

# LES TAXIS REVELATEURS DE LA COMPLEXE QUESTION DES TRANSPORTS A OUAGADOUGOU, CAPITALE DU BURKINA FASO

Sigué Ousseny<sup>1</sup>

## Résumé :

La ville de Ouagadougou connaît un rythme de croissance, spatiale et démographique, rapide. Cependant, elle ne s'accompagne pas du développement des infrastructures et des services urbains dont ceux des transports. Cet article a pour objectif d'appréhender la complexité des déplacements urbains à Ouagadougou à travers les taxis artisanaux. La méthodologie consiste en la géolocalisation de l'ensemble des stations de taxi dans la ville de Ouagadougou, accompagnée d'entretiens qualitatifs avec les chefs de gare. Ainsi, il ressort que les zones périphériques sont très faiblement desservies par ce mode de transport urbain, malgré l'existence d'une clientèle potentielle. Par ailleurs, il faut noter l'inexistence d'une action politique pour promouvoir ce secteur. Il évolue donc au gré des principaux acteurs que sont les chauffeurs.

Mots clés : Ouagadougou-urbanisation-transport-taxis

---

<sup>1</sup> Chargé de recherche à l'INstitut des Sciences des Sociétés (INSS/CNRST), [oussenysigue@yahoo.fr](mailto:oussenysigue@yahoo.fr)

## **Introduction**

L'aménagement des villes du Sud, notamment, en Afrique subsaharienne, est le fruit d'une production foncière favorable à l'habitat horizontal, malgré la forte croissance démographique, et un manque de contrôle immobilier, favorable au développement des marges périphériques occupées par un habitat informel. La conséquence majeure de ce modèle urbaine est l'allongement des distances de déplacement, en cause, des activités économiques majoritairement présentes dans le centre-ville. Or, selon Kassi-Djodjo (2010), l'urbanisation diffuse, dévoreuse d'espace, est cause ou conséquence d'un mode de transport individuel ou collectif de faible capacité. A l'inverse, un habitat dense favorise les transports de masse. Ce constat se vérifie à Ouagadougou où le système de transport urbain présente une particularité. Les déplacements dans la ville sont assurés en majorité par les transports individuels (deux roues motorisés ou pas, voitures particulières...) contrairement aux autres capitales du Sahel où prédominent les transports en commun (autobus, minibus et taxis). Seulement 8% des déplacements sont assurés par transport collectif (Boyer et Delaunay, 2017).

Malgré l'existence d'un système de transport collectif par autobus, les taxis collectifs informels assurent un plus grand nombre de trajets quotidiens (36 000 contre 15 000 pour les bus selon Boyer et Delaunay 2017). Même s'il représente une faible part de la mobilité urbaine, dans un contexte d'une offre de transport individuel forte, le transport collectif par taxi se maintient et se multiplie. Le parc de véhicules était estimé à un millier dans les années 1990 et à plus de 4000 en 2019 selon les syndicats des taximen. Pourtant, cette minorité traduit, par le tracé de son réseau, une ville à deux vitesses.

L'hypothèse avancée est que le transport par taxi est moins l'expression des mobilités urbaines que des lieux publics attractifs. Il se traduit avant tout comme une activité économique de survie plutôt qu'une réponse conforme aux besoins de déplacement des populations et révèle une politique de transport incapable de répondre aux questions de développement durable des grands centres urbains aujourd'hui. La question est donc de savoir si les lieux du transport par taxi sont plus le révélateur de dynamiques urbaines spécifiques que la réponse à des flux de déplacement globaux.

L'article abordera dans un premier temps les caractéristiques du réseau des taxis, le contexte urbain notamment la croissance démographique et l'extension spatiale en rapport avec le système de déplacement à Ouagadougou. Ensuite, les politiques de transports urbains seront examinées. Enfin, nous essayerons de comprendre les contraintes liées à l'usage de ce mode de transport.

## **Méthodologie**

La méthodologie s'appuie sur l'utilisation de données primaires issues d'un recueil de coordonnées géographiques par Global Positioning System (GPS) des gares formelles et informelles de taxi dans la ville de Ouagadougou. Il s'est agi d'identifier l'ensemble des gares des taxis artisanaux à Ouagadougou afin comprendre leur distribution spatiale. Parallèlement, des entretiens ont eu lieu avec les chefs de gare dans le but de comprendre la logique et le processus d'implantation des gares et le rôle des différents acteurs de la filière des transports collectifs informels. Ainsi, 53 gares de taxi ont été recensées sur l'ensemble du territoire urbain. Des entretiens ont également eu lieu avec la mairie (police municipale) ainsi que le responsable du Projet d'Appui à la Mobilité de Ouagadougou (PAMO) afin d'appréhender leurs rôles dans la planification et la gestion du secteur.

## **1. Le réseau des taxis**

A Ouagadougou, les taximen sont organisés autour de structures syndicales et transportent leurs passagers à partir de points de stationnement ou des gares de taxis. Il existe des taxis clandestins qui ne sont affiliés à aucun syndicat, ce qui rend le parc opérationnel difficile à dénombrer.

