

**Mobilité urbaine et navigation socio-spatiale à Bobo-Dioulasso, un
angle pour saisir une ville africaine**

Von der Fakultät für Geschichte, Kunst- und Regionalwissenschaften
der Universität Leipzig

angenommene

D I S S E R T A T I O N

zur Erlangung des akademischen Grades
DOCTOR PHILOSOPHIAE
(Dr. phil.)

vorgelegt

von Houd Kanazoé

Geboren am 30. Juli 1984 in Adjamé, Côte d'Ivoire

Gutachter: Prof. Dr. Katja Werthmann

Prof. Georges Compaoré

Tag der Verteidigung: 5. Januar 2022

Table des matières

Listes des tableaux	vi
Listes des cartes.....	vi
Listes des photos	vi
Dédicaces	viii
Remerciements	ix
Listes des abréviations	xi
Résumé.....	xii
Chapitre 1 : Introduction à une recherche sur une ville africaine	1
1.1. La problématique.....	2
1.2. Le débat théorique sur la ville africaine	3
1.2.1. La critique de la ville africaine vue sous l’angle euro-centrique	4
1.2.2. L’appel à un changement de paradigme	6
1.3. La mobilité « classique » un concept insuffisant pour saisir la ville africaine	8
1.3.1. L’épistémologie de la mobilité	9
1.3.2. Les limites de la mobilité « classique »	13
1.4. La New Mobility Paradigm	15
1.4.1. La motilité : le faux départ.....	16
1.4.2 Navigation socio-spatiale comme moyen de connaissance et d’appropriation de la ville	17
1.5. Les questions, objectifs et hypothèses de recherche.....	26
1.6. Le plan de la thèse	27
Chapitre 2 : La Grounded Theory comme méthodologie de recherche	29
2.1. Le contexte de recherche	29
2.1.1 Un chercheur entre plusieurs sphères sociales : un élément facilitateur.....	29
2.1.2. Un chercheur entre la géographie et l’anthropologie urbaine.....	30
2.1.3. Le début de l’immersion : à la découverte de Bobo-Dioulasso et de sa mobilité... 31	31

2.2. La collecte et l'analyse des données par l'approche Grounded Theory	35
2.2.1. Pourquoi la Grounded Theory ?.....	35
2.2.2 La collecte, l'analyse et l'échantillonnage théorique.....	35
2.2.3 La collecte des données spatiales.....	38
2.3. Les considérations éthiques	38
Conclusion.....	39
Chapitre 3 : La production de la ville au Burkina et à Bobo-Dioulasso	40
3.1. L'urbanisation et la ville au Burkina Faso.....	40
3.2. Histoire précoloniale de Bobo-Dioulasso.....	42
3.2.1. Sya, aux origines de Bobo-Dioulasso	43
3.2.2. Sya, une ville africaine précoloniale	45
3.3. Bobo-Dioulasso sous domination coloniale	48
3.3.1. L'occidentalisation de Sya.....	48
3.3.2. Le rayonnement économique de Bobo-Dioulasso sous la colonisation : la période faste	51
3.4. La ville post-coloniale : entre stagnation économique, croissance urbaine et reconfiguration spatiale	53
3.4.1. La dynamique économique de Bobo-Dioulasso après les indépendances.....	53
3.4.2. La croissance démographique.....	55
3.4.3. L'évolution spatiale.....	57
3.4.4. Structuration fonctionnelle et inégalité d'accès au ressource urbaine	59
3.4.5. L'image de la ville et identité bobolaise	62
3.4.5.1. Structuration socio-spatiale de la ville et urbanité.....	62
3.4.5.2. L'identité Bobolaise et les facteurs d'intégration (langue, culture mandingue et islam).....	67
Conclusion.....	69
Chapitre 4 : Le transport collectif dans les villes africaines et à Bobo-Dioulasso.....	71
Introduction	71

4.1. Le transport collectif et la ville africaine	71
4.1.1 Le triomphe de l’informel	71
4.1.2 Transports informels et espaces urbains	73
4.1.3 L’organisation du transport informel	75
4.2. La situation du transport urbain au Burkina Faso.....	77
4.3. Le transport collectif à Bobo-Dioulasso.....	79
4.3.1. La complémentarité entre taxis, bus et tricycles	79
4.3.2. Implications socio-spatiales des différentes formes de mobilité à Bobo-Dioulasso	91
4.3.3. L’impact du tricycle sur le système de transport, l’emploi et la politique locale .	100
Conclusion.....	105
Chapitre 5 : Profil de chauffeur de taxi et organisation de l’activité de transport de passagers	107
5.1. Le profil des chauffeurs de taxi	108
5.1.1. Les chauffeurs de taxi à plein temps	108
5.1.2. Les chauffeurs à temps partiels ou saisonniers	110
5.2. Obtenir un véhicule et un contrat de chauffeur de taxi, le réseau social en question..	112
5.2.1. Stratégie d’obtention d’un taxi pour exercer	112
5.2.2. Les types de chauffeur de taxi selon les contrats d’exploitation.....	113
5.3. La navigation dans la ville du chauffeur de taxi : à l’intersection entre connaissance et compétence	116
5.3.1. La connaissance de la ville.....	116
5.3.2. Les compétences d’un chauffeur de taxi : entre savoir-faire et savoir-être	120
5.4. La régulation de l’activité du taxi.....	124
5.4.1. La municipalité et le ministère du transport	125
5.4.2. Les syndicats	126
Conclusion.....	128

Chapitre 6 : Le chauffeur de taxi dans le temps et dans l'espace : faire du gain et surmonter l'étape police	130
6.1. Stratégie de rentabilité des chauffeurs de taxi.	130
6.1.1. Rouler au gaz ou au gasoil, un choix de rentabilité discuté.....	131
6.1.2. Le taxi à la recherche d'un client : opérationnaliser sa connaissance temporelle et spatiale de la ville.....	134
6.2. Les implications des stratégies de rentabilité des chauffeurs de taxi	145
6.2.1. Quand la pluie s'en mêle.....	145
6.2.2. Les lieux de polarisation par la navigation pour le gain	150
6.2.3. Faire face à la police après les stratégies de gain.....	152
Conclusion.....	156
Chapitre 7 : Chauffeurs de taxi et passagers : entre jeux d'acteurs et implication socio-spatiale	158
Introduction	158
7.1. Les interactions autour du prix de la course et l'établissement du repère, une question de confiance.....	159
7.1.1. Entre valeur sociale et impératif économique.....	159
7.1.2. Se dissimuler dans la fixation du prix.....	161
7.1.3. Payer sa course autrement.....	167
7.1.4. La localisation du repère : entre flou et approximation	168
7.2. L'espace-Taxi : à l'intersection entre anonymat et intimité	170
7.2.1. Le taxi comme espace de liberté et de transition identitaire.	171
7.2.2. L'espace-taxi : lieu de confiance	173
7.2.3. Caractérisation de l'espace-taxi : une hétérotopie mobile	176
Conclusion.....	178
Chapitre 8 : Conclusion générale	179
8.1. De la tension entre planification institutionnelle de l'urbanisation, du transport collectif et la ville « du bas »	179

8.2. La ville de Bobo-Dioulasso saisit par la navigation socio-spatiale	182
8.2.1 Connaissance et structure de la ville	182
8.2.2. La ville et la citoyenneté perçue par le mouvement en taxi	182
Bibliographie	185
Annexe	207

Listes des tableaux

Tableau 1: Les quatre formes de mobilité spatiale.....	11
Tableau 2: Analyse des données	37
Tableau 3 : Nom de repères à Bobo-Dioulasso et leurs significations.....	118

Listes des cartes

Carte 1: Situation géographique du Burkina Faso et de ses deux principales villes.....	33
Carte 2 : Situation géographique de la ville de Bobo-Dioulasso	42
Carte 3: Production de l'espace urbain sous la colonisation.....	50
Carte 4: Les corridors reliant Bobo-Dioulasso et des villes d'Afrique de l'ouest avant les indépendances	52
Carte 5 : Evolution spatiale de Bobo-Dioulasso de 1960 à 2011	59
Carte 6 : Distribution spatiale et nature de la voirie à Bobo-Dioulasso.....	61
Carte 7 : Structuration de l'espace urbain de Bobo-Dioulasso	63
Carte 8 : Répartition spatiale des arrêts de bus à Bobo-Dioulasso.....	84
Carte 9: Les secteurs ségrégués en saison de pluie par les choix de navigation des chauffeurs de taxis.....	148
Carte 10: Lieux de polarisation de la navigation des chauffeurs de taxi à Bobo-Dioulasso..	151

Listes des photos

Photo 1 : Les taxis collectifs de Bobo-Dioulasso.....	34
Photo 2 : Les bus et tricycles de Bobo-Dioulasso	34
Photo 3: La vieille mosquée de Dioulassoba : l'une des plus anciennes mosquées de Bobo-Dioulasso.....	47
Photo 4: L'autel de Kua en bordure de route	64
Photo 5 : Un arrêt de bus à Bobo-Dioulasso	85
Photo 6 : Passagers assis et entrant dans le bus avec des bagages	87
Photo 7 : Tricycle transportant ses passagers en direction du centre-ville.....	89
Photo 8: Tricycle en chargement à la porte de Koko	96
Photo 9 : Tricycle saisi par la police à la porte de Koko.....	98
Photo 10: Chauffeurs de tricycle en attente du chargement de leur engin par les rabatteurs.	100
Photo 11: Terminus du bus à Djoulankolo 5 heures	102

Photo 12: Omar D. présentant son magasin de casse	110
Photo 13 : Une vue de la circulation Bobolaise à une heure de pointe	123
Photo 14: Bouteille de gaz dans le coffre arrière d'un taxi.....	133
Photo 15 : Taxis stationnés devant la gare ferroviaire en attente de passager.	138
Photo 16 : Une vue de la voie principale de Sarfalao en saison des pluies.....	149
Photo 17: Une rue secondaire (carré) en mauvaise état	169

Dédicaces

Cette thèse est dédiée :

A la mémoire d'Hamidou Valian, parti trop tôt pour voir cette thèse dont il a été l'élément déclencheur.

A la mémoire de mon père Yacouba Kanazoé parti trop tôt pour voir ce que ses fils sont en train de devenir.

A ma mère Abibatou Djinjeré, grâce à vos bénédictions et prières l'horizon s'éclaircit.
A mon oncle Ali Diendiéré sans vous je n'aurais certainement pas eu la chance de poursuivre mes études. Que Dieu vous bénisse et vous récompense au centuple.

A mon oncle Aboudou Diendéré pour son soutien multiforme.

A ma tendre épouse Sourabiet Maïmouna Traoré et à mon adorable fille Houria Habiba Kanazoé qui ont tant souffert de mes absences.

Remerciements

Alors que j'étais déjà très avancé dans cette thèse, je pris l'initiative un soir de suivre une conférence sur YouTube sur la réalisation d'une thèse et ses difficultés. Au cours de cette conférence, un propos de la conférencière attira particulièrement mon attention. Elle disait d'une façon générale que, la réalisation d'une thèse est un voyage où on a souvent le sentiment d'être seul face à l'immensité de la tâche. Je réalisais alors combien ceci fut loin de mon cas tant j'ai été bien entouré par des personnes compétentes et avisées. C'est à eux que je tiens ici à témoigner toute ma gratitude.

Mes premières pensées vont naturellement à l'endroit de ma directrice de thèse Prof. Dr. Katja Werthmann. Ces quelques lignes ne suffiront certainement pas à vous remercier à la hauteur de ce que vous avez fait pour moi au cours de cette thèse et sur le cours de ma vie. Merci pour avoir pris le risque de me recruter au sein du projet « Doing the City » alors que mon anglais était d'un niveau très approximatif et que mon background était à des années lumières des challenges qui m'attendaient. Merci pour avoir été patiente avec moi, d'avoir eu à maintes reprises une attention particulière à mon égard. Mais surtout merci pour vos critiques constructives, vos orientations scientifiques et vos encouragements. J'espère de tout mon cœur avoir été à la hauteur de vos attentes. Aussi, j'aimerais par votre canal adresser toute ma gratitude à la Deutsche Forschungsgemeinschaft qui a financé ce projet de recherche.

Ma deuxième pensée va à l'endroit du Prof. Dr. Rose Marie Beck, co-directrice du projet « Doing the City ». Tout au long de ce voyage, vous avez été présente ; partageant avec nous votre savoir à travers les *colloquiums* et les cours sur la recherche en anthropologie. C'est au soir de cette thèse que je me rends compte de combien de fois ces séances ont été bénéfiques pour moi. Merci professeur pour tous ces efforts qui ne se sont pas seulement limités aux aspects académiques. Je garderai toujours en mémoire combien de fois vous avez pesé de tout votre poids pour que j'obtienne la bourse *Recap* de la fondation *Volkswagen* (que je remercie également au passage) quand mon contrat avec « Doing the City » avait pris fin et qu'il me restait encore beaucoup à faire. Merci pour tout.

S'il est difficile pour un aventurier d'oublier sa mère patrie, il est encore plus difficile pour un étudiant d'oublier tous ces enseignants qui ont contribué à son avancé dans le monde de la recherche. Parmi ceux-ci figure en premier le Pr Georges Compaoré. Merci Professeur pour avoir accepté de co-diriger cette thèse, d'avoir accepté une fois de plus de guider mes pas comme il y a déjà quelques années avec mon mémoire de master de recherche en géographie.

A travers vous j'aimerais également témoigner toute ma gratitude à l'ensemble du corps enseignant du département de géographie de l'Université Joseph Ki-Zerbo de Ouagadougou.

Ma reconnaissance va également à l'endroit de mes collègues du projet « Doing the City ». Merci Irene Brunotti pour ces réponses à mes questions en off, à ton soutien, tes encouragements. Merci Édith Nabos pour tout ce que tu as fait pour moi que ce soit en ce qui concerne la recherche, tes cours d'anthropologie urbaine mais surtout pour tes démarches volontaires, ta promptitude à répondre à mes demandes d'aide. Merci encore pour tout. *Allah yi sra*. Merci Patrick Mlinga pour tous ces moments de doute partagés, ces encouragements mutuels.

Je tiens également à remercier tout le personnel de l'Institut des Etudes Africaines de l'université de Leipzig. Merci Susann Ludwig pour tes remarques avisées, des suggestions lumineuses qui ont tant permis de débloquer des situations. Merci à Monika Große, à Prof. Dr. Dmitri van den Bersselaar, au Dr. Ari Awagana, à Berenike Eichhorn pour vos soutiens multiformes.

Je ne saurai terminer cette rubrique sans une mention spéciale à Diana Ayeh. Si j'en suis là aujourd'hui c'est en partie grâce à toi à travers notre regretté Hamidou Valian. Merci Diana pour tout ce que tu as fait pour moi qu'il serait long d'explicitier ici. *Baraka Wend na yaw ti séké*.

A tous mes amis Lydia, Rukia, Lamine, Bruno, Aboubakar, Alee, Paul et Marie merci d'avoir contribué à me sentir moins seul à Leipzig.

A tous les gars de la cafète notamment Kambou Ollo Mathias, Konaté Seydou et Bayala Mathurin, qu'Allah vous récompense au centuple.

Merci à tous les chauffeurs de taxi, de tricycles, de bus, aux personnes ressources qui ont bien voulu participer à cette étude.

Listes des abréviations

AGETU	Agence de Gestion des Transports Urbains
CETUD	Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar
DRCTU	Direction de la Régulation et du Contrôle du Transport Urbain
CAN	Coupe d’Afrique des Nations
CNR	Conseil National de la Révolution
CNRST	Centre National de Recherche Scientifique et Technologique
FCFA	Franc de la Communauté Financière Africaine
FRELIMO	Front de Libération du Mozambique
INSD	Institut National de la Statistique et de la Démographie
LAMATA	Lagos Metropolitan Area Transport Agency
MITH	Ministère des Infrastructures des Transports et de l’Habitat
ONG	Organisation Non Gouvernemental
PAS	Programme d’Ajustement Structurel
SDAU	Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
SOFITEX	Société Burkinabè des Fibres Textiles
SOTRACO	Société de Transport en Commun
SUMATRA	Surface and Marine Transport Regulatory Authority
RGPH	Recensement Général de la Population et de l’Habitation
UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest Africain

Résumé

La recherche sur la perception et la caractérisation des villes africaines est globalement partagée entre deux thèses. La première qualifiée d'euro-centrique par ses analyses qui s'inspirent exclusivement du modèle européen abouti à des images de la ville africaine comme des entités insaisissables, inconnues, informelles, etc. Face à cette vision a émergé une vision postcoloniale qui appelle à un changement de paradigme dans les études urbaines. Cette dernière a pour objectif majeur de revisiter ces critiques sur la ville africaine par une approche qui réfute ces caractérisations en replaçant au cœur du débat la façon dont les villes africaines sont perçues et vécues par les habitants et en regardant de près les pratiques souvent inventives de ces populations. Pour atteindre cet objectif, cette thèse s'intéresse à l'univers social des chauffeurs de taxi à l'aide du concept de la navigation socio-spatiale conçu comme une forme de mobilité dans le sillage de la *New mobility paradigm*. La méthodologie combine une approche ethnographique qui a consisté à une observation participante pour comprendre les pratiques des populations et une approche inductive (Grounded Theory) pour cerner les idées et les perspectives des acteurs. A cet effet, ce sont 125 chauffeurs de taxi, 50 chauffeurs de tricycles et 3 chauffeurs de bus correspondant à 5% de leurs effectifs déclarés par les acteurs eux-mêmes qui ont été suivis.

Les résultats sur l'utilisation des taxis collectifs, du bus et des tricycles ont fait ressortir un certain nombre de tensions. Ces tensions se situent entre ce qui est légal, c'est-à-dire autorisé par l'autorité et ce qui est illégal (taxi à gaz, tricycle transportant des passagers) donc interdit par cette autorité, mais généré par les populations (par le bas) en étroite relation avec leur réalité quotidienne et surtout en guise de réponse à l'écart entre le modèle de planification et de gestion institutionnelle et leur ville à eux. Cette situation fait ressortir un schéma d'une économie morale de la mobilité.

Les résultats relatifs à la connaissance spatiale de la ville ont révélé que la ville de Bobo-Dioulasso est une entité que l'on peut connaître, saisir à travers un apprentissage de la ville. Ce processus consiste à mémoriser deux types de repères (visibles et invisibles) à travers des expériences pratiques et des informations reçues d'autres citoyens. Par ailleurs, les jeux d'acteurs lors des déplacements en taxi collectif ont permis de révéler que le taxi n'est pas seulement un simple moyen de déplacement. Il est le lieu d'importantes interactions. En fonction des compétences de savoir-faire et de savoir être du chauffeur de taxi, l'espace du taxi oscille entre un non-lieu, au non non-lieu à une hétérotopie de déviance.

Mots clés : Bobo-Dioulasso-Ville Africaine-Euro-centrisme-Navigation socio-spatiale.

Abstract

Research on perception and characterisation of African cities is generally divided between two theses. The first, known as Euro-centric because of its analytical capacity based exclusively on the European cities model results on image of African cities as elusive, unknowable, informal entities. Faced with this vision, a postcolonial vision has emerged urban studies, calling for a change of paradigm. The latter's main objective is to revisit these criticisms about African cities through an approach that refutes these characterisations by placing at the heart of the debate the way in which African cities are perceived and experienced by their inhabitants and by looking closely at the often-inventive practices of these populations. To achieve this objective, this thesis focuses on the social universe of taxi drivers using the concept of socio-spatial navigation conceived as a form of mobility in the wake of *New mobility paradigm*. The methodology combines an ethnographic approach which consisted of participant observation to understand the practices of the populations and an inductive approach (Grounded Theory) to identify the ideas and perspectives of the actors. To this end, 125 taxi drivers, 50 tricycle drivers and 3 bus drivers corresponding to 5% of their self-declared were monitored.

The results about the use of collective taxis, buses and tricycles revealed a number of tensions. These tensions are between what is legal, i.e. authorised by the authority, and what is illegal (taxi using gas, tricycle as a mean of transportation), i.e. forbidden by the authority, but generated by the people (from below) in close relation to their daily reality and above all as a response to the gap between the institutional planning and management model and their own city. This situation brings out a pattern of a moral economy of mobility.

The second category of results relates to spatial knowledge of the city. The study revealed that the city of Bobo-Dioulasso is an entity that can be known and understood through a learning process. This process consists of memorising two types of landmarks (visible and invisible) through practical experiences and information received from other city dwellers. Furthermore, the games played by the actors during collective taxi ride revealed that the taxi is not just a simple means of transportation. It is a place of important interactions. Depending on the taxi driver's skills of Know-how and Know how to be, the taxi space oscillates between a non-place, non non-place and a heterotopia of deviance.

Key words: Bobo-Dioulasso- African cities-Euro-centrism- Socio-spatial navigation.

Chapitre 1 : Introduction à une recherche sur une ville africaine

Introduction

La ville en Afrique est un sujet constamment abordé dans les débats scientifiques surtout lorsque qu'il s'agit d'apprécier ou de caractériser le phénomène dans le processus de l'urbanisation globale. Les regards sur le phénomène sont le plus souvent biaisés par des considérations qui tendent vers une uniformité du monde, de la ville et des pratiques urbaines. Pourtant l'urbanisation depuis la sédentarisation des hommes à plusieurs visages aussi bien dans sa forme, dans les hommes qui la vivent que dans les sens que ces derniers l'accordent. Cette diversité laisse émerger nécessairement une complexité du phénomène de sorte que les villes du monde sont différentes et les personnes qui les pratiquent dans le quotidien n'ont ni le même regard sur la ville et la manière de la pratiquer, ni le même système d'orientation encore moins les mêmes rapports sociaux.

Les populations de chaque ville ont donc certainement une manière particulière de faire leur ville (*Doing the city*) c'est-à-dire de la vivre et de s'approprier les espaces urbains. Elles ont également des façons particulières d'entretenir des rapports sociaux et de surmonter les obstacles qu'ils soient d'ordre social, géographique ou institutionnel en navigant à travers les champs du possible. Dans la ville africaine notamment à Bobo-Dioulasso, le métier de chauffeur de taxi collectif par exemple met au prise ce dernier avec d'une part la géographie de la ville pour l'orientation spatiale et d'autre part avec des passagers et des policiers avec lesquels il entretient des rapports parfois cordiaux, parfois conflictuels. Appréhender cette géographie de la ville, ces rapports entre acteurs lors des déplacements en taxi collectif est l'objet central de cette thèse avec en toile de fond une participation à une meilleure connaissance de la ville et de l'urbanité en Afrique. L'ambition de cette thèse est de challenger les idées euro-centriques sur la ville africaine à travers une perspective postcoloniale et à l'aide du concept de la « navigation socio-spatiale » appliqué à l'univers social des taxis collectifs de Bobo-Dioulasso.

Cette étude se veut pluridisciplinaire à l'intersection entre la géographie, l'anthropologie et la sociologie urbaine. Cette posture permet de cerner les questions liées à l'orientation spatiale et à la mobilité urbaine (question géographique), de comprendre les pratiques, les rapports avec l'espace urbains et l'espace intérieur du taxi (anthropologie urbaine) à la lumière des interactions entre les acteurs, l'ensemble étant sous influence des valeurs et des normes socio-culturelles (sociologie) qui participent à la vie des urbains dans la ville africaine.

1.1. La problématique

Le mode d'urbanisation dans les pays du sud et plus particulièrement celui des pays Africains pose un certain nombre de défis à la recherche en sciences humaines et sociales. En effet, cette urbanisation a produit des résultats dont bon nombre de chercheurs du nord notamment n'ont vu que les aspects négatifs en l'occurrence la présence des bidonvilles, le manque d'assainissement, les difficultés de mobilité, la grande place de l'informel etc...

Si toutes ces difficultés sont certes réelles, il reste que depuis un certain temps un nouveau paradigme dans l'étude des villes africaines est en pleine émergence parmi de nombreux chercheurs, car en réalité comme l'indique Kassi (2007, p.11) dans les pays du sud du Sahara, la ville est le résultat d'un aménagement collectif, à la fois institutionnel et informel. C'est pourquoi dans ces villes, *« le légal et l'illégal, le moderne et le traditionnel, le formel et l'informel, se côtoient, se combinent et se chevauchent et engendrent des formes d'organisation de l'espace et des rapports sociaux qui sortent des cadres classiques d'analyse appliqués dans les villes du Nord »* (Robineau, 2013, p.8).

Comme la vision euro-centrique est remise en cause au profit d'une approche plus innovante, aller au-delà du caractère chaotique de la ville africaine pour la découvrir telle que perçue et vécue par les habitants eux-mêmes devient un challenge à relever dans la contribution à ce nouveau paradigme. Mais ce défi d'écrire de nouveau dans notre compréhension des « formes de vie » africaines exige un examen des pratiques et des imaginaires quotidiens (Mbembe & Nuttall, 2004). Cet objectif peut être atteint en entreprenant des recherches sur ces villes africaines avec une posture les considérant comme des villes ordinaires et non exceptionnelles confrontées à des enjeux ordinaires, toute chose qui nécessite une compréhension pleine de comment les habitants de ces villes vivent dans la ville (Förster et Ammann, 2018).

Parmi la multitude d'angles pouvant permettre d'atteindre cet objectif, la question de la mobilité nous semble la plus indiquée. Le point de départ de cette intuition est la pensée suivante de (Jensen, 2006, p.161):

« Urban travel is not just about getting from point A to point B. It is about producing and re-producing the city and the self in a complex relationship involving mobility cultures¹ and different types of mobility knowledge ».

Ainsi, la mobilité implique d'une part une production de la ville qui de notre point de vue peut être relative à tout ce qui est du ressort de la géographie de la ville et d'autre part une certaine maîtrise de la culture en vigueur dans cette ville.

Dans la ville africaine en particulier, la mobilité par le transport en taxi collectif est un phénomène fort intéressant pour cerner la production de la ville par les populations et toutes les facettes socio-culturelles qui y sont mobilisées. En effet, ce phénomène dans un premier temps touche les aspects géographiques comme l'organisation spatiale de la ville et le système d'orientation dans l'espace urbain africain tels que vécus par les populations à la base. Il permet ensuite d'appréhender les aspects socio-culturels voire anthropologiques relatifs aux modes d'appropriation des différentes formes de transports et de l'espace urbain. Enfin, il permet d'appréhender les différents rapports entre les acteurs (chauffeurs-passagers-policiers) qui sont sous-tendus par le social, le culturel, l'économie et la gouvernance qui font la particularité de l'urbanité en Afrique.

