.1. Troisième niveau (Book antiqua, Taille 11 italique). Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

### **1.7. Discussion**

Elle est placée avant la conclusion. Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié. L'appel des auteurs dans la discussion doit se faire de la manière suivante :

-Pour un auteur : (B. M. R. N. ZOUHOULA, 2021, p7) ou B. M. R. N. ZOUHOULA (2021, p7)

-Pour deux (02) auteurs : (K. S. DIOBO et S. P. TAPE, 2018, p202) ou K. S. DIOBO et S. P. TAPE (2018, p202)

-Pour plus de deux auteurs : (S. Y. KOFFI *et al.*, 2023, p35) ou S. Y. KOFFI *et al.* (2023, p35)

## 1.8. Conclusion

Elle doit être concise et faire le point des principaux résultats. Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

## 1.9. Références bibliographiques

Elles sont présentées en taille 10, justifié et par ordre alphabétique des noms d'auteur et ne doivent pas excéder 15. Le texte doit être justifié. Les références bibliographiques doivent être présentées sous le format suivant :

Pour les ouvrages et rapports : AMIN Samir, 1996, Les défis de la mondialisation, Paris, L'Harmattan.

Pour les articles scientifiques, thèses et mémoires : TAPE Sophie Pulchérie, 2019, « *Festivals culturels et développement du tourisme à Adiaké en Côte d'Ivoire* », Revue de Géographie BenGéO, Bénin, 26, pp.165-196.

Pour les articles en ligne : TOHOZIN Coovi Aimé Bernadin et DOSSOU Gbedegbé Odile, 2015 : « *Utilisation du Système d'Information Géographique pour la restructuration du Sud-Est de la ville de Porto-Novo, Bénin* », Afrique Science, Vol. 11, N°3, <http://www.afriquescience.info/document.php?id=4687>. ISSN 1813-548X, consulté le 10 janvier 2023 à 16h.

Les noms et prénoms des auteurs doivent être écrits entièrement.

## 2. Les illustrations

Les tableaux, les figures (carte et graphique), les schémas et les photos doivent être numérotés (numérotation continue) en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre concis (centré), placé en-dessous de l'élément d'illustration (Taille 10). La source (centrée) est indiquée en-dessous du titre de l'élément d'illustration (Taille 10). Ces éléments d'illustration doivent être : i. Annoncés, ii. Insérés, iii. Commentés dans le corps du texte. Les cartes doivent impérativement porter la mention de la source, de l'année et de l'échelle. Le manuscrit doit comporter impérativement au moins une carte (Carte de localisation du secteur d'étude).

## Indexations



<https://sjifactor.com/passport.php?id=23980>

SJIF 2025 : 5.325



<https://reseau-mirabel.info/revue/21571/Geoporo>



<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/347477>



<https://portal.issn.org/resource/ISSN/3005-2165>

## SOMMAIRE

1	<a href="#"><u>ANALYSE STATISTIQUE DES PARAMETRES MORPHOMETRIQUES DU BASSIN ET SOUS-BASSINS VERSANTS DE LA LOEME AU SUD-OUEST DE LA REPUBLIQUE DU CONGO</u></a> NGOUALA MABONZO Médard N° Page : 1-13
2	<a href="#"><u>DYNAMIQUE DÉMOGRAPHIQUE ET BESOINS EN EAU POTABLE DANS LA COMMUNE D'ALLADA</u></a> NGOUALA MABONZO Médard N° Page : 14-27
3	<a href="#"><u>SYSTEMES D'INFORMATION GÉOGRAPHIQUE (SIG) ET ACTIVITÉS DE DURABILITÉ POUR LA PRÉSERVATION DES ZONES ET/OU AIRES PROTÉGÉES DE LA SOCIÉTÉ AFRICAINE DE CACAO (SACO) AUPRÈS DE SES COOPÉRATIVES</u></a> ZOMBO Jean Philippe N° Page : 28-39
4	<a href="#"><u>INCIDENCES DE LA DISPARITE DE L'OFFRE DE TRANSPORT SUR LA MOBILITE ENTRE LES COMMUNES DE THIONCK-ESSYL ET DE SANTHIABA MANJAQUE (REGION DE ZIGUINCHOR, SUD-OUEST DU SENEGAL)</u></a> COLY Roger, NDOUR Salemond, SENE Abdourahmane Mbade N° Page : 40-55
5	<a href="#"><u>POLITIQUES URBAINES ET EQUIPEMENT DE LA VILLE DE VAVOUA AU CENTRE OUEST DE LA CÔTE D'IVOIRE</u></a> ASSANGBE Clarisse YAO Kouassi Ernest N° Page : 56-70
6	<a href="#"><u>VOLS DE MOTO DANS LA VILLE DE TOUMODI : ENJEUX, DÉFIS ET PERSPECTIVES</u></a> AFFORO Guy Matthieu Ettien, N'GUETTA Yah Edwige Bénédicte épouse GBOKO, SYLLA Makémisa, KOFFI Brou Émile N° Page : 71-83
7	<a href="#"><u>RYTHME CLIMATIQUE ET EVOLUTION DES MALADIES LIEES A L'EAU A PARAKOU</u></a> AHODJIDE Soulémane, KOMBIENI M. Frédéric, VODOUNOU K. Jean-Bosco N° Page : 84-100
8	<a href="#"><u>EXPLOITATION DU BOIS-ÉNERGIE ET VULNÉRABILITÉ DES ÉCOSYSTÈMES DE SAVANE DANS LA COMMUNE DE OUAHIGOUYA AU NORD DU BURKINA FASO</u></a> OUOBA Pounyala Awa N° Page : 84-113
9	<a href="#"><u>IMPACT DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES SUR LA BIOMASSE DANS LA RESERVE DE BIOSPHERE DE GADABEDJI AU CENTRE SUD DU NIGER</u></a> IBRAHIM MOUSSA Saidou, MAHAMADOU MOUDI Rachid, SOULEY Kabirou N° Page : 114-124
10	<a href="#"><u>VARIABILITÉ PLUVIOMÉTRIQUE ET PRODUCTION DE LA MANGUE DANS LE DÉPARTEMENT DE FERKESSÉDOUGOU (NORD DE LA CÔTE D'IVOIRE)</u></a> SILUE Wongnigue, ASSEMIAN Assiè Emile, KOFFI Kan Alexis N° Page : 125-138
11	<a href="#"><u>DYNAMIQUE DES PARCOURS DE LA ZONE PASTORALE DE NIASSA AU BURKINA FASO</u></a> ZONGO Abdoul Rasmané, YARGA Hahadoubouga Paul, KOLLOGO Philippe, OUÉDRAOGO Lucien, YAMÉOGO Lassane N° Page : 139-153

12	<a href="#"><u>DISTRIBUTION ECOLOGIQUE DE VITEX DONIANA (SWEET) ET PRESSIONS ANTHROPIQUES DANS LA BASSE VALLEE DE L'OUEME AU SUD EST DU BENIN</u></a> PANOUMASSI MINNAHI CAROL WESLEY, ODJOUBERE JULES N° Page : 154-168
13	<a href="#"><u>TENDANCES DES TEMPERATURES ET DES PLUIES EXTREMES EN AFRIQUE DE L'OUEST : CAS DE LA STATION SYNOPTIQUE DE LOME, GRAND LOME, TOGO</u></a> Kossi KOMI N° Page : 169-179
14	<a href="#"><u>SYSTEME DE REGULATION DU FONCIER DANS LA COMMUNE URBAINE DE BIRNI N'GAOURE (REGION DE DOSSO)</u></a> HASSANE SALEY Alimatou, DAMBO Lawali, ANDRES Ludovic N° Page : 180-192
15	<a href="#"><u>CONTRIBUTION DES FEMMES ET DES JEUNES DANS LA REALISATION DES AMENAGEMENTS HYDROAGRIQUES ET LEUR ACCES A LA TERRE : CAS DE LA COMMUNE RURALE DE KAMBILA, CERCLE DE KATI, AU MALI</u></a> Antoinette AKPLOGAN, Modibo Zoumana COULIBALY, Bagara Z. COULYBALY N° Page : 193-206
16	<a href="#"><u>IMPACTS DES PRATIQUES AGROPASTORALES SUR LA QUALITÉ DES RESSOURCES EN EAU DE LA COMMUNE DE QUINHI</u></a> GANDJI Gbènanpon Constantin, OGOUWALE Romaric, YABI Ibouaïma N° Page : 207-221
17	<a href="#"><u>LES DÉTERMINANTS DE LA DÉPERDITION SCOLAIRE DANS LA SOUS PRÉFECTURES DE DABOU</u></a> One Enoc GUEDE N° Page : 222-236
18	<a href="#"><u>OBSTACLES À LA CULTURE NUMÉRIQUE DANS LES ÉTABLISSEMENTS SECONDAIRES DE LA VILLE DE YAMOOUSSOUKRO (CENTRE DE LA CÔTE D'IVOIRE)</u></a> KOFFI Yao Julien N° Page : 237-250
19	<a href="#"><u>LE ROBINET, UN COMMUN À GÉRER DANS LES CÉLIBATORIUM DE LA VILLE DE KOUDOUGOU (BURKINA FASO)</u></a> Abdoul Karim BAZIE N° Page : 251-259
20	<a href="#"><u>ANALYSE DE CORRELATION ENTRE L'ANTHROPISATION DES SOLS ET LA VARIABILITE CLIMATIQUE DANS LE DEPARTEMENT DE JACQUEVILLE</u></a> ZONKOUAN- KOUAME Badjo Ruth Virginia N° Page : 260-270
21	<a href="#"><u>CROISSANCE DE L'ÉGLISE VASES D'HONNEUR À ABIDJAN : ENTRE TERRITOIRES, RÉSEAUX ET STRATÉGIES D'EXPANSION</u></a> YAO Adou Yao Emmanuel, NASSA Dabié Désiré Axel N° Page : 271-286
22	<a href="#"><u>CONTRASTES GRANULOMETRIQUES ET RESILIENCE COTIERE ENTRE MBOUR ET DJIFFER (PETITE-COTE, SENEGAL)</u></a> Djiby YADE, Mamadou THIOR, Tidiane SANE, Ibra FAYE, El hadji Balla Dieye N° Page : 287-302
23	<a href="#"><u>PERMANENCES ET DIVERSITES RITUELLES DU POST-PARTUM EN COTE D'IVOIRE : ÉTUDE COMPARATIVE CHEZ LES PEUPLES SENOULO, EBRIE ET BAOULE</u></a>