### **1.1. Un parc de taxis difficile à dénombrer**

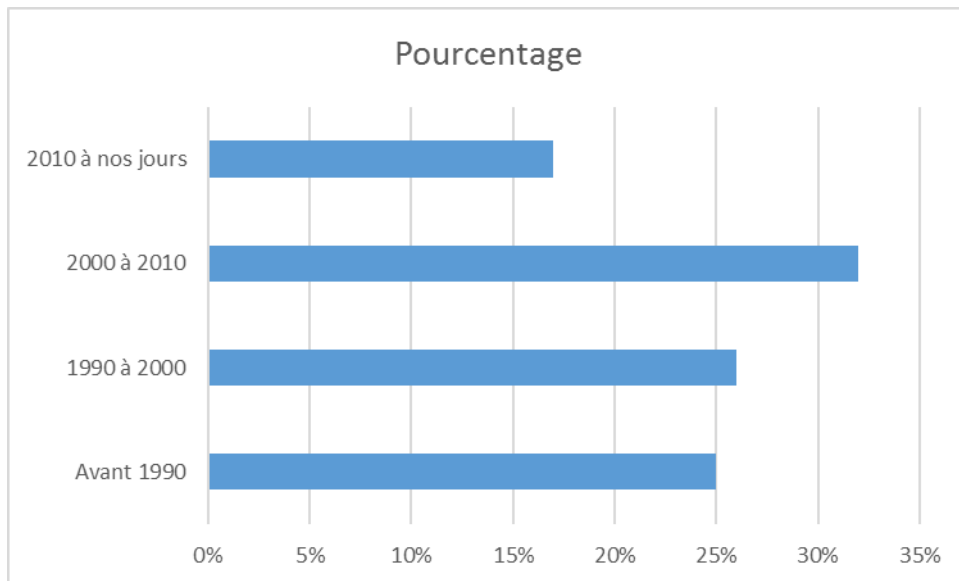
Pour une planification et une promotion efficace du secteur des taxis artisanaux à Ouagadougou, il serait important de connaître le nombre de taxis opérationnels, les gares de taxi ainsi que la contribution du secteur au budget communal à travers les paiements de la patente et de la taxe de stationnement coûtant 20 000 F CFA et 30 000 F CFA, soit 50 000 FCFA par taxi dans l'année. Théoriquement, la contribution des taxis au budget de la commune serait de 200 000 000 F CFA par an. Par ailleurs, le secteur emploie environ 4 000 chauffeurs dans la ville. Cette contribution quoique modeste du secteur des taxis mérite que la municipalité la prenne en compte dans le processus de planification des transports urbains.

Cependant, Le dénombrement des taxis est confié par la mairie aux syndicats des taximen. Il y a au total cinq syndicats des taximen dont un n'est pas affilié à la fédération des syndicats des taximen du Burkina Faso. La mairie propose des autocollants numérotés à apposer sur les taxis. Lorsqu'un syndicat épuise son lot d'autocollants, il reprend auprès de la mairie un lot disponible. Ainsi, les syndicats fournissent un chiffre estimatif d'au moins 4 000 taxis opérationnels en 2019. Les syndicats estiment que la trésorerie régionale du centre est habilitée à enregistrer les taxis en règle vis-à-vis du paiement de leurs patente et taxes de stationnement. Pourtant, dans le processus d'archivage de la trésorerie il n'existe pas une rubrique spécifique pour les taxis mais ils sont confondus dans la rubrique Contribution du Secteur Informel (CSI) ; ce qui ne permet ni de connaître les taxis en règle ni de percevoir leur contribution réelle à l'économie communale.

Les taxis appartiennent à des gares à partir desquelles ils transportent les passagers. Mais dans la plupart des cas, ces gares sont informelles et non aménagées.

### **1.2. Des stations de taxis créées au gré des chauffeurs**

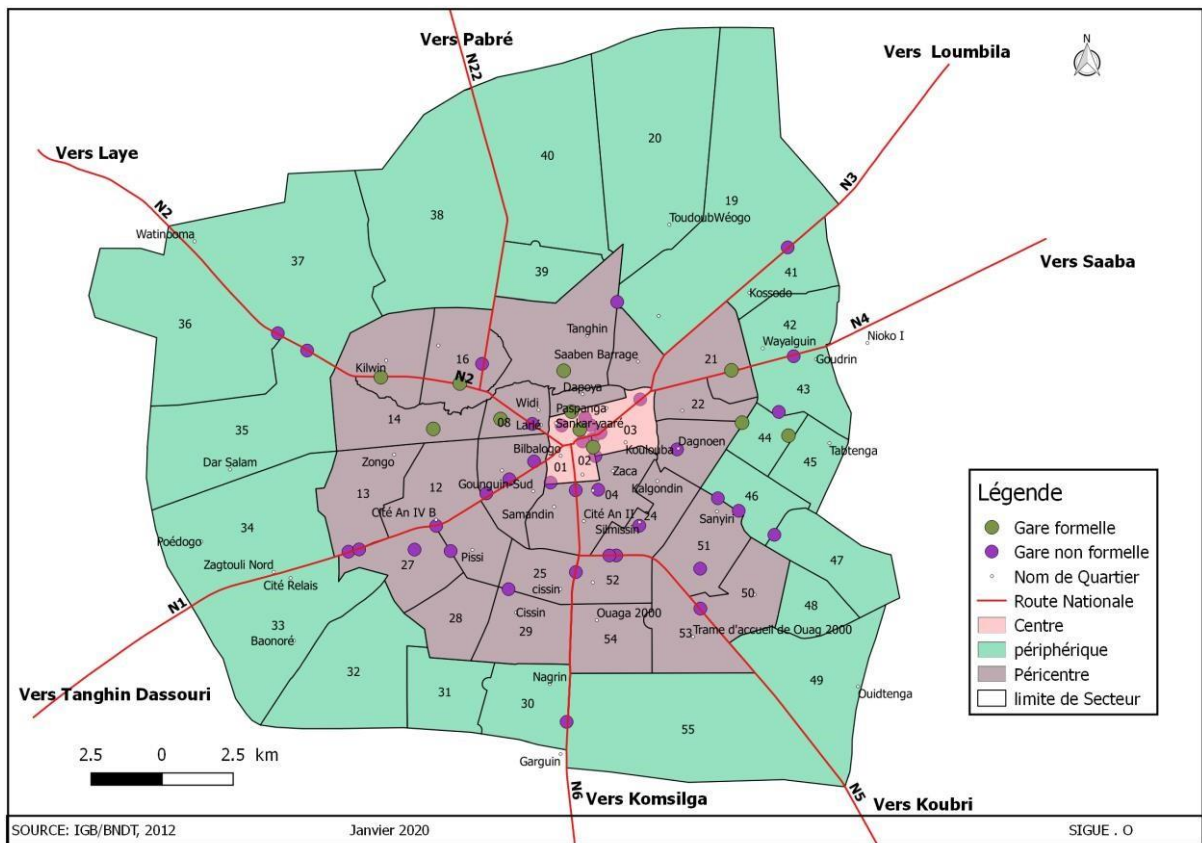
Il existe des itinéraires spécifiques empruntés par les taxis. Ces itinéraires sont gérés par les syndicats. Les lieux de stationnement, sont localisés dans les gares routières, autour du grand marché, des marchés secondaires disséminés dans la ville et des centres sanitaires. Ces stations de taxis non aménagées, pour la plupart, ont été choisies par les conducteurs eux-mêmes. Ce sont des endroits par excellence où ils trouvent plus ou moins régulièrement des clients. Le graphique suivant montre l'évolution de la création des gares de taxis dans le temps.