Dans l'optique de poser les objectifs et les hypothèses qui vont guider cette recherche, une revue de littérature sur quelques concepts clés énoncés dans cette problématique s'impose. Elle débute sur un débat théorique, fait un tour d'horizon du sens de la mobilité pour terminer sur le plan de thèse.

1.2. Le débat théorique sur la ville africaine

Le débat théorique sur la ville africaine s'articule essentiellement autour de deux points. Le premier est la vision euro-centrique et ses conséquences sur l'appréciation de la ville et de l'urbanisation africaine. Quant au second, il découle du premier en ce sens qu'il est une critique et un appel vers une nouvelle perspective dans l'approche de la ville africaine.

¹ Selon (Jensen, 2006), Il s'agit des pratiques vis à vis des règles et normes dédiées à chaque mode de déplacement. Ces « cultures de la mobilité » sont liées à des sanctions officielles et légales et à des réglementations en matière de mobilité. Certaines sont des codes de mobilité générique plus globaux, tandis que d'autres sont ancrées localement et, en tant que telles, sont l'expression de normes et de coutumes de mobilité locales.

1.2.1. La critique de la ville africaine vue sous l'angle euro-centrique

L'urbanisation du continent africain est l'une des plus spectaculaires à l'heure actuelle. D'un continent à pays agraires en 1950, le niveau d'urbanisation a atteint 31% en 1990 et 50% en 2015. La population urbaine est ainsi passée de 27 millions en 1950 à 567 millions en 2015, soit une hausse de 2 000 % (OECD/SWAC, 2020). Selon ONU-HABITAT (2014), cette population devrait atteindre 1,2 milliards en 2050.

Cette urbanisation rapide a tout naturellement intéressé les chercheurs aussi bien en géographie, en sociologie et en anthropologie. Parmi ceux ayant étudié le phénomène, les chercheurs européens sont particulièrement les plus expressifs, peut-être à cause des liens historiques (la colonisation), culturels et politiques entre l'Europe et l'Afrique. Mais comme il fallait s'y attendre, l'un des constats majeurs dans les écrits de nombreux d'entre eux, est le « *recours aux villes européennes comme repères et grandeurs à l'aune desquels les établissements humains du reste de la planète ont été mesurés, et se mesurent encore souvent* » (Agiar, 2015, p.34). Toujours dans cette même observation, Myers (2011, p.1) note également que « la plupart des études sociales urbaines sont encore fondées sur des théories utilisant les villes américaines ou européennes comme modèles universels, ou mesurant les villes dans des contextes non occidentaux selon les modèles et les mesures de l'Occident² ».

Cette posture d'analyse est pour certains, la résultante du fait que les idées européennes constituent des faits « objectifs » et sont considérées comme la mesure par laquelle le monde marche (Sanders, 1992, p.205). A partir de cet instant, le mode d'urbanisation occidental est donc quasiment accepté comme « la norme » (Malaquais, 2005, p.18) ou de modèle achevé sous la forme de la « ville globale » (Sassen, 2004). Cet eurocentrisme n'est d'ailleurs pas limité aux études urbaines au sens strict du terme. En effet, ce constat touche l'ensemble des « *sciences humaines qui en adoptant de placer l'Europe au cœur du débat scientifique, ont relégué les autres régions et culture du monde à la périphérie de la dynamique de la réflexion intellectuelle et de sa production* (Samassékou, 2010, p.214) ».

En plaçant l'Europe au cœur de la réflexion sur la ville africaine, il est tout à fait compréhensif que les villes de l'Afrique soient traitées de manière différente ou plutôt de façon étrange puisque les conditions économiques et culturelles voire historiques qui sous-tendent ces deux urbanisations sont différentes. Les domaines comme l'anthropologie, l'histoire et la littérature ont par exemple longtemps considéré les Africains comme des créatures

² Traduit de l'anglais par Houd Kanazoé

fondamentalement et même essentiellement rurales (Mbembe & Nuttall, 2004). En géographie, dès le début les géographes français, selon Fournet-Guérin (2011), ont également analysé la ville africaine selon un paradigme rural dominant, d'où l'expression de « village urbain » toute chose qui de manière implicite a dénié l'urbanité aux Africains ; comme si la vie urbaine était totalement inconnue des Africains avant l'arrivée européenne sur le continent (Mbembe & Nuttall, 2004). Dans les documentaires répertoriés à l'Institut de Géographie de Paris les villes africaines ont par ailleurs été représentées comme des enfers urbains, trop denses, sales, polluées, pauvres et anarchiques (Fournet-Guérin, 2011).

En concentrant leur réflexion sur ce qui manque aux villes africaines par comparaison aux villes du nord, les perspectives euro-centriques développent ainsi pour les villes africaines un récit de crise. Förster et Ammann (2018), soulignent par exemple que ces dernières sont caractérisées de villes non fonctionnelles. Nuttall et Mbembe (2008) quant à eux donnent à la ville africaine l'image d'une entité insaisissable à travers un titre³ d'ouvrage provocateur, tandis que celle de l'article de Pieterse (2011) évoque une « ville inconnaissable » (cf. Guyer 2011; Werthmann 2014). Feudjio (2010) note par ailleurs que la ville africaine est qualifiée de « villes éparpillées, insalubres ou poussiéreuses, fragmentées, cruelles et bidonvillisées ». L'ampleur de la présence des bidonvilles fait même dire à Pieterse, (Ibid, p.6) que « The shanty city is by and large the *real* African city⁴», avec des conditions de vie misérables et des citadins qui se débrouillent. En un mot, Förster et Ammann (2018) font le constat selon lequel, vue de l'étranger, et plus particulièrement depuis les pays du Nord, la ville africaine ordinaire, « normale », est une ville informelle.

Dénonçant cette dynamique euro-centrique et ce discours de crise, Coquery-Vidrovitch (2012, p.1.) retient qu'« aucune ville africaine même Johannesburg ne pourrait être qu'une ville inachevée, empêtrée dans les retards accumulés par le sous-développement, incapable de surmonter les handicaps de l'informel, d'une misère insondable, des déficiences de l'État, des vices engendrés par la corruption, la drogue et la violence ». Ces derniers vices sont également soulignés par Davis (2006) qui épingle la ville du sud non seulement construite de bidonville mais en plus chaotique où prospèrent la pauvreté, la frustration, la corruption, le crime et la violence en raison du manque de logements et d'infrastructures de base, ou encore parce qu'elles n'offrent que des perspectives limitées à leurs habitants. En résumé donc, « le continent

³ Johannesburg : The Elusive Metropolis

⁴ Le bidonville est la vraie ville africaine

africain est jugé à la traîne de l'urbanisation mondiale et à la pointe du mal-développement citadin » (Bertrand, 1998, p.887).

Cependant, si l'« idée » de ville que transmet le chercheur est parfois par mégarde, celle de sa propre civilisation (Coquery-Vidrovitch, 2006, p.1088), de nombreux chercheurs du nord, ont certainement « manqué des occasions de voir les villes africaines comme des sites importants de processus mondiaux ou des générateurs d'histoires urbaines qui valent la peine d'être racontées et qui méritent d'être apprises» (Myers, 2011, p.6)⁵. Puisqu'en définitive des populations y vivent, s'y socialisent mais certainement d'une manière autre que les citoyens européens ou nord-américains. Ainsi, face à cet eurocentrisme qui regarde les citoyens africains et la ville africaine autrement, un recadrage théorique s'impose. Et celui-ci commence avec un appel à un changement de paradigme.

1.2.2. L'appel à un changement de paradigme

De plus en plus de chercheurs invitent la communauté scientifique notamment celle des sciences humaines et sociales à un changement de paradigme dans les études africaines. Pour ce faire, pendant que certains ont élaboré des théories comme *Theory from the south* (Comaroff & Comaroff, 2012) qui invite à changer la perspective de départ des analyses non plus du nord vers le sud mais plutôt l'inverse, d'autres évoquent le postcolonialisme. Les études postcoloniales offrent en effet, une autre lecture des dimensions sociales, culturelles, politiques et économiques des phénomènes (Della faille, 2012). Selon Mbembe et al., (2006, pp.117-118) : « le postcolonialisme est une théorie tributaire à la fois des luttes anticoloniales et anti-impérialistes d'un côté, et, de l'autre, des héritages de la philosophie occidentale et des disciplines constitutives des humanités européennes. D'autre part, la pensée postcoloniale insiste sur l'humanité-à-venir, celle qui doit naître une fois que les figures coloniales de l'inhumain et de la différence raciale auront été abolies ». De façon plus concrète Clavaron (2017, p.6), indique que face à la perspective unilatérale du colonial, le postcolonial se veut une approche « contre-hégémonique, interne, de multiplicité de point de vue, toute chose qui défait l'uniformité des points de vue et refuse les assignations ».

Ainsi, le postcolonialisme est une pensée qui invite à se débarrasser de l'influence occidentale dans la manière de voir les pays du sud. Dans le domaine de la recherche, cette pensée touche de nombreuses disciplines parmi lesquels l'on peut retenir les études africaines notamment urbaines. A ce propos Myers (2014, p.104) affirme que « *Over the last decade in*

⁵ Traduit de l'anglais par Houd Kanazoé

urban geography, a considerable critique has arisen, emerging at least initially out of postcolonial studies, challenging universal understandings of urbanism that emanate from European and North American cities ».

Dans cette dynamique, certains auteurs se sont dans un premier temps, attelés à déconstruire le manque d'objectivité sur les études urbaines Africaines qui se basent sur la vision euro-centrique de l'urbanisation et du mode de vie urbain. A cet effet, Sanders (1992) estime qu'il constitue le troisième biais idéologique qui mérite d'être reconnu et débattu à l'instar des deux premiers que sont que le capitalisme dont l'antithèse est le marxisme et la domination masculine sur les femmes avec pour antithèse le féminisme. Elle perçoit cette posture idéologique (l'eurocentrisme) comme dépourvu d'objectivité et académiquement non sérieuse. Parlant d'objectivité, Malaquais (2005) à partir du poids numérique des villes du sud, plus nombreuses, estime que la ville occidentale ne peut être considérée comme la norme, puisque minoritaire ; les villes du sud sont d'ailleurs le prototype d'une forme d'urbanisme global, en gestation à l'échelle du monde (ibid., 2005).

Participant à cette déconstruction Robinson (2016) trouve bâclée, la différenciation de catégorie d'urbanité entre ville des pays riches et ville des pays pauvres et suggère l'abandon des catégories (ville globale, ville mondiale, villes du tiers-monde) pour l'adoption d'une unique catégorie, la *ville ordinaire* laquelle s'impose, dans une perspective de décolonisation des études urbaines. Dix ans plus tôt Robinson (2006) affirmait déjà que l'adoption de cette posture théorique (ville ordinaire) permet qu'une ville ou un groupe de ville particulier ne détermine à priori ce qu'est l'urbanité puisque toutes les villes sont uniques, distinctes et complexes et sont le produit de l'inventivité des habitants.

Dans l'ensemble, cette littérature remet donc en question le sens de la ville, les rôles, les fonctions et formes des zones urbaines, lorsque les compréhensions acceptées pour celles-ci dérivent des contextes euro-américains (Myers, 2014). Dans le sillage de ces critiques, une nouvelle orientation dans la recherche sur l'urbanisation et l'urbanité en Afrique est partagée par de nombreux auteurs aussi bien du monde occidental et qu'africain. Mais dans cette optique, il est nécessaire de trouver de nouveaux angles d'analyse capables de mieux rendre compte de la réalité vécue des populations. Et cela parce que « les modernités africaines ont depuis

longtemps leurs propres trajectoires, donnant une forme morale et matérielle à la vie quotidienne⁶ (Comaroff & Comaroff, 2012, p.118) ».

Certains comme Malaquais (2005) appellent à une nouvelle réflexion plus globale sur les villes mais avec pour point de départ les villes africaines. Partant, Coquery-Vidrovitch (2006, p.1108), affirme que ce ne sont plus les Africains qui doivent « s'adapter » à un modèle urbain qui leur est étranger, mais les Occidentaux (experts de l'urbanisme inclus) qui doivent accepter de recourir à de nouveaux instruments d'analyse pour comprendre comment et pourquoi les Africains génèrent des modèles urbains pour lesquels les instruments conceptuels d'analyse habituels s'avèrent inopérant. Abordant dans le même sens, Piermay (2003) invite à envisager les choses en termes d'invention, c'est-à-dire d'assemblages inattendus et baroques qui permettent d'apporter une réponse aux innombrables problèmes rencontrés. Pour De Boeck & Plissart (2004), il faut aller au-delà de la simple vue de l'échec pour voir plutôt comment la limitation c'est-à-dire les multiples dysfonctionnements crée sa propre possibilité car, il ne suffit pas d'opposer le visible et l'invisible, le formel et l'informel, le quartier en dur et le bidonville. D'ailleurs on doit comprendre que « l'informel » n'est pas synonyme d'absence de forme, mais implique d'autres formes (Coquery-Vidrovitch, 2012). Dans la même lancée, Feudjio (2010) met en exergue les enseignements que l'on peut tirer de la ville africaine en ces termes : « *L'Afrique urbaine n'est pas seulement un espace de violence, d'insécurité, de pauvreté et de crises. Elle aussi le lieu de multiples métissages, de construction de réseaux sociaux et économiques, de nouvelles cultures urbaines, de solidarités innovantes et de syncrétismes créateurs. Il y a lieu d'observer aussi ces villes comme de véritables « laboratoires » des dynamiques imprévues, des évolutions annonciatrices des ruptures politiques, sociales et économiques* ».

Dans cette dynamique de découvrir la ville africaine autrement, le choix d'une étude sur la mobilité est apparu utile, pour peu que l'on évolue vers une approche de celle-ci plus dynamique voire non classique.

1.3. La mobilité « classique » un concept insuffisant pour saisir la ville africaine

Depuis une vingtaine d'années, les mobilités spatiales se sont imposées comme une dimension centrale des sociétés contemporaines (Vincent-Geslin & Authier, 2015). Il est aujourd'hui difficile de concevoir une ville sans penser aux flux des personnes et des objets entre les bâtiments et cela sur des supports linéaires (routes, rails). En milieu urbain africain, en

⁶ Traduit de l'anglais par Houd Kanazoé

plus des interactions avec cet espace urbain qui ne se fait pas sans contraintes, ces déplacements génèrent d'autres formes d'interaction sociales notamment dans les transports collectifs. En effet, « *la problématique des mobilités dépasse largement la simple question des déplacements pour comprendre les compositions sociales et spatiales que ces déplacements supposent et génèrent* » (Kaufmann & Montulet, 2004, p.8).

L'ambition de la suite de ce chapitre est la définition d'une forme de mobilité (la navigation socio-spatiale) à l'intersection entre le social et le spatial qui permettra de rendre compte des interactions à la fois spatiales et sociales entre acteurs de la mobilité urbaine dans une ville africaine et particulièrement à Bobo-Dioulasso avec pour objectif de comprendre la ville africaine. Car lorsque « les hommes naviguent, ils constituent la ville et leur propre vie en des termes particuliers⁷ » (Knowles, 2011, p.142). La ville peut être en ce sens un fruit de la navigation socio-spatiale.

1.3.1. L'épistémologie de la mobilité

L'un des constats que l'on fait en s'approchant du concept de la mobilité est la polysémie du terme et son application différenciée dans diverses disciplines telles que la géographie, la sociologie, l'économie, l'anthropologie etc. Si sur le plan étymologique, le terme provient du latin *mobilis* ce qui désigne ce qui peut être mu ou déplacé, à commencer par soi-même (Huguenin-Richard, 2010), sa polysémie tient du fait que la mobilité peut être sociale, spatiale, physique, virtuelle ou potentielle et peut concerner des personnes, des biens et des informations (Kaufmann, 2008). Fabrice Ripoll, rapportant certains chercheurs, parle même de mobilité mentale, individuelle, globale, identitaire (Maryvonne, 2015)

En plus d'être un terme polysémique, la mobilité a un sens également ambigu (Montulet, 2005, p.138) car le sens que l'on accorde au terme dépend de la discipline du chercheur (Kaufmann, *ibid.*). En résumé, « *la mobilité, dans sa compréhension la plus simple, est considérée comme un terme générique de tous les types de mouvement et de l'ensemble de ceux-ci, exprimés par des déplacements effectués à différentes échelles spatiales et temporelles (migrations, mobilités résidentielles, mobilités pendulaires, quotidiennes, mobilités touristiques etc.)* » (Tabaka, 2009, p.21).

Parmi toutes les formes de mobilité, la mobilité spatiale et sociale, font partie de celles aux cœurs des études urbaines. La mobilité sociale a naturellement été le champ d'investigation

⁷ Traduit de l'anglais par Houd Kanazoé

des sociologues et cela depuis l'ouvrage pionnier de Sorokin publié en 1927 intitulé « *Social Mobility* ». Dans cet ouvrage la mobilité est appréhendée sous l'angle social à travers la mobilité verticale (changement de positionnement dans l'espace social) et la mobilité horizontale (changement de statut ou de catégorie sociale sans changement de position dans l'échelle sociale⁸). Même les avancées avec l'avènement de l'école de Chicago⁹ n'ont pas significativement fait évoluer la question puisque l'espace (urbain) ne constituant ni un facteur explicatif, ni l'objet principal d'analyse ; l'attention des chercheurs se portant avant tout sur le système social, son fonctionnement, son organisation et ses transformations (Gallez & Kaufmann, 2009). L'intérêt des sociologues est donc resté davantage sur l'étude des mouvements dans l'espace social, ne rendant compte des manifestations spatiales que si ces dernières impliquaient un changement social (Vincent-Geslin & Authier, 2015). Ils insistent en effet sur les liens entre mobilité spatiale, et appartenance sociale toute chose qui aboutit à l'analyse des liens entre classes ou groupes sociaux, système de production, consommation et déplacement dans l'espace. L'une des conclusions de cette approche étant que les classes les plus aisées sont celles qui contrôlent au mieux leur mobilité spatiale (Desjeux & Bonnet, 2000). La dimension spatiale de l'étude des mobilités que les tenants de l'école de Chicago ont négligé malgré l'émergence de l'automobile et ses impacts sur la vie urbaine débutera avec la nouvelle discipline dénommée « La science des trafics¹⁰ » (Lannoy, 2003). En Europe, les études ont d'abord été axées sur le transport, c'est-à-dire réduites à la dimension technique de la mobilité avant qu'une première évolution épistémologique voit le jour à travers la socio-économie des transports. Cette discipline s'intéresse à la fois au calcul de l'optimisation des localisations des

⁸ Gallez & Kaufmann (2009, p.2) en donne quelques exemples de compréhension de cette mobilité horizontale. Il s'agit par exemple de l'évolution de la structure familiale liée à un divorce ou à un mariage, le changement d'appartenance à un groupe religieux ou politique, ou encore un changement d'emploi à niveau de qualification et de rémunération identiques. Les personnes concernées changent juste de statut social (de marié à divorcé par exemple) ou de catégorie social (d'une confession religieuse à une autre) mais ces mobilités dans l'espace social ne doivent pas entraîner une mobilité dans l'échelle sociale. De notre point de vue, il n'est pas exclu qu'une mobilité horizontale n'implique pas une mobilité verticale ou vice versa.

⁹ L'École de Chicago est d'abord une école de sociologie, à partir du premier département de sociologie américain, fondé à l'université de Chicago dès 1892. On désigne habituellement sous l'expression « École de Chicago » un ensemble de travaux de recherches sociologiques conduites, entre 1915 et 1940, par des enseignants et des étudiants de l'université de Chicago. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/ecole-de-chicago>. Consulté le 09/04/21.

¹⁰ De l'anglais « *traffic engineering* », est une discipline née aux Etats-Unis dans les années 1920 pour faire face à la congestion, aux accidents et à l'impact que la montée de l'automobile créait dans ce pays (Chatzis, 2018).

activités pour minimiser les coûts de transports et à l'évaluation des coûts externes des infrastructures de transports (Orfeuil, 2001). Le passage à l'étude des déplacements puis à la mobilité s'est déroulé avec les nouveaux enjeux nés des évolutions sociétales (la démocratisation de l'automobile, développement des infrastructures de transport, les crises économiques) et méthodologiques (enquêtes ménages) (Debizet, 2004). Ce recours à la mobilité amorce un tournant dans les études sur la dynamique des mouvements dans l'espace en permettant des angles d'analyses qui ne portent plus uniquement sur « l'infrastructure de transport et son fonctionnement mais sur la gestion des flux de déplacement » (Tabaka, 2009, p.20).

En ce qui concerne ces mouvements dans l'espace Huguenin-Richard (2010), identifie quatre formes de mobilité (voir tableau 1) basées sur l'intention ou non d'un retour et la portée spatiale du déplacement considéré c'est-à-dire une distance d'environ 100 km autour du domicile : cette distance étant considérée comme le seuil entre la mobilité locale et la mobilité à plus longue distance comme les voyages.

Tableau 1: Les quatre formes de mobilité spatiale

	Mouvement interne à un bassin de vie	Mouvement externe à un bassin de vie
Mouvement cyclique	Mobilité quotidienne ou locale	Voyage
Mouvement linéaire	Mobilité résidentielle	Migration

Source : (Huguenin-Richard, 2010).

Lorsque le bassin de vie ou l'espace de mobilité est un espace urbanisé et que le mouvement est cyclique, la mobilité quotidienne est alors une mobilité urbaine. En effet, la mobilité est dite urbaine lorsque ces déplacements ont lieu au sein des espaces urbanisés (Lévy, 2009). Mais, le seuil de 100 km ici considéré fait de cette définition une approche typiquement euro-centrique ou nord-américain car les mégapoles ou encore la périurbanisation dans lesquelles les mobilités cycliques ont lieu pour des raisons de travail ou d'accès au logement de faible coût qui autorisent ces distances ne sont pas courantes en Afrique noire. Elle permet néanmoins de rendre compte à la fois de la complexité des pratiques de mobilité et du lien très fort entre les transformations urbaines et les déplacements (Orfeuil, 2001). Et cette complexité découle également de la diversité des facteurs explicatifs, les contraintes à la fois d'ordre temporelles, économiques, sociales, les localisations, les rythmes divers (déplacement quotidien ou occasionnel), des choix modaux multiples au cours d'un même trajet (Lévy, 2009).

Mais certaines définitions sont plutôt appropriées. Selon Orfeuil (2015), « *la mobilité est l'ensemble des pratiques de déplacements d'une population dans son cadre habituel* ». Elle ne tient compte précisément que des trajets réversibles excluant les déplacements de très longues distances comme la migration internationale ou interrégionale, ou ceux qui impliquent une sédentarité quelle que soit leur durée comme la mobilité résidentielle (Bassand & Kaufmann 2000).

Si dans les études urbaines, le concept de la mobilité occupe de plus en plus une place importante, cela tient au fait que : « *ville et mobilité sont indissociables : la ville étant depuis toujours et par définition un lieu d'échanges et d'interactions sociales ; la mobilité ayant pour support la structure urbaine et ses réseaux* » (Huguenin-Richard, 2010, p.4). Pour Thomas (2000, p.35), la mobilité urbaine désigne plus largement une manière de mettre le passant « en prise » avec l'espace urbain. Ainsi, au cours de l'histoire contemporaine en Europe surtout, trois phases d'urbanisation se sont succédées avec chacune un moyen de déplacement principal associé (Kaufmann, 1999). De la fin du XIX^e siècle au milieu du XX^e siècle, la ville médiévale se transforme sous l'influence de l'industrialisation avec une mobilité essentiellement pédestre. Le milieu du XX^e siècle (1920-1965), est l'époque de la suburbanisation marquée par la nette séparation entre habitat et économie. C'est la période des mobilités pendulaires avec transport public vers un centre qui concentre la richesse. La périurbanisation à partir de 1965 avec le développement discontinu des agglomérations est la troisième phase et est l'époque de l'automobile.

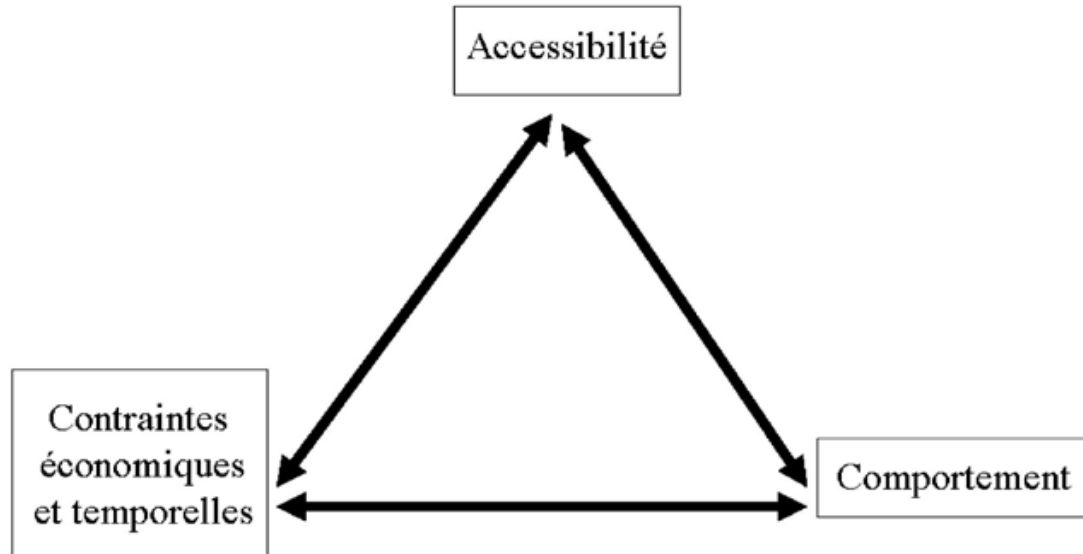
Les mobilités pour ainsi dire sont constitutives de la société urbaine contemporaine (Dupuy, 2000). Des auteurs comme Chalas (1997) appréhendent le concept comme critère même d'urbanité, tant les citadins sont devenus mobiles et les non mobiles des captifs de la ville. Ces derniers sont captifs car l'aptitude à la mobilité est une condition indispensable à l'insertion, à la construction de trajectoires de vie satisfaisante et de liens sociaux diversifiés (Orfeuil, 2015). Cette importance de la mobilité dans la ville emmène même Kaufmann (2005) à appeler au rajout du concept aux trois aspects constitutifs de la ville contemporaine que sont le mode de vie urbain, les formes urbaines et la métropolisation.

L'importance du concept et le désir de faire évoluer les recherches sur la mobilité ont emmené sa remise en cause quant à son insuffisance pour certains types d'analyse.