	Aya Larissa Clotilde N'GUESSAN, Boua André AOUA, Yao Jean-Aimé ASSUE N° Page : 303-313
24	<a href="#"><u>CRISES CLIMATIQUES ET STRATEGIES DE RESILIENCE DES PRODUCTEURS PAR LES VARIETES A CYCLE COURT DANS LE POLE DE DEVELOPPEMENT AGRICOLE 5 (BENIN)</u></a> Guy Cossi WOKOU N° Page : 314-328
25	<a href="#"><u>PROFIL EPIDEMIOLOGIQUE ET CHOIX THERAPEUTIQUES LIES AUX PRATIQUES MECANIQUES CHEZ LES REPARATEURS AUTO-MOTO A KORHOGO</u></a> Faustin GUEI, YEDONOU GBO Brou Emmanuel, Didier Kouamé KONAN, Émile Brou KOFFI N° Page : 329-342
26	<a href="#"><u>CRISE SECURITAIRE ET INSECURITE ALIMENTAIRE DES POPULATIONS DANS LA COMMUNE DE KAYA AU BURKINA FASO</u></a> Dobéni Abdoulaye DOFINI, Dayangnéwendé Edwige NIKIEMA, Pawendkigou Isidore YANOOGO N° Page : 343-356
27	<a href="#"><u>IMPACT DES VARIATIONS CLIMATIQUES SUR LA CULTURE DU RIZ DANS LA REGION DE GBÊKÊ : ANALYSE DU BILAN HYDRIQUE PAR FACETTE TOPOGRAPHIQUE</u></a> Christian Michel LATH, Saï Pou SOUMAHORO, Kouakou Jonathan GNIAMIEN N° Page : 357-371
28	<a href="#"><u>COOPÉRATION DÉCENTRALISÉE : QUEL PROFIL INSTITUTIONNEL DES ONG DE BOUAKÉ ? (CENTRE DE LA CÔTE D'IVOIRE)</u></a> SILUE Yessongui Lucien, KOUAKOU Bah N° Page : 372-386
29	<a href="#"><u>VALORISATION DE BIOGAZ DANS LES UNITES DE TRANSFORMATION DU MANIOC EN GARI DANS LA COMMUNE DE KETOU AU SUD BENIN</u></a> Cyrille TCHAKPA N° Page : 387-395
30	<a href="#"><u>L'EXPLOITATION ARTISANALE DU GRAVIER PAR LES FEMMES, DANS LA VILLE DE TAHOUA</u></a> IBRAHIM Younoussi N° Page : 396-409
31	STRATEGIES DE GESTION DURABLE DE LA FILIERE SEL DANS LES TERROIRS DE BASSE ET MOYENNE CASAMANCE (SUD DU SENEGAL) COLY Kémo, SANE Yancouba, FALL Aïdara Chérif Amadou Lamine, DIOP Mame Diarra N° Page : 410-422
32	<a href="#"><u>RESEAUX, DYNAMIQUES MIGRATOIRES ET INTEGRATION SOCIOÉCONOMIQUE DES RESSORTISSANTS BURKINABÉS VERS/À ABIDJAN</u></a> Konan Talibet Kouacou Yves-Rhodrigue, KOUADIO Datté Anderson, Aloko-N'Guessan Jérôme N° Page : 423-437
33	<a href="#"><u>PRATIQUES D'AMENAGEMENT : ENTRE DIVERSITE ET HOMOGENEITE VEGETALE SUR LES SITES ETUDIÉS DE BADAGUICHIRI, NIGER</u></a> Sala Harouna Yanoussa, Bahari Ibrahim Mahamadou N° Page : 438-452
34	BONNES PRATIQUES A PRENDRE EN COMPTE POUR MONTER UN SYSTEME DURABLE EN APICULTURE DANS LE NORD-BENIN Estelle Carine F. AKPOVO, Euloge OGOUWALE, Pocoun Damè KOMBIENOU N° Page : 453-467
35	<a href="#"><u>GESTION COMMUNAUTAIRE DES RESSOURCES EN EAU DU SOUS-BASSIN DE SISSILI (LAN ET KONZIO) AU BURKINA FASO</u></a> Fatimata SANOGO, Fatoumata KABORE, Ignace BAGRE, Blami DIALLO

	N° Page : 468-480
36	<b><u>HERITAGES COLONIAUX ET EVOLUTION DES MODES DE GESTION DES RESERVES DE FAUNE DE BONTIOLI, BURKINA FASO</u></b> SOME Touobèwèrè Noël N° Page : 481-492
37	<b><u>EFFETS ENVIRONNEMENTAUX DES SYSTÈMES DE PRODUCTION AGRICOLE DANS LA COMMUNE DE DJIDJA AU SUD BÉNIN</u></b> GUEDENON Dèhou Janvier, DOVONOU Sègbégnon Nicole, IDRISOU Akim Babatoundé, GIBIGAYE Moussa N° Page : 493-507
38	<b><u>HABITAT ET EXPOSITION A LA CHALEUR : ANALYSE COMPARATIVE DES QUARTIERS PRECAIRES ET RESIDENTIELS A ABIDJAN (COTE D'IVOIRE)</u></b> Salif Sangare, Brama Kone, Adja Ferdinand Vanga, Etienne Yao Kouakou, Madina Doumbia, Iba Dieudonné Dely, Guéladio Cissé N° Page : 508-519
39	<b><u>OCCUPATION DU SOL ET CONFORT THERMIQUE EN MILIEU TROPICAL URBAIN : UNE ANALYSE SPATIALE DES JOURNEES CHAUDES A ABIDJAN</u></b> Yao Anicet ZOUZOU, Iba Dieudonné DELY, Brama KONE, Madina DOUMBIA, Bernard Ossey YAPO, Guéladio CISSÉ N° Page : 520-534
40	<b><u>ALIMENTATION DES POPULATIONS EN PERIODE DE SOUDURE DANS LA SOUS-PREFECTURE DE SIRASSO (région du Poro)</u></b> YEO Bèh N° Page : 535-547
41	<b><u>PERCEPTION PAYSANNE DES POTENTIALITÉS FERTILISANTES DES LIGNEUX DANS LE SYSTÈME PARCS AGROFORESTIERS DE KOKOLOGHO (PROVINCE DU BOULKIEMDÉ : BURKINA FASO)</u></b> Joël OUEDRAOGO, Frédéric BATIONO, Zelbié BASSOLE, Yélézouomin Stéphane Corentin SOME No Page : 548-559
42	<b><u>TRANSFORMATIONS URBAINES A DIEGONEFLA : CROISSANCE SPATIALE, MUTATIONS SOCIO-ECONOMIQUES ET ENJEUX DE GOUVERNANCE LOCALE</u></b> N'Dri Ernest KOUADIO, Abou DIABAGATE, Brice Lauria Amani KOUADIO N° Page : 560-574
43	<b><u>DYNAMIQUE DE LA CULTURE DE L'ANACARDE ET EMERGENCE DES CONFLITS RURAUX DANS LA SOUS-PREFECTURE DE KARAKORO</u></b> YÉO Watagaman Paul, YÉO Siriki, YÉO Navanhan, Arsène DJAKO N° Page : 575-587
44	<b><u>VULNERABILITE DES EXPLOITATIONS AGRICOLES FACE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES DANS LE DEPARTEMENT DU COUFFO (BÉNIN, AFRIQUE DE L'OUEST)</u></b> MAMA Justin A., WOKOU Guy, YABI Ibouaïma N° Page : 588-602
45	<b><u>SAISONNALITÉ CLIMATIQUE ET PRÉVALENCE DU PALUDISME DANS LA SOUS-PRÉFECTURE DE SAMANZA (EST DE LA CÔTE D'IVOIRE)</u></b> KOFFI Kouadio Achille, KOFFI Kan Alexis, KOUASSI Yao Dieudonné N° Page : 603-617
46	<b><u>DEVELOPPEMENT DES ACTIVITES COMMERCIALES INFORMELLES ET MUTATIONS DU PAYSAGE URBAIN DE YAMOOUSSOKRO EN CÔTE D'IVOIRE</u></b> Moussa KONE N° Page : 618-628