**Source :** Entretien auprès des chefs de gares, septembre 2017

### **Graphique1 :** date de création des stations de taxis à Ouagadougou

D'après le graphique, 49 % des gares ont vu le jour dans ces deux dernières décennies (à partir de l'an 2000) traduisant l'existence d'une clientèle potentielle. Ainsi, des dispositions doivent être prises pour ouvrir des gares officielles de taxi à défaut d'un service de transport en commun dans les nouveaux quartiers avec un service de qualité, notamment la régularité et le confort. Sur le terrain il a été recensé cinquante-trois stations de taxis non aménagées à 90 % pour l'ensemble de la ville de Ouagadougou. Cependant, elles sont inégalement réparties dans les différents secteurs de ladite ville comme l'indique la carte 1.



**Carte 1** : structuration spatiale et les gares de taxis à Ouagadougou (en 2017)

Ouagadougou compte 55 secteurs et 53 têtes de taxis. Cependant, de l'observation de la carte 1, l'on remarque une inégale distribution dans la ville. Du centre vers la périphérie, les têtes de taxi diminuent de telle sorte qu'une grande partie de la périphérie nord, ouest et sud n'en disposent presque pas. Par ailleurs, ces stations de taxi se situent pour la plupart sur les routes nationales traversant la ville alors qu'à l'intérieur des quartiers il y en a moins. Cette situation s'explique par le fait que les autorités n'ont pas prévu de gares de taxi dans l'optique de permettre aux taxis artisanaux de se substituer aux autobus inexistants dans les quartiers surtout périphériques, d'une part, et d'autre part, les rues à l'intérieur des quartiers ne sont pas adéquatement aménagées. Tous les taxis de la ville de Ouagadougou convergent vers le centre-ville en raison de la concentration des activités et des services dans cette zone. Sur les 55 secteurs que compte la ville, plus de 16 ne disposent pas de leurs propres stations de taxi. D'après les chefs de gare de taxi cette absence de station de taxi dans ces secteurs s'explique par la faiblesse de leur clientèle et surtout du mauvais état des voies. En effet, le processus d'urbanisation à Ouagadougou est tel que les nouveaux quartiers périphériques sont sous-équipés en infrastructures et en services notamment les routes, les centres de santé, l'électricité et l'adduction d'eau.

Sur 53 gares de taxi que compte la ville seulement 15 ont été attribuées par la mairie, soit 28, 3 % et seule une infime partie a été aménagée comme nous l'avons mentionné précédemment. Pourtant, les taximen payent des taxes de stationnement. Selon nos entretiens avec les autorités communales en septembre 2017 : « Au début, l'idée était d'avoir une tête de taxis par zone (Nord, Sud, Est et Ouest et Centre de la ville) mais aucune gare de taxi n'a été prévue dans les

*opérations de lotissements. Des têtes de taxis ont été désignées suite aux exigences des taximen qui payaient des taxes de stationnement sans véritablement des gares ».*

Ainsi, les gares de taxis sont parfois disputées avec d'autres acteurs

### **1.3. Les gares de taxi et l'environnement, des espaces parfois disputés et incontrôlés**

Les seules stations véritablement aménagées de taxis sont celles de la gare ferroviaire et de l'aéroport international de Ouagadougou.

Compte tenu de l'absence de tête de taxi aménagé dans la plupart des cas, les taximen choisissent des points stratégiques notamment à côté des marchés, des centres de santé et très souvent même sur la voie publique. C'est l'exemple du marché de Sankariaré où la gare de taxi est occupée par le parking des deux roues comme l'indique la photo 1.



Cliché SIGUE O., 08 octobre 2018

**Photo 1 :** Stationnement de taxis au marché de Sankariaré à Ouagadougou

D'après le responsable de cette gare, la mairie aurait officiellement attribué cet espace aux taxis sur demande des taximen. Cependant, cet espace n'a jamais été aménagé et reste disputé avec les parkeurs des engins à deux roues et les autres commerçants du marché obligeant très souvent les taximen à stationner sur la voie publique. Cette situation se présente pratiquement dans tous les marchés de la ville.

Par ailleurs, les taximen déplorent la concurrence des tricycles surtout dans les gares routières, qui au lieu de transporter des bagages transportent souvent des passagers contre la loi en vigueur. Un des chefs de gare s'exclame : *« vraiment l'arrivée des tricycles a réduit nos clients ! au lieu de transporter des bagages uniquement, ils prennent nos clients. Il faut que la police voit ce cas parce que la loi dit que le tricycle peut seulement transporter les bagages et son seul propriétaire mais cela n'est pas respecté »*. Le transport de passager par les tricycles traduit un besoin de transport en commun à moindre coût et accessible à tous les quartiers. La situation

des gares de taxis traduit une absence de coordination entre les ministères en charge des transports, de l'habitat et des infrastructures. Par conséquent, il est clair que peu d'efforts sont fournis par la municipalité pour booster ce mode de transport qui pouvait pourtant pallier l'insuffisance d'autobus dans les quartiers surtout périphériques en extension.