1.3.2. Les limites de la mobilité « classique »

L'analyse de la mobilité urbaine pour les géographes et les urbanistes, se fait généralement sous plusieurs angles. Elle s'appréhende usuellement à travers « *le nombre moyen de déplacements effectués par jour et par personne* » (Diaz Olvera & Plat, 2002, p.203). Les données de base collectées à propos de ce déplacement sont le motif de déplacement, la distance, la durée et le moyen de transport utilisé (Orfeuill, 2015). Et les variables explicatives sont soit d'ordres démographiques (le sexe, la position de l'individu dans le cycle de vie, la composition du ménage qui peut impliquer des rôles familiaux), soit d'ordre socio-économique (statut, profession, revenu, etc.) ou d'ordre spatiales (la taille de l'agglomération de résidence, la localisation de la résidence par rapport aux pôles d'activités et aux dessertes intra urbaines et interurbaines) (Massot & Orfeuill, 2005, pp.89-90). Cette façon d'appréhender la mobilité notamment par le nombre moyen de déplacements est certes utile pour mesurer le phénomène, mais comme le souligne Tabaka (2009) cette moyenne n'est pas équivalente à la mobilité. La mobilité sous-entend également un certain nombre de pratiques, un repérage dans l'espace et dans le temps par exemple.

Cette dimension du repérage dans la mobilité manque dans le modèle de Lévy (2000) en ce qui concerne notamment la mobilité quotidienne. Ce modèle (voir schéma) s'articule autour de trois pôles ou concepts. Le premier, l'*accessibilité*, traduit l'offre c'est-à-dire les infrastructures de transport (route, autoroute, réseau de métro etc.), les moyens de transport (transport en commun, véhicule particulier) permettant à la mobilité de se réaliser. Le deuxième, le *comportement*, traduit la manière dont les personnes s'approprient les différents modes de transport et enfin le troisième, les facteurs *économiques* qui contraignent leurs choix de différents modes de transport et leurs modes de déplacement.



Si toutes ces analyses sur la mobilité spatiale permettent aux spécialistes et aux décideurs d'estimer la demande en matière de transport, de suivre son évolution dans le temps et de faire une évaluation des actions implémentées (Huguenin-Richard, 2010, p.11), elles semblent souffrir de quelques insuffisances notamment pour appréhender la mobilité dans une ville africaine au moins dans la perspective avec laquelle nous voulons conduire cette thèse.

Parmi les insuffisances du concept, Kaufmann et Gallez cité par (Kaufmann, 2015, p.10) indexent notamment ceux à l'intersection entre le spatial et le social :

1. Elle est strictement spatiale et ne permet pas de penser le changement social en lien avec les déplacements.
2. Elle s'applique aux déplacements réalisés et ne s'intéresse que marginalement aux potentiels de mobilité des acteurs.
3. Elle se mesure de façon fonctionnelle par le biais d'indicateurs relatifs au franchissement de l'espace et du temps (portée spatiale, le budget-temps de déplacement, la vitesse, le motif etc.) et ne s'intéresse pas à l'expérience de la mobilité et à ses imaginaires.

Ainsi, le concept ignore l'influence des paramètres socio-culturels qui peuvent par exemple permettre à une femme sans ressource de quand même se déplacer dans un transport en commun dont l'accès dépend de la capacité à payer. Il ne permet pas également d'approcher l'intérieur d'un véhicule de transport collectif (le taxi par exemple), plus qu'un espace de transport mais comme un espace social. La mobilité ne s'intéresse ni aux interactions entre les acteurs qui s'appuient sur des savoir-faire, des savoir-être et donc des compétences, encore moins aux faits

sociaux qui prennent place dans un espace de transport collectif, non plus aux interactions entre ces acteurs et l'espace physique environnant. Bref, la mobilité telle que vue ici ne s'intéresse pas à ce qu'il se passe entre un point A et B obligeant de nombreux auteurs à appeler un autre nouveau virage dans les études sur la mobilité.

1.4. La New Mobility Paradigm

Les insuffisances du concept de la mobilité ne sont effectivement pas passées inaperçues chez de nombreux chercheurs puisque depuis 1996, a émergé dans le monde anglo-saxon notamment, une nouvelle approche d'étude de la mobilité appelée la « *mobility turn* » ou la « *new mobility paradigm* » (Cresswell, 2006). La *new mobility paradigm* remet en cause le caractère statique des études en sciences sociales particulièrement en géographie, en anthropologie et en sociologie, dérivé de la théorie du sédentarisme qui considère la stabilité comme mode de vie normal des hommes et la base de leur identité. L'anormal étant la distance, le changement et l'absence de lieu (Sheller & Urry, 2006). En sociologie, c'est ce caractère statique qui n'a pas permis de voir comment la voiture a reconfiguré la vie urbaine avec de nouvelle manière de faire la ville, de nouvelle socialisation (ibid., 2006). En géographie également, ce caractère statique avait déjà été pointé des décennies plus tôt par Crowe (1938). En effet, tout en évoquant les limites de cette posture statique de la géographie qui se focalise sur les nœuds ou les réseaux qui permettent le mouvement (Cresswell & Merriman, 2011), il appelait pour une nouvelle dynamique dans laquelle « la géographie devra ajuster son objet de recherche sur les hommes et les choses en mouvement¹¹ » (Crowe, ibid., p.14).

La *new mobility paradigm* veut donc orienter les études sur la mobilité vers d'autres perspectives que celles qui sont anciennement utilisées notamment en géographie et en sociologie (Adey et al, 2014). Pour ce faire, elle recentre les études sur la mobilité autour de la question de : « qu'est-ce qui se passe pendant un mouvement¹² ? » (Cresswell & Merriman, 2011, p.4). Cette posture théorique qui appelle à étudier les personnes (chauffeurs et passagers par exemple) et les choses (moyen de transport collectif : le taxi entre autres) en mouvement cadre avec l'ambition de cette thèse qui est d'étudier les populations et la ville de Bobo-Dioulasso à partir de leur déplacement (mouvement) en transport collectif. Plus intéressant encore dans le cadre cette recherche, c'est la deuxième caractéristique de cette approche en l'occurrence celle pluridisciplinaire, voire « transdisciplinaire » si nous empruntons le vocable d'Adey et al, (2014). En effet, elle réunit certains des centres d'intérêts purement « sociaux »

¹¹ Traduit de l'anglais par Houd Kanazoé

¹² Traduit de l'anglais par Houd Kanazoé

de la sociologie (inégalités, pouvoir, hiérarchies) avec les préoccupations « spatiales » de la géographie (territoire, frontières, échelle) et les préoccupations « culturelles » de l'anthropologie (discours, représentations, schémas), tout en infléchissant chacune par une ontologie relationnelle de la co-constitution des sujets, des espaces et des sens¹³ (Sheller, 2014, pp.46-47). Pour finir, elle se caractérise par « une appréciation beaucoup plus riche du rôle du transport dans l'organisation des modèles sociaux, des cultures et des modes de vie, ainsi que par une attention renouvelée à la formation sociale du transport lui-même par le biais des perceptions, des sens et des habitudes qui conditionnent de différentes manières les espaces, les technologies et les systèmes de transport »¹⁴ (Adey et al. 2014, p.4).

A la recherche d'un concept clair issu de la *new mobility paradigm* capable d'être opérationnalisé dans cette thèse, plusieurs concepts nous ont intéressé : la motilité, la navigation sociale et la navigation spatiale.

1.4.1. La motilité : le faux départ

Le concept de la motilité a été théorisé par le chercheur suisse Vincent Kaufmann dans son ouvrage paru en 2002 intitulé *Re-thinking Mobility* à partir de l'usage fait du mot en biologie et en médecine, sciences dans lesquelles le terme est utilisé pour évoquer la capacité d'un animal, d'une cellule ou d'un organe à se mouvoir. Dans le cadre de la mobilité, la motilité peut être définie comme la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage (Kaufmann, 2005). En s'inspirant notamment du modèle de Lévy¹⁵ (2000), le concepteur énumère également trois facteurs qui composent cette motilité.

- *L'accessibilité* qui renvoie à la notion de service. Il s'agit de l'ensemble des conditions économiques et spatio-temporelles auxquelles une offre de déplacement et de communication peut être utilisée ;
- *Les compétences* qui relèvent de la socialisation. Deux aspects sont particulièrement centraux dans la dimension des compétences : les savoir-faire acquis permettant de se déplacer et les capacités organisationnelles, comme la manière d'agencer ses activités dans le temps et l'espace, ou la manière de les planifier (programmation, réactivité, etc.) ;

¹³ Traduit de l'anglais par Houd Kanazoé

¹⁴ Traduit de l'anglais par Houd Kanazoé

¹⁵ Voir page 12-13

- *L'appropriation cognitive* qui est le sens donné par les acteurs aux possibilités de mobilité auxquelles ils ont accès. L'appropriation relève donc de stratégies, valeurs, perceptions et habitudes. L'appropriation se construit notamment par l'intériorisation de normes et de valeurs.

Le faux départ vient du fait que ce concept à première vue semblait indiquer pour saisir notre étude puisque selon Kaufmann (2016) la motilité est l'ensemble des facteurs qui font que l'on arrive à être mobile. Cependant, les bases du concept que sont l'intentionnalité¹⁶, le potentiel de mobilité (capacité physique, disponibilité d'un centre d'intérêt, disponibilité d'un moyen de transport) et de vitesse (rétrécissement de l'espace-temps) des moyens de mobilité le rend inopérant. En effet, comme l'indique son auteur, la motilité peut ou non se transformer en déplacement. Ensuite, elle peut se transformer en déplacement de différentes manières, qui panachent les différentes formes de mobilité. Or cette thèse traite des déplacements effectifs qui s'effectuent dans les transports collectifs. Elle s'écarte dès lors des autres formes de mobilité que sous-entend le concept comme la mobilité virtuelle rendue possible par les technologies de l'information et de la communication. Enfin, c'est un concept qui s'appuie avant tout sur un contexte européen où le débat sur la fluidité sociale¹⁷ est au centre des préoccupations. En effet, une société fluide est une société qui ne présente aucune barrière et permet aux individus de circuler verticalement dans l'espace socioprofessionnel selon une logique strictement méritocratique. Ainsi, le concept fait le lien entre la mobilité spatiale et la mobilité sociale (Kaufmann et al, 2004). Les aspects liés au processus d'orientation dans l'espace y sont absents de même que les jeux d'acteurs de ceux qui nous intéressent dans notre quête d'une meilleure connaissance de la ville africaine et de ses citoyens. Ceci nous conduit à recourir à la navigation socio-spatiale, un concept à l'intersection entre l'orientation spatiale (*wayfinding*) et la navigation sociale.

1.4.2 Navigation socio-spatiale comme moyen de connaissance et d'appropriation de la ville

La navigation spatiale ou *wayfinding* et la navigation sociale sont deux concepts ayant en commun la navigation. Ce concept de navigation, étymologiquement, provient du mot latin « *navigare* ». Il est composé des mots *navis* (navire) et *agere* (conduire) et signifie « *diriger un navire* ». Le mot est en général utilisé pour « décrire comment les gens trouvent leur chemin au

¹⁶ Les raisons qui font qu'un acteur est mobile ou au contraire immobile (Kaufmann, 2005, p.126).

¹⁷ Société sans classes, garantissant l'égalité des chances dans une perspective de justice sociale (Kaufmann, 2005, p.120).

milieu d'environnements inconnus ou désordonnés »¹⁸ (Slegh, 2009, p.21) ou dans une matière (environnement social ou spatiale) fluide et changeante (Vigh, 2009). En anthropologie et dans les débats académiques ce concept désigne donc une forme spéciale de mouvement : « c'est-à-dire la façon dont nous nous déplaçons dans un environnement en mouvement lequel peut se rapporter aux situations difficiles dans une cité ou l'influence de forces multiples auxquelles les personnes cherchent à échapper »¹⁹ (ibid., 2009, p.419).

✓ *La navigation et l'orientation spatiale (wayfinding)*

La navigation est un concept très souvent associé à la mobilité spatiale ou plus précisément à l'orientation dans un espace au cours d'un déplacement. Darken et Peterson (2001, p.1) définissent cette navigation comme étant « la tâche globale de l'orientation et du mouvement ; l'orientation étant l'élément cognitif et le mouvement l'élément moteur ». Cette définition est quasiment identique à celle de Montello (2005) qui définit la navigation également comme étant composée de deux éléments à savoir la locomotion et l'orientation. Mais la locomotion assimilable au mouvement dans la définition de Darken et Peterson (ibid.) intègre chez Montello (ibid.) le comportement du navigateur comme celui de la conduite du mouvement, l'évitement d'un obstacle etc. L'orientation, quant à elle englobe un certain nombre de tâches comme l'exploration, la recherche du chemin et la planification du trajet. En tout état de cause, s'orienter dans un espace connu ou inconnu nécessite des connaissances sur ledit espace. Selon Darken et Peterson (2001), ces connaissances viennent principalement de deux sources d'information spatiale :

- Les sources primaires qui proviennent de l'environnement qui peuvent être des repères, des nœuds, des chemins, des limites ; auxquels il convient d'ajouter les étoiles utilisées notamment par les éleveurs nomades (Istomin & Dwyer, 2009; Musch, 2015)
- Les sources secondaires qui peuvent être des cartes, des photographies, des bandes vidéo, des instructions verbales et, récemment, des environnements virtuels.

La navigation dans le sens spatial du terme n'est donc pas loin de la mobilité spatiale puisqu'elle sous-entend le déplacement dans un espace. Seulement, elle est un concept plus avancé de notre point de vue, du fait qu'elle intègre au déplacement un processus cognitif, la recherche de reconnaissance ou de connaissance d'un espace à partir d'un certain nombre de référentiels

¹⁸ Traduit de l'anglais par Houd Kanazoé

¹⁹ Traduit de l'anglais par Houd Kanazoé

spatiaux comme les repères notamment. Pour insister sur le rôle de ces informations pour le navigateur, Wiener et al., (2009) affirment que ce dernier afin de réussir à résoudre les tâches d'orientation, doit surveiller les indices provenant de l'espace. Ils sont à juste titre un élément clé de l'orientation comme l'indique (Wiener et al., *ibid.*).

Dans le contexte européen actuel, ces éléments clés font l'objet de recherche soit par les smartphones notamment par les touristes qui par définition sont non familiers aux espaces visités (Laurier et al, 2015) ou soit à partir d'une carte (Laurier & Brown, 2008). Ces dernières stratégies contrastent avec l'Afrique où l'orientation spatiale en milieu urbain, phénomène peu étudié, n'implique généralement pas l'utilisation de carte physique ou de smartphone mais plutôt les quartiers, les bords, les marges, les repères et certains lieux caractéristiques (lieux ordures, emplacements de fumeurs de drogue, (Pellow, 2006).

L'importance de ces informations spatiales dans le processus de l'orientation permis à Lynch (1960, p.3) d'énoncer le concept de la « lisibilité » d'une ville. Pour l'auteur, une ville lisible serait donc une ville dont les districts (quartiers), les points de repère ou les sentiers sont facilement identifiables et se regroupent facilement en un ensemble général. Il insiste en disant que c'est à travers tous ces éléments d'autres physiques (repères, nœuds, routes...) que les citoyens donnent du sens à leur ville²⁰.

A tout point de vue, les aspects physiques et cognitifs jouent un rôle important dans le processus du « trouver son chemin ». Ce sont certainement les raisons pour lesquelles deux approches ont longtemps été utilisées pour élucider l'orientation. Ce sont celles de la carte mentale et de la maîtrise pratique. La première, proposée par de nombreux chercheurs, y compris des géographes, des anthropologues et des psychologues cognitifs, suppose que « l'orientation est effectuée à la lumière des informations spatiales stockées sous la forme d'une « carte mentale » du terrain, plus, vraisemblablement, certains schémas de conversion de cette information en décisions et actions pratiques appropriées »²¹ (Gell, 1985, p.272). La seconde approche qui selon Gell (*Ibid*, p.273) émane de Bourdieu, stipule que la maîtrise de l'environnement spatial résulte de la familiarité avec l'espace « pratique » lié aux activités, aux perceptions et à l'attitude corporelle du sujet par opposition à l'espace « cartésien » qui, en revanche, n'est pas centré sur le sujet.

²⁰ Traduit de l'anglais par Houd Kanazoé

²¹ Traduit de l'anglais par Houd Kanazoé

Si les études en anthropologie sur l'orientation spatiale humaine se sont longtemps divisées entre les deux théories de la carte mentale et celle de la maîtrise pratique, Istomin et Dwyer (2009) démontrent qu'elles sont en fait complémentaires en ces termes :

« Les humains s'appuient sur des cartes mentales mais mémorisent aussi des panoramas en naviguant, et la méthode de navigation, la capacité et la forme de la carte mentale d'un individu dépendent probablement d'une situation ainsi que de facteurs tels que l'âge, le sexe, la familiarité avec l'environnement et le cycle de vie »²².

Mais s'orienter dans un espace donné ne résulte pas seulement de la carte mentale ou de la maîtrise pratique. En effet, Widlok (1997) met en exergue dans une étude ethnographique sur les populations rurales de Hai||om, le fait que l'orientation ne consiste pas seulement à établir une position et une direction dans l'environnement physique, mais implique également une collation d'observation et d'information qu'il est impossible d'obtenir sans une « connaissance communiquée ». Autrement dit la capacité à s'orienter peut également provenir d'une connaissance de l'environnement partagé par un tiers de façon verbale. Ici, l'orientation ordinaire « (...) ressemble plus à la narration qu'à l'utilisation de la carte »²³ (Ingold, 2000, p.219). L'acte de s'orienter vu sous cet aspect dévient une pratique socio-spatiale qui repose sur la communication (Beck & Werthmann, 2016). Cette disposition est particulièrement utile pour un espace urbain africain comme celui de Bobo-Dioulasso aux rues insuffisamment adressées avec un chevauchement de logique de toponymie (voir chapitre 3), une non-utilisation d'instrument d'orientation (cartes physiques, GPS, Google maps).

Si l'orientation dépend à la fois des connaissances antérieures stockées dans une carte mentale qui se met en place à partir d'une information spatiale obtenue par la pratique du terrain ou par support (cartes, photo, etc.) ou par le biais d'information verbale, dans le contexte de cette thèse nous pensons qu'une autre dimension peut être ajoutée au processus de l'orientation notamment le temps (heure et saison). En effet, l'heure qu'il fait peut influencer par exemple le parcours d'un chauffeur de taxi dans sa navigation dans la ville qui dépend de la demande laquelle varie en fonction de l'heure. De même, sa mobilité dans la ville peut être influencée par la saison en ce sens que la qualité des voies dans les villes africaines diffère en fonction de la saison en cours.

²² Traduit de l'anglais par Houd Kanazoé

²³ Traduit de l'anglais par Houd Kanazoé

Le temps, l'heure, la demande, la répartition spatiale et la qualité des infrastructures, les difficultés économiques, sont autant de facteurs qui influencent les pratiques de mobilité des populations notamment en transport collectif. Leur prise en compte comme élément moteur ou contrainte invite à joindre à la navigation et l'orientation spatiale, le concept de la navigation sociale.

✓ *La navigation sociale*

La navigation sociale est un concept analytique qui autorise un chercheur à « se focaliser sur la façon dont les gens bougent et se débrouillent dans des situations sociales faits de flux et de changement »²⁴ (Vigh, 2009, p.420). En tant que concept efficace, il a naturellement été sollicité pour saisir les stratégies de vie ou de survie dans des environnements sociaux difficiles. Utas (2005) a recouru au concept pour étayer comment un environnement de guerre donc socialement difficile, a pu être exploité par une jeune fille grâce à sa faculté de navigateur consistant à passer d'une relation amoureuse avec un officier à un autre pour leur protection ou en prenant les armes quand les circonstances l'exigeaient. Dans pratiquement les mêmes circonstances de conflit mais cette fois intermittent en Guinée Bissau, Vigh (2010) a vu dans le vocable *dubriagem* signifiant « se débrouiller », une praxis de la navigation sociale des jeunes urbains. En effet, ces jeunes exploitent leur environnement social difficile comme espace de possibilité, en naviguant entre les factions en conflit et l'instabilité sociale pour non seulement survivre à leurs situations actuelles et mais aussi pour saisir des opportunités pour le futur à travers cette navigation.

Un autre exemple de la navigation sociale est celui mis en exergue par Trovalla et al, (2014) dans la ville de Jos au Nigeria marquée par des violences interreligieuses avec en toile de fond le contrôle d'une partie de la ville par chaque religion. La suite logique de ce contrôle rendant difficile les mouvements à travers la ville, notamment l'accès à une zone dominée par les adeptes de la religion de l'adversaire, oblige à l'adoption de stratégie de navigation pour se déplacer en sécurité. Les populations adoptent par exemple le style vestimentaire par lequel on identifie les adeptes de la religion majoritaire de l'espace à arpenter.

Abordant dans la même veine Trovalla et Trovalla (2015) montre comment des éléments liés à l'aspect d'un trafic de la ville peut servir à échapper à cette même situation de violence dans la ville de Jos. En effet, les véhicules qui passent à une vitesse normale, les taxis et les autocars qui klaxonnent comme ils le font lorsqu'ils cherchent des passagers, disent aux gens

²⁴ Traduit de l'anglais par Houd Kanazoé

que les choses sont calmes en ville. Cependant, les voitures qui circulent vers l'extérieur de la ville signalent des problèmes, et les rues vides indiquent que la violence est imminente et qu'il n'est pas sécurisé de sortir.

Dans des situations de conflits, l'application du concept comme cadre analytique permet d'appréhender les stratégies mise en place par des personnes pour échapper à des difficultés sociales. Mais le concept ne se limite pas seulement à appréhender des mouvements dans des espaces de violence, des espaces volatiles comme celui à Jos. Il offre une « heuristique cadre analytique pour ceux qui s'intéressent aux expériences vécues au quotidien et aux trajectoires de vie et mérite donc d'être étendu pour capturer également la vie quotidienne dans des environnements moins volatils »²⁵ (Archambault, 2013, p.80). Slegh (2009) fait ainsi recours au concept pour expliquer comment des femmes au Mozambique, victimes de violences basées sur le genre, naviguent entre les nouvelles connaissances sur leurs droits enseignées par les ONG, les politiques d'émancipation développées par le FRELIMO (parti au pouvoir), les médecines traditionnelles et modernes et le support spirituel de l'église pour survivre à leurs difficultés (troubles psychologiques) et envisager de meilleures perspectives pour leurs vies. Dans une autre étude dans le même pays sur les jeunes urbains d'Inhambane. Archambault (2013), emploie également le concept de navigation sociale. En effet, pris dans une situation de pesanteur socio-culturelle et d'incertitude économique, les jeunes naviguent en employant des stratégies pour rendre visible ce qu'ils veulent laisser entrevoir de leurs vies sociales et amoureuses et pour dissimuler ce qu'ils veulent en cacher, le tout en s'aidant du téléphone portable. Ces jeunes notamment les filles, tirent aussi profit d'une part de l'environnement physique à travers la lecture des empreintes laissées dans le sable qui leur permettent d'éviter d'être vus par certaines personnes et d'autre part de l'environnement social en naviguant entre plusieurs relations amoureuses pour subvenir à leurs besoins.

En tenant compte de la caractéristique de la navigation sociale basée sur la volonté d'échapper à une situation difficile, ce concept peut être appliqué à la ville de Bobo-Dioulasso notamment dans le domaine de mobilité et du transport urbain. En effet, les populations de la ville sur le plan économique traversent une longue crise (voir chapitre 3) qui a débuté dès l'accession à l'indépendance du Burkina Faso. Elle se matérialise avec un niveau de chômage de l'ordre de 18% (Kassie, 2015) et une baisse du pouvoir d'achat toute chose qui amenuise les capacités des populations à s'offrir les services des opérateurs du transport artisanal ou

²⁵ Traduit de l'anglais par Houd Kanazoé

informel. Pour les acteurs (passagers et chauffeurs), il faut donc naviguer entre les normes sociales et culturelles (voir chapitre 3) qui peuvent être des pesanteurs et parfois des avantages à exploiter et les « normes officielles » (Olivier de Sardan, 2008) qui le plus souvent sont perçues par ces acteurs comme des obstacles à la bonne marche de leurs activités.

En définitive, la navigation sociale se résume en la capacité à se dissimuler, à se rendre invisible ou visible, à exploiter l'environnement (les normes) socio-culturel ou religieux pour réussir à se déplacer d'un point A à B. En l'associant au concept de la navigation et de l'orientation spatiale on aboutit au concept composite de navigation socio-spatiale.

✓ **La navigation socio-spatiale et la théorie de la pratique**

La navigation comme le souligne Knowles (2011) en tant que moyen d'orientation exige des compétences, des connaissances comprimées sur le monde et sur la façon d'y vivre. Dans ce processus, les points de repère servent de construction fondamentale dans la cognition spatiale, à la fois en tant que concept organisateur de l'espace et en tant qu'outil de navigation dans l'orientation (Golledge, 1999). Cette navigation est par ailleurs, une pratique socio-spatiale sur la base de l'intersection entre la localisation d'un lieu et le partage des informations pour appréhender ce dernier. Lorsque la navigation est sociale, elle est une pratique consistant à bouger dans l'espace social pour échapper aux situations difficiles, à se déplacer d'un monde social à un autre.

Notre objectif ici est de recourir au concept de navigation socio-spatiale comme un concept composite à l'intersection entre la navigation sociale, la mobilité urbaine et l'orientation spatiale en tant que pratique socio-spatiale. Cette posture s'avère intéressante et pertinente pour saisir une ville africaine, pour capter lors des déplacements en milieu urbain, l'appropriation que les populations font de leur espace jugé *insaisissable*, *inconnaissable* dans les analyses euro-centriques ; pour montrer que dans ce chaos spatial apparent, un ordre, une méthode et une logique de localisation, d'orientation et de déplacement existe et qui peut être connu à travers les interactions entre les acteurs de la mobilité. Elle est également intéressante comme cadre d'analyse pour saisir toutes les stratégies mises en œuvre par les acteurs en déplacement, pour d'une part rejoindre leur lieu de destination et d'autre part échapper aux contraintes qui s'opposent à eux lors de ce déplacement. Ces contraintes sont à la fois d'ordre économique (la pauvreté), d'ordre géographique (niveau d'aménagement des routes), d'ordre socio-culturel comme l'influence de la religion et la culture sur le rapport de genre et de liberté ou d'ordre institutionnel lié à la gouvernance du secteur de la mobilité.