47	<a href="#"><u>CONTRAINTES A LA GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DES PROJETS D'AMENAGEMENTS HYDROAGRIQUES A ADJOHOUN DANS LA BASSE MOYENNE VALLEE DE L'OUEME AU BÉNIN</u></a> BASSAOU Razakou, ISSA Mama-Sanni, DJESSONOU Sèngla Franco-Néo Camus, OGOUWALÉ Euloge N° Page : 629-642
48	<a href="#"><u>CONTEXTE DE L'AVÈNEMENT DES EXPLOITATIONS AURIFÈRES SEMI MÉCANISÉES EN CÔTE D'IVOIRE : CAS DE L'EXPLOITATION ILLÉGALE DE LA MINE DE PAPARA</u></a> DOH Franck Thibaut, KONAN Hyacinthe Kouame N° Page : 643-655
49	<a href="#"><u>ENSEIGNANT ROBOT ET RESPONSABILISATION DU SUJET APPRENANT</u></a> KOUASSI Kouakou Valère N° Page : 656-669
50	<a href="#"><u>STRATEGIES DE GESTION DURABLE DE LA FILIERE SEL DANS LES TERROIRS DE BASSE ET MOYENNE CASAMANCE (SUD DU SENEGAL)</u></a> COLY Kémo, SANE Yancouba, FALL Aïdara Chérif Amadou Lamine, DIOP Mame Diarra N° Page : 670-681
51	<a href="#"><u>REGARD CRITIQUE SUR LA TYPOLOGIE DES PRODUITS UTILISÉS DANS L'ACTIVITÉ DE TEINTURERIE ARTISANALE DE BAZIN ET RISQUES SANI TAIRES : CAS DU QUARTIER HABITAT-EXTENSION, DANS LA COMME D'ADJAMÉ (CÔTE D'IVOIRE)</u></a> SYLLA Yaya N° Page : 682-691
52	<a href="#"><u>SAISONNALITÉ CLIMATIQUE ET PRÉVALENCE DU PALUDISME DANS LA SOUS-PRÉFECTURE DE SAMANZA (EST DE LA CÔTE D'IVOIRE)</u></a> KOFFI Kouadio Achille, KOFFI Kan Alexis, KOUASSI Yao Dieudonné N° Page : 692-705
53	<a href="#"><u>INEGALITES DE GENRE ET ACCÈS AU FONCIER AGRICOLE DES FEMMES RURALES DE LA SOUS-PREFECTURE DE SOUBRE (COTE D'IVOIRE)</u></a> Akotto Urich Odilon ASSI N° Page : 706-716
54	<a href="#"><u>DYNAMIQUE DÉMOGRAPHIQUE ET MOBILITÉ URBAINE DANS UNE LOCALITÉ EN MUTATION : LE CAS DE NAPIÉLÉDOUGOU (NORD DE LA CÔTE D'IVOIRE)</u></a> KOFFI Lath Franck-Éric N° Page : 717-728
55	<a href="#"><u>PH, CONDUCTIVITÉ ÉLECTRIQUE ET GRANULOMÉTRIE DES SOLS AGRICOLES APRÈS AMÉNAGEMENTS DU MARIGOT DE BIGNONA AU SENEGAL</u></a> Léopold Mougabie BADIANE, Babacar Sadikh YATTE, Boubou Aldiouma SY, Adrien COLY N° Page : 729-742
56	<a href="#"><u>CADRES LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE DE L'ACCÈS AU FONCIER ET À L'IMMOBILIER À N'DJAMÉNA AU TCHAD : ENTRE NORMES FORMELLES ET PRATIQUES INFORMELLES</u></a> Labary KIRBÉ, N'Dilbé TOB-RO, Ernest HAOU N° Page : 743-757
57	<a href="#"><u>LES IMPACTS DE LA COUPE D'AFRIQUE DES NATIONS 2023 SUR LES ACTIVITES TOURISTIQUES EN COTE D'IVOIRE</u></a> KLO Fagama N° Page : 758-767
58	REVENU, GENRE ET TERRITOIRE : LES LEVIERS SOCIO-ÉCONOMIQUES DE

	<p><a href="#"><u>L'ACTION CLIMATIQUE DES MÉNAGES RIVERAINS DE LA FORÊT DE WARI-MARO AU BÉNIN</u></a> Raïssa Chimène JEKINNOU, Maman-Sani ISSA, Moussa WARI ABOUBAKAR N° Page : 768-777</p>
59	<p><a href="#"><u>USAGE DES MEDIAS SOCIAUX DANS LA COMMUNICATION PUBLIQUE DU DISTRICT AUTONOME D'ABIDJAN EN COTE D'IVOIRE.</u></a> OKOU DENIS ROMEO BOLOU N° Page : 778-790</p>
60	<p><a href="#"><u>LA MASSIFICATION DANS LES ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE PUBLIC DANS LA VILLE DE BOUAKE</u></a> Amenan Justine KOUADIO, Zady Edouard ZOGBO, Konan KOUASSI, Arsène DJAKO N° Page : 791-783</p>
61	<p><a href="#"><u>DYNAMIQUES DES PRESSIONS ANTHROPIQUES ET RISQUES ENVIRONNEMENTAUX MULTI-SOURCES DANS LES RETENUES D'EAU DU DISTRICT DES SAVANES (CÔTE D'IVOIRE) : DE LA CONTAMINATION PHYSICO-CHIMIQUE À L'IMPASSE DE LA POTABILISATION</u></a> Klo Lydie KONE, Pébanagnanan David SILUE N° Page : 784-798</p>
62	<p><a href="#"><u>ATTITUDES ET PRATIQUES DES USAGERS DE DEUX-ROUES MOTORISÉS À OUAGADOUGOU : UN DÉFI POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE</u></a> Stanislas Marie Maximilien BAMAS N° Page : 799-813</p>
63	<p><a href="#"><u>ANALYSE DES RISQUES SANITAIRES ET PREVALENCE DES PATHOLOGIES ENVIRONNEMENTALES CHEZ LES CONSOMMATEURS DE LA VIANDE DE PORC DANS LA COMMUNE DE YOPOUGON (CÔTE D'IVOIRE)</u></a> Mathieu Gnanké NIAMKE N° Page : 814-822</p>

# ATTITUDES ET PRATIQUES DES USAGERS DE DEUX-ROUES MOTORISÉS À OUGADOUGOU : UN DÉFI POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.

Stanislas Marie Maximilien BAMAS

Université Joseph KI-ZERBO / bamass2002@gmail.com

## Résumé

La mobilité urbaine à Ouagadougou, capitale du Burkina Faso, se caractérise par une prédominance écrasante des deux-roues motorisés (2RM). Face à l'étalement horizontal rapide de la ville, à la fragmentation urbaine et à la précarité structurelle des réseaux de transports collectifs conventionnels, l'engin motorisé est devenu une véritable réponse adaptative pour les citoyens. Loin d'être un simple choix de transport, le 2RM s'impose comme une condition essentielle de la « citadinité », garantissant l'accès à l'emploi, aux études (écoles et universités) et aux services de santé pour une population jeune et active. Le cœur du problème réside dans une déconnexion profonde et paradoxale entre le niveau d'instruction des usagers (dont près de 70 % ont atteint le niveau secondaire ou supérieur) et le respect du cadre réglementaire routier. L'espace routier ouagalais est ainsi devenu le théâtre d'un arbitrage permanent entre pratiques informelles et normes étatiques :

La démarche suivie dans cette étude est une approche méthodologique mixte, qui combine à la fois des outils quantitatifs et qualitatifs. Elle repose sur le principe de la triangulation des données, ce qui permet de confronter le cadre réglementaire théorique (les lois) aux pratiques réelles des usagers sur le terrain. La démarche repose sur une recherche documentaire et une enquête de terrain réalisée auprès de 1 202 usagers (marchés, services de santé, établissements scolaires et universitaires). Les données ont été collectées via l'application KoboCollect et traitées sous SPSS.

Les résultats révèlent un paradoxe entre le niveau d'instruction des usagers et le respect des normes. Si l'immatriculation des véhicules est largement acquise (92,5 %), les autres obligations légales sont massivement ignorées : moins de 10 % des enquêtés possèdent un permis de conduire de catégorie A/A1 ou une attestation d'assurance. Bien que le port du casque soit connu comme obligatoire par 72,4 % de l'échantillon, seulement 54 % en sont détenteurs. « L'étude met en lumière l'inefficacité des décrets actuels, singulièrement en ce qui concerne la livraison obligatoire du casque lors de la vente. » Le non-respect de la réglementation est exacerbé par une quasi-absence de contrôles routiers (plus de 90 % des usagers n'ont jamais été contrôlés pour l'assurance ou le permis). L'étude préconise un renforcement de la surveillance policière et une sensibilisation accrue pour réduire l'insécurité routière dans la capitale burkinabè.

## Mots-clés

Burkina Faso, Ouagadougou, Mobilité urbaine, Deux-roues motorisés, Sécurité routière.