## 2. Une urbanisation galopante

Avec une population estimée à 2.485.566 habitants en 2018 (INSD, 2017), Ouagadougou connaît une croissance démographique élevée, avec un taux annuel moyen supérieur à 7 % entre 2005 et 2015, et estimé à 6 % pour la période 2015-2020 (World urbanization prospects, 2014 cité par Boyer et al., 2016). La faible densité de peuplement, en 2014, 38,61 habitants par hectare (cf. tableau1), lié l'étalement de la ville prend la forme d'un foisonnement désordonné et la superficie tend à croître plus vite que la population (LE BRIS, 1991). Cette tendance signalisée par LE BRIS depuis 1991 est toujours d'actualité en 2020. L'étalement spatial rapide est aussi bien informel que formel avec la suspension des opérations de lotissement à partir de 2011 et la multiplication des investissements immobiliers par des promoteurs privés ces dernières années.

**Tableau 1** : croissance de la ville Ouagadougou

Années	Populations	Superficie (hectares)	Densité Habitants/hectares
1985	465 969	12 600	36,98
2003	1 200 000	27 100	44,28
2006	1 475 223	36 100	40,86
2014	2 000 000	51 800	38,61
2025	3 200 000	70 000	45,71

Source : DGSTM/ Ouagadougou, octobre 2018

Parallèlement à la croissance démographique, la superficie croîtra à un rythme de 11,38 % entre 1985 et 2025. Cet étalement urbain n'est pas sans risque. D'après Lamoure et al. (2017 :103): « l'accroissement de la distance physique entraîne une augmentation de la mobilité quotidienne. Le taux de motorisation individuel augmente au risque d'une pollution accrue. Les politiques peinent à suivre ces évolutions dans l'équipement de transports publics très coûteux ». La structuration de la ville avec le centre concentrant les activités et les périphéries résidentielles obligent les citoyens à parcourir quotidiennement de longues distances.

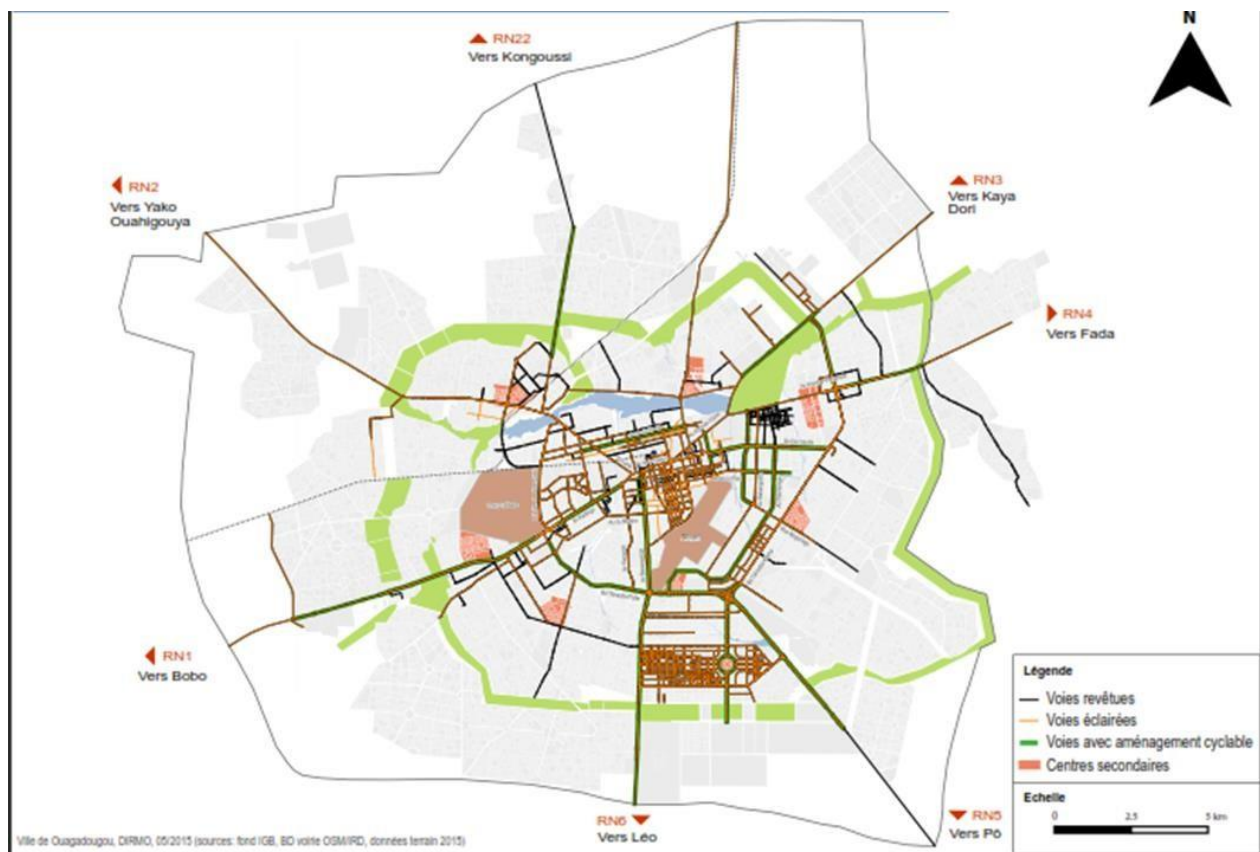
Les nouveaux quartiers périphériques et les communes rurales environnantes comme Saaba, Tanghin, Komsilga, Koubri, Pabré sont situés à environ 15 km à 25 km, voire 30 km des ministères et des services centraux. Aucun service de transport collectif urbain adapté n'est mis à la disposition des résidents (cf. carte1).

La dynamique urbaine de Ouagadougou n'est pas accompagnée d'un aménagement conséquent d'infrastructures (routières, sanitaires et scolaires) et certains quartiers périphériques restent difficiles d'accès surtout en saison pluvieuse.

### 3. Une voirie urbaine et un service de transport en commun très insuffisants

D'après les entretiens auprès de la Direction Générale des Services Techniques Municipaux (DGSTM) en novembre 2019, la commune de Ouagadougou compte actuellement un total de 450 km de voies bitumées sur un total de 2300 km en linéaire, Il faut signaler que ce niveau de bitumage malgré sa faiblesse a été favorisé par la viabilisation de zones privilégiées par les documents d'urbanisme, bien qu'elles n'accueillent pas de fortes densités de population. Il s'agit de la zone présidentielle de Ouaga 2000, de la Zone d'Activités Diverses (ZAD) ainsi que de la Zone d'Activités Commerciales et Administratives (ZACA). Cette situation révèle donc une répartition inéquitable des voies bitumées sur le territoire urbain.