Un autre aspect de ce concept est sa capacité à approcher le véhicule du transport à travers les interactions (verbales et non verbales) pour appréhender la nature de cet espace intérieur du véhicule de transport pendant le mouvement tel que souhaité par *la new mobility paradigm*. Ainsi, l'espace du taxi plus qu'une simple infrastructure de transport est un lieu d'interaction dans lequel chaque passager peut être plus que simple passager, mais bien comme une infrastructure dans le sens utilisé par Simone (2004) « *people as infrastructure* » tant il permet de résoudre des équations d'ordre spatial mais également d'ordre social. Toute chose qui nous permet de voir la mobilité non pas comme juste un déplacement, mais plutôt un fait social en lui-même.

La logique ici est d'utiliser le concept comme outil d'analyse de l'urbanité africaine telle que vécue par les populations qui dans la pratique doivent à la fois composer avec ce qui vient leur culture, de leur religion et ce qui vient de l'État. Cette dernière étant bien souvent impulsée par des visions euro-centriques. Les rapports entre les hommes d'une part et d'autre part avec l'espace ne peuvent donc être étudiés avec des outils stricts ou cartésien, mais plutôt flexibles, ajustables, qui peuvent suivre les trajectoires que la pratique des populations impose à l'analyse.

Tout ce qui précède permet l'adoption de la théorie des pratiques sociales comme cadre théorique global de cette thèse. Dans cette théorie, la pratique est un type de comportement routinisé qui consiste en plusieurs éléments interconnectés entre eux : des formes d'activités corporelles, des formes d'activités mentales, des « choses » et leur usage, des connaissances de base constituées de compréhension, savoir-faire, états émotionnels et motivations²⁶ (Reckwitz, 2002, p.249). Dans l'ensemble, la théorie s'intéresse donc à l'activité quotidienne des personnes en cherchant à apporter des explications spécifiques sur la manière dont elle est générée et évolue au fil du temps (Feldman & Orlikowski, 2011).

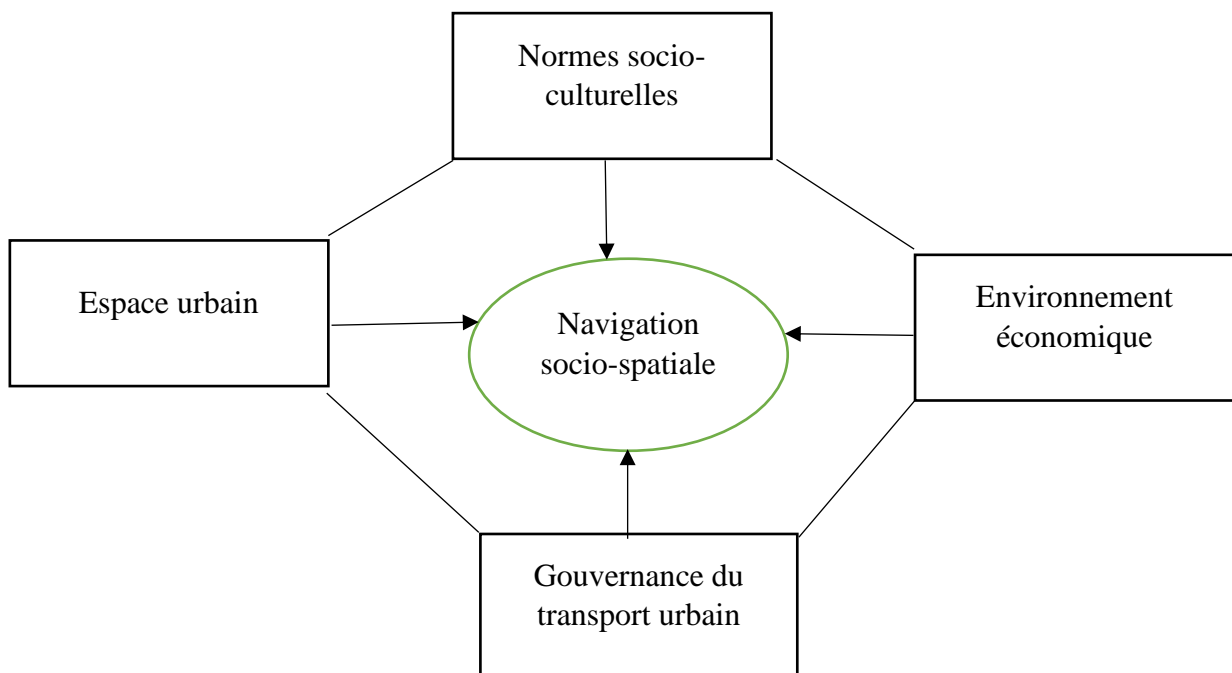
La dimension philosophique de la théorie nous est encore plus utile. En effet elle part du principe que la réalité sociale est fondamentalement constituée de pratique. En d'autres termes, plutôt que de « considérer le monde social comme extérieur aux agents humains ou comme socialement construit par eux, cette approche considère que le monde social est créé par l'activité quotidienne »²⁷ (Feldman & Orlikowski, 2011, p.3). Ainsi vu sous cet angle, la ville africaine comme espace social peut être le fruit de la navigation socio-spatiale. Elle peut à ce titre être saisit par ce concept.

²⁶ Traduit de l'anglais par Houd Kanazoé

²⁷ Traduit de l'anglais par Houd Kanazoé

Nous envisageons dans cette thèse la navigation socio-spatiale comme une forme de mobilité dans l'esprit de la *new mobility paradigm* qui intègre à la fois les dimensions de repérage dans l'espace urbain et les jeux d'acteurs basés sur les normes socio-culturelles, religieuses et les facteurs économiques et la gouvernance urbaine qui organisent le trajet en transport collectif. Ainsi naviguer spatialement c'est se faufiler dans l'espace urbain entre les repères, les contraintes comme des routes en mauvaises états, un poste de contrôle policier. Aussi naviguer socialement c'est chercher à échapper ou à jouer avec les paramètres socio-culturels pour réussir un déplacement dans un transport collectif.

Le schéma conceptuel ci-dessous est une esquisse de la compréhension faite du concept. En effet, dans toutes les villes africaines les normes socio-culturelles héritées des traditions et des religions imprègnent les faits, les gestes, les systèmes de pensée des populations. Comme les contraintes économiques liées au pouvoir d'achat et les textes de la gouvernance urbaine qui régulent le transport urbain, ces normes socio-culturelles peuvent être à la fois des forces motrices en ce sens qu'elles peuvent ouvrir des fenêtres d'opportunité ou au contraire des facteurs contraignant auxquels les populations cherchent à échapper lors de leur déplacement. L'environnement urbain dans lequel se déroule ces déplacements influence également cette navigation, car il sert de socle sur lequel se déroule le trajet. Et peut en ce sens servir à modifier des trajets par le jeu d'un repérage approximatif avec en toile de fond l'envie d'échapper à une contrainte économique (le coût du trajet) ou à l'impact d'une inégalité de desserte liée au système de mobilité des transports collectifs.



1.5. Les questions, objectifs et hypothèses de recherche

✓ *Les questions de recherche*

L'ambition de cette recherche est de challenger les idées euro-centriques sur la ville africaine à travers une perspective postcoloniale et à l'aide du concept de la navigation socio-spatiale appliqué à l'univers social des taxis collectifs de Bobo-Dioulasso. Ainsi si la ville africaine est jugée d'*informelle, d'insaisissable et inconnaissable*, il est légitime de savoir comment les populations notamment celle de Bobo-Dioulasso, s'orientent-elles ? Existe-t-il des éléments spatiales, sociales ou culturelles nécessaires pour la mobilité dans cette ville ? Quelles sont les inscriptions spatiales et temporelles de l'activité du transport collectif par le taxi ?

✓ *Les objectifs de recherche*

Avec pour point d'entrée la théorie du post-colonialisme, l'objectif principal de cette recherche est donc de participer à une meilleure connaissance d'une part de la ville africaine dans sa géographie et d'autre part des populations urbaines africaines à travers leur manière de s'approprier et vivre leur ville lors de leur mobilité en transport collectif. Cette recherche est centrée sur des acteurs qui sont les chauffeurs de taxi et leurs passagers.

Pour atteindre cet objectif principal nous formulons les objectifs spécifiques suivants :

1. Analyser l'ensemble des connaissances spatiales des acteurs du transport collectif et leur méthode d'acquisition qui sont à mesure de nous renseigner sur la géographie de ville telle que perçue et produite par les populations.
2. Appréhender les stratégies, les compétences déployées par les acteurs pour se déplacer en taxi collectif qui à la fois rendent compte de l'organisation de l'activité et permettent de cerner l'urbanité des populations.
3. Expliquer les implications socio-spatiales des interactions et des stratégies de mobilité des acteurs du transport collectif.

✓ *Les hypothèses de recherche*

Pour atteindre notre objectif principal nous formulons l'idée selon laquelle, l'accomplissement d'un déplacement avec les transports collectifs dans la ville de Bobo-Dioulasso dépend du niveau de connaissance de la configuration spatiale de la ville et des normes socio-culturelles, pratiques et officielles.

De cette hypothèse principale découlent les hypothèses secondaires suivantes :

- La capacité à se déplacer en taxi collectif dans la ville de Bobo-Dioulasso dépend du niveau de connaissance des repères visibles et invisibles, des routes praticables ou rentables ou des raccourcis, des détours.
- L'organisation de la mobilité par les taxis collectifs s'organisent autour des négociations d'une part, du prix et des destinations qui font appel à la recherche de la rentabilité et à certaines normes socio-culturelles constitutives de l'urbanité des populations. D'autre part, cette organisation s'articule autour du respect des normes officielles (dispositions juridiques).
- Les stratégies de mobilité basées sur la recherche de la rentabilité des chauffeurs de taxi entraînent une inégale accessibilité (ségrégation spatiale) des différents secteurs de la ville. Cette dernière est surmontée par le recours à d'autres formes de mobilité.

1.6. Le plan de la thèse

Cette thèse est répartie sur 8 chapitres. Le chapitre 2 est consacré à la *Grounded theory* (Théorisation ancrée) de Glaser & Strauss (1967/1999) qui est la méthodologie de collecte et d'analyse des données choisie en raison du caractère post-colonial de l'étude et la nature des données qui sont exclusivement qualitatives.

Le chapitre 3 de l'étude est consacré à la description de la ville de Bobo-Dioulasso et de ses habitants depuis l'époque précoloniale à nos jours. Ce chapitre est important pour poser la base de compréhension des chapitres d'analyse à suivre, notamment pour ce qui est de la configuration spatiale de la ville, le niveau des infrastructures disponibles, la situation économique de la ville et enfin les paramètres socio-culturels qui constituent l'identité des habitants.

Le premier chapitre d'analyse, le chapitre 4, traite dans un premier temps des différents modes de transport collectif dans la ville sur le plan de la complémentarité et des tensions entre eux. Le chapitre aborde également, les perceptions des populations et les implications socio-spatiales, économiques et politiques surtout du tricycle, une forme de mobilité non autorisée par l'autorité en charge du transport urbain, mais devenue populaire par la force des choses. Ce chapitre est nécessaire pour comprendre l'environnement de concurrence subit par les taxis collectifs et le niveau de rentabilité de cette activité dont les chauffeurs et les passagers constituent les principaux acteurs de cette recherche. Ce chapitre est en quelque sorte le point d'entrée dans l'univers de ces deux acteurs que constituent le reste des chapitres d'analyse.

Le chapitre 5 est relatif à l'organisation du métier de chauffeur de taxi aussi bien au niveau juridique (nature de contrat avec les propriétaires, régulation) qu'au niveau de la connaissance de la ville et des compétences (le savoir-faire et le savoir-être) requises pour assurer le métier. Ces connaissances spatiales nous renseignent sur les éléments importants de l'espace urbain qui permettent de saisir la ville. Dans le chapitre 6, toutes ces connaissances et stratégies sont employées par les chauffeurs de taxi pour naviguer dans la ville afin de rentabiliser leur activité tout en tenant compte d'un certain nombre de paramètres d'ordre environnemental, spatial et de la présence de la police. Ces stratégies, non seulement ont des répercussions spatiales, mais elles permettent de rendre compte des méthodes de survie d'un secteur en pleine difficulté.

Le chapitre 7 traite des interactions, plus précisément des jeux d'acteurs entre chauffeurs de taxi et passagers autour de l'établissement du prix de la course et de la destination. Ce chapitre permet de comprendre comment les acteurs naviguent aussi bien spatialement que socialement pour atteindre leur objectif : celui pour le chauffeur de rentabiliser sa course et celui pour les passagers d'arriver à destination au moindre coût sur la longue distance possible. Ces interactions de façon inattendue concernent également l'appropriation de l'espace du taxi au-delà d'un simple lieu de déplacement mais comme un espace social.

Le dernier chapitre relatif à la conclusion, tire les principaux enseignements de cette recherche notamment sur le système d'orientation et les normes socio-culturelles nécessaires pour connaître, pour rendre saisissable une ville africaine comme celle de Bobo-Dioulasso. Il tire également les principaux enseignements sur la manière dont les principaux acteurs de cette thèse c'est-à-dire les chauffeurs de taxi et les passagers s'approprient l'espace urbain et l'espace du taxi lors de leur déplacement. Le chapitre se termine par la contribution que cette thèse apporte aux études urbaines africaines.

Chapitre 2 : La Grounded Theory comme méthodologie de recherche

Introduction

La méthodologie est un aspect essentiel de toute recherche scientifique en ce sens qu'elle permet de connaître la procédure ayant abouti aux résultats et les postures théoriques des chercheurs. Celle de recherche qui est la « Grounded Theory » épouse la volonté exprimée de cette recherche d'échapper aux cadres théoriques préexistants notamment euro-centriques afin de faire ressortir, de connaître la ville africaine telle que vue, perçue et vécue par les populations qui l'arpentent quotidiennement.

2.1. Le contexte de recherche

La collecte puis l'analyse des données de cette thèse ont nécessité deux approches dont une approche ethnographique (observation participante) pour comprendre les pratiques. Cette première fait l'objet de certain intérêt dans les études sur la mobilité et le transport urbain par les géographes allemands notamment ceux de la Leibniz Institute for Regional Geography (Rekhviashvili & Sgibnev, 2020). La deuxième approche est une approche inductive (Grounded Theory) pour cerner les idées et les perspectives des acteurs. Mais ce processus méthodologique a aussi été d'une part, guidé par toutes les influences que nous avons subies tout au long de notre parcours universitaire et d'autre part, par ma personne appartenant à plusieurs sphères sociales.

2.1.1 Un chercheur entre plusieurs sphères sociales : un élément facilitateur

Ma personnalité, mon parcours en tant que personne appartenant à plusieurs sphères socio-culturelles ont facilité non seulement le contact avec de nombreuses personnes (notamment les chauffeurs de taxi) mais également ma capacité à comprendre assez rapidement certains enjeux, toute chose qui permettait de poser des questions orientées pour plus de détails.

Le premier aspect fut mon groupe ethnique. En effet, du groupe ethnique *Yarga*, peuple originaire du Manding et assimilé par les *Moosse*, j'étais tout de suite, identifié comme un parent à plaisanterie par les *Peul* et les *Samo* après avoir indiqué mon nom de famille. Or, cette parenté à plaisanterie est une donnée formidable dans la rencontre entre deux inconnus dans de nombreuses contrées du Burkina Faso, tant elle facilite les échanges. En effet :

« Elle une sorte de mécanisme culturel qui interdit de penser l'altérité comme une menace, mais au contraire invite à « apprivoiser » l'autre en plaisantant. En plus, elle veut que deux individus appartenant à des ethnies « parentes » par plaisanterie se taquent »

systématiquement s'accusant mutuellement de tous les défauts, mais dans une ambiance faite de rire et de complicité » (Badini, 1996, pp.109-110).

Dès lors, j'étais accueilli par des phrases comme « *Petit Yarga là au lieu d'aller étudier les ânes c'est taxi tu veux étudier* » ou encore « *Petit Mossi là j'espère que c'est pas pour me voler ma recette hein* ». Une fois que ces phrases étaient sorties, l'atmosphère devenait joviale et la collecte des données pouvait toucher un large éventail de sujet sans rétention d'informations.

Le deuxième aspect de ma personnalité fut ma capacité à parler non seulement le *Dioula* qui est la langue la plus parlée à Bobo-Dioulasso et évidemment le *Mooré* (la langue des *Moosse*) qui est de plus en plus parlé dans la ville du fait d'une migration importante des *Moosse* dans l'ensemble de la région. Cette aptitude créait également une bonne ambiance, la langue étant un facteur de rapprochement. Cependant par mon accent, certains chauffeurs se rendaient compte que j'étais étranger à la ville. J'étais dès lors identifié comme « un ouagalais » (habitant de Ouagadougou). Dans tous les cas, cette posture de l'étranger m'était bénéfique puisqu'elle me permettait à l'accès à la gentillesse de l'hôte mais également à plus d'information surtout au niveau explicatif.

Le dernier facteur qui a encore joué en ma faveur est toujours relatif à l'hospitalité accordée à l'étranger. En effet, pendant toute la première phase de la collecte de données, j'étais en permanence aussi bien dans les taxis que dans l'administration publique avec une collègue doctorante (Édith Nabos)²⁸, une française. Sa présence auprès de moi a facilité énormément d'échange avec de nombreuses personnes qui parfois me considéraient comme un guide touristique ou comme interprète ou souvent même comme son mari. Même lorsque par considération éthique, je dévoilais ma position dans cette recherche, c'était le plus souvent peine perdue, jusqu'à la lecture de l'autorisation de recherche délivrée par le CNRST.

2.1.2. Un chercheur entre la géographie et l'anthropologie urbaine

Formé en géographie à l'Université Joseph Ki-Zerbo de Ouagadougou, la force de la géographie descriptive, les questions d'analyses spatiales par l'intermédiaire des Systèmes d'Information Géographique (SIG), quelques aspects des politiques de mobilité ont fait la force de cette thèse. Grâce à cette « sensibilité théorique » (Glaser & Strauss, 1967/1999), les questions d'accessibilité, de répartition spatiale du mode d'exploitation des transports collectifs

²⁸ Édith Nabos fait également sa thèse sur la navigation des chauffeurs de taxi à Bobo-Dioulasso axée sur la nuit.

ainsi que l'environnement géographique d'ensemble qui influencent la mobilité dans la ville de Bobo-Dioulasso ont pu être abordés et analysés.

Cependant, à l'occasion de cette thèse, j'ai intégré une équipe pluridisciplinaire constituée d'anthropologue, linguiste et d'historien à l'Institut des Etudes Africaines de l'université de Leipzig. Les enseignements reçus, les débats théoriques m'ont permis de faire une reconversion et une mobilité entre plusieurs disciplines. En effet, la reconversion fut celle liée à la manière d'aborder les études en Afrique et sur l'Afrique. Grande fut ma surprise de me rendre compte à quel point mes points de vue de géographe formé dans une université africaine étaient imbibés d'eurocentrisme tacite puisque pour moi aussi la ville africaine pour être une ville devait prendre l'exemple de Paris ou de New York et non celui d'Hanoï. Le changement de paradigme s'imposait également à moi. Quant à ma mobilité, ces enseignements m'ont permis une ouverture aux questions d'anthropologie urbaine. Centrée sur la manière de vivre la ville, les comportements des urbains, les rapports à l'espace urbain, bref à l'urbanité, j'ai pu passer le cap d'un géographe capable d'analyse spatiale au géographe capable de voir la ville et les urbains sous un autre angle. Capable également d'analyser les interactions entre les populations qui permettent de saisir leur urbanité tout en essayant autant que possible d'appréhender le phénomène en cours sous un aspect spatial.

L'influence de l'anthropologie a enfin naturellement touché la nature des données collectées et les méthodes d'analyses. En effet, habitué aux données quantitatives avec l'analyse avec des variables, j'ai dû faire une dernière mutation pour apprendre à observer en participant aux activités (observation participante chère aux anthropologues et/ou ethnographe), à collecter et à analyser des données qualitatives notamment par la Grounded Theory. Sur la route de l'application de cette méthode de collecte et d'analyse de données qualitatives, tout a commencé par la reconnaissance du terrain d'étude et des acteurs à observer.

2.1.3. Le début de l'immersion : à la découverte de Bobo-Dioulasso et de sa mobilité

✓ Le choix de la zone d'étude

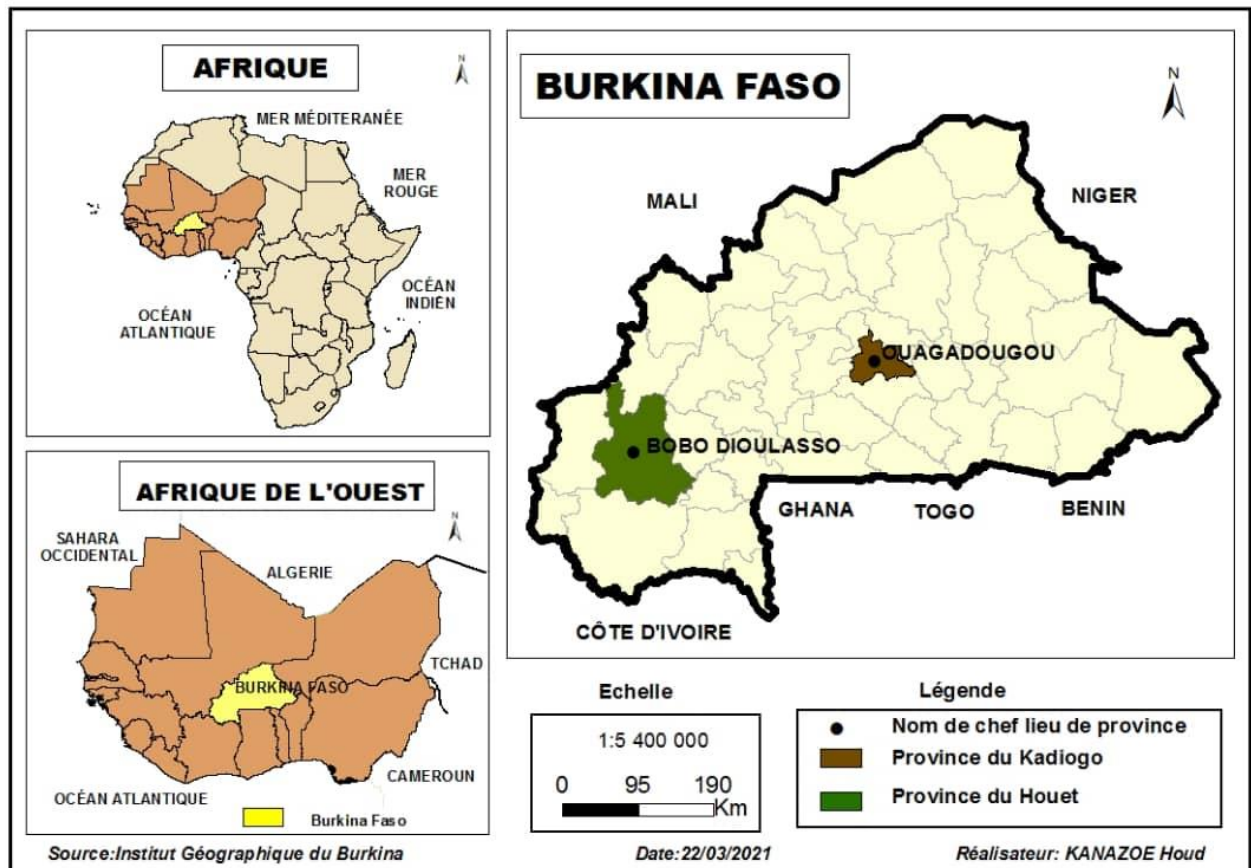
Le choix de la ville de Bobo-Dioulasso s'explique par plusieurs raisons. D'abord, ce choix fut celui du projet « Doing the City » qui dans le sillage des débats théoriques sur la ville africaine et les type de comparaisons à réaliser entre ville du nord et du sud ou entre ville du sud, à décider d'épouser la seconde perspective. Cette dernière perspective de comparaison sud-sud qui exclut de prendre une la ville européenne comme unité de mesure est l'un des appels

de Myers (2014). Ce dernier nomme cette comparaison comme étant celle « inattendue » par opposition avec celle « attendue » qui demeure la comparaison nord-sud.

Ainsi, la ville de Bobo-Dioulasso (Burkina Faso) et de Zanzibar (Tanzanie) sont les deux villes africaines qui ont été choisies par les principales investigatrices du projet « *Doing the City* » compte tenu des leurs caractéristiques similaires. En effet, ces deux villes ont des niveaux de population sensiblement égale. Elles ont une place importante dans l'économie de leurs pays respectifs à travers le tourisme et ont enfin une histoire précoloniale riche basée sur le commerce. Il faut également ajouter que les connaissances profondes dont disposent les principales investigatrices du projet (Prof. Dr Katja Werthmann pour Bobo-Dioulasso et Prof. Dr Rose Marie Beck pour Zanzibar) ont pesé dans la balance du choix.

En dehors de ce contexte global du projet, le choix de la ville était tout indiqué pour une étude sur la mobilité. En effet, en dehors du mémoire de maîtrise de Kaboré (2010), il n'existe pratiquement pas d'étude sur la mobilité dans la ville comparativement à Ouagadougou, où les thèses, mémoires et rapports foisonnent. Ceci n'est pas d'ailleurs pas une nouveauté puisque la situation sur le déséquilibre de la littérature disponible entre les villes capitales et les villes secondaires a déjà été souligné par Diaz Olvera et Plat (1996, p.294) en ces termes : « *Les travaux sur les transports urbains en Afrique de l'Ouest sont rares et ne concernent que quelques villes, surtout des capitales* ». La mobilité dans les villes non-capitales est un phénomène peu étudié. Ainsi choisir comme zone d'étude la ville de Bobo-Dioulasso est en ce sens une initiative pour participer à combler ce vide. Par ailleurs, l'approche choisie est de nature à aller au-delà des mesures de niveau de mobilité des populations de la ville associée aux variables socio-démographiques, ainsi que des dépenses et des perceptions sur tous les modes de transport.