## Abstract

This study analyzes the behavior of motorized two-wheeler users in Ouagadougou regarding current road regulations, within an urban context where this mode of transport is predominant.

Urban mobility in Ouagadougou, the capital of Burkina Faso, is characterized by an overwhelming predominance of motorized two-wheelers (M2Ws). Faced with the city's rapid

horizontal sprawl, urban fragmentation, and the structural precariousness of conventional public transport networks, motorized vehicles have emerged as a vital adaptive response for city dwellers. Far from being a mere transport choice, M2Ws have become an essential condition for "urban citizenship" (*citadinité*), guaranteeing access to employment, education (schools and universities), and healthcare services for a young and active population. The core of the problem lies in a profound and paradoxical disconnection between the users' education level (nearly 70% of whom have reached secondary or higher education) and compliance with road regulations. The road space in Ouagadougou has thus become the arena for a permanent trade-off between informal practices and state regulations.

The approach followed in this study is a mixed methodological one, combining both quantitative and qualitative tools. It is based on the principle of data triangulation, which allows for a confrontation between the theoretical regulatory framework (the laws) and the actual practices of users on the ground. The approach relies on desk research and a field survey conducted among 1,202 users (across markets, healthcare services, schools, and university campuses). Data were collected via the KoboCollect application and processed using SPSS.

The results reveal a paradox between the users' education level and compliance with regulations. While vehicle registration is widely achieved (92.5%), other legal obligations are massively ignored: less than 10% of those surveyed possess a category A/A1 driver's license or a valid insurance certificate. Although helmet use is known to be mandatory by 72.4% of the sample, only 54% actually own one. The study highlights the ineffectiveness of current decrees, particularly regarding the mandatory provision of a helmet upon vehicle sale. Non-compliance with regulations is further exacerbated by a near-total absence of roadside checks (more than 90% of users have never been checked for insurance or a driver's license). The study recommends strengthening police enforcement and increasing public awareness to reduce road insecurity in the Burkinabè capital.

Keywords: Burkina Faso, Ouagadougou, Urban Mobility, Motorized two-wheelers, Road safety.

## I. Introduction

« Au sein des espaces urbains burkinabè, la mobilité se caractérise par l'omniprésence des deux-roues (motorisés et vélos), qui supprime un réseau de transports en commun structurellement déficient. » « Cette "explosion" des deux-roues motorisés à Ouagadougou s'inscrit dans ce que Diaz Olvera et al. décrivent comme une réponse adaptative des citoyens africains face à l'offre défaillante des transports collectifs conventionnels. Le deux-roues n'est plus un simple choix de transport, mais une condition de la "citadinité" permettant de pallier l'étalement urbain incontrôlé. » (Diaz Olvera et al., 2010, pp. 283-284).

À Ouagadougou, cette prédominance a élevé le deux-roues au rang de principal mode de déplacement des citoyens, en faisant un pilier central de l'économie urbaine et de la survie quotidienne des ménages. Toutefois, cette omniprésence des engins motorisés s'accompagne d'un défi sécuritaire majeur. Malgré l'utilité sociale et économique avérée de ces véhicules, on observe une déconnexion profonde entre l'usage quotidien et le respect du cadre réglementaire. Le comportement des usagers, souvent marqué par l'ignorance ou le mépris des règles de circulation, engendre des dérives comportementales graves qui alimentent l'insécurité routière dans la capitale. Cependant, comme le souligne Godard (2002, p. 87), « cette motorisation par le bas s'opère dans un vide régulateur où l'agilité du véhicule prime sur la sécurité,

transformant l'espace routier en un lieu de confrontation entre pratiques informelles et normes étatiques. » Face à ce constat, la présente recherche se propose d'analyser les comportements des usagers de deux-roues motorisés au prisme de la réglementation routière. Plus précisément, il s'agit de mesurer leur degré de connaissance des lois et de mettre en relief le décalage existant entre ces savoirs et l'effectivité des pratiques dans l'espace urbain.

Pour atteindre cet objectif, l'article s'articule autour de trois axes principaux. Après une présentation de la méthodologie et de la zone d'étude (I), il dresse le profil sociodémographique des usagers enquêtés (II). Enfin, il expose les résultats relatifs à la connaissance de la réglementation, à la possession des documents obligatoires et à l'effectivité des contrôles officiels (III).

## II. Matériel et méthodes

### II.1 - Présentation de la zone d'étude

La ville de Ouagadougou, capitale du Burkina Faso, se caractérise par une croissance spatiale rapide et une organisation administrative en 12 arrondissements et 55 secteurs. Pour les besoins de l'analyse des mobilités, l'espace urbain est structuré en cinq zones morpho-fonctionnelles distinctes (Carte N°1). « L'organisation spatiale de Ouagadougou, marquée par une extension horizontale rapide, confirme les analyses de **Boyer et al. (2016, p. 11)** sur la fragmentation urbaine, où les périphéries "extérieures" deviennent des zones de dépendance absolue aux deux-roues motorisés (2RM). »

#### II.1.1 La périphérie "extérieure" (frange Nord et Sud)

La périphérie "extérieure" couvre les secteurs 20, 21, 30 à 34, 36 à 43, 45, 47 à 49. Elle se caractérise par un habitat éparé marqué par un déficit infrastructurel profond. L'isolement géographique et l'insuffisance des transports en commun (autobus) rendent l'usage du deux-roues motorisé (2RM) indispensable pour réaliser les déplacements quotidiens.

#### II.1.2 La périphérie "intérieure" (Couronne péricentrale) et les pôles d'attractivité spécifiques

La périphérie "intérieure" regroupe les secteurs 15 à 19, 22 à 25, 27 à 29, 53, 54. Il s'agit d'une zone résidentielle dense avec un faible ratio emploi/population. La mobilité repose sur une dépendance forte aux deux-roues pour les migrations alternantes vers le centre. Les secteurs 5, 9, 13 et 22 constituent les pôles d'attractivité spécifiques. Ils exercent plusieurs fonctions urbaines de grande portée économique, sociale et intellectuelle. On peut citer la fonction industrielle (présence de la zone industrielle de Gounghin), la fonction sanitaire (Centre Hospitalier Universitaire Yalgado Ouédraogo), la fonction universitaire (Université Joseph Ki-Zerbo) auxquelles il faut ajouter l'aéroport international de Ouagadougou. La mobilité y est intense : elle se vérifie par des points de convergence majeurs générant des flux massifs de 2RM aux heures de pointe.

#### II.1.3 Le vieux noyau urbain et le centre des affaires

Fait remarquable, on note l'existence d'un vieux noyau urbain dans les secteurs centraux (5 à 11), ayant pour caractéristiques essentielles une forte densité de population. En matière de mobilité, bien que mieux desservi par les transports collectifs, le 2RM y reste le mode dominant pour la flexibilité qu'il offre dans les rues étroites. *Le Centre d'Affaires* se situe au cœur de la ville et couvre les secteurs 1, 2, 3 et 4. Là s'étendent les fonctions tertiaires supérieures, la zone administrative et le marché central "Rood-Wooko". Ce Centre d'Affaires caractérise une zone

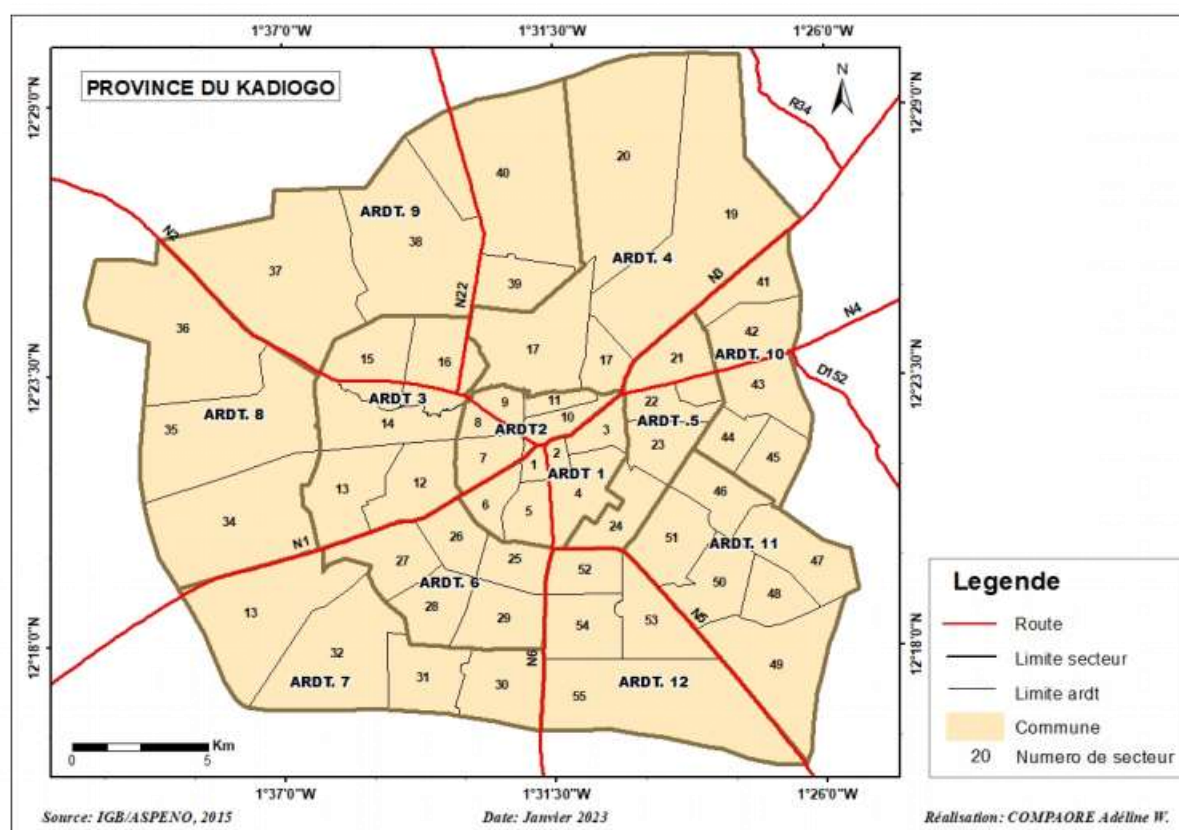
de destination finale pour la majorité des ouagalais, posant des défis majeurs de stationnement et de congestion.