La longueur totale des routes en terre sur l'ensemble du réseau communal est de 1850 Km, dont seulement 611 km sont bien aménagés contre un besoin en aménagement de 1 239 Km en novembre 2019. Il s'agit principalement des voies des quartiers périphériques, permettant l'accès des populations périphériques sous-équipés au centre-ville plus équipés (cf. carte 3).



Carte3 : Etat de la voirie bitumée de Ouagadougou

Les routes en terre ne sont pas adaptées pour une voirie urbaine qui se veut pourvoyeuse de sécurité, de confort et de commodité d'ensemble pour les citoyens. Mais, la situation est encore plus critique pour certains quartiers n'ayant ni de voies bitumées, ni de routes en terre facilement



praticable. Le mauvais état de la voirie a une incidence sur la desserte de la ville en transport en commun par autobus ou minicars. On note une absence de service de transports en commun par autobus sur les routes en terre. Sur ces voies également, il faut noter la rareté des taxis artisanaux. Cette situation laisse comme seule alternative aux habitants de ces quartiers l'usage des transports individuels notamment les deux roues motorisées et dans une moindre mesure les voitures personnelles.

Les autres capitales d'Afrique de l'Ouest, comme Bamako, Niamey ou Cotonou, mettent à la disposition des citoyens une offre pléthorique de transports formels ou informels (taxis individuels et collectifs, minibus, motos taxis). Ces services de transports sont communément appelés Tro-Tro à Accra, Sotramus ou Durunis à Bamako, Dala-dala à Dar-es-Salam, Matatus à Nairobi, Cars Rapides à Dakar, Computers Buses à Harare, Biyéwo-houn à Lomé etc. Par contre, au Burkina Faso ces formes de transports en commun gérées par des acteurs privés n'interviennent souvent que sur les axes interurbains et aucune politique n'est mise en place pour les promouvoir en ville.

#### **4. Une politique de transport ambiguë**

##### **4.1. Une offre structurellement déficitaire du transport en commun avec une prédominance des taxis**

La ville de Ouagadougou n'a connu sa première société de transport en commun, la régie X9 qu'en 1984, contrairement aux autres capitales comme Dakar, Abidjan, Bamako où les transports par autobus ont circulé au début des années 1970. Ainsi l'arrivée tardive des services de transport en commun à Ouagadougou a permis de cultiver chez les Ouagalais l'habitude des transports individuels.

L'insuffisance structurelle des transports en commun dans la ville de Ouagadougou est en partie explicable par l'héritage d'un choix politique de la révolution sankariste, qui était d'empêcher le développement des transports artisanaux (minibus et taxis collectifs), afin de placer la régie des transports en commun en situation de monopole, pour garantir sa rentabilité économique comme l'a signalé S. Bamas (2003, p. 64). Cette politique n'a pas permis au minibus de s'ancrer dans les habitudes des Ouagalais comme c'est le cas dans d'autres capitales comme Abidjan, Dakar et Bamako. D'après l'Observatoire des Déplacements Urbains à Ouagadougou (ODUO), (2016), 66 % des déplacements au centre de Ouagadougou s'effectuent à deux roues motorisées contre 16 % pour les vélos, 15 % pour les voitures particulières et seulement 3 pour les transports en commun (taxis et autobus). Comme évoqué précédemment, les taxis transportent deux fois plus de passagers que les autobus (36 000 contre 15 000 pour les bus selon Boyer et Delaunay 2017).

Cette prédominance des taxis face aux autobus s'explique par le fait qu'ils proposent des services plus souples. Ils jouent un rôle important dans le transport des malades et permettent de transporter les bagages des commerçants et/ou acheteurs comme en témoignent la présence de gares de taxi à proximité des hôpitaux et des marchés. Les taxis permettent également l'accès à certains quartiers où il n'y a pas d'autobus. Cela tient au fait que dans les villes africaines, le sous-équipement sanitaire, l'allongement continu des distances, lié à l'urbanisation galopante, les carences des infrastructures routières ainsi que les déficiences et le coût du transport urbain pour les ménages (Diaz Olvera et al., 2008) amènent les ménages, ne disposant pas de voiture personnelle, à recourir aux taxis artisanaux pour transporter leurs malades (cf. photo 2).



Cliché SIGUE O., 15 octobre 2018

**Photo 2** : stationnement de taxis en face de l'hôpital Yalgado Ouédraogo (Ouagadougou)

Aujourd'hui, avec la croissance urbaine, les taxis sont devenus plus nombreux (de 1000 taxis à plus de 4000 entre 1990 et 2019) et l'exploitation est encadrée par un cahier de charges signé par le Ministre des transports.

#### **4.2. Un cahier des charges des taxis en déphasage avec le contexte**

Sur le plan de la réglementation, un cahier des charges en date du 12 février 1987 signé par le Ministre en charge des Transports et des Communications définit les conditions d'exercice de la profession d'exploitants de taxis (SIGUE, 2008). Cependant, les conditions d'application de ce cahier des charges sont difficiles à respecter. Le texte prévoit un parc d'au moins cinq véhicules pour un particulier désireux d'exercer dans ce métier et d'au moins dix véhicules lorsqu'il s'agit d'une société ou d'un groupement d'intérêt économique. Le texte exige également pour toute exploitation de taxis la création d'un service chargé des questions financières et administratives y compris pour un particulier.

Dans le contexte économique difficile que connaît le pays, il n'est pas réaliste d'exiger des parcs de véhicules aussi importants pour les particuliers et les sociétés désireuses d'exercer dans ce secteur. L'inadéquation du cahier des charges avec la réalité a d'ailleurs entraîné son non-respect par les exploitants avec la complicité de l'administration qui leur délivre l'autorisation d'exploitation pour un seul taxi.