Carte 1: Situation géographique du Burkina Faso et de ses deux principales villes



✓ **L’immersion dans la ville**

Bien que Bobo-Dioulasso soit la deuxième ville du Burkina Faso, je n’étais pas vraiment un habitué de cette ville et de ses habitants en tant que Ouagalais. La première tâche fut donc de chercher à connaître la ville par l’intermédiaire d’un Bobolais. Pendant trois jours et à moto, pendant que nous sillonnions la ville, notre informateur nous donnait les noms des secteurs, des quartiers, des points stratégiques de la ville, quelques anecdotes etc... Ce moment fut également l’occasion pour moi d’observer de l’extérieur les transports collectifs objet de cette étude. Tout de suite, une première différence avec la littérature apparaissait. Si les études Kaboré (2010) et de Zida/Bangré (2009) nous donnaient une idée du transport collectif (taxis collectifs voir photo) et individuel des populations dans la ville, la nouveauté était la présence des tricycles (motocyclettes à trois roues, munies d’une remorque, voir photo 2) et des bus (notamment à la deuxième phase de l’enquête) comme moyen de transport collectif en plus (voir photo 2).

Photo 1 : Les taxis collectifs de Bobo-Dioulasso



Source : Houd Kanazoé, enquête de terrain, Septembre 2018

Photo 2 : Les bus et tricycles de Bobo-Dioulasso

On peut distinguer sur la photo le tricycle en premier plan et le bus en couleur verte



Source : Houd Kanazoé, enquête de terrain, Septembre 2018.

2.2. La collecte et l'analyse des données par l'approche Grounded Theory

2.2.1. Pourquoi la Grounded Theory ?

Le positionnement postcolonial, l'ambition de s'écarter des cadres théoriques préexistants dominés par l'eurocentrisme et surtout la volonté de voir la ville africaine telle que vécue par les citoyens, commandaient la recherche d'une méthode de collecte et d'analyse de données capable d'atteindre cet objectif. Parmi les méthodes de collecte et d'analyse de données qualitatives, celle par la Grounded Theory²⁹ (méthode ancrée ou théorisation ancrée) apparaissait comme la plus adéquate.

La Grounded Theory est une « approche inductive par laquelle l'immersion dans les données empiriques sert de point de départ au développement d'une théorie sur un phénomène et par laquelle le chercheur conserve toujours le lien d'évidence avec les données de terrain » (Guillemette, 2006, pp.32-33). Ici, théoriser, n'est pas semblable à ce qu'ont réalisé les grands penseurs de diverses disciplines. C'est plutôt « dégager le sens d'un événement, c'est lier dans un schéma explicatif, divers éléments d'une situation, c'est renouveler la compréhension d'un phénomène en le mettant différemment en lumière » (Paillé, 1994, p.149). En d'autres termes, la théorie renvoie à un modèle explicatif qui correspond aux données empiriques (Hadley, 2017).

Ainsi, dans la Grounded Theory, le chercheur doit laisser émerger les enjeux principaux plutôt que de les forcer à entrer dans des catégories préconçues voire des modèles explicatifs préexistants³⁰ (Charmaz, 1996, p.47). Ce faisant, il peut découvrir des cadres explicatifs originaux avec lesquels interpréter ses données empiriques, plutôt que d'utiliser ces données pour tester des arguments ou des hypothèses déjà conçus (Ingersoll & Ingersoll, 1987).

2.2.2 La collecte, l'analyse et l'échantillonnage théorique

L'une des caractéristiques majeures de la Grounded Theory est la « *simultanéité de la collecte et de l'analyse* », contrairement aux façons de faire plus habituelles où la collecte de données est effectuée en une seule occasion et suivie de l'analyse de l'ensemble du corpus. L'analyse commence en même temps que la collecte de données (Paillé, 1994, p.152).

²⁹ Compte tenu de la difficulté de traduction du terme Grounded Theory en français également constatée par Guillemette, 2006), le terme est écrit sous sa version anglaise

³⁰ Traduit de l'anglais par Houd Kanazoé.

✓ **L'observation participante**

Dans le cadre de cette recherche, la collecte des données s'est faite à partir d'une observation participante qui nous a conduit (avec Édith Nabos) à participer aux courses des chauffeurs de taxi, de tricycle et plus tard de bus. En effet, comme nous avons épousé l'hypothèse³¹ que les chauffeurs de taxi pouvaient être des experts en termes de connaissance socio-spatiale de la ville, de par leur activité quotidienne, ils furent à ce titre les premiers à être suivis. Au fur et à mesure de l'analyse, la question du tricycle puis du bus qui émergeait du terrain, nous a conduit à suivre ces derniers également.

D'une manière générale, le choix de ces modes de transports s'est fait de façon aléatoire avec des temps d'observation variant entre 2h et 4h de temps. Durant cette observation participante, nos discussions ont été faites à l'aide d'un guide d'entretien semi-structuré (voir annexe). Les questions portaient à la fois sur les caractéristiques socio-démographiques des chauffeurs, leur parcours de vie, leur connaissance de la ville, leur choix d'activité, leur rapport avec l'autorité, le niveau et choix de stratégies de rentabilité, la nature des interactions avec leurs clients et les difficultés rencontrées. En outre, nous nous sommes également intéressés aux usagers et les questions de départ étaient surtout structurées autour des causes de leur choix de moyens de transports, leurs avis sur les autres moyens de transports collectifs. Enfin en ligne avec la philosophie de la Grounded Theory qui recommande une grande sensibilité à ce qui émerge du terrain, nous avons laissé le choix aux acteurs de s'exprimer tout en restant par ailleurs très attentifs aux interactions entre acteurs (chauffeurs-passagers) qui le plus souvent tournaient autour de la localisation des lieux, de la négociation des prix etc...

✓ **L'analyse, l'échantillonnage et la saturation théorique**

Dans la Grounded Theory, c'est l'analyse à travers des codifications puis la catégorisation des données (voir tableau) qui indique quels genres de données doivent être collectées ensuite pour générer une théorie. Ce faisant, le chercheur ne peut pas au début de sa recherche estimer un échantillon de personne à enquêter (Glaser & Strauss, 1967/1999).

³¹ Hypothèse émise par le « Projet Doing the city » (Beck & Werthmann, 2016).

Tableau 2: Analyse des données

Données	Codes	Catégories
Tu vois mon fils le travail là n'est pas organisé à cause des contractuels. Ils ne respectent rien. Sinon au départ le gouvernement et les syndicats avaient tout organisé. Le marché devait être le centre et quand tu prends un taxi arrivé au marché tu dois descendre et si tu veux continuer ça devient une nouvelle course.	<ul style="list-style-type: none"> • Concurrence entre chauffeurs-proprétaires et Chauffeurs-contractuels • Chauffeurs contractuels comme cause de dérégulation • Manque de respect de la régulation étatique ou de l'organisation spatiale de la part des Chauffeurs contractuels 	<ul style="list-style-type: none"> • Statut du chauffeur et navigation • Niveau de respect de la régulation • Concurrence • Géographique/régulation • Marché comme élément structurant de la navigation des taxis

Source : Houd Kanazoé

Ainsi, au lieu de faire un échantillonnage selon les paramètres démographiques comme le sexe, l'âge ou des paramètres économiques ou géographiques, il s'agit « d'échantillonner les diverses manifestations d'un phénomène (représenté par une catégorie, un modèle ou une théorie en émergence) » (Paillé, 1994, p.178). Ce processus est appelé l'échantillonnage théorique. Ainsi, dans l'échantillonnage théorique, les échantillons ne sont pas d'abord des échantillons de population ou de sujets, mais plutôt des échantillons de situations dans lesquelles le chercheur pourra cueillir des données « théorisables », c'est-à-dire des données qui permettent de toujours mieux comprendre le phénomène plutôt que de simplement le documenter (Guillemette, 2006, pp.40-41). Ce processus d'analyse, de nouvelle orientation, continue jusqu'à atteindre l'état de saturation théorique, c'est-à-dire le point où rien de nouveau émerge des données. A ce stade, en guise de confirmation de l'état de saturation, le chercheur peu encore continuer avec un nombre réduit de personnes pour tester cet état de fait.

En suivant toute cette procédure itérative entre analyse, questions émergentes, nouvelles questions à poser, vérification de l'état de saturation, ce sont 125 chauffeurs de taxi, 50 chauffeurs de tricycles et 3 chauffeurs de bus correspondant à 5% de leurs effectifs³² respectifs qui ont été suivis et interrogés durant les trois phases de l'enquête. A ce nombre, il convient d'ajouter d'une part, deux responsables administratifs interviewés à la direction technique de la

³² Par manque de données officielles, les effectifs totaux considérés sont ceux déclarés par les syndicats pour le taxi et par quelques chauffeurs de tricycles.

mairie centrale et à la direction régionale de la police nationale et un responsable à la SOTRACO (pour le bus) et d'autres part, les quatre focus groups qui ont été réalisés pour cerner les points de vue des autres acteurs de la mobilité notamment ceux se déplaçant soit à moto, soit à bicyclette ou à pied. Compte tenu de l'impossibilité de toucher ces derniers dans la circulation comme dans le cas avec les moyens de transports collectifs, nous avons réalisé ces focus groups dans les lieux où ces types d'usagers ont du temps notamment dans les *grins*³³ de thé, les ateliers de réparation mécaniques et les kiosques à café très populaires. En effet en attente de leur engin en réparation ou autour d'un café, les usagers des engins à deux roues motorisées ou non peuvent y passer des dizaines de minutes voire plusieurs heures.

2.2.3 La collecte des données spatiales

Au cours de nos trajets (en taxis et tricycles) nous avons utilisé un GPS pour enregistrer les différents itinéraires que nous avons effectués dans le but de pouvoir visualiser les parcours des taxis dans la ville. Le GPS a également servi à prendre les coordonnées géographiques de points qui servent à connaître la ville comme les repères et également les arrêts de bus. Mais l'utilisation du GPS fut délicate quand il fallait prendre les coordonnées géographiques des enceintes militaires et policières. En effet, comment faire comprendre à un agent des forces de l'ordre dans un contexte de terrorisme que nous prenions ces points qui donnent leur position juste pour réaliser une carte. La peur aidant nous avons simplement abandonné l'enregistrement de bon nombre de ces lieux tant il était difficile de faire comprendre les agents des forces de l'ordre.

Les données géographiques qui ont pu être enregistrées nous ont permis de réaliser des cartes à l'aide du logiciel QGIS 2.14 dans le but de déceler les éventuelles inégalités spatiales induites par le mode de navigation des acteurs du transport urbain. Les données de base des fonds de carte nous ont été fournies par le ministère de l'urbanisme du Burkina Faso après avoir donné une suite favorable à notre demande.

2.3. Les considérations éthiques

Chaque interaction durant cette collecte a été précédée de la déclinaison de notre identité, de la présentation de notre permis de recherche (pour ceux qui le souhaitent) et des objectifs de notre recherche. Nous nous sommes alors soumis aux exigences de nos interlocuteurs. C'est ainsi que dès les premiers instants, l'impossibilité d'enregistrer nos

³³ Un *grin* est un groupe permanent d'hommes qui se réunissent dans un même lieu chaque soir en semaine et/ou l'après-midi, en week-end, pour discuter en prenant du thé (Bouju et al., 2004).

conversations s'est avérée. Les chauffeurs de taxi et de tricycle ont souhaité ne pas se faire enregistrer et cela se comprenait aisément. Avec le contexte sécuritaire qui se dégrade et la répression que les chauffeurs subissent à cause du non-respect de la régulation, nous étions un peu vus comme des potentiels espions. Ainsi, la collecte a été faite par prise de note. Et comme la méthode exigeait l'analyse in situ des données, dès la fin d'une course, le récit de tout ce qui s'est passé était systématiquement refais à partir des notes prises dans notre cahier.

Le contexte sécuritaire a également limité l'utilisation du GPS dans le taxi. Après l'explication de la nature et des fonctions de l'appareil que nous avions au cou, de nombreux chauffeurs n'ont pas accepté de voir enregistrer leurs itinéraires. Enfin, pour des raisons de confidentialités, des pseudonymes ont été utilisés pour certains responsables administratifs et certains chauffeurs (taxi et tricycle).

Conclusion

Comme indiqué dans l'introduction, le choix méthodologique capable d'appliquer le concept de la navigation socio-spatiale et l'ambition d'échapper à des cadres théoriques existant d'analyse de la ville africaine ont conduit l'adoption de la Grounded Theory. Mais bien avant de détailler la méthode de recherche, il est apparu nécessaire de parler de la réflexivité du chercheur. En effet comme tout chapitre de méthodologie est nécessaire pour permettre une éventuelle duplication, il était impérieux d'élucider comment des données d'une certaine qualité ou profondeur ont pu être collectées et qui auraient pu ne pas l'être par un autre chercheur provenant d'une autre sphère socio-culturelle ou d'une autre discipline que la géographie.

Par la suite, la méthode de collecte et d'analyse basée sur la Grounded Theory a été élucidée. Ceci a permis de comprendre l'idée qui a, dans un premier temps sous-tendu le choix d'une telle méthodologie et ensuite de saisir la description du processus de collecte et d'analyse des données. L'adoption d'une forme plus classique de collecte et d'analyse de données qualitative nous aurait conduit vers la superposition de nos analyses vers des modèles explicatifs existants. Mais l'opportunité d'analyser des données puis de repartir sur le terrain avec de nouvelles questions nous ont conduit vers des données totalement imprévues au départ de la recherche. Plus intéressant encore, la méthode nous a écarté de certaines idées que nous avions avant la première phase de collecte, preuve que le changement de paradigme s'opérait également sur nous.

Avant d'aborder les analyses, le prochain chapitre est consacré au fait urbain au Burkina et à Bobo-Dioulasso.

Chapitre 3 : La production de la ville au Burkina et à Bobo-Dioulasso

La navigation socio-spatiale est un processus complexe qui dépend de à la fois de l'environnement géographique (route, distance, répartition spatiale des infrastructures économiques...), de l'environnement économique et des réalités sociales des individus qui sont à leur tour influencées par l'histoire, la culture, la religion. Ces derniers déterminent l'identité des acteurs, leurs modes et logiques d'appréhension de leur cadre de vie et la nature des relations qu'ils entretiennent avec lui.

Ce chapitre est donc nécessaire pour connaître la ville burkinabè et celle de Bobo-Dioulasso et ses habitants et l'ensemble des éléments à leur disposition pour « faire la ville ». Il sert de base pour faciliter la compréhension des chapitres d'analyse à venir.

3.1. L'urbanisation et la ville au Burkina Faso

Le Burkina Faso est un pays sahélien enclavé d'Afrique de l'Ouest. Ancienne colonie française, le pays accède à l'indépendance en 1960. L'histoire urbaine du pays commence avant la période coloniale dans les capitales et centres d'échanges commerciaux, dispositif sur lequel le pouvoir colonial puis post-colonial s'appuiera pour la mise en place de l'armature urbaine actuelle (Meunier-Nikiema, 2008). Mais comparativement à de nombreux pays de l'Afrique de l'ouest comme la Côte d'Ivoire ou le Sénégal, le pays connaît une urbanisation relativement faible malgré une évolution assez rapide depuis l'accession à l'indépendance. En effet, de seulement 2 villes en 1960 (Ouagadougou et Bobo-Dioulasso), le pays est passé à 5 villes en 1975 (Ouagadougou, Bobo-Dioulasso, Koudougou, Banfora, Ouahigouya) puis 18 villes en 1985, 26 villes en 1996 pour atteindre 49 villes en 2006 réparties comme suit (Ouattara & Somé, 2009, p.55) :

- 2 grandes villes : Ouagadougou et Bobo-Dioulasso ;
- 17 Villes moyennes : Dédougou, Fada N'Gourma, Koudougou, Banfora, Ouahigouya, Koupèla, Diébougou, Diapaga, Gaoua, Kaya, Gorom-Gorom, Ziniaré, Boromo, Tougan, Dori, Niangoloko, Orodara ;
- 15 petites villes : Kongoussi, Yako, Sebba, Pô, Tenkodogo, Nouna, Sindou, Dano, Manga, Pouytenga, Solenzo, Léo, Zorgho, Toma, Bittou, et
- 15 autres petites villes : Batié, Pama, Bogandé, Djibo, Gourcy, Kombissiri, Boulsa, Houndé, Titao, Réo, Ouargaye, Sapouy, Gayéri, Garango, Boussé.

Ainsi, les citoyens représentaient respectivement 2,5%, 6,4%, 12,7%, 15,5% et 22,7% de la population totale résidente en 1960, 1975, 1985, 1996 et 2006. Au dernier recensement général de la population de 2019, la population urbaine du pays est estimée à 26,3% soit une population urbaine totale de 5 398 305 sur une population totale Burkinabè de 20 487 979 (INSD, 2020a). Mais, de la bicéphalie urbaine du début des indépendances, l'armature urbaine actuelle est marquée par une macrocéphalie du fait du poids important de la capitale de Ouagadougou dans le paysage urbain. En effet, la population urbaine de Ouagadougou concentre 45,4% de la population urbaine contre seulement 16,7% (INSD, 2020a) pour celle de la ville de Bobo-Dioulasso le deuxième pôle urbain du pays.

Si les migrations vers les villes et le croît naturel expliquent cette évolution du nombre de villes d'une part et des taux d'urbanisation d'autre part, une troisième raison non des moindres est en prendre en considération. En effet, la définition de la ville a constamment évolué au fil des opérations de recensement de population, intégrant d'autres paramètres (administratif, économique) au seuil de population (Ouattara & Somé, 2009). Ainsi pendant qu'en 1975 et en 1985, la présence d'infrastructures (réseau de distribution d'eau potable et d'électricité) et un seuil démographique de 10.000 habitants étaient les critères d'éligibilité au rang de ville, le paramètre démographique est abandonné en 1996. Désormais, le milieu urbain comprend toutes les localités ayant un minimum d'infrastructures socio-économiques et administratives (écoles, services administratifs, réseau de distribution d'eau potable et d'électricité). Puis en 2006, un retour au critère démographique est observé, couplé avec un critère économique dans le cadre de la décentralisation :

« Une entité territoriale comprenant au moins une agglomération permanente de vingt-cinq mille (25 000) habitants et dont les activités économiques permettent de générer des ressources budgétaires propres annuelles d'au moins vingt-cinq millions (25 000 000) de Francs CFA » (Ouattara & Somé, 2009, p.46).

Si cette instabilité définitionnelle est l'image du fait que « la ville est une notion encore confuse au Burkina Faso et la ville Burkinabè est encore en quête de sa définition » (Kiettyetta, 2013, p.83), cette situation tient aussi du fait que l'urbain et la ville sont des concepts complexes et évolutifs ; si bien que la ville se laisse difficilement enfermer dans une définition simple (Baumont et al, 1996). Même à l'échelle africaine, il n'existe pas un consensus sur ce qu'est la ville ; les définitions varient d'un pays à un autre (OECD/SWAC, 2020).

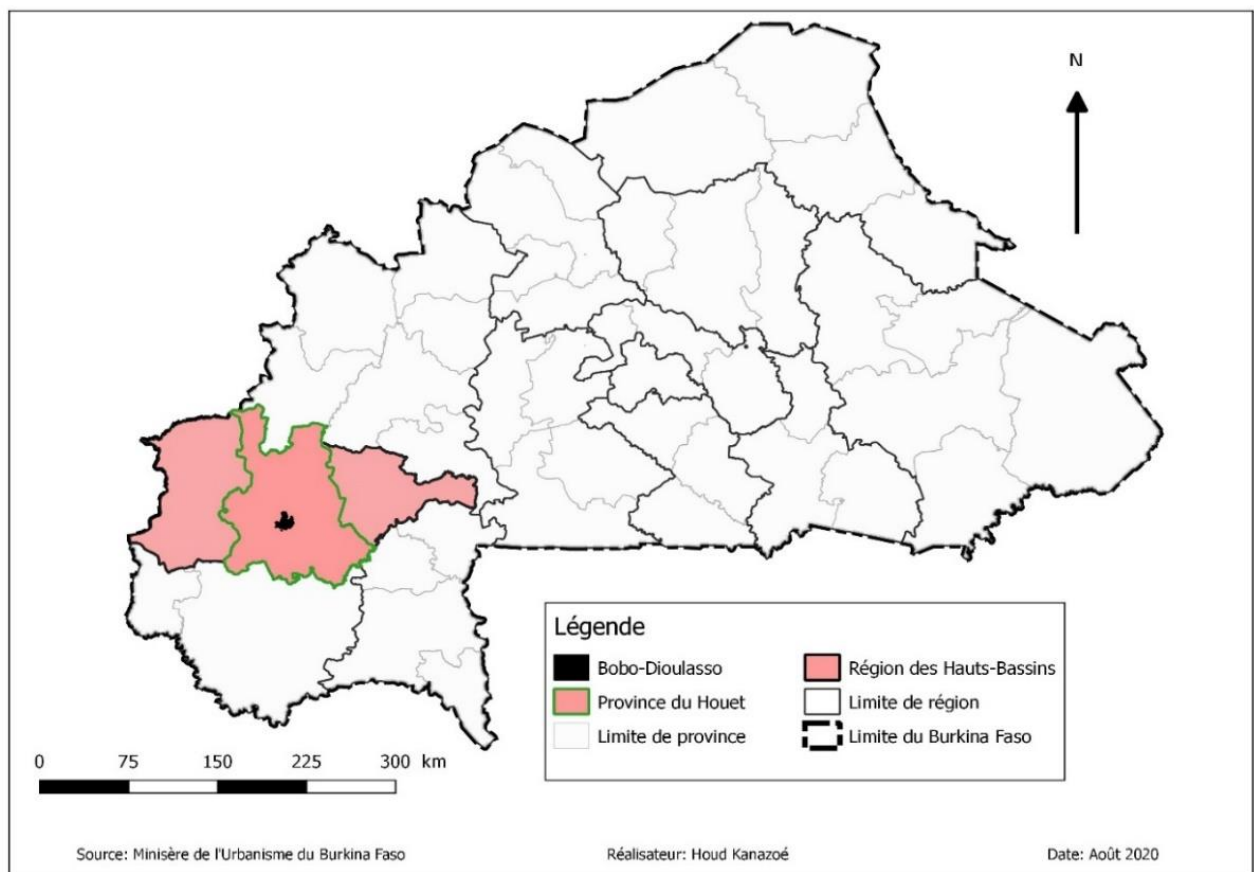
Malgré cette inconstance de définition, l'armature urbaine reste dominée par les villes de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso. Cette thèse ayant pour zone d'étude la ville de Bobo-Dioulasso, la suite du chapitre lui sera consacrée depuis l'ère précoloniale à nos jours.

3.2. Histoire précoloniale de Bobo-Dioulasso

La ville de Bobo-Dioulasso dans laquelle se déroule cette étude est la deuxième ville du Burkina Faso³⁴. La ville est également considérée comme la capitale économique du pays. Sur le plan administratif, elle est le chef-lieu de la région des Hauts-Bassins³⁵ et celui de la province Houet situé à l'ouest du pays (voir carte 2).

Depuis son noyau originel de Sya, la ville de Bobo-Dioulasso a une histoire précoloniale marquée par l'installation de nouvelles populations auprès des autochtones de l'ethnie *Bobo* et d'une activité économique basée sur le commerce à portée internationale.

Carte 2 : Situation géographique de la ville de Bobo-Dioulasso



³⁴ La première appellation du pays fut Haute-Volta. C'est en 1984 qu'il fut rebaptisé Burkina-Faso ce qui signifie « Pays des Hommes intègres » en langues locales.

³⁵ Le Burkina Faso est divisé en 16 régions. Ces régions sont subdivisées en 45 provinces.

3.2.1. Sya, aux origines de Bobo-Dioulasso

L'on ne connaît pas avec certitude la date de création de Sya³⁶ et l'étymologie du mot. Certains auteurs comme Sanou (2005) pense que sa fondation remonterait entre VI^e et le VII^e siècle, quand d'autres évoquent des périodes plus récentes comme le XI^e ou XII^e ou XVII^e siècle (Commune de Bobo-Dioulasso, 2007, Verhasselt, 1969). Ainsi, ces dates sont à prendre avec précaution.

L'imprécision et la multitude de versions sont aussi à souligner sur l'étymologie du mot « Sya » (Werthmann, 2013, p.19). Cependant, Sanou³⁷ (2000, p.394) à partir d'une analyse toponymique basée sur la linguistique, estime que la version la plus plausible même si elle n'est également à l'abri de toute critique, vers laquelle il faudrait approfondir la recherche sur l'origine du mot est celle qui tant à affirmer que Sya serait en langue *Bobo* le nom d'une jeune fille vendant de la bière locale dont les consommateurs en rendant à son cabaret disait « *maa yaa sia bire* » (*je vais chez sia*) et qu'au fil du temps, *bire* a disparu pour ne laisser qu'à Sia.

Sya fut donc à l'origine fondé par des agriculteurs de l'ethnie Bobo³⁸. Il se trouvait sur « le promontoire entre le marigot Oué et Sanjo, localisé aujourd'hui dans le quartier Kibidoué (plus connu sous l'appellation *Dioulassoba*) » (Verhasselt, 1969, p 90). Ce dernier constitue ce que l'on pourrait appeler la vieille ville, ou le cœur historique de Bobo-Dioulasso. Comme « les autres villages de la région, les habitations à Sya étaient faites de petits blocs massifs de maisons contiguës à murs formant une ligne de démarcation de manière à faire rempart dont l'ensemble n'était pas entouré de murs d'enceinte » (Şaul, 2013, p.45).

Selon Diallo (1993), le choix de ce site s'explique par ses caractéristiques géographiques avantageuses au plan social, économique et militaire en l'occurrence :

- La proximité du marigot Houet facilitant l'approvisionnement permanente en eau.
- Le relief qui permettait la protection contre les attaques extérieures.

³⁶ Les recherches sur les débuts de Sya donnent des écarts de date trop importants de sorte que la question soulève un débat entre les chercheurs. Après une analyse fine de la situation Werthmann (2013, p.18-19) affirme qu'il n'est même pas certain que Sya fut en place au XVIII^e siècle compte tenu du fait que les villages de cette zone à laquelle appartient la localité se déplaçaient souvent, avant que la colonisation ne mette fin à cette mobilité.

³⁷ L'auteur répertorie jusqu'à 5 différentes versions de l'étymologie du mot. Toutes ces versions ne résistent pas à une analyse linguistique rigoureuse.

³⁸ Selon le Moal cité par Werthmann (2013, p.19) la plupart des ethnonymes utilisés à Bobo-Dioulasso sont issus du Dioula. Ils ne correspondent donc pas à la manière dont les groupes se désignaient eux-mêmes. Ils sont à ce titre d'origine récente.

- Et la position géographique au carrefour des axes commerciaux.