## II.2 - Méthodes : collecte et traitement des données

Cette étude repose sur une approche méthodologique mixte, combinant l'analyse documentaire, l'enquête par sondage et les entretiens semi-directifs. Cette triangulation permet de confronter le cadre réglementaire théorique aux pratiques réelles des usagers.

### II.2.1 - La recherche documentaire

L'élaboration du cadre théorique s'est appuyée sur une exploration rigoureuse des sources documentaires. Cette démarche a favorisé la délimitation de la problématique des transports ouagalais tout en répertoriant les outils réglementaires en vigueur. L'analyse s'est ainsi focalisée sur le décret n° 2003-418 du 12 août 2003 relatif aux contraventions de circulation routière, la documentation institutionnelle de l'Office National de la Sécurité Routière (ONASER) et la production scientifique en géographie des transports au Burkina Faso.



Carte N°1. Organisation administrative et spatiale de Ouagadougou

### II.2.2 - L'enquête quantitative auprès des usagers

#### 1. La clé de répartition des personnes enquêtées par pôle

L'échantillon total comprend 1 202 usagers de deux-roues motorisés, répartis comme suit entre les différents pôles :

Pôles éducatifs (Établissements secondaires et universitaires) : 602 usagers (soit environ 50,1 % de l'échantillon total).

- Étudiants (enseignement supérieur) : 400 individus
- Élèves (enseignement secondaire) : 202 individus

Pôles commerciaux (Marchés) : 400 usagers (soit environ 33,3 % de l'échantillon total). Services de santé (Parkings des centres de santé) : 200 usagers (soit environ 16,6 % de l'échantillon total).

## 2. Le critère de choix de ces pôles

Le choix de ces espaces spécifiques repose sur deux critères méthodologiques majeurs :

La représentativité spatiale et les flux (pôles générateurs de trafic) : Les sites ont été sélectionnés parce qu'ils constituent les principaux points de convergence et de concentration des flux de circulation dans la ville. Chaque pôle correspond à un type de déplacement spécifique : les flux économiques pour les marchés, les flux de services pour la santé, et les flux académiques pour le milieu scolaire.

La diversité socioprofessionnelle et démographique : Cibler ces différents pôles permet d'intégrer des profils variés d'usagers (commerçants, travailleurs, élèves, étudiants, patients, personnel soignant). Cela garantit notamment la prise en compte de la frange identifiée comme « la plus mobile et la plus vulnérable de la population » (les jeunes scolarisés).

## 3. Les informations recherchées

L'enquête terrain vise à collecter des données précises autour de deux grands axes :

Les attitudes des usagers : Comprendre leur posture, leur niveau de perception et leur degré de connaissance théorique vis-à-vis de la législation et des textes réglementaires de la circulation routière (ex. savoir si le permis, l'assurance ou le casque sont obligatoires). Les comportements et pratiques réelles : Mesurer l'application effective de ces règles sur la voie publique (ex. vérifier s'ils possèdent réellement les documents obligatoires ou s'ils portent effectivement le casque) afin de les confronter à leurs connaissances théoriques. Le recours au CAPI (*Computer Assisted Personal Interviewing*) via des téléphones portables a été privilégié pour minimiser les erreurs de saisie et garantir la géolocalisation des données. L'outil KoboCollect a servi d'interface pour la collecte et la synchronisation des données sur serveur en temps réel.

Lieux de déplacements	générateurs et zones	Effectifs (N)	Poids relatif (%)	Profil dominant des usagers
Marchés commerciaux	et zones	400	33,3 %	Commerçants, ménagères, travailleurs indépendants
Établissements et instituts	universitaires	400	33,3 %	Étudiants, chercheurs, personnel académique
Lycées et collèges		202	16,8 %	Élèves (minors et jeunes majeurs)
Parkings de santé	des services de	200	16,6 %	Patients, accompagnants, personnel soignant
TOTAL		1 202	100 %	Usagers des deux-roues motorisés

## Tableau N°1. Répartition de l'échantillon par lieux d'enquête et catégories d'usagers

Source : Enquêtes terrain, juin 2022

Du point de vue de la représentativité, on peut dire que l'équilibre entre les pôles économiques (marchés) et les pôles éducatifs (universités et lycées), qui représentent à eux seuls 83,4 % de l'échantillon, est particulièrement pertinent. Cela reflète la réalité démographique de Ouagadougou, où la jeunesse scolarisée et les acteurs du secteur informel constituent le cœur battant de la mobilité à deux-roues. L'intégration des parkings de santé (16,6 %) apporte une nuance importante en captant des usagers dont le déplacement est dicté par l'urgence ou la nécessité de service, permettant ainsi d'évaluer si l'attitude vis-à-vis du casque ou de l'assurance varie en situation de stress ou de contrainte majeure.

### *II.2.3 - L'approche qualitative : Entretiens institutionnels*

Pour comprendre les causes de la faible application de la réglementation, des entretiens semi-directifs ont été conduits auprès des acteurs clés de la chaîne de régulation :

Administration des transports : pour les questions liées aux réformes et à l'immatriculation; forces de l'ordre (Police et Gendarmerie) : pour analyser les fréquences de contrôle, les difficultés de verbalisation et les types d'infractions récurrentes; secteur privé (Sociétés d'assurance) : pour évaluer le taux de sinistralité et les raisons du faible taux de souscription chez les usagers de 2RM.

### *II.2.4 - Traitement et analyse des données*

Les données brutes issues de KoboCollect ont fait l'objet d'un apurement rigoureux avant d'être exportées vers le logiciel SPSS (*Statistical Package for the Social Sciences*). Ce traitement a permis de réaliser des analyses descriptives (fréquences, moyennes) et des tris croisés, notamment entre le niveau d'étude et le respect des règles de sécurité (port du casque, détention du permis), afin de tester la corrélation entre instruction et civilité routière.

## **III - Résultats de la recherche et discussion**

### **III.1 - Une mobilité portée par une jeunesse scolarisée et une féminisation croissante des usagers**

L'échantillon de 1 202 personnes reflète la structure démographique jeune et active de la ville de Ouagadougou. Une parité de genre dans la mobilité : Avec 49,8 % de femmes et 50,2 % d'hommes, le deux-roues motorisé (2RM) n'est plus un attribut masculin. Il est l'outil d'émancipation et de mobilité incontournable pour les deux sexes. « L'accès croissant des femmes au 2RM à Ouagadougou témoigne d'une mutation des rapports de genre dans l'espace public, une dynamique déjà observée par Lourme-Ruiz (2016), qui voit dans l'engin motorisé un vecteur d'autonomie socio-économique féminine.

La population jeune et scolarisée est dominée par de jeunes célibataires (67,6 %) et des élèves/étudiants (56,0 %). Cela confirme que le 2RM est le mode de transport privilégié de la jeunesse scolaire et universitaire. Paradoxalement, au niveau de l'instruction près de 70 % des usagers ont atteint le niveau secondaire ou supérieur. Théoriquement, cette population est la plus à même de comprendre et d'intégrer les enjeux de la sécurité routière.

### *III.2 - Analyse des connaissances : un savoir théorique sélectif*

La connaissance de la réglementation est très inégale selon les domaines, révélant une "hiérarchie de l'importance" perçue par les usagers. L'immatriculation des véhicules est une norme sociale intégrée. 90,8 % des usagers savent qu'elle est obligatoire. Cette proportion élevée s'explique par la peur de la saisie de l'engin (perte du capital) plutôt que par un esprit de civisme. Le taux d'immatriculation effective (92,5 %) confirme cette tendance. La sécurité notamment le port du casque est un savoir partagé mais non pratiqué. Si 72,4 % des usagers connaissent l'obligation du port du casque (avec un pic à 82,8 % chez les universitaires), seule la moitié (54 %) en possède un. On note une résistance psychologique au port du casque, souvent perçu comme inconfortable ou coûteux.

Le vide juridique en matière d'assurance et de permis de conduire est lourd de conséquences. C'est ici que le fossé est le plus large. Seul un tiers des usagers sait que l'assurance (32,4 %) et le permis A1 (34,9 %) sont obligatoires. L'ignorance est la règle, même chez les plus instruits.