#### **4.3. Une création récente de service chargé de la mobilité urbaine**

Devant à l'absence de structure chargée spécifiquement de la question des transports urbains, il a été créé en 2002 le Comité Exécutif des Transports Urbains de Ouagadougou (CETUO) pour le suivi et la promotion des composantes des transports urbains dont les taxis (Commune de Ouagadougou, 2010 :24). Malgré les bonnes intentions qui ont prévalu à sa création, le CETUO n'a jamais vraiment vu le jour pour faute de ressources humaines et matérielles. Et il n'existait pas d'autorité organisatrice des transports capable de se prononcer sur les orientations visant à améliorer la mobilité à Ouagadougou.

Face aux problèmes de transport et de mobilité que connaissent Ouagadougou et dans une moindre mesure les autres villes du pays, une Direction Générale de la Mobilité Urbaine (DGMU) a été créée en 2018 au niveau du Ministère en charge des transports. D'après son premier responsable, elle est chargée de réfléchir à pouvoir définir un cadre institutionnel, les modalités d'intervention afin d'optimiser l'usage des infrastructures, des transports doux et d'améliorer l'état du parc automobile. Ainsi, un document de planification est toujours en cours d'élaboration. Il faut dire que cette institution est encore jeune et les résultats de ses actions sont toujours attendus. L'un de ses grands enjeux est de pouvoir coordonner les actions des différents intervenants (le ministère en charge des infrastructures, le ministère de l'habitat et le ministère des transports, de la mobilité urbaine et de la sécurité routière) pour mettre en synergie toutes les actions pouvant fluidifier les trafics.

Actuellement, la responsabilité de la gestion des taxis urbains incombe toujours à la municipalité : la mairie qui intervient dans les transports urbains à travers les Services Techniques Municipaux et la police municipale. La Direction des Services Techniques Municipaux à travers le service de la voirie et de l'assainissement est chargée dans le domaine des transports urbains, de la construction et de l'entretien des voies urbaines, puis de l'analyse et de l'observatoire sur le trafic et de la promotion des transports urbains. Ce service se limite essentiellement à la construction et à l'entretien des voiries urbaines.

Les transports urbains n'apparaissent pas clairement dans les attributions de la Direction des Services Techniques Municipaux (DSTM).

Quant à la police municipale, elle intervient dans les transports urbains par la réglementation de la circulation et veille au respect du code de la route au niveau des points névralgiques du territoire communal. A ce titre elle dispose d'informations sur les types d'infractions commises par les taximen comme l'indique le tableau n°2.

**Tableau 2 : Infractions commises par les taximen au cours de l'années 2017**

Infractions	Effectifs	Pourcentage
Insuffisance des pièces	133	66,20%
Non-respect du code de la route	23	11,40%
Surcharge	20	10%
Autres	25	12,40%
Total	201	100,00%

Source : Direction générale de la police municipale, 2017

D'après ce rapport de la police municipale, près de 2/3 des infractions commises par les taximen se rapportent à l'insuffisance des pièces notamment la patente, le stationnement, la visite technique et l'assurance. Cela tient au fait que nombre de taxis sont vétustes et que leur propriétaire n'arrive à rentabiliser leur activité. Concernant le stationnement, les intéressés se plaignent de devoir payer (la taxe de stationnement) alors que dans la plupart des cas il n'existe pas de point de stationnement aménagé, obligeant ces derniers à stationner sur la voie publique avec les encombrements et les risques d'accident.

par ailleurs, le rapport souligne l'incivisme des taximen qui ne respectent pas le code de la route (11, 40%) et pratiquent la surcharge (10%). D'après nos entretiens avec la police municipale, l'incivisme n'est seulement remarquable chez les taximen mais pour une bonne partie de la

population générale, ce qui explique en partie le nombre élevé d'accident dans la ville de Ouagadougou. Les taximen se plaignent de la difficulté qu'ils éprouvent à rentabiliser leur activité, par conséquent ils n'hésitent pas à pratiquer la surcharge aussi bien au niveau des passagers transportés (cinq passagers au lieu de quatre) que des bagages/marchandises.

Par ailleurs, les entretiens réalisés en novembre 2017 auprès du responsable du Projet d'appui à la Mobilité de Ouagadougou (PAMO) ont montré que la mairie a plaidé pour que les syndicats des taximen se regroupent au sein d'une fédération. Il informe également que « *La mairie a trouvé des appuis financiers en 2008 pour permettre le renouvellement du parc automobile des taxis verts. Mais ces financements n'ont pas été utilisés de façon transparente et l'état du parc n'a guère évolué. Le PAMO également n'intervient pas directement dans la promotion des taxis mais surtout pour l'amélioration de la voirie (signalisation, réfection de voie...)* ».

Les taximen sont organisés en syndicats pour défendre leurs intérêts auprès de l'administration.

#### **4.4. Les syndicats des taxis**

Il existe au total 5 syndicats comptant actuellement plus de 4 000 membres. Mais ce chiffre est à prendre avec beaucoup de réserves car il existe une partie non négligeable de taximen non affiliés aux syndicats. Théoriquement, tous les conducteurs (propriétaires et conducteurs salariés) sont membres des syndicats. L'affiliation au syndicat est soumise aux conditions suivantes : peindre le taxi en vert et prendre une carte de syndiqué à 5000 F CFA dès l'affiliation au syndicat. Tout taxi dont l'exploitant ne possède pas une carte de syndicat est considéré comme clandestin.

Le syndicat attend des autorités communales entre autres :

- la réglementation officielle de l'activité et deux visites techniques au Centre de Contrôle des Véhicules Automobiles (CCVA) dans l'année au lieu de quatre visites techniques comme pratiqué actuellement ;
- l'aménagement d'arrêts de taxi aux alentours du Grand marché et sur les nouvelles voies en construction ainsi que la prévision d'un parking de taxis aux différents postes de péage ;
- la réduction des contrôles de police ;
- la réduction du coût des amendes de la Police Municipale.