Plus tard, aux populations *Bobo*, vinrent s'ajouter de nouvelles populations. Les *Zara* s'installent probablement entre XVI^e et le XVIII^e siècle (Le Moal, 1980), suite aux grands bouleversements politiques et religieux qui ont secoué toute la région soudano-sahélienne et qui ont entraîné de grandes migrations et de profondes mutations dans la région (Sanou, 2005). A la suite des *Zara*, des commerçants Dioula arrivèrent par petits groupes de la région de Kong (en Côte d'Ivoire actuel). Ils se fixèrent à *Kombougou* et à *Yorokoko* en dehors de la presqu'île de *Kibidoué*. D'autres commerçants étrangers venant de la région soudanaise s'établirent à *Farakan*.

Jusqu'au XVIII^e siècle, Sya était donc une cité tranquille, étape importante sur les routes qui relient Kong aux établissements du sud comme l'Ashanti, Bondoukou et le Gonja, aux villes du Haut-Niger comme Djenné, Gao et Tombouctou (Cissé, 2013, p.71). La caractéristique économique-géographique qui avait prévalu à l'installation des *Bobo* ne tarde pas à attirer la convoitise du royaume de Kong alors en pleine période de gloire économique et politique. Ainsi, c'est à travers Famaghan Ouattara, frère du fondateur de royaume de Kong, que le puissant royaume attaque la cité avec pour objectif d'avoir la main mise sur les routes commerciales (Robineau, 2013) et d'y déverser le surplus de la population de Kong (Kodjo, 2006 cité par Cissé, 2013).

L'intégration de la cité dans un vaste ensemble dominé par les Ouattara, commerçants Dioula et guerriers donna une nouvelle dimension à Sya. En effet, après avoir atteint leur objectif de sécurisation des routes commerciales, supprimé les taxes et tissé des alliances avec les guerriers *Zara*, la cité devient le siège d'une nouvelle aristocratie : celle de Ouattara (Robineau, 2013) et des *Sanou* (Fourchard, 2001). Son importance économique s'accrut. Son marché devient l'un des plus importants de la région notamment pour les commerçants de Kong qui y vendaient des pagnes rouges, de la vaisselle en cuivre, des voiles, des *woro* (cola), des fusils, de la poudre d'or et en revenaient avec de la ferronnerie notamment des marmites en fer, des dabas, des bêches et des haches, des chevaux, des esclaves, du beurre de karité (Ouattara, 2015). Ce commerce entre les deux villes était très florissant en témoigne les estimations de 1 200 000 francs d'importation vers Kong faite par Binger lors de son passage dans la ville (Ouattara, 2015, p. 98).

A la veille de la conquête coloniale Sya avait déjà basculé sous l'emprise des Ouattara dans une nouvelle dimension : celle de la ville.

3.2.2. Sya, une ville africaine précoloniale

La présence de ville précoloniale en Afrique noire a fait l'objet d'intérêt scientifique notamment pour les géographes et historiens. Sur ce sujet, la tradition est faussement établie que le fait urbain en Afrique noire procède essentiellement du fait colonial (Beaujeu-Garnier & Chabot, 1963 ; Coquery-Vidrovitch, 2006). De ce point de vue, parler de villes précoloniales en Afrique noire pourrait surprendre les moins avertis.

Le fait urbain n'est pourtant pas un phénomène récent en Afrique sub-saharienne (Piermay, 2003), mais plutôt un fait « banal et de longue durée en Afrique noire précoloniale » (Coquery-Vidrovitch, 2006, p.1088). Dans le territoire de l'actuel Burkina Faso, les premières traces urbaines datent de l'antiquité avec les ruines du Lobi au sud du pays. Elles portent sur des constructions circulaires et rectangulaires qui s'étendent sur quatre kilomètres environ (Igué, 2008).

Pourtant, en ce qui concerne Sya, les premières descriptions offertes par le conquérant français nous donnent une image bien loin d'une ville. En effet, selon Fourchard (2001, p.34) « *Le capitane Binger, premier explorateur européen à pénétrer dans la ville en 1887, ne vit qu'un regroupement de villages, du fait de l'absence d'architecture urbaine, de la dispersion des groupes d'habitations et du maintien d'activité agricoles dans la ville* ». Sya était donc vu comme un village par Binger. Cela n'aurait pas pu en être autrement si la description est faite avec pour référence la civilisation de l'observateur.

Mais le phénomène urbain est un sujet plus complexe. En effet, à chaque forme de civilisation correspond une conception de la ville, faisant de sorte que la définition de la ville ne saurait être pareille dans le temps et dans l'espace (Beaujeu-Garnier & Chabot, 1963, pp.28-35). Alors se mettre dans un autre contexte (de temps et d'espace) donne assurément une mauvaise conceptualisation du phénomène in situ. Au regard du postulat ci-dessus, il serait plus judicieux d'apprécier une cité selon son époque et en fonction de l'environnement global ou régional dans lequel elle évolue ; le fait urbain étant universel avec des formes d'urbanisation présentant des particularités selon le cas (Coquery-Vidrovitch, 1988).

Pour appréhender donc Sya comme une ville précoloniale, il faut alors la prendre dans son contexte et dans son époque. On peut dès lors s'appuyer sur des définitions plus « contextualisantes » comme ceux données par les historiens. En effet, la définition de Jacques Le Goff, cité par Coquery-Vidrovitch (2006, p. 1091) nous semble très adéquate : « *là où il y a expression matérielle du pouvoir politique et économique, ce n'est plus un simple village, ni un*

bourg rural, c'est un lieu de décision. Cela fait donc partie intégrante de ce qu'il est convenu d'appeler en histoire une ville, c'est-à-dire un lieu – y compris pendant le Moyen Age européen et les Temps modernes – où une partie longtemps minoritaire de la population ne se consacre pas à l'agriculture (pour reprendre le critère simple de Max Weber) mais vit du prélèvement d'une partie de ses surplus ».

Cette définition qui accorde donc une place importante aux caractéristiques politiques et économiques exercées dans un lieu pour accéder au rang de ville est éloquent pour saisir le statut urbain précolonial de Sya. En effet, la cité au XVIII^e siècle était un important centre du commerce caravanier qui se déroulait entre le monde forestier au sud et celui du sahel au nord. A l'image des autres cités de son époque comme Djenné, Sya était ce que Igué (2008) a appelé « villes entrepôts ». Dans ces cités, la présence d'un important centre commercial constituait l'élément physique important pour les caractériser de ville. D'ailleurs, devant ce centre, les mosquées et les palais devenaient des éléments physiques facultatifs de cette caractérisation. Dans la cité de Sya, la fonction économique était si importante que près du tiers de la population (environ 1500 personnes) étaient des étrangers travaillant dans le commerce (Fourchard, 2001). En prenant en compte l'importance des guerriers dans le développement de ce commerce on peut aisément affirmer qu'une division du travail avait vu le jour. Et chaque catégorie socio-professionnelle avait son signe extérieur de reconnaissance et de prestige : *« Les guerriers et les familles musulmanes étaient les spécialistes du commerce et de l'enseignement religieux. Les chevaux et les armes étaient les moyens de production et les symboles de prestige des guerriers ; l'âne et le métier à tisser les emblèmes des commerçants, le tapis de prière et le Coran les insignes des érudits »* (Werthmann, 2012, p.3).

Ces érudits établirent donc les premières mosquées de la ville (voir photo 3). Selon Igué (2008), les mosquées en Afrique soudano-nigérienne ont joué un rôle d'enseignement et de culte symbolisant ainsi les fonctions religieuses et culturelles des villes qui les abritaient. Même si l'on ne peut pas affirmer que les mosquées de Sya ont joué un rôle d'université comme à Tombouctou, elles ont néanmoins joué cette fonction religieuse et culturelle comme ses homologues.

Au plan politique, même si la création d'une entité politique créée par les Ouattara de Kong, le Gwiriko dans laquelle Sya serait la capitale est remise en cause Şaul (1998) et laquelle

tend à être confirmée par des archives sur l'époque³⁹, il n'en demeure pas moins que leur arrivée a créé un environnement politique et même militaire lequel fut fondamental pour l'accession de la cité au rang de ville (Fourchard, 2001). Et l'islam qu'ils propageaient à Sya et ses environs permettait à la ville d'être le centre de gravité d'un espace d'échange culturel et économique (Traoré, 2013) qui n'a pas manqué d'attirer le colonisateur français.

Photo 3: La vieille mosquée de *Dioulassoba* : l'une des plus anciennes mosquées de Bobo-Dioulasso

Cette mosquée fut construite au XIXe siècle par un musulman Zara du nom de Sakidi Sanou (Werthmann, 2012, p.851)



Source : <https://archnet.org/sites/18886>

³⁹ Dans les archives du cercle de Bobo- Dioulasso, I P 1920, Gouvernement général de l'AOF, Colonie de la Haute-Volta, monographie du cercle de Bobo-Dioulasso cité par Simonis (1996, p.38) le successeur du lieutenant Nouri affirme : « Les États Ouattara, tels qu'on les comprenait du moins, n'existaient pas ».

3.3. Bobo-Dioulasso sous domination coloniale

La fin du XIX^e siècle consacre l'entrée de Sya dans l'ère de la domination coloniale française. Cette période a radicalement changé la ville dans sa structuration spatiale et économique et imprègne encore aujourd'hui les habitants de la ville.

3.3.1. L'occidentalisation de Sya

Lancée dans le processus colonial comme plusieurs autres nations européennes, la France annexe la ville de Sya le 25 septembre 1897. Comme d'autres cités importantes de l'espace de l'actuel Burkina Faso, Sya s'imposa au colonisateur français comme point d'ancrage de sa domination coloniale (Ouattara & Somé, 2009). La nouvelle administration commence par imprimer sa marque à la fois sur la toponymie de la cité, sur les dispositions juridiques d'accès à la propriété et sur l'aménagement de l'espace urbain. Dès lors Sya devenait une ville nouvelle, différente de celle que les populations pratiquaient entre les quartiers *Kibidoué, Kombougou, Farakan, Yorokoko* etc. Désormais, les populations autochtones *Bobo*, les guerriers *Zara* et les commerçants *Dioula* devront apprendre à vivre avec de nouveaux espaces aux hiérarchies différentes.

En 1904, pour indiquer la double origine ethnique de la ville (Bobo et Dioula), Sya fut rebaptisé par le colon, Bobo-Dioulasso ce qui signifie en langue Dioula : la maison des Bobo et des Dioula. Deux ans plus tard les premières dispositions juridiques sont édictées par l'administration coloniale. Elles se poursuivront jusqu'à la veille des indépendances avec pour leçon majeure à retenir un mélange de droit coutumier et de droit moderne dans la gestion foncière (Hilgers, 2009), toute chose qui ne restera pas sans conséquence sur la dynamique urbaine. En effet, « les contradictions inhérentes à la juxtaposition du régime foncier moderne de conception libérale (qui reconnaît la propriété foncière privée) et le régime foncier coutumier constituent les difficultés majeures de la production de l'espace urbain dans toutes les localités du Burkina Faso » (Sory, 2013, p.239). Malgré, tout l'espace de Bobo-Dioulasso connaîtra des aménagements urbains et des attributions de parcelles à travers les différents lotissements.

En 1906 donc un camp militaire fut installé sur plus de 250 ha en déguerpissant les agriculteurs Bobo de Kuinima (voir carte 3). La résidence du commandant de cercle fut installée sur un vaste terrain aux abords du marigot à proximité de la ville. Ces deux premières réalisations plus celles de la prison, du bureau du trésor de même que l'aménagement des rues de l'avenue de la Concorde et de l'avenue du Gouverneur-Reste en 1910 constituaient le

premier dispositif urbain (Robineau, 2013) qu'il conviendrait plutôt de qualifier à notre sens de dispositif urbain de type occidental.

A la création de la colonie de la Haute-Volta en 1919, Bobo-Dioulasso fera partir des cercles choisis par l'administration coloniale pour en faire partir. Comme à Ouagadougou, la ville connaîtra le même type d'aménagement dit d'urbanisme ségrégationniste « d'inspiration hygiéniste » entre 1919 et 1932. A cet effet, comme ailleurs en Afrique, il fut recommandé aux administrateurs de séparer dans chaque centre urbain le quartier dit européen (qui pourra être habité par des évolués⁴⁰) des quartiers indigènes par un boulevard de cinquante mètres si possibles. En d'autres termes, « *un espace non ædificandi (ou zone interdite à la construction) devait servir de cordon sanitaire entre les quartiers africains et le centre européen* » (Fourchard, 2003, p.6).

Si le centre européen bénéficiait de certaines commodités, ce ne fut pas le cas des quartiers africains qui sont en effet sortis de terre. Ce fut le cas de Hamdallaye, Sikasso-Cira, et Koko en 1929, Diarradougou, Donona et Bolomakoté en 1930, Saint-Etienne en 1940, Médina-Coura, Farakan, Bindougouso I et Kuinima en 1945, le Marché central et le quartier de la Cathédrale en 1952 et enfin Accart-Ville en 1954 (Ouattara & Somé, 2009). En effet, comme le souligne Fourchard (2001, p.84) : « *la procédure de lotissement, lorsqu'elle s'étendait aux quartiers africains, n'était ni suivie d'une viabilisation, ni de construction de réseaux. Seules les contraintes d'alignement et de bornage de parcelles subsistaient* ». Car ces lotissements répondaient au souci du colonisateur d'organiser les villes en distinguant quartiers résidentiels, ces « villes européennes » bien équipées en infrastructures socioéconomiques et quartiers traditionnels c'est-à-dire les « villes africaines » sous-équipées (Ouattara & Somé 2009, p.30).

La ville africaine n'était donc pas une entité spatiale unique. Sa structuration comportait une hiérarchisation socio-spatiale sur la base du degré d'europanisation⁴¹ des populations africaines dites « indigènes ». Les quartiers indigènes étaient en effet divisés en deux zones. La première, la plus voisine du quartier européen, était réservée exclusivement aux semi-évolués⁴². Séparée de cette zone par un boulevard d'au moins quarante mètres, la seconde le quartier dit

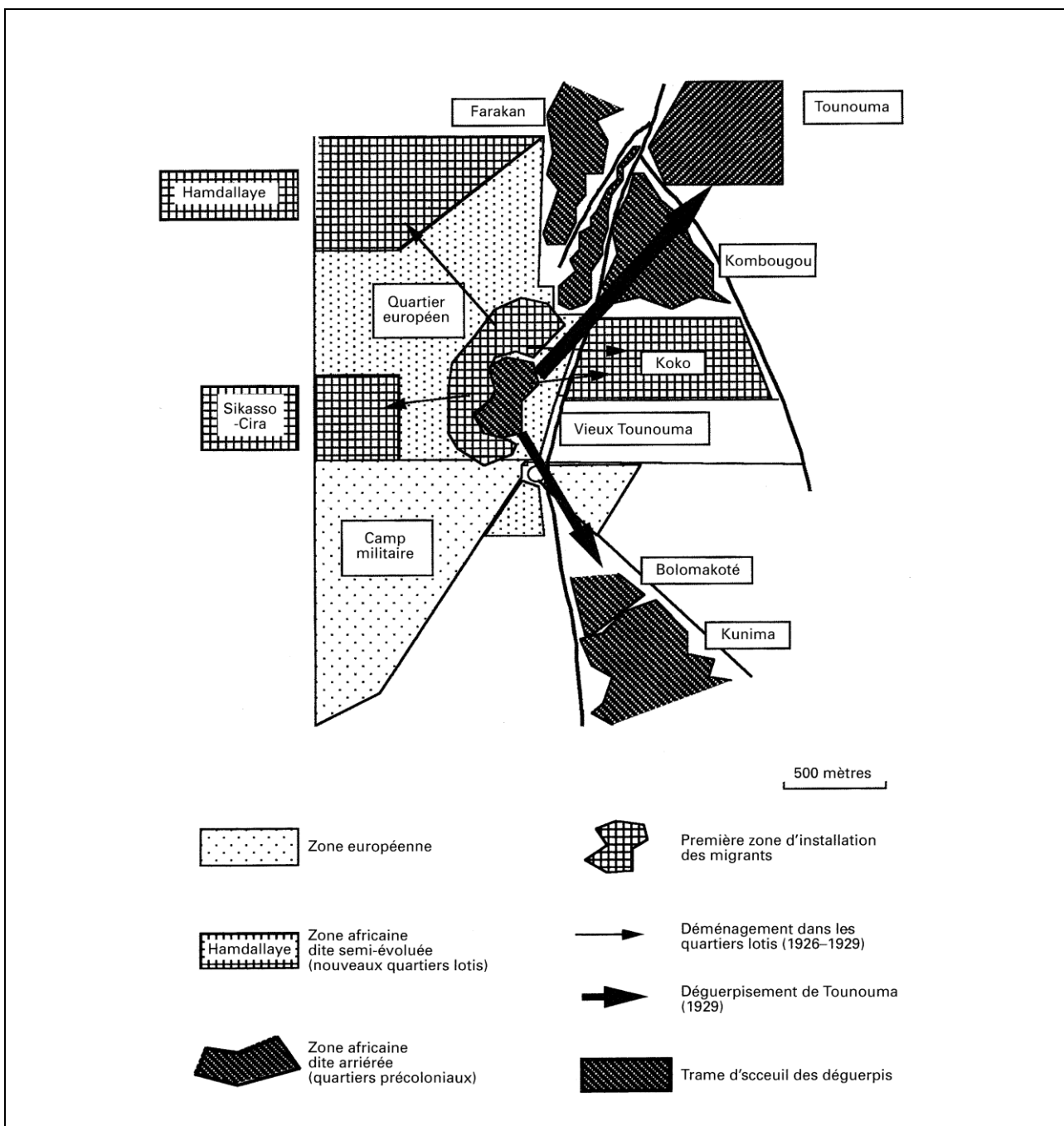
⁴⁰ Elites africaines sous la colonisation.

⁴¹ Nous reprenons le terme employé par Dziwonou (2003, p.283) pour désigner le processus d'urbanisation impulsé par la colonisation sur les villes précoloniales africaines.

⁴² Classe en dessous des évolués, en cours d'occidentalisation. Selon Fourchard (2003), ils étaient des commerçants et salariés essentiellement.

« d'arriérés » qui étaient en fait des non-lotis, où les populations vivaient selon leurs habitudes (Fourchard, 2003). On retrouve ici, « le prototype de la ville coloniale caractérisée par l'apparente juxtaposition — et l'inévitable interpénétration — de deux modèles apparemment contradictoires : le ou plutôt les modèles autochtones anciens, et le modèle spécifique colonial/blanc/métropolitain » (Coquery -Vidrovitch, 1988, p 49). Cependant cette différenciation socio-spatiale n'a pas empêché un rayonnement économique de la ville pendant cette période coloniale.

Carte 3: Production de l'espace urbain sous la colonisation

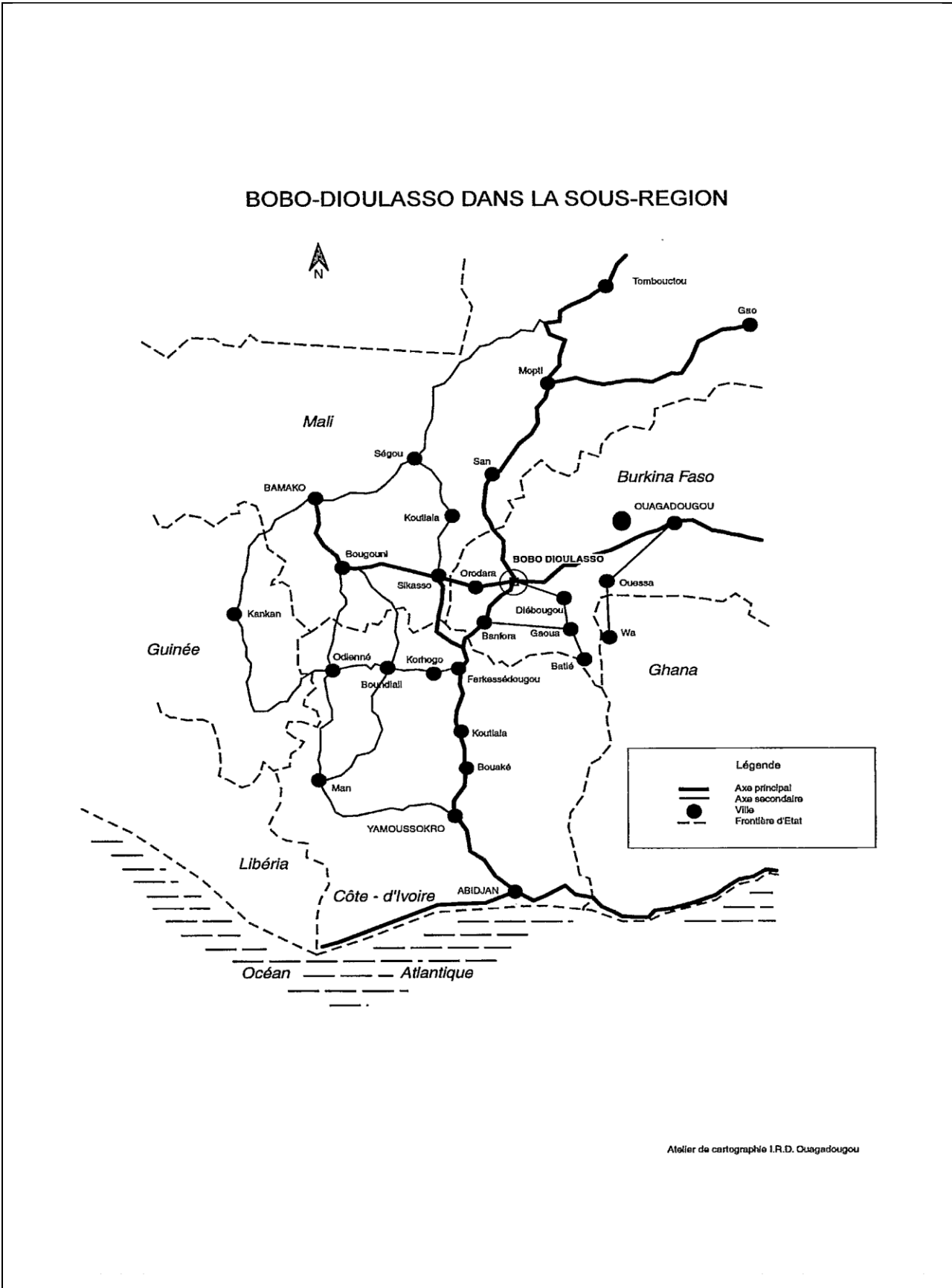


Source : Fourchard, 2003.

3.3.2. Le rayonnement économique de Bobo-Dioulasso sous la colonisation : la période faste

La conquête coloniale a redessiné la configuration économique de la ville de Bobo-Dioulasso. Elle passe d'une ville au commerce caravanier à une ville industrielle et de transit de marchandises. Même si le développement industriel en raison du « pacte colonial » n'était pas une des préoccupations des colons, ces derniers construisirent quelques unités industrielles pour les besoins locaux et l'exportation des produits semi-finis (Compaoré, 2007). Avant cela de nombreuses compagnies de commerce avaient également ouvert leurs portes si bien que près de la moitié des Européens de la ville étaient des commerçants en 1920 (Fourchard, 2001). Ils ont pu prendre une part active dans l'importation et l'exportation des produits durant cette période. Et comme Abidjan avec son port était devenue la destination préférentielle même pour les migrants, cela faisait jouer à la ville de Bobo-Dioulasso, la fonction de première plaque tournante des transports et flux nationaux et internationaux avec un espace de rayonnement allant du nord de la Côte d'Ivoire (région de Korhogo), au sud-est (Sikasso, Bougouni) et au nord-ouest (Ségou, San) du Mali (Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme, 2012) (voir carte 4). Ce rayonnement continuera malgré la dislocation du territoire de Haute-Volta et le rattachement de la ville à la Côte d'Ivoire au sein d'un ensemble appelé Haute Côte d'Ivoire. Il prendra même de l'ampleur avec l'arrivée du train en 1934 (Robineau, 2013).

Carte 4: Les corridors reliant Bobo-Dioulasso et des villes d'Afrique de l'ouest avant les indépendances



Source : Fauré et Labazée (2002)

L'importance économique et démographique de Bobo-Dioulasso était sans contexte avant la seconde guerre mondiale et une décennie après. Ce fut sa période de gloire. En effet, entre 1931 et 1936, Bobo-Dioulasso était la première ville de la colonie de la Haute-Volta devant Koudougou et Ouagadougou (Werthmann, 2013). En 1945, elle était la principale cité de la Haute Côte d'Ivoire pourvoyeuse d'emploi dans les secteurs secondaires et tertiaires avec ses 4000 manœuvres et ouvriers spécialisés et plusieurs centaines de fonctionnaires (Fourchard, 2001, p.328). En 1950 la superficie de la zone industrielle de Bobo-Dioulasso mise en valeur était 29 fois plus grande en hectare que celle de Ouagadougou (Fourchard, 2003, p.10). En 1960, 60 % des entreprises modernes du pays étaient localisées à Bobo-Dioulasso (Fauré & Labazé, 2002).

Toute cette prospérité économique va changer à l'accession à l'indépendance du pays.

3.4. La ville post-coloniale : entre stagnation économique, croissance urbaine et reconfiguration spatiale

3.4.1. La dynamique économique de Bobo-Dioulasso après les indépendances

L'accession à l'indépendance du Burkina Faso a eu un impact considérable sur l'évolution notamment économique de la ville de Bobo-Dioulasso. Le premier choc que rencontra la ville fut consécutif à une décision politique prise par le président du pays à peine indépendant, suite à l'assassinat de Patrice Lumumba. En effet, faisant suite à la décision du président d'évacuer leur base militaire, comme moyen de réaction contre les états impérialistes jugés responsables de cette mort, les militaires puis les commerçants français quittèrent la ville en 1961 : cet évènement fut le début de la décadence économique de Bobo-Dioulasso (Marchal, 1982, p.27).

Plaque tournante de l'économie coloniale, Bobo-Dioulasso, voit sa zone d'influence fortement restreindre par dans un premier temps la création des frontières (Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme, 2012). La politique de désenclavement entreprise par le pays va par la suite accentuer le ralentissement économique de la ville. En effet, cette politique axée sur la construction de nouveaux corridors reliant la capitale Ouagadougou à d'autres ports de la sous-région (Togo, Bénin, Ghana) au lieu du seul port de la Côte d'Ivoire, a eu pour conséquence la mise en concurrence des corridors, ce qui fit perdre à Bobo-Dioulasso son rôle de plaque tournante du commerce extérieure du Burkina Faso (Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme, 2012).