### *III.3 - Pratiques et comportements : L'ère de l'informalité routière*

Le passage de la connaissance à la pratique révèle une crise de l'autorité de la règle (Tableau N°2). La marginalité de l'assurance et du permis admet que moins de 10 % des usagers sont en règle pour ces deux documents. Le 2RM est pratiqué comme une extension de la marche ou du vélo (modes non régulés), et non comme la conduite d'un véhicule motorisé assujéti à des obligations légales strictes..

L'échec de l'accompagnement commercial est patent (décret 205-231) Bien que la loi oblige les vendeurs à fournir un casque, 41 % des usagers ignorent cette disposition. Les pratiques commerciales contournent la loi, et les acheteurs ne revendiquent pas ce droit, perpétuant un cycle d'insécurité. Le tableau N°2 illustre le pourcentage d'usagers qui connaissent l'obligation légale comparé au pourcentage d'usagers qui sont effectivement en règle.

<b>Règle de sécurité</b>	<b>Connaissance de l'obligation (%)</b>	<b>de Détenion effective/Pratique (%)</b>	<b>Le "Gap" (Écart)</b>
Le Casque	72 %	54 %	-18 points
Le Permis (A/A1)	35 %	< 10 %	> -25 points
L'Assurance	32 %	6 %	-26 points

Tableau N°2. Le fossé entre savoir et agir chez les usagers de deux-roues (N=1202)

Source : Enquêtes terrain, juin 2022

Le tableau N°2 met en lumière deux constats majeurs. D'une part, le port du casque : un savoir partagé, une pratique mitigée. Le port du casque est la règle la mieux connue (72,4 %), mais le taux de détention (54 %) accuse un retard de près de 20 points. Ce décalage illustre une résistance culturelle ou économique au port effectif. D'autre part, le Permis et l'Assurance : Le fossé de l'informalité. Pour ces deux obligations administratives, le fossé est abyssal. Moins d'un tiers des usagers savent qu'ils sont obligatoires, et moins de 10 % (et même seulement 6,2 % pour l'assurance) sont effectivement en règle.

Ce tableau démontre que la sécurité routière à Ouagadougou ne souffre pas d'un manque d'intelligence des usagers, mais d'un défaut de régulation systémique. L'utilisateur n'applique la règle que si le contrôle est perçu comme certain (comme pour l'immatriculation, non

représentée ici mais quasi totale), et délaisse les obligations "invisibles" (assurance, permis) en l'absence de pression répressive.

### **III.4 - Discussion : La faiblesse du contrôle comme moteur de l'incivisme**

Les résultats montrent une corrélation directe entre l'absence de contrôle et le comportement des usagers. On relève une impunité statistique notoire. 96 % d'usagers n'ont jamais subi de contrôle d'assurance et 91 % pour le permis. Le risque de sanction est quasi nul. L'utilisateur ouagalais adopte une stratégie de minimisation des coûts. Puisque le risque de se faire contrôler est faible, il choisit de ne pas investir dans l'assurance, le permis ou le casque. « Le comportement des usagers relève d'une "rationalité limitée". Comme l'explique Assogba (2007, p. 142) à propos des villes ouest-africaines, l'infraction n'est pas une absence de logique, mais un arbitrage entre un risque d'accident perçu comme aléatoire et un coût réglementaire (permis, assurance) perçu comme certain et immédiat. ». Le comportement des usagers n'est pas dû à un manque d'intelligence (vu le niveau scolaire), mais à un défaut de pression répressive et éducative constante. La réglementation existe dans les textes, mais elle est absente de l'espace public.

#### ***III.4.1. L'échec de l'accompagnement commercial (Le Décret 205-231)***

Le décret 2005 - 231/PRES/PM/MCPEA qui impose l'intégration du casque dans l'équipement d'accompagnement lors de la vente de tout deux-roues motorisé, visait à automatiser la protection de l'utilisateur. Cependant, les résultats de l'enquête révèlent un cuisant échec de cette mesure incitative. Près de 41 % des usagers ignorent l'existence de ce droit. Ce manque d'information transforme une obligation légale en une option négociable. Même chez les plus instruits (niveaux secondaire et supérieur), le taux de connaissance plafonne autour de 45 %, prouvant que la communication institutionnelle n'a pas atteint sa cible.

L'enquête souligne que les transactions continuent de s'opérer sans le casque. Les vendeurs, pour maximiser leurs marges, omettent souvent cette fourniture, et les acheteurs, par méconnaissance ou par désir de réduire le prix d'achat immédiat, ne la réclament pas. Une opportunité manquée de sécurité passive demeure. Seulement 20 % des enquêtés ont acquis leur casque grâce à ce décret. Cela signifie que 80 % des usagers doivent faire une démarche d'achat volontaire supplémentaire, étape où beaucoup renoncent pour des raisons financières ou esthétiques. Le décret est devenu une "loi morte" par manque de suivi et de contrôle auprès des concessionnaires et revendeurs. L'attitude des usagers est ici passive : ils subissent les pratiques du marché informel ou semi-formel de la vente de motos.

#### ***III.4.2. Entre impunité statistique et pluralisme normatif***

L'analyse des pratiques révèle que l'espace routier ouagalais n'est pas régi par le Code de la route, mais par ce que De Sardan (2008, p. 83) qualifie de « pluralisme normatif », où des normes pratiques informelles se substituent aux régulations étatiques. Nos résultats, indiquant que plus de 90 % des usagers échappent à tout contrôle de permis ou d'assurance, confirment la « régulation par l'absence » théorisée par Lombard (2006, p. 45). Dans ce contexte, l'absence de pression policière systématique transforme la règle juridique en une option négociable. L'utilisateur adopte alors une « rationalité limitée » (Assogba, 2007, p. 142) : il opère un arbitrage économique pragmatique entre un risque d'accident, perçu comme une fatalité aléatoire, et le coût immédiat de la légalité (achat du casque, prime d'assurance). Cette déconnexion est d'autant plus marquée que, comme le soulignent Diaz Olvera, Plat et Pochet (2007, p. 39), le

deux-roues motorisé est avant tout un outil de survie face à l'étalement urbain. Dès lors, toute contrainte réglementaire est vécue comme une entrave à la mobilité vitale, renforçant un sentiment d'impunité qui traverse toutes les strates sociales, du commerçant informel à l'étudiant du supérieur. Quatre raisons expliquent pourquoi, malgré la connaissance de certains risques, les usagers persistent dans l'illégalité par le défaut d'assurance, de permis et de casque.

**L'absence de pression policière :** Les chiffres sont sans appel. 96 % des usagers n'ont jamais été contrôlés pour l'assurance et 91 % pour le permis de conduire. Dans l'esprit du conducteur ouagalais, la probabilité d'être sanctionné est statistiquement négligeable. « Cette déconnexion entre la loi et la pratique illustre le concept de "pluralisme normatif" développé par De Sardan (2008, p. 91) : les usagers produisent leurs propres normes de circulation (le "code de la rue") qui se substituent aux décrets officiels jugés déconnectés des réalités économiques ».

**La hiérarchisation des risques par l'utilisateur :** L'utilisateur opère un calcul "coût-bénéfice" individuel. Le risque d'accident est perçu comme lointain (cela n'arrive qu'aux autres). Le risque de sanction financière est quasi nul. Le coût du respect de la règle (prix du permis, de l'assurance, du casque) est immédiat et élevé.

**Le contrôle "spectacle" vs le contrôle "systémique" :** Les usagers perçoivent les rares contrôles comme des opérations ponctuelles et localisées (souvent lors de campagnes de l'ONASER ou de crises sécuritaires). Cette perception favorise des stratégies d'évitement (changement d'itinéraire à la vue d'un barrage) plutôt qu'un changement de comportement durable.

**L'érosion de l'autorité de l'État :** Lorsque la règle n'est jamais appliquée, elle perd sa valeur sacrée. Le permis de conduire de catégorie A n'est plus vu comme un certificat de compétence, mais comme une tracasserie administrative inutile. L'attitude de l'utilisateur est une réponse rationnelle à un environnement où la règle n'est pas assortie d'une sanction crédible. Sans une présence régulière et impartiale des forces de sécurité sur les axes majeurs (notamment aux lieux générateurs de trafic identifiés en II.2), les pratiques dangereuses continueront de primer sur la réglementation.

### **III.4.3 - De l'université au marché : une insoumission généralisée face à l'obligation du permis**

Le tableau N°3. ci-dessous croise les quatre pôles majeurs de l'enquête avec le taux de possession effective du permis de conduire (catégorie A/A1).

#### *III.4.3 - 1. Le paradoxe du milieu universitaire*

Bien que les étudiants affichent le taux de détention le plus élevé (11,2 %), ce chiffre reste dérisoire. Cela démontre que l'accès au savoir académique ne se traduit pas par une conscience citoyenne routière. Pour l'étudiant, le deux-roues est un outil de survie académique dont on minimise les coûts annexes (permis, assurance) pour prioriser les frais d'inscription ou de subsistance.

#### *III.4.3 2. L'informalité structurelle des zones commerciales*

Dans les marchés, le taux chute à 5,1 %. Ici, le profil de l'utilisateur est souvent lié au secteur informel. La pratique de la conduite s'acquiert "sur le tas", par mimétisme familial ou professionnel. Le permis de conduire est perçu comme une formalité administrative lointaine, déconnectée de la réalité économique du terrain où la priorité est la fluidité des échanges de marchandises.