Ainsi, à travers ces revendications évoquées ci-dessus, il apparait le caractère informel et le manque d'encadrement du secteur par les autorités. La demande de réduction des contrôles de police et des contraventions révèle que les acteurs ne sont pas souvent en règle (cf. tableau 2).

Il faut souligner que si les responsables syndicaux n'exercent pas d'autorité particulière sur les militants, ils sont tout de même écoutés.

Cependant, force est de reconnaître que ce syndicat fonctionne difficilement car il a du mal à faire aboutir ses revendications. A titre d'illustration, les enquêtes ont révélé qu'environ un tiers des conducteurs ne sont pas affiliés au syndicat. Ils estiment que la direction du syndicat est toujours confiée aux mêmes personnes et qu' « *ils ne font pas leur travail* ». Cela tient au fait que les propriétaires de taxis et les chauffeurs salariés, dont les intérêts divergent, militent au sein des mêmes syndicats contrairement à certaines villes comme Bamako et Lomé où le secteur des taxis est organisé autour de deux structures syndicales : d'une part le syndicat des propriétaires de taxis et de l'autre celui des conducteurs.

Une autre difficulté du secteur des taxis est liée au fait que les tarifs sont marchandés.

#### **4.5. Des tarifs des taxis artisanaux marchandés**

Du point de vue de la tarification des courses, le syndicat a fixé un prix officiel de 300 F CFA la course. Mais en réalité elle varie selon la distance, du quartier, du temps (la nuit ou le jour) et du client. D'après les responsables syndicaux, il y a quatre types de tarifs. Les tarifs de la ville : pour aller du centre-ville à la périphérie en ligne droite, c'est-à-dire sur l'itinéraire du conducteur, le tarif est de 300 F CFA. Mais la même course sur une ligne ne correspondant pas à l'itinéraire du chauffeur, le tarif demandé est de 500 F CFA. Et la ligne est choisie par le chauffeur avec l'accord du chef de gare. Du centre-ville au poste de police, qui matérialise la limite de la ville, le prix de la course varie entre 1000 et 1500 F CFA. Souvent à l'intérieur de la ville des négociations peuvent se faire avec les clients. Le soir par exemple dans les marchés, les prix peuvent baisser jusqu'à 200 F CFA par passager mais en revanche les taxis sont surchargés. Normalement les taxis artisanaux de Ouagadougou sont des voitures de 5 places y compris le chauffeur. Mais dans la pratique, les taximen transportent un passager de plus au siège avant et souvent un ou deux de plus à l'arrière. En plus des passagers, les taximen transportent parfois plus de bagages que les normes recommandées pour leurs véhicules. Il en résulte de l'inconfort et des risques énormes de vol et d'accidents pour les clients. Il faut noter également que la présence de bagages entraîne l'application d'un tarif spécial bagages qui est discuté généralement entre 200 et 500 F CFA, mais parfois un peu plus en fonction du nombre, du volume ou du poids de ces bagages.

Les tarifs de gare concernent les courses partant de la gare ferroviaire et de l'aéroport. De la gare ferroviaire aux quartiers centraux, peu importe l'itinéraire, le tarif est de 500 F CFA par personne sans le prix des bagages qui est de 1000 F CFA par personne de ladite gare vers les quartiers périphériques. De l'aéroport à n'importe quel lieu de la ville, le tarif demandé est de 1000 F CFA pour une personne sans tenir compte des bagages. Lorsqu'il s'agit d'un groupe de personnes, le tarif est discuté. Il y a aussi les tarifs de location : la location d'un taxi vert pour des courses à l'intérieur de la ville de Ouagadougou coûte 3000 F CFA l'heure. Pour aller hors de la ville, le prix est discuté.

Il a été institué des tarifs de santé par les syndicats des taximen et le déplacement d'un taxi pour des raisons de santé (accouchement, maladie ou accident) coûte au moins 2000 F CFA quel que soit le quartier à Ouagadougou (tarifs de santé).

Cependant, ces tarifs ne sont pas toujours respectés. La gare ferroviaire et l'aéroport sont les lieux privilégiés pour se livrer à la surenchère. En effet, il n'est pas rare de voir certains voyageurs locaux ou des visiteurs se plaindre d'avoir payé plus de 1000 F CFA pour une course, si toutefois le conducteur de taxi se rend compte de la capacité à payer du client. La nuit (à partir de 22 heures), les prix doublent car plus de 80 % des chauffeurs de taxi ne travaillent pas. C'est pourquoi certains usagers affirment qu'ils préfèrent le taxi compteur où on ne marchandise pas le prix.

Cette tarification des taxis illustre bien le caractère artisanal et informel des taxis mais traduit l'existence d'une clientèle potentielle si le secteur était mieux structuré et encadré par les autorités. Cette structuration du secteur des taxis devrait commencer par la création et/ou la prévision de têtes de taxi dans tous les secteurs de la ville.

#### **5. Discussion : Ce que les taxis artisanaux révèlent des villes ouest-africaines**

Selon Boyer *et al.* (2016), les mobilités quotidiennes se font en voiture particulière pour 3% d'entre elles à Ouagadougou. A la faible présence périphérique des stations de taxis, s'oppose

leur abondance en centre-ville. Cette opposition spatiale offre alors une double lecture : l'attraction économique toujours exercée par le centre-ville, induisant une demande plus importante de déplacement par taxi (Fournet *et al.*, 2008). Les stations révèlent à la fois l'espace formel actif de la ville et la construction sociale du territoire urbain (Fraisie, 2008). L'espace social contribue par ses logiques à définir des cohésions et des ségrégations sociales, à construire des formes de privatisation de certains espaces, contraignant ou favorisant, l'implantation de structures informelles, comme les stations de taxis.