Par ailleurs, en tant que nouvelle capitale, Ouagadougou a pu bénéficier du transfert de plusieurs services centraux et des sièges de certaines entreprises commerciales au détriment de Bobo-Dioulasso où ils étaient installés auparavant (Verhasselt, 1969). Ensuite d'autres attirés par le marché de consommation grandissant de la capitale et par le souci des acteurs économiques de se rapprocher des lieux du pouvoir délocalisèrent de Bobo-Dioulasso vers Ouagadougou. (Fauré & Labazée, 2002). Enfin, cette nouvelle dynamique économique vers Ouagadougou s'est par la suite accentuée avec la montée du libéralisme économique et de la mondialisation dont les acteurs économiques de Ouagadougou ont su vite tirer profit (Compaoré, 2007). Tous ces événements ont contribué à une baisse de l'activité économique dans la ville et un début de paupérisation pour une bonne partie des citoyens. Ainsi, le PIB de la ville de Bobo-Dioulasso a connu une chute entre l'année d'accession à l'indépendance et le milieu des années 1990 que l'OCDE/CSAO (2002), estimait de 26,6% à 14,9%.

Si de nombreuses entreprises ont délocalisé vers Ouagadougou, il faut noter que nombreuses parmi celles restées à Bobo-Dioulasso ou qui se sont implantées ultérieurement ont de nos jours fermé pour diverses raisons. On peut signaler dans un premier temps l'impact de la crise ivoirienne (2002-2010). En effet avant cette dernière 70 % des importations maritimes de marchandises générales et 25 % des approvisionnements en hydrocarbures du Burkina Faso provenaient de la Côte d'Ivoire (Soulé, 2003) avec au cœur de ce commerce régional la ville de Bobo-Dioulasso. Ainsi donc dès le début de la crise, la fermeture des frontières avait donc empêché de nombreuses entreprises de Bobo-Dioulasso d'accéder à leurs matières premières et à leurs pièces de rechange en provenance de la Côte d'Ivoire (Afrique verte, 2003). Ces cinq premières années (2002-2007) de la crise ivoirienne ont par conséquent causé la fermeture de nombreuses entreprises et un impact défavorable sur l'ensemble des activités économiques de la ville (Werthmann, 2012).

La deuxième cause des fermetures d'entreprises dans la ville est liée à l'environnement international (globalisation et libéralisation de l'économie) et local répertorié dans le SDAU (Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme) de 2012 :

- La forte concurrence des produits importés
- Le renchérissement des coûts d'approvisionnement en matières premières dû à l'éloignement des villes portuaires. Cette situation est d'autant plus difficile que les entreprises au Burkina Faso doivent composer avec un coût d'accès à l'énergie très élevé. A titre de comparaison, le prix moyen est du Kilowatt/heure est de 102 F CFA au Burkina contre, respectivement 41, 53, 56 et 58 F CFA en Côte d'Ivoire, au Bénin, au

Mali et au Togo. Il en est de même pour l'eau (Commune de Bobo-Dioulasso, 2007). Tous ces facteurs agissent négativement sur le coût de production des produits manufacturés.

- L'étroitesse du marché local à cause de l'accroissement de la population sans emploi et de la faiblesse des revenus de la population ;
- La fraude et la corruption.

Malgré toutes ces difficultés, la ville de Bobo-Dioulasso continue de réaliser des taux de croissance de PIB même s'ils ne sont pas à la hauteur de son potentiel économique (Fauré et Labazée, 2002). Les populations ont en effet trouvé refuge dans l'informel, la première source d'emplois (68,2% de l'emploi contre 16,2% pour l'économie moderne) dans la ville avec une contribution de 49,5% de la richesse locale (produit local brut) (Fauré & Soulama, 2000 cités par Berrou & Gondard-Delcroix, 2011). Parmi les activités de secteur informel, le transport urbain par les taxis artisanaux et les tricycles, y trouve une place de choix.

Les taux de croissance enregistrés tiennent aussi au fait que la ville continue d'être un pôle de croissance de toute la partie ouest du pays. Elle constitue un vaste marché de consommation pour les produits agricoles provenant aussi bien des exploitations familiales que des périmètres irrigués des localités environnantes. Au plan touristique et culturel, la ville a longtemps été très attractive⁴³ avec ses principaux sites que sont la guinguette, le Dafra, le marigot Houet, le quartier *Dioulassoba* et sa mosquée (la vieille ville), le mausolée Guimbi Ouattara et les manifestations comme la SNC (Semaine Nationale de la Culture).

Ainsi Bobo-Dioulasso, bien qu'en difficulté continue de jouer un rôle important dans le tissu économique du pays et celui de sa région, toute chose qui s'accompagne d'une certaine dynamique démographique avec des impacts sur l'espace urbain.

3.4.2. La croissance démographique

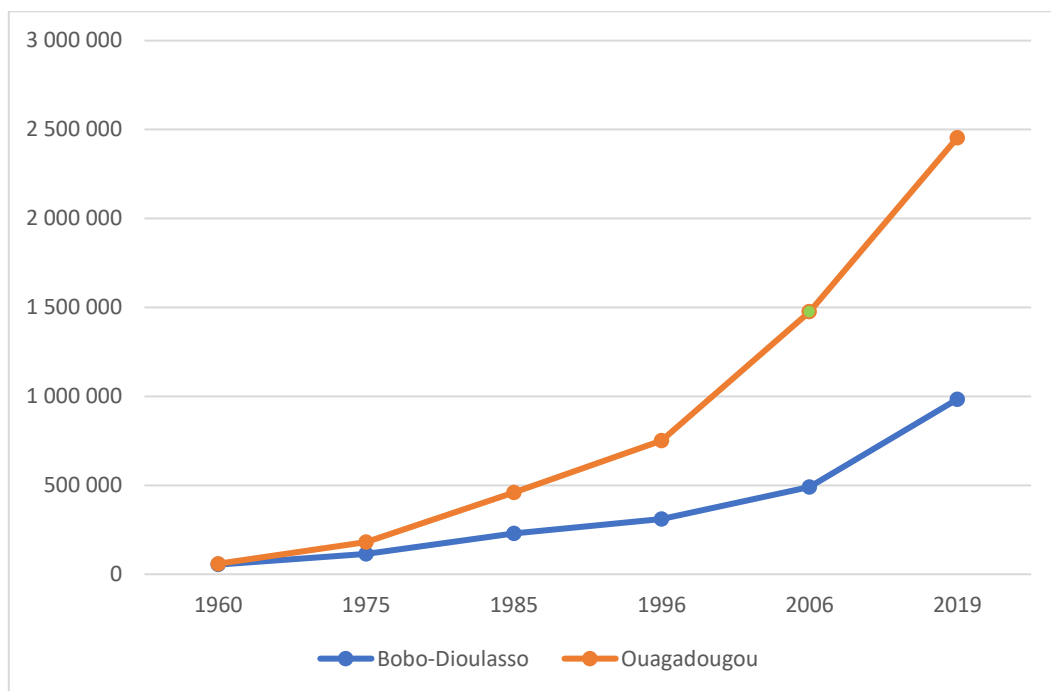
De l'estimation faite par Binger lors de son passage, la population de Bobo-Dioulasso s'est multipliée par dix au moment de l'accession à l'indépendance du pays. La population est en effet passée d'environ 5000 habitants en 1888 à 54.300 habitants en 1960. Durant cette période, l'une des causes de la croissance de cette population fut notamment d'ordre migratoire ; l'essor commercial ayant attiré de nombreuses personnes de l'ouest Volta et des

⁴³ Les attaques terroristes depuis 2016 ont conduit à une baisse de l'activité touristique dans tout le pays.

colonies voisines à laquelle il convient d'ajouter l'exode rural notamment celle consécutive à la crise économique de 1929 (Fourchard, 2001).

La période post-coloniale fut marquée par une croissance démographique moins rapide que celle de Ouagadougou malgré des poids démographiques sensiblement égale au moment de l'indépendance. En effet, la ville a connu un ralentissement de sa croissance démographique entre 1985 et 1996 (voir courbe) témoignage de sa situation économique difficile notamment pendant cette période.

Figure 1 : Evolution démographique comparée de Bobo-Dioulasso et de Ouagadougou



Source : Ouattara & Somé 2009 ; INSD, 2020a

Dans les faits, la population de Bobo-Dioulasso estimée à 54 300 habitants en 1960 est passée en 1975 à 115.100 habitants en 1975, puis à 228 668 habitants en 1985. En 1996, elle atteint 309 771 habitants puis 489 967 habitants en 2006. Selon les données préliminaires du RGPH de 2019 la population de Bobo-Dioulasso est estimée à 983 552 habitants. Cette croissance est essentiellement l'œuvre du niveau de fécondité élevée (4,5 enfants par femme en moyenne en 2006), du recul de la mortalité lié à l'amélioration des conditions sanitaires et enfin aux migrations vers la ville. Sur ce sujet, la ville de Bobo-Dioulasso est la deuxième destination des migrants du pays derrière Ouagadougou avec 17,4% du total des migrants vers les villes en 2006 (Ouattara & Somé, 2009).

Ces évènements démographiques (natalité et migration) ont un impact considérable sur la structure de la population. Avec 47,20 % de la population qui a moins de 15 ans, la population Bobolaise est extrêmement jeune. La population active (15 – 64 ans) en charge des plus jeunes est de 49,87%. Au niveau de la répartition par âge et par sexe, la ville connaît une prédominance féminine entre 0 et 24 ans puis masculine entre 20 et 74 ans. Cette prédominance est le résultat d'une dynamique migratoire à l'avantage des femmes entre 0 et 24 ans, puis à l'avantage des hommes entre 20 et 24 ans. A l'âge senior (plus de 74 ans), la tendance s'inverse à nouveau à l'avantage des femmes (Dabiré et al, 2009) avec la surmortalité masculine.

La croissance de population laisse entrevoir de multiples problèmes de logement, d'emploi et d'équipement (Ouattara, 1998). En ce qui concerne la structure par âge, la part importante des jeunes de moins de 15 ans dénote de l'ampleur de la charge sociale à gérer à l'échelle des ménages. Pour la structure par sexe, l'engagement des femmes dans la vie économique est plus qu'impérieuse et leur prise en charge à la vieillesse sont des enjeux sociaux importants.

3.4.3. L'évolution spatiale

Comme partout au Burkina Faso, la croissance démographique à Bobo-Dioulasso s'est accompagnée d'un étalement spatial de la ville à travers les différents lotissements entrepris par les autorités depuis les indépendances. De 1960 à 1980 de vastes zones (Ouezzinville, Nienieta, la zone résidentielle B, le nord de Kuinima, Bindougouso, Sonsoribougou et Yegueré) ont été soit loties ou soit restructurées pour faire partir de la « ville légale » quand elles étaient des non loties (Diallo, 1993).

Les années 1980 marquent l'entrée du Burkina Faso dans une autre dimension politique et sociale avec l'instauration de la révolution sankariste. Face aux besoins des populations en parcelles d'habitation que les lotissements précédents n'avaient pu résoudre, le Conseil National de la Révolution (CNR) a entrepris, à partir de 1984, dans le cadre du Programme Populaire de Développement (PPD), de donner « à chaque famille, un toit » qui s'est traduit par un ménage une parcelle (Sory, 2013). Le sud de Kuinima, la cité An II, les quartiers Lafiabougou et Sarfalao, l'est de Ouezzinville et enfin les secteurs 14 et 15 sont lotis, faisant passer la superficie lotie de Bobo-Dioulasso en 1986 à 3630,5 ha (Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme, 2012). Ce lotissement eut comme conséquence un étalement spectaculaire de 41% de la ville lotie ce qui permit de réduire de 12% la part des habitats spontanés (non-lotis) dans la ville (Bouju & Ouattara, 2002).

L'extension spatiale de la ville va se poursuivre au retour à la démocratie libérale et à la mise en place de la décentralisation. La période 1987-2010 a produit plus de parcelles en l'espace de 10 ans que la ville de Bobo en 80 ans c'est-à-dire de 1906 à 1986. Le pic de production des parcelles est atteint entre 2007-2009 avec 7 450 parcelles produites par an (Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme, 2012). Certains quartiers de haut standing ont même vu le jour comme Bobo 2010, construit à l'occasion de la célébration du cinquantenaire du pays.

La corrélation entre l'action municipale et la gestion de la dynamique urbaine des villes au Burkina Faso est un angle d'analyse pour appréhender le phénomène de l'étalement spatial. La décentralisation et le transfert de certaines compétences aux municipalités comme la gestion foncière ont permis de faire « de l'espace municipal » une source de rente dans un contexte de chute des investissements urbains depuis les années 1970 (Le Bris, 1999, p.11). Ainsi, pendant que les difficultés de production de services urbains adéquats sont de plus en plus aigües, les autorités municipales sont laxistes sur les mesures de densification et d'occupations des parcelles produites, préférant plutôt s'illustrer dans les scandales fonciers⁴⁴ (Kalissani, 2012).

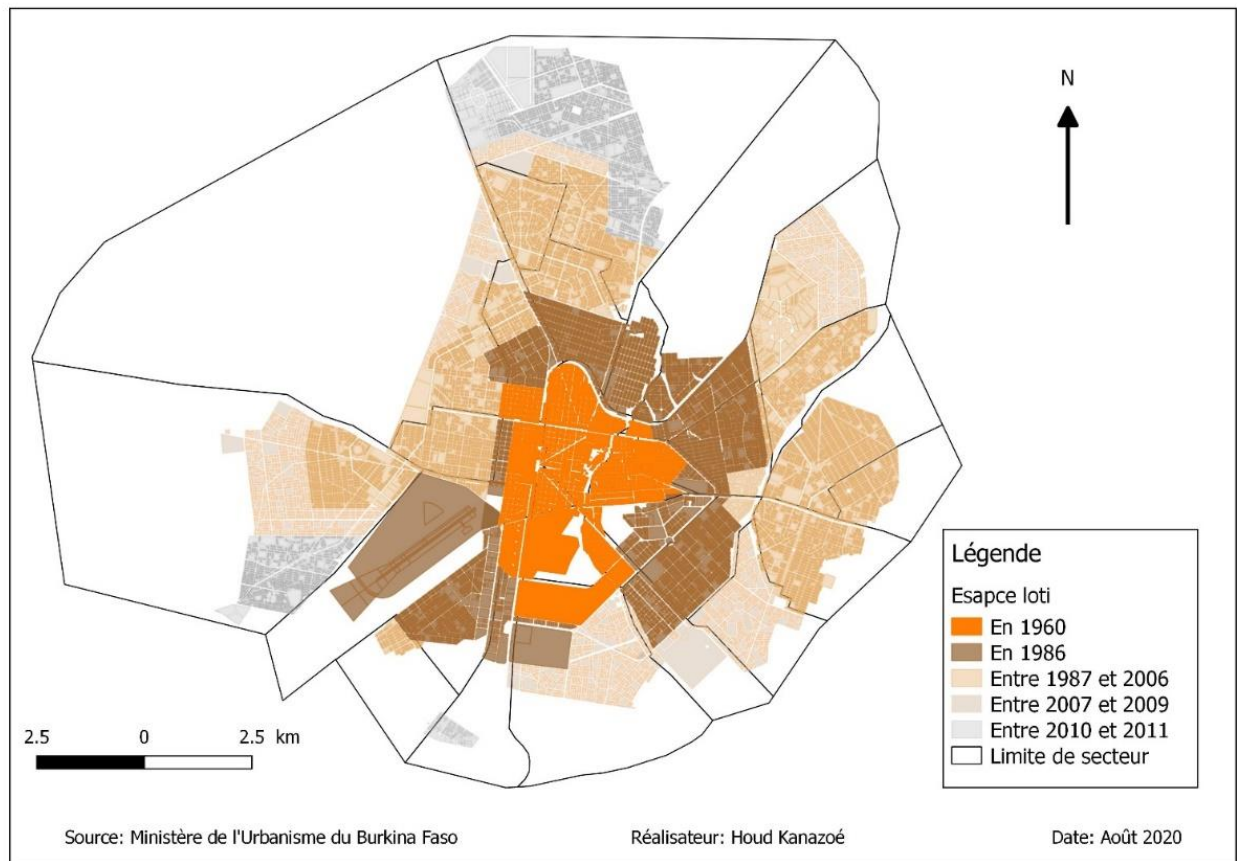
De nos jours, la ville de Bobo-Dioulasso s'étend sur une superficie de 14 679 ha (voir carte 5) avec un total de 116 673 parcelles dont 50% sont vides (Commune de Bobo-Dioulasso, 2018) à cause des quartiers nouvellement lotis dont la densification se fait habituellement à compte-goutte. De ce fait il y a donc plus de parcelles produites que réellement habitées ou mises en valeur. La ville connaît donc une faible densité de 40 hbts/ha, chiffre en dessous du scénario catastrophique envisagé par le SDAU de 1989 (Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme, 2012). En effet, ce SDAU prévoyait une densité de 60 hbts/ha avec une surface urbaine de 13 300 ha comme le scénario catastrophique qui conduirait à une surface difficile à gérer et à équiper par les autorités. Ainsi, la mauvaise gestion du foncier a conduit à atteindre une taille de ville hors de portée d'une intervention efficace en matière de disponibilisation des infrastructures urbaines.

Par ailleurs, ces disparités d'occupation des parcelles sont le témoignage de l'inégale répartition de la population qui a des impacts sur la desserte des secteurs par le transport collectif dont la logique de fonctionnement est avant tout économique. L'extension spatiale de la ville implique également des distances de plus en plus grandes à parcourir. Ceci à des conséquences notamment économiques pour ceux se déplaçant avec des engins à moteur (moto,

⁴⁴ Suite aux différents scandales fonciers survenus au Burkina Faso, une Commission d'Enquête Parlementaire a été mise en place en avril 2016 (Assemblée nationale, 2016).

voiture particulière, transport collectif). Pour les personnes à vélo ou à pied, les distances à parcourir deviennent de véritables contraintes à surmonter surtout avec une répartition fonctionnelle inégalitaire en terme de distribution spatiale des infrastructures.

Carte 5 : Evolution spatiale de Bobo-Dioulasso de 1960 à 2011



3.4.4. Structuration fonctionnelle et inégalité d'accès au ressource urbaine

Pendant longtemps, la forte croissance spatiale de la ville de Bobo-Dioulasso ne s'est pas accompagnée d'une déconcentration des nombreuses structures administratives et économiques vers la périphérie. L'espace constitué par l'ancienne ville « européenne » est devenu le cœur administratif et économique de la ville de Bobo-Dioulasso. Il y concentre presque toutes les directions régionales de l'administration publique (notamment le commissariat central très fréquenté), les sièges régionaux des établissements financiers, les sièges des entreprises formelles, les principaux lieux de culte (grande mosquée de Dioulassoba, la cathédrale Notre Dame de Lourdes, l'église centrale des Assemblées de Dieu) et surtout le marché central et la gare ferroviaire. A ceci, il faut ajouter le Centre Hospitalier Universitaire, quelques gares de grandes compagnies de transports reliant la ville à Ouagadougou mais aussi à d'autres localités de la région. La concentration de ces structures au centre-ville entraîne

nécessairement un effet de polarisation des flux de populations vers ce centre aussi bien pour les citoyens dans leur mobilité quotidienne que pour les personnes en transit à Bobo-Dioulasso vers d'autres destinations. Il constitue la principale centralité (pôles d'attraction) de la ville.

Cependant, ces dernières années, une timide politique de décongestion du vieux centre est en cours d'implémentation. Au plan des infrastructures socio-économiques, la mise en place à l'extrémité sud du Port Sec avec pour objectif la décongestion des axes urbains (Kafando, 2014), l'établissement de l'université Nazi Boni et l'aménagement du quartier haut standing de Bobo 2010 respectivement aux extrémités ouest et nord marquent le début d'une volonté de multiplier les centralités. La ville se dirige vers une multiplication de ces pôles de centralités (mise en place de centralités secondaires) dont la dynamisation souhaitée par le SDAU de 2012 reste encore à l'état de projet (Commune de Bobo-Dioulasso, 2018).

La dispersion des pôles d'intérêt économique vient donc se superposer aux centres d'intérêts d'ordre social. Cette multipolarité favorise les phénomènes de « *pérégrination urbaine* » : « *habiter dans un lieu, travailler dans un autre, consommer dans un autre, se divertir dans un quatrième, se soigner dans un cinquième, favorisant des trajectoires de déplacements plus « zigzagantes »* » (Yaye, 2014, p.104).

Cette géographie de la mobilité générale emmène à poser la question des infrastructures de mobilité notamment celles reliant les périphéries entre elles et celles reliant la périphérie à la centralité principale. L'ensemble de la mobilité dans la ville se fait sur les trois principales voiries de la ville (Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme, 2012) :

- La voirie primaire constituée par le prolongement à l'intérieur de la ville des routes nationales et régionales.
- La voirie secondaire reliant les différents quartiers et raccordée aux routes nationales.
- La voirie tertiaire assurant la desserte directe des habitations et des équipements.

Si les voiries principales sont toutes bitumées ceci est moins le cas pour les voies secondaires et tertiaires (voir carte 6). Seulement une infime partie des voies secondaires sont bitumées et la très grande partie pas encore bitumée est en mauvais état, rendant difficile l'accessibilité aux quartiers et/ou secteurs. La situation est encore plus difficile pour les voies tertiaires, presque toutes en latérite et en mauvais états du fait de la pression des véhicules et aux effets de l'érosion hydrique.

Au niveau de la distribution spatiale des voies bitumées, celles du centre-ville, structuré autour de la gare ferroviaire, du marché central, du boulevard principal, du gouvernorat et de la vieille ville sont en bon état suite à une récente opération de réhabilitation qui a concerné uniquement cette zone. Au niveau de la périphérie, les voies bitumées sont généralement les routes nationales (voie principale) qui bien souvent constituent les limites de secteur. C'est notamment le cas dans secteurs 17 (Sarfalao) ; 19 ; 20 (Lafiabougou), 24 : 25 : 28 : 30 (Bobo 2010 et Bolibana). D'autres secteurs comme ceux du 13 ; 18 : 26 : 27 : 31 ; 32, éloignés de ces grands axes ne disposent pas d'un seul kilomètre de bitume.

Carte 6 : Distribution spatiale et nature de la voirie à Bobo-Dioulasso



Sur l'ensemble de ces voies bitumées, les conditions de mobilité ne sont pas optimales. Les abords de ces voies sont pris d'assaut par les commerces et surtout par les gares informelles des opérateurs de transport de mini-bus reliant Bobo-Dioulasso aux localités environnantes. Malgré la forte présence des véhicules à deux roues, les différents axes bitumés ne disposent pas de pistes réservées uniquement à ces derniers. Enfin, les camions en transit dans la ville n'hésitent pas à stationner sur les abords de ces chaussées en l'absence d'aire de stationnement.

3.4.5. L'image de la ville et identité bobolaise

Les sections précédentes ont permis de décrire la ville de Bobo-Dioulasso en s'appuyant surtout sur des facteurs d'ordre institutionnel (politique urbaine et économique), d'ordre démographique et historique. Cependant, pour une étude qui ambitionne voir la ville par le regard des habitants eux-mêmes, cette dernière section permettra de cerner comment d'une manière générale, les habitants se représente la ville en tant qu'espace de vie, comment il perçoit l'urbanité. Nous terminerons par l'identité Bobolaise étape nécessaire pour appréhender une forme de singularité de la navigation socio-spatiale dans les chapitres à venir.

3.4.5.1. Structuration socio-spatiale de la ville et urbanité

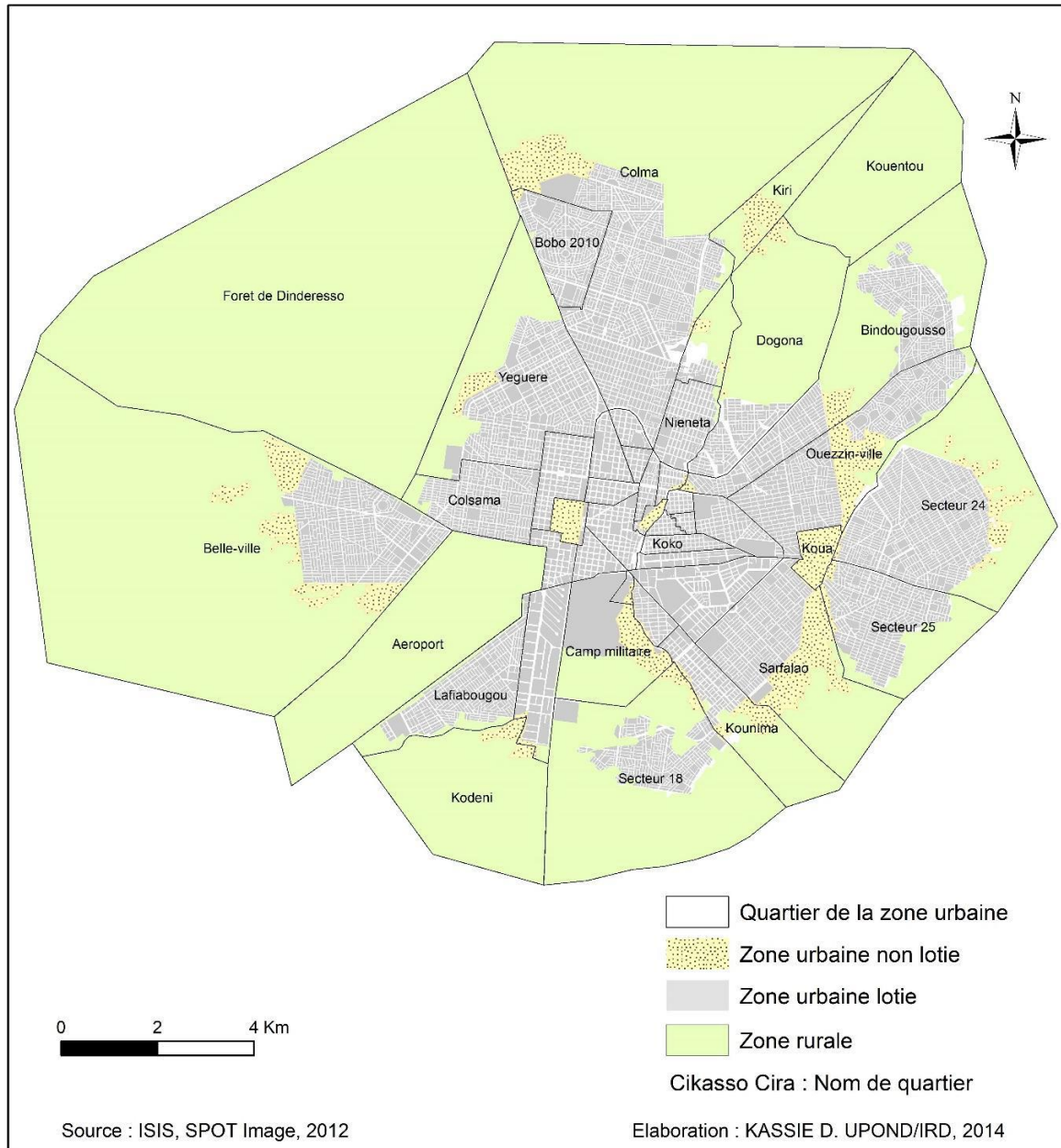
La production de l'espace urbain à Bobo-Dioulasso s'est faite soit par le déguerpissement des autochtones pour un nouvel aménagement, soit par le lotissement d'un noyau villageois rattrapé par l'extension spatiale de la ville ou par des opérations de restructuration des non-lotis. La structuration d'ensemble de la ville laisse percevoir une ville fragmentée comme celle de Ouagadougou (Sory, 2013), Bobo-Dioulasso ayant adopté et reproduit les mêmes principes et outils d'aménagement appliqués à la capitale (Meunier-Nikiema et al. 2015).