### III.4.3 - 3. Le risque majeur en milieu scolaire

Le taux de 2,5 % dans les lycées et collèges est alarmant. Il révèle que les parents confient des engins motorisés à des adolescents sans s'assurer de leur capacité légale à conduire. Ce groupe constitue la catégorie la plus exposée aux accidents graves, car à l'absence de permis s'ajoute souvent un manque d'expérience et une propension plus forte à l'excès de vitesse. L'analyse montre que quel que soit le lieu, la règle est l'exception. La détention du permis n'est pas dictée par la loi, mais semble être le résultat d'initiatives personnelles isolées ou de contraintes professionnelles spécifiques (ex: agents de la fonction publique enquêtés sur leurs lieux de service). On peut retenir qu'il existe une culture de l'auto-apprentissage à Ouagadougou qui supprime totalement le système légal de formation à la conduite. Le lieu de déplacement (travail, études, santé) n'influence que très marginalement le respect de cette obligation, confirmant que le sentiment d'impunité est transversal à tous les secteurs d'activité de la ville.

Lieux de collecte (Profils)	Détention du Permis (%)	Observation sur le comportement
Universités et Instituts	11,2 %	Le taux le plus "élevé", mais paradoxalement bas au regard du niveau d'instruction.
Services de Santé	8,4 %	Faible respect de la règle, même pour des usagers en situation de vulnérabilité.
Marchés et Zones de commerce	5,1 %	Forte prédominance de l'informalité ; le permis est perçu comme une dépense inutile.
Lycées et Collèges	2,5 %	Situation critique : une écrasante majorité de mineurs ou jeunes majeurs circulent sans aucun titre.
Moyenne globale	6,8 %	<b>Un constat de non-conformité généralisée.</b>

Tableau N°3. Lieux de collecte et détention du permis de conduire

Source : Enquêtes terrain, juin 2022

### III.5 - Le fossé entre savoir et agir : quand l'instruction cède face au sentiment d'impunité

L'analyse des données de l'enquête (1 202 individus) révèle un paradoxe frappant entre la connaissance théorique et la mise en pratique de la réglementation.

#### III.5.1. La "Sélectivité" dans le respect des règles

L'attitude des usagers semble dictée par la visibilité immédiate de l'infraction plutôt que par la sécurité ou la légalité profonde. L'immatriculation est un acquis social. Avec 92,5% de motos immatriculées, cette pratique est entrée dans les mœurs. La plaque est perçue comme un titre de propriété nécessaire, plus que comme une contrainte réglementaire. L'assurance et le permis : le déni réglementaire. Malgré un niveau d'instruction élevé (70% ont atteint le secondaire ou le supérieur), seuls 6,2% possèdent une assurance et moins de 10% détiennent le permis A1/A. On observe une attitude de "négligence rationnelle" : les usagers savent que c'est obligatoire, mais ne s'y soumettent pas par manque de pression répressive.

#### III.5.2. Le port du casque : entre connaissance et résistance

Le casque illustre parfaitement le fossé entre savoir et agir. 72,4% savent que le casque est obligatoire. Seulement 54% en possèdent un. La pratique réelle (port effectif) est entravée par des facteurs socioculturels ou de confort, malgré le décret 205-231. L'attitude des commerçants, qui ne livrent pas systématiquement le casque lors de la vente (41% d'ignorance du décret), renforce ce comportement d'évitement.

### *III.5.3. L'influence du contrôle répressif sur les pratiques*

Les pratiques déviantes des usagers sont directement corrélées à la faiblesse de la surveillance. 96% des usagers n'ont jamais été contrôlés pour l'assurance. 91% n'ont jamais subi de contrôle de permis. 83,8% n'ont jamais été inquiétés pour le port du casque. Cette absence de contrôle systématique génère un sentiment d'impunité. L'attitude de l'utilisateur ouagalais est donc opportuniste : il ne respecte que les règles dont l'absence est immédiatement sanctionnable (comme l'immatriculation lors de grands ratissages) et délaisse les obligations "invisibles" (assurance, permis).

### *III.5.4. Corrélation Niveau d'étude / Comportement*

On note un fait marquant : l'instruction ne garantit pas la civilité routière. Si les étudiants (56% de l'échantillon) ont une meilleure connaissance théorique (46,2% pour l'assurance), leur passage à l'acte reste marginal (9,8% d'assurés). L'attitude rebelle ou négligente traverse toutes les couches sociales, soulignant une crise de l'autorité de la règle de droit routier.

## ***III.6 - Des profils hétérogènes face à la règle : catégorisation des usagers de l'espace routier ouagalais***

À la lumière des croisements entre le niveau d'étude, la catégorie socioprofessionnelle et les pratiques réelles, nous pouvons identifier quatre profils types (Tableau N°4) :

### ***III.6 -1. L'utilisateur universitaire : entre maîtrise théorique du droit et évitement des contrôles***

#### *III.6-1.1. Profil sociodémographique et ancrage urbain.*

Ce profil type est incarné par un utilisateur jeune, célibataire, inscrit dans les instituts et universités de la capitale (notamment l'Université Joseph Ki-Zerbo). Il représente la frange la plus mobile de la population ouagalaise, pour qui le deux-roues motorisé (2RM) constitue un outil indispensable de survie académique, dicté par l'étalement urbain et la nécessité de franchir quotidiennement de longues distances entre les périphéries résidentielles et les pôles universitaires centraux.

#### *III.6-1.2. Un capital cognitif élevé mais sélectif.*

Sur le plan des compétences, cet utilisateur se distingue par le niveau d'instruction le plus élevé de l'échantillon. Il dispose d'un capital cognitif qui lui permet d'accéder facilement à l'information institutionnelle et de la comprendre. Ainsi, il affiche les meilleurs taux de connaissance théorique de la réglementation : plus de 46 % d'entre eux maîtrisent l'obligation d'assurance et le décret sur le casque. Ce groupe est pleinement conscient des risques physiques liés à l'insécurité routière et de la portée juridique des textes en vigueur.

#### *III.6-1.3. Le paradoxe du « gap » entre le savoir et l'agir.*

Le comportement de cet utilisateur met en lumière un paradoxe frappant : la possession du savoir académique ne se traduit pas par une conscience citoyenne sur la voie publique. Malgré cette

maîtrise théorique des textes, le passage à l'acte reste marginal et dérisoire, puisque moins de 10 % de ces étudiants sont effectivement en règle vis-à-vis de l'assurance ou détiennent un permis de conduire de catégorie A/A1. La loi est ici intellectualisée, mais totalement désinvestie dans la pratique quotidienne.

#### *III.6-1.4. Les mécanismes de la motivation*

La rationalité limitée et l'évitement : Pour l'étudiant, l'infraction n'est pas le produit de l'ignorance, mais le résultat d'un arbitrage économique hautement pragmatique. Face à de fortes contraintes budgétaires, il applique une stratégie de minimisation des coûts où il choisit de prioriser ses dépenses de subsistance immédiates (frais d'inscription, fournitures, logement) au détriment des obligations réglementaires perçues comme des taxes secondaires. Ce comportement est nourri par un fort sentiment d'impunité, l'étudiant sachant que le risque statistique de contrôle est quasi nul (plus de 90 % de non-contrôle). Il substitue alors aux décrets étatiques des stratégies d'évitement actives, comptant sur la maniabilité de son engin et sa connaissance de la carte urbaine pour contourner les rares barrages policiers, installant ainsi une routine d'informalité routière acceptée.

#### *III.6-2. Le commerçant « pragmatique-informel » : la primauté de la rationalité économique et marchande*

##### *III.6-2.1. Profil sociodémographique et ancrage urbain*

Ce profil est incarné par les travailleurs indépendants, les commerçants du secteur informel et les artisans de la capitale. Leurs déplacements convergent massivement vers le Centre d'Affaires (secteurs 1, 2, 3, 4) et le grand marché "Rood-Wooko". Pour cet acteur, le deux-roues motorisé (2RM) dépasse le simple statut de mode de transport : il s'agit d'un outil de production à part entière, un vecteur de flux financiers dont dépend la survie économique du ménage.

##### *III.6-2.2. Le fétichisme de l'immatriculation comme garantie patrimoniale*

Sur le plan réglementaire, ce groupe affiche un comportement singulier : un taux de conformité quasi total pour l'immatriculation de l'engin (95 %). Toutefois, cette obéissance n'est pas le produit d'un civisme routier, mais d'une stratégie de sécurisation d'un capital. La plaque d'immatriculation et la carte grise sont appréhendées comme un « titre de propriété » indiscutable. Face à la peur d'une saisie définitive de l'engin lors de rafles policières – ce qui représenterait une perte économique sèche –, le commerçant intègre cette norme pour sanctuariser son outil de travail.