Mais, le paradoxe qu'affiche le domaine des transports par taxi n'est que la reproduction d'un fonctionnement observé dans les villes ouest-africaines. Ainsi, à Ouagadougou, les taxis sont reconnus officiellement par les services communaux, auprès desquels les chauffeurs paient des taxes, sont soumis à un cahier des charges et disposent de gares aménagées. Cependant, celles-ci ne représentent que 10% des sites de stationnement utilisés, les autres se développent de façon spontanée. Ces sites occupent alors les rues sous diverses formes, temporaires ou permanentes. Ces installations informelles et parfois anarchiques ne sont pas spécifiques à la capitale du Burkina Faso puisque le modèle est reproduit dans d'autres villes ouest-africaines, à l'image des lieux de transport occupés par les woro-woro et les motos-taxis à Adidjan (Zouhoula Bi, 2019). Dans leur revue de la littérature de l'informalité dans les villes du sud, Jacquot et Morelle (2018, p. 8) évoquent l'idée, que ces espaces informels, à l'image des bidonvilles, ne seraient « pas le résultat d'un système non régulé, mais d'un système dérégulé permis par l'Etat ». Si la dimension politique est évidente, la dimension économique constitue l'autre pan de la construction de la ville informelle. Echapper à la précarité en s'implantant de manière visible le long des axes de circulation devient une évidence. Les aires de stationnement créées de façon spontanée sont également la traduction de logiques plus fonctionnelles et plus adaptées aux besoins des résidents (Soares Gonçalves, 2017).

## Conclusion

Au terme de cette réflexion, il faut retenir qu'à l'instar d'autres villes africaines Ouagadougou connaît une urbanisation mal maîtrisée : une croissance démographique accélérée et une extension horizontale de son espace car il n'y a pas d'obstacle naturel ou humain. Par contre, cette croissance n'est pas accompagnée d'infrastructures et de services adéquats de transport. On note une prédominance des transports individuels notamment les deux roues motorisées et une faible part des transports en commun.

Les taxis artisanaux se sont maintenus comme une activité de survie pour les acteurs en même temps qu'ils traduisent l'existence des besoins de transport spécifiques notamment au niveau des marchés, des gares routières et des centres de santé. Cependant, ce secteur rencontre un certain nombre d'obstacles limitant de fait son développement. Sur le plan communal il n'y a pas de service chargé exclusivement des transports comme le traduit le manque de station de taxi obligeant les taximen à stationner le plus souvent sur la voie publique. Parfois, certaines stations même étant attribuées par la municipalité ne sont pas aménagées, faisant en sorte qu'elles sont disputées avec les « *parkeurs* » des engins à deux et les petits commerçants. Aussi les acteurs se plaignent-ils de la concurrence déloyale des tricycles transportant parfois des passagers contre la réglementation en vigueur. Les syndicats des taximen ainsi que les autorités sont tous incapables de fournir le parc opérationnel des taxis opérant à Ouagadougou traduisant le caractère informel et la faible prise en compte du secteur comme maillon important du système de transport urbain.

Malgré ces difficultés les gares de taxi, la plupart informelles continuent de se multiplier, à l'initiative des conducteurs. Par conséquent, nous pensons que parallèlement au développement du réseau d'autobus, l'organisation et la promotion des taxis comme maillon important du système de transport dans les nouveaux quartiers permettrait de satisfaire un tant soit peu les besoins de déplacement urbains. Cette promotion nécessiterait une organisation et un renforcement des capacités de ses acteurs. Il s'agit de renforcer les capacités des acteurs publics et privés pour un meilleur suivi du secteur et la prise en compte des préoccupations des acteurs. Cela nécessitera une concertation entre les acteurs publics et privés ainsi que la prise en compte de tous les modes de transport en présence pour la réussite de la politique de mobilité urbaine.

## **Bibliographie**

BAMAS S., 2003. Les transports urbains à Ouagadougou : diagnostic et perspectives, in CRET, *Études urbaines à Ouagadougou, Burkina Faso*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, pp. 59-90.

Boyer F., Delaunay D., 2017. *Se déplacer dans Ouagadougou au quotidien, moyens, contraintes et pratiques de la mobilité*, monographie n°6, IEDES, Université Paris 1 – Panthéon – Sorbonne, 76 p

Boyer Florence, Gouëset Vincent et Delaunay Daniel. 2016. Les mobilités quotidiennes, un révélateur des inégalités sociospatiales à Ouagadougou. *Autrepart - revue de sciences - sociales au Sud*, n°22, 47-68. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01655739/document>

COMMUNE DE OUGADOUGOU, 2010. Etude de faisabilité et étude d'impact environnemental et social du Projet d'Appui à la Mobilité de Ouagadougou (PAMO), PHASE 1 : DIAGNOSTIC ET SCENARIOS, 125p.

DIAZ O. et al. 2008. household transport expenditure in Sub-Saharan African cities: measurement and analysis. *Journal of Transport Geography*, vol. 16, n° 1, p. 1-13.

ODUO, 2016. Les chiffres-clés de la mobilité - n°1, Mairie de Ouagadougou, décembre 2016, 4p.

Fournet Florence, Meunier-Nikiema Aude et Salem Gérard. 2008. *Ouagadougou (1850-2004), une urbanisation différenciée*. Paris : IRD. [https://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins\\_textes/divers10-05/010048783.pdf](https://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/divers10-05/010048783.pdf)

Fraisse S., 2008, Yankel Filjakow, Sociologie des villes, *Lectures*, Les comptes-rendus, 3. <https://journals.openedition.org/lectures/631>

Kassi-Djodjo I., 2010. Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan », *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 251 | Juillet-Septembre 2010, document 6, mis en ligne le 01 juillet 2013, consulté le 01 octobre 2016. URL : <http://com.revues.org/6057> ; DOI : 10.4000/com.6057

LAMOURE A. L. H. et LAPORTE A., 2017. Introduction à la géographie urbaine, Armand Colin, ISBN 978-2-200-60242-0, Paris, 206 p

LE BRIS E., 1991. Crise urbaine et effets urbains de la crise : le cas de l'Afrique Noire, *Espaces et sociétés*, n°65, pp.61-81

MID et MT., 2010. Actualisation de la stratégie de développement du secteur des transports au Burkina Faso, Rapport Première Phase, 278p.

SIGUE O., 2008. les transports collectifs à Ouagadougou : le cas des taxis, mémoire de maîtrise, département de Géographie, Université de Ouagadougou, 109 p.

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

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