##### *III.6-2.3. Le rejet des obligations administratives « invisibles »*

À l'inverse, le permis de conduire et l'assurance sont totalement délaissés et ignorés. Ayant souvent un niveau d'instruction primaire ou n'ayant pas suivi de cursus scolaire formel, cet usager perçoit ces documents comme des barrières bureaucratiques obscures et des « tracasseries administratives » coûteuses. N'y voyant aucune valeur ajoutée immédiate pour la rentabilité de ses affaires quotidiennes, il refuse d'investir dans ces charges qu'il juge superflues. L'apprentissage de la conduite s'est d'ailleurs fait « sur le tas », par mimétisme social, en dehors de toute auto-école légale.

#### *III.6.3. Le « non-scolarisé vulnérable » : la mobilité de survie face à l'exclusion réglementaire*

### *III.6.3.1..Profil sociodémographique et ségrégation spatiale*

Ce profil type rassemble des usagers caractérisés par une absence d'instruction formelle, résidant majoritairement dans la périphérie « extérieure » (frange Nord et Sud de Ouagadougou). Ce sont des populations précarisées, issues de zones morfo-fonctionnelles marquées par un déficit infrastructurel profond et une absence de transports collectifs. Pour eux, le 2RM usagé ou de seconde main est une contrainte absolue pour briser l'isolement géographique et accéder aux rares opportunités d'emploi du centre-ville.

### *III.6.3.2. L'analphabétisme réglementaire et l'exclusion cognitive*

La caractéristique majeure de ce groupe est l'asymétrie totale d'information : plus de 80 % d'entre eux ignorent l'existence même des textes réglementaires et des décrets de sécurité routière. Cette déconnexion n'est pas une posture de rébellion ou de mauvaise volonté, mais une conséquence directe de l'analphabétisme et de l'échec des campagnes de communication institutionnelle, qui utilisent souvent des canaux ou des codes écrits inaccessibles pour cette catégorie sociale.

### *III.6.3.3. Une exposition maximale au risque et au besoin de protection*

Ce conducteur est statistiquement le plus vulnérable de l'espace urbain. Le défaut de port du casque (quasi généralisé) ou l'absence d'assurance ne relèvent pas d'un choix délibéré, mais d'un double déficit : un manque d'information sur l'utilité du dispositif et une précarité financière chronique qui rend l'achat d'un casque de qualité prohibitif. Sa sécurité passive est entièrement sacrifiée au profit de la dépense de carburant, indispensable pour le déplacement quotidien.

## ***III.6.4. Le lycéen « inconscient à risque » : le deux-roues comme rite de passage et espace de vulnérabilité générationnelle***

### *III.6.4.1. Profil sociodémographique et dynamique de la jeunesse urbaine*

Ce profil est exclusivement composé d'adolescents et de jeunes majeurs de moins de 20 ans, inscrits dans les établissements d'enseignement post-primaire et secondaire de Ouagadougou. Contrairement aux profils précédents insérés dans des logiques de production, le lycéen effectue des mobilités pendulaires (domicile-études) et récréatives. L'acquisition et l'usage de l'engin, massivement tolérés et financés par le noyau familial, marquent une rupture symbolique forte avec l'enfance – matérialisée par l'abandon du vélo ou de la marche – et font office de rite de passage vers l'autonomie adulte.

### *III.6.4.2. Une conformité intermittente sous contrôle parental ou policier*

Sur le plan cognitif, le lycéen possède une conscience théorique superficielle des règles, notamment l'obligation du port du casque. Cependant, l'application de la norme juridique ne fait l'objet d'aucune intériorisation citoyenne. Le rapport à la règle est entièrement hétéronome et intermittent : l'adolescent ne porte ses équipements de protection que sous la contrainte immédiate du regard parental au moment du départ, ou face à la visibilité physique des forces de sécurité sur les grands axes. Dès que ces pressions s'estompent, la règle s'efface au profit des dynamiques de groupe.

### *III.6.4.3. Le vide de la formation légale l'hégémonie de l'auto-apprentissage*

Les données comportementales mettent en exergue un indicateur critique : le taux de détention du permis de conduire de catégorie A1 s'effondre à seulement 2,5 % au sein de cette population. Ce chiffre révèle l'ampleur d'une pratique d'apprentissage empirique, « sur le tas », validée par la démission larvée de l'autorité parentale. Des cohortes massives d'élèves partagent ainsi quotidiennement l'espace routier saturé de la capitale sans aucune validation formelle de leurs aptitudes techniques ou de leur maîtrise des priorités routières.

#### III.6.4.4. La quête de statut social face au biais d'invulnérabilité

La motivation profonde qui structure la conduite de ce groupe relève d'une logique de distinction sociale et de mimétisme (l'effet de mode). Au sein de l'écosystème scolaire, le 2RM est un instrument d'affirmation de soi et un marqueur de prestige. Ce besoin de reconnaissance s'articule à un fort biais d'invulnérabilité propre à l'adolescence, où le risque d'accident est perçu comme une fatalité lointaine ou inexistante (« cela n'arrive qu'aux autres »). L'absence d'expérience, associée à une forte propension à la vitesse et à des comportements d'affichage dans l'espace public, érige structurellement cette catégorie en la frange la plus vulnérable aux accidents graves et aux traumatismes crâniens en milieu urbain ouagalais

Type d'usager	Connaissance de la loi	Respect des règles	Principal frein
L'Étudiant	Élevée	Faible	Arbitrage financier
Le Commerçant	Moyenne	Sélectif	Pragmatisme économique
Le Vulnérable	Très faible	Nul	Déficit d'information
Le Lycéen	Partielle	Très faible	Immaturité et impunité

Tableau N°4. Synthèse de la typologie

Source : Enquêtes terrain, juin 2022

## IV. Conclusion

Cette étude sur l'attitude et les pratiques des usagers des deux-roues motorisés (2RM) à Ouagadougou révèle un profond décalage entre la norme juridique et la réalité sociale. Si la ville s'est imposée comme la "capitale des deux-roues", l'intégration de la sécurité routière dans les comportements quotidiens reste marginale. L'analyse des données met en évidence trois points critiques : Une connaissance sélective qui crée un goulot d'étranglement. Les usagers ne retiennent de la loi que ce qui garantit leur droit de propriété (immatriculation à 92,5 %) au détriment de ce qui protège leur vie (assurance, permis et casque).

L'instruction comme levier de civisme est un échec. Le haut niveau de scolarisation de l'échantillon (70 % au secondaire/supérieur) ne se traduit pas par un meilleur respect des règles, prouvant que le savoir académique ne remplace pas l'éducation routière. La faillite de la régulation est plausible. Le sentiment d'impunité, nourri par un taux de contrôle quasi nul (moins de 5 % pour l'assurance), encourage un comportement opportuniste où l'usager arbitre entre le coût du respect de la règle et le risque, statistiquement faible, d'être sanctionné. Il faut reconnaître que la rue ouagalaise fonctionne selon un code informel où la fluidité et l'économie priment sur la sécurité légale. « En définitive, la situation à Ouagadougou corrobore les thèses

de Chéneau-Loquay (2004) sur l'asymétrie entre des modèles de régulation importés (permis, assurance) et des pratiques urbaines profondément ancrées dans l'informalité. »

## V. Bibliographie

### V.1. Textes Réglementaires et Rapports Officiels

Ministère des Transports, 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 ;

Ministère des Transports, Décret 2005 - 231/PRES/PM/MCPEA portant obligation d'intégrer le casque aux équipements d'accompagnement des véhicules motorisés à deux roues lors de la vente ;

Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière. Document de Stratégie Nationale de Sécurité Routière (2021-2030).

### V.2. Ouvrages et Articles Scientifiques

Assogba, G. (2007). *Sociologie de la circulation routière en Afrique*

Boyer, F. & Delaunay, D. (2017). *Peuplement de Ouagadougou et mobilités : une ville entre ville et campagne*. Éditions IRD.

BOYER, F., DELAUNAY, D. (Coord.), 2009, « Ouaga 2009 ». Peuplement de Ouagadougou et développement urbain. Rapport provisoire, Ouagadougou, IRD, Ambassade de France, 250 p.

Diaz Olvera, L., Plat, D., & Pochet, P. (2010). *Entre contraintes et innovations : se déplacer dans les villes d'Afrique subsaharienne*.

Kassi-Jean, M. (2021). "La problématique des deux-roues motorisés dans les capitales ouest-africaines : entre enjeux économiques et risques routiers", *Revue de Géographie Tropicale*.

Lombard, J. (2006). « S'adapter à la rareté : les transports "artisanaux" dans les villes africaines », *Expériences de la pauvreté : Vers une nouvelle action publique* (sous la dir. de J.-N. Choplin), Paris : Karthala, pp. 115-130.

Lombard, J., & Steck, B. (2004). « "S'en sortir" ou "s'en aller" : les travailleurs du transport face à la crise en Afrique de l'Ouest », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 48, n° 135, pp. 317-338.

Olivier de Sardan, J.-P. (2008). « À la recherche des normes pratiques de la gouvernance réelle en Afrique », *Afrique contemporaine*, vol. 226, n° 2, pp. 91-113.

Olivier de Sardan, J.-P. (2008). *La rigueur du qualitatif : Les contraintes empiriques de l'interprétation socio-anthropologique*. Louvain-la-Neuve : Academia-Bruylant.

Olvera, L. D., Plat, D., & Pochet, P. (2020). "Mobilité quotidienne et pauvreté dans les villes d'Afrique subsaharienne", *Afrique Contemporaine*.

### Article Définitif