Sur la base des dispositions juridiques de l'aménagement des villes africaines et du mode de construction, la structuration socio-spatiale de la ville de Bobo-Dioulasso correspond parfaitement à la description de Yapi-Diahou (2007, p.38) sur les villes du sud où schématiquement on distingue une ville légale, une ville illégale et une troisième se situant dans l'entre-deux. A partir des précisions données par Yapi-Diahou sur ces trois villes dans la ville, on distingue ainsi à Bobo-Dioulasso (voir carte 7) :

- La ville légale, régulière, construite selon les règles officielles correspondant à tous les quartiers précités et qui a fait l'objet de lotissement par les autorités urbaines depuis l'époque coloniale jusqu'à nos jours.
- La ville illégale, irrégulière appelée communément « non-lotis au Burkina Faso » fruit d'une production par la population comme sas pour accéder au logement et à la ville (Robineau, 2014). Elle est le plus souvent située à la limite de la ville légale. En attente d'une éventuelle régularisation, elle est construite en matériaux précaires avec un faible niveau d'accès aux commodités urbaines.
- La ville de l'entre-deux correspond au noyau villageois qui ont gardé leur organisation spatiale traditionnelle. C'est le cas de la vieille ville de *Kibidoué* au centre de la ville et

du quartier *Kua* à l'est de la ville où les populations autochtones *Bobo* continuent d'y vivre comme avant la colonisation mais en bénéficiant des certaines commodités urbaines comme l'eau et l'électricité.

Carte 7 : Structuration de l'espace urbain de Bobo-Dioulasso



Source : Kassie (2015)

Si la ville illégale est une zone hétérogène qui regroupe des personnes d'origine socio-culturelle différente, celle de l'entre-deux permet d'aborder la question de l'urbanité dans la mesure où il s'y dégage une réalité socio-culturelle dominante et ancienne au cœur de la ville légale. En effet, dans la ville de Bobo-Dioulasso les uns et les autres bien qu'habitant la même

ville ne se la représente pas forcément de la même manière. Pour les populations autochtones *Bobo*, même s'ils ne peuvent pas s'opposer à l'occidentalisation ou à la modernisation d'une partie de leur terroir ou de leur village, ils entendent y vivre comme au village. A cet effet, ils influencent les aménagements urbains par soit, le non-lotissement de leur village, permettant l'existence d'un îlot pratiquement rural en pleine ville comme à *Dioulassoba* ou à *Kua* (Kassie, 2015) soit en influençant le tracé des voies bitumées pour préserver leurs autels et espaces sacrés (Robineau, 2013) (voir photo 4). Par cet antagonisme entre la modernité et le traditionnel, les autochtones travaillent à la conservation de leur identité et de leur patrimoine culturel. Ainsi, si aller à la ville provoque un délaissement d'une partie de soi pour devenir citadin comme le font les VDV⁴⁵ de Koudougou, populations issues de l'exode rural qui pour devenir citadin doivent abandonner la gestuelle corporelle paysanne pour celle urbaine (Hilgers, 2009), l'exemple des *Bobo* montre plutôt le souhait que « l'urbanité » s'adapte à eux. Ils ont d'ailleurs depuis la colonisation été réfractaire à l'urbanisation contrairement aux Bobo-Dioula et aux Dioula (Sanou, 2010).

Photo 4: L'autel de *Kua* en bordure de route



Source : Robineau (2013).

⁴⁵ Venu Directement du Village. Sigle pour désigner ironiquement les populations nouvellement installées en ville, remarquables par leur manque de savoir-vivre typiquement urbain.

Dans la continuité de leur souhait de vivre selon leur tradition, ces quartiers de l'entre-deux sont le théâtre de l'expression du patrimoine culturel des *Bobo* à l'occasion des funérailles et des festivités de réjouissances. A ces occasions, toutes mobilités et activités économiques dans l'emprise de ces cérémonies deviennent pratiquement impossibles à cause de la foule et surtout des danses des masques qui non seulement envahissent les rues mais aussi pourchassent, fouets à la main, toutes personnes qu'ils jugent irrespectueuses sur des bases de jugement pas toujours claires. Par moments, ces réjouissances sont accompagnées de cris et de chants face auxquels certaines personnes dans la ville n'ont pas toujours une bonne appréciation selon leur lexique de l'urbanité. La réaction d'un des passagers assis derrière nous lors d'une de nos navigations, à la hauteur de *Kua* entendant ces énormes cris, est éloquente. En effet, pour marquer son mécontentement, il s'écria : « *oooh ces Bobo-là, il faut qu'ils arrêtent maintenant leur tradition là. Leur village est devenu la ville* ». Cette réaction interpelle sur « *la question de l'urbanité, de ce qui est perçu comme urbain ou pas, de ce qui peut être accepté en milieu urbain ou pas ? ou plus généralement de ce qui est d'une culture urbaine ; l'urbanité englobant les éléments urbanistiques, fonctionnels, socioculturels et socioéconomiques d'un environnement « typiquement citadin* » (Werthmann, 2013, p.12). A l'analyse, le bruit ici n'est que prétexte permettant d'indexer une pratique. Sinon, le contraire aurait dû emmener notre passager à se plaindre des autres bruits de klaxons, de vrombissements de véhicules et tricycles et surtout des rabatteurs d'une gare informelle installée en bordure de la voie juste en face des concessions d'où provenaient ces cris. Trouvant certainement ces derniers typiquement urbains, c'est plutôt celui des chants et danses traditionnels qu'il faut exclure de la ville, toute chose qui n'est pas encore à l'ordre du jour chez les *Bobo*.

Dans la ville « légale », la résistance ou la difficulté à s'adapter à la modernité « occidentale » peut être observée à une échelle plus grande que celle des autochtones, sur la toponymie des sous-ensembles c'est-à-dire des quartiers (anciens villages régularisés aux limites pas toujours claires) et les secteurs d'apparition postérieures. En effet, la sectorisation de la ville a fait son apparition sous la révolution sankariste des années 80. Cette dernière soucieuse d'éliminer l'influence politique des « forces rétrogrades et féodales constituées des anciens dignitaires, des chefs coutumiers » sur les quartiers anciens à procéder à une sectorisation de l'espace urbain (Hilgers, 2005). Avec les limites des secteurs qui viennent découper ces quartiers traditionnels, la sectorisation fut un procédé très efficace pour effacer les représentations spatiales et perturber l'ordre traditionnel (Fournet et al, 2008). A l'échelle

des rues, les numéros issus de la sectorisation ont été à la base d'un plan d'adressage⁴⁶ de la ville entre 1989 et 2004 qui a permis d'atteindre 7% de rues dénommées y compris celle du centre-ville réalisée sous la colonisation (Farvacque-Vitkovic et al, 2005).

L'une des conséquences actuelles de ces décompositions et recompositions spatiales est donc le chevauchement de toponymie chez les citoyens. Ainsi, pendant que les anciens quartiers continuent d'être appelés comme à l'origine malgré leur sectorisation notamment lorsque que ces secteurs couvrent un quartier historique préexistant (Robineau, 2013), certains nouveaux espaces issus pour la plupart des lotissements de la période d'avant 2009 sont désignés par leur numéro de secteur. Quant aux rues, leur dénomination oscille entre une logique nominative, une logique numérale et dans la périphérie une absence des deux.

Le processus de décomposition et de recomposition spatiale de la ville et ses implications, s'est par ailleurs poursuivi après 2009. En effet, suite aux évolutions spatiales et démographiques de Bobo-Dioulasso et également de la capitale Ouagadougou, le pouvoir central a décidé d'une nouvelle sectorisation de ces villes avec l'adoption de la loi n°66-2009/AN du 22 décembre 2009, modifiée par la loi n°026-2012/AN du 4 juin 2012. Cette loi, qui consacre le passage de la ville de Bobo-Dioulasso de 25 secteurs à 33 a été prise entre autres pour rapprocher les services communaux et urbains aux populations de plus en plus éloignées avec les extensions spatiales, par la réduction de la taille des arrondissements⁴⁷ (Soma, 2015). Ce dernier découpage n'a pas manqué de semer encore plus de confusion. En effet, les secteurs 6, 14, 15, 20, 21, 23, 24 et 25 du découpage de 1984 ont été subdivisés, pour donner des numéros de secteurs supplémentaires allant de 26 à 33. En outre une nouvelle toponymie qu'on pourrait qualifier de moderne⁴⁸ ou du moins non issue des langues locales a été introduite pour se coupler à celle d'avant la révolution.

Les populations de Bobo-Dioulasso doivent donc désormais composer pour s'orienter et se situer dans l'espace dans un premier temps avec une toponymie de la ville à trois strates : les noms des quartiers anciens, les numéros de secteurs initiés par le processus révolutionnaire et les noms modernes. Ensuite à l'échelle des rues, elles composent avec les numéros et noms

⁴⁶ L'identifiant de la voie est un numéro composé de deux éléments. Le premier correspond au numéro du secteur et le deuxième au numéro d'ordre (ex : rue 5.14 correspond à la 14^{ème} rue du secteur 5). (Farvacque-Vitkovic et al, 2005, p.57).

⁴⁷ Un arrondissement est un groupement de plusieurs secteurs dirigé par un maire. Avec ce découpage Bobo-Dioulasso est passé de 3 arrondissements à 7.

⁴⁸ C'est notamment le cas de Belleville (secteur 29) et Bobo 2010 (secteur 23).

des adresses. Mais, la situation se complique surtout au niveau de l'indication des points précis à l'intérieur des rues sans adressage notamment en périphérie et même au niveau de celles adressées quand on se rappelle du faible niveau d'instruction de la population surtout chez les personnes issues de l'exode rural et celles âgées.

3.4.5.2. L'identité Bobolaise et les facteurs d'intégration (langue, culture mandingue et islam)

La ville de Bobo-Dioulasso n'est certes pas un bloc homogène dans sa structuration socio-spatiale, culturelle et toponymique. Les populations de composition ethnique et de religion différentes vivent dans des milieux hétérogènes sur le plan de l'aménagement. Mais malgré toutes ces différences, il existe une unité sociologique dominante voire une identité urbaine « Bobolaise » : les identités se construisent dans l'interaction entre individu et société, et dans les rapports des individus et des groupes à l'espace (Bautès & Guiu, 2010, p.3). Cette identité est structurée autour de la langue, de la culture et de la religion

Au plan linguistique, les citoyens Bobolais s'expriment majoritairement en dioula, chose tout à fait logique avec l'importance prise par les Ouattara dans les domaines économiques et politiques. Ensuite l'arrivée de nombreux immigrants des pays Mandingue (Guinée, Mali) pour participer à l'essor économique de la ville sous la colonisation (Fourchard, 2001) auxquels il faudrait ajouter d'autres Dioula de Kong venus après la destruction de la ville par Samory Touré lors de sa résistance face au Français (Cissé, 2013, p.76) a renforcé la place de cette langue et la culture mandingue dans la ville.

Mais le Dioula parlé à Bobo-Dioulasso est un type véhiculaire particulier (Sanogo, 2013) (différent des autres variantes de la sous-région comme au Mali, en Côte-d'Ivoire). Cette situation pourrait être la résultante des influences que subissent toutes langues une fois déconnectées du foyer originel et l'entrée en contact avec d'autres peuples. Ce langage particulier participe à l'identité urbaine Bobolaise et son adoption apparaît comme le canal d'intégration à la ville puisque, les nouveaux venus par le besoin « de parler avec ceux de la ville » et « de parler comme ceux de la ville » sont obligés de l'adopter (Ibid, 2013) car « on peut être *dans* la ville et ne pas être *de* la ville » (Bautès & Guiu, 2010, p. 5).

La langue étant un facteur de rapprochement, la vie socio-économique des citoyens Bobolais est naturellement influencée par la culture Mandingue. Ainsi, on retrouve dans la ville, les principaux traits de la culture urbaine des pays majoritairement Mandingue comme le Mali.

Les *grins* et les *djanjoba*⁴⁹ se rencontrent à tous les coins de rues. Cette dernière pratique qui concerne uniquement les femmes, prend même de nos jours de l'ampleur dans la ville avec l'instauration du *sumu*⁵⁰. En effet, les *sumu* et les *djanjoba* sont les faits de groupes de femmes organisées au sein des tontines (*ton*). Ces derniers sont des cadres d'expression d'une forme de solidarité féminine et de recherche de capital social, d'estime des autres à travers des dons et de contre-dons sur base de surenchère (Vuarin, 1994). Pour bénéficier d'un nombre important de ce capital social et de ces retombées économiques, de nombreuses femmes multiplient leur appartenance aux tontines (*ton*) selon les différentes sphères sociales qu'elles fréquentent. Selon (Bouju et al. 2004), il existe plusieurs types de tontine, chacune d'elles étant rattachées à un espace de vie d'une femme : la tontine lignagère où la femme entretient sa position dans la solidarité familiale en aidant celle qui « à un événement » (baptême ou mariage) à faire face aux dépenses ; la tontine de voisinage qui lui permet d'asseoir sa renommée publique ainsi que de bénéficier d'une « assurance sociale » et d'un « crédit bancaire » nécessaires à sa survie ; éventuellement, une tontine de « service » où elle tentera d'élargir ces avantages à son milieu professionnel. Participer à ces événements, sont des sources de dépenses qui influencent les choix économiques et de mobilité quotidienne de ces dernières.

Le deuxième facteur identitaire dans la ville est l'Islam. Il sert en effet dans un premier temps, de moyen d'établissement de liens à des personnes originaires de diverses contrées puis à former une communauté (Kouanda, 1989, pp 125-134 cité Traoré, 2013). Aujourd'hui, le nombre important de mosquée, estimée à 176 (Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme, 2012), visibles dans tous les quartiers et secteurs de la ville, dont celui de Dioullassoba constitue l'emblème de la ville (Werthmann, 2008) est une singularité de la ville. En plus d'être d'une importance capitale pour l'intégration sociale des individus (Traoré, 2013), leur nombre est en outre le témoignage du nombre important de musulman dans la ville soit 83% de la population (Commune de Bobo-Dioulasso, 2007).

Tous ces éléments font des Bobolais une population différente, se revendiquant comme telle, de celle des autres régions linguistiques du pays en particulier celle de Ouagadougou qui

⁴⁹ Fête accompagnée de musique et de danse à l'occasion des mariages, de baptêmes etc. (Werthmann, 2013, p.17)

⁵⁰ Pratique qui consiste à faire asseoir une femme (soit celle qui organise, soit la marraine) au milieu de la scène, pendant que la griotte, chante les louanges des femmes en citant les noms de leur époux. Ces femmes doivent pendant qu'elles dansent remettre des cadeaux et des billets de banque à celle qui est assise au milieu de la scène (Kindo, 2009).

est plutôt influencé par la culture Moaga. Il y naît un sentiment d'appartenance qui touche même les populations moaga ayant pour terre natale cette ville ; « *Vous les gens de Ouaga là vous aimez trop l'argent, pourtant le Bobolais c'est l'homme d'abord* » me dira Seydou O.⁵¹ dont le nom indique son origine moaga.

Conclusion

Ce chapitre a permis de décrire les principaux traits caractéristiques de la ville de Bobo-Dioulasso et ses habitants. La ville a eue une longue tradition urbaine car ayant atteint ce stade urbain avant la conquête française notamment par l'action des Dioula commerçants de Kong. La colonisation par la restructuration à l'occidentale a fait orienter la ville originelle faite de plusieurs quartiers vers sa forme actuelle en bouleversant l'ancienne structuration spatiale.

Les différents lotissements entrepris avant et après les indépendances, poussés par une croissance démographique et un besoin d'accès au foncier urbain ont permis à la ville de s'étaler et aussi de mettre en place plusieurs types d'espace. De nos jours, on peut faire une première distinction entre un centre bien aménagé, avec un fort potentiel économique par conséquent attractif et une périphérie en manque d'infrastructure. Ce centre et les autres espaces lotis constituent la ville légale par opposition à la ville illégale (non-lotis) résultat des difficultés d'accès au foncier pour de nombreux ménages. Entre ces deux se dresse un autre espace ni rural ni urbain domaine des autochtones, espace d'affirmation d'une autre forme d'urbanité et de revendication culturelle et identitaire. Mais à côté de cette culture et identité autochtone se développe une identité Bobolaise dominante basée sur la langue dioula qui autorise l'influence mandingue et sur la pratique de l'islam. Ces derniers imprègnent la vie quotidienne des habitants de la ville.

Sur les conditions liées à la mobilité urbaine, la ville de Bobo-Dioulasso connaît de nombreuses insuffisances. En effet, pendant que l'étalement de la ville augmente les distances, les voies bitumées sont insuffisantes et inégalement réparties. En plus, le processus d'adressage de rue et de différentes recompositions territoriales qui autorisent un chevauchement de toponymie à première vue pourrait être un handicap dans le processus de « trouver son chemin ».

La suite de cette recherche permettra de savoir comment ces différents éléments d'ordre géographique, socio-culturel, voire identitaire sont mobilisés par les populations notamment les

⁵¹ Discussion informelle dans un grin de thé (12/01/2018).

chauffeurs de taxis et leurs clients pour réaliser leurs déplacements quotidiens tout en dépensant le moins pour les uns et en réalisant un profit pour les autres dans un contexte de difficulté économique. Mais avant il sied de donner un aperçu de la mobilité par les transports collectifs dans les villes africaines et à Bobo-Dioulasso.

Chapitre 4 : Le transport collectif dans les villes africaines et à Bobo-Dioulasso

Introduction

La mobilité fait partie intégrante de l'essence d'une ville. En effet, nul ne saurait imaginer une ville sans ces rues pénétrant les quartiers ou ces voies larges qui s'intersectent ou se chevauchent ou encore sans le défilé des personnes et des engins vers des destinations personnelles. La ville africaine et celle de Bobo-Dioulasso et ses habitants n'échappent pas également à ce décor urbain. Les populations en règle générale ont le choix entre plusieurs de mode de transports collectifs, aux statuts juridiques et aux systèmes d'exploitation différents. Et ces modes de transport dans leurs stratégies d'exploitation ne manquent pas d'impacter l'espace urbain et la gouvernance.

Ce chapitre débute avec un tour d'horizon sur la mobilité et le transport collectif dans quelques villes africaines, avant d'aborder dans les détails la situation à Bobo-Dioulasso.

4.1. Le transport collectif et la ville africaine

4.1.1 Le triomphe de l'informel

L'un des constats sur le transport urbain dans les villes du sud en général et les villes subsahariennes en particulier est la présence de plusieurs types d'opérateurs (étatiques, artisanaux ou informels⁵²). Selon (Godard, 2002a, p.130), « *dans la quasi-totalité des villes du sud le transport public est assuré à plus de 90% par le transport artisanal* ». Cette situation dans les villes subsahariennes est la résultante d'un certain nombre de facteurs. Nous avons d'une part la faillite des entreprises publiques de transports collectifs due aux dysfonctionnements ou à la mauvaise gouvernance (Agossou 2004; Diaz Olvera et al, 2007) ; ces entreprises ayant été mises sur pied de façon tardive avec des insuffisances au plan humain et financier (Plat, 2003, p.4). D'autre part, cet échec est imputable à une gestion foncière (entre logique élitiste et régime traditionnel) qui a fait reculer le front d'urbanisation à un rythme

⁵² Godard & Teurnier (1992) rejette le terme d'informel pour un certain type de mode de transport en Afrique. Ils trouvent cette appellation euro-centrique, concept rejetant tout ce qui lui est étranger à ce qui se passe en Europe. Si informalité il y a c'est dans le caractère aléatoire de l'activité (ibid., p.135) car les sommes en jeu en termes de salaire, d'investissement et de gain bien qu'aléatoire sont loin des caractéristiques du secteur économique informel. Au concept informel, les auteurs préfèrent le terme artisanal à cause de la taille réduite de l'unité de production (typique à l'artisanat) et de la capacité de cette forme de transport à respecter les réglementations par oppositions aux modes de transport illégaux.

difficile à suivre par les compagnies étatiques, aux effets de la crise économique des années 1980 et des PAS qui en ont suivi (Kassi-Djodjo, 2010; Meite, 2014).

Dans de nombreuses villes subsahariennes donc le bus a dû laisser sa place ou à céder du terrain soit aux mini-cars comme les *gbakas* d'Abidjan en Côte d'Ivoire (Kassi, 2007), les *cars rapides* de Dakar au Sénégal (Faye, 2013), les *tro-tro* d'Accra au Ghana (Kumar & Barrett, 2008), soit aux taxis artisanaux comme les *woro-woro* d'Abidjan (Meité, *ibid.*), soit aux taxis-motos comme les *benskins* de Douala au Cameroun (Feudjio, 2014), les *zemijan* de Porto Novo au Bénin (Agossou, 2004), ou encore les *bodaboda* de Dar es Salam Tanzanie (Rizzo, 2017). La part du transport informel dans le transport collectif dans certaines de ces villes citées et bien d'autres, témoigne du triomphe de cette forme de transport urbain. En effet, selon Godard (2002a), en 1998, 65%⁵³ du transport collectif était assuré par le transport informel à Abidjan, 95% à Dakar en 2000, 98% Dar es Salam en 1999. Ces taux atteignent 100% à Bamako en 2000 après la disparition des deux entreprises d'autobus.

L'ampleur du phénomène est une réponse adaptative réussie, issue « du bas », (endogène) face aux dysfonctionnements de l'offre publique, à l'augmentation de la demande et à la saisie des opportunités commerciales offertes par le recul des entreprises publiques (Diaz Olvera et al., 2007 ; Kumar & Barrett 2008). Mais ailleurs, notamment en Afrique du Sud, l'émergence des taxis collectifs est survenue en réaction contre l'insuffisance et l'inadéquation des moyens de transport publics mis à la disposition des populations noires reléguées à la périphérie des agglomérations urbaines (les townships) dans le cadre de l'apartheid (Lomme, 2004).

Dans l'ensemble, le transport artisanal ou informel doit son succès du fait de sa souplesse d'exploitation et de service : arrêts à la demande, capacité à desservir les quartiers dont les voiries ne sont pas bitumées, mutualisation du transport voyageur et fret sur des petits volumes, statut de micro entreprise pouvant opérer dans un contexte économique formel ou informel ; sa capacité à s'adapter au cadre réglementaire et aux conditions économiques en abaissant ou en augmentant ses prix, sa capacité à modifier ses itinéraires, ses terminus et ses points de service, et sa capacité à varier ses temps de service (Berger & Rouhet, 2012; Diaz Olvera et al, 2012). Dans certaines villes, les taxis-moto par leur souplesse et leur accessibilité aux couches défavorisées, évincent même les taxis collectifs plus rigides qu'eux (Guézéré,

⁵³ Ces chiffres ont certainement évolué notamment à Dar-es-Salam avec la mise en place BRT (Bus Rapid Transit) en 2016.

2012), preuve du rôle déterminant de cette souplesse d'opération et des facteurs économiques, même entre transports de type informel.

Avec cette ampleur avérée, comment ces derniers participent-ils à la production de la ville africaine ? ou en d'autres termes, quel est leur impact sur les espaces urbains africains ?

4.1.2 Transports informels et espaces urbains

Les transports informels au vu de l'ampleur du phénomène sont un élément important du paysage urbain dans les villes subsahariennes. Ainsi, ils ont nécessairement un impact sur la dynamique urbaine en cours dans ces villes. Un certain nombre d'auteurs sur la question ont pu établir la corrélation entre ces transports informels et le mode d'urbanisation (étalement urbain, périurbanisation etc.). Ainsi, les taxi-motos par leur facilité à connecter aussi bien les villes satellites et la périphérie de Cotonou et leur rôle palliatif au manque de transport en commun, contribuent d'une part à l'étalement de la ville si bien qu'il est désormais difficile de dire où se limite l'agglomération de Cotonou et d'autre part au phénomène de rurbanisation (Agossou, 2004). A Lomé, bien qu'au départ, les taxi-motos ont joué un rôle accompagnateur de cet étalement urbain, il faut cependant reconnaître que l'urbanisation diffuse en tache d'huile sans voirie ni aucun système de déplacement dans certains vastes quartiers périphériques spontanés à très faible densité, est une illustration éloquente du taxi-moto capable de jouer un rôle déterminant dans la mobilité, aussi bien à l'intérieur de ces quartiers que dans la liaison des quartiers voisins. Et cela, grâce à sa parfaite capacité de s'adapter à une voirie faite de pistes et de ruelles tortueuses (Guézéré 2013, p.58). A Abidjan, ce sont les transports populaires (taxi-collectifs et mini-bus) qui font reculer le front d'urbanisation en désenclavant la périphérie et en ouvrant de nouveaux espaces à l'urbanisation (Kassi-Djodjo, 2010).

Les villes africaines s'étalent donc en partie grâce aux transports informels. Cette périurbanisation se déroule pourtant dans le cadre d'un schéma fait d'un centre détenteur des opportunités économiques et d'une périphérie aux fonctions résidentielles. Cette configuration comme un appel d'air, oblige à des déplacements entre centre et périphérie et place encore les transports informels au cœur de la dynamique de déplacement au regard de la perte de vitesse des entreprises d'autobus. Pour approcher cette configuration urbaine (centre-périphérie) et les transports urbains, certaines recherches ont recouru à la notion de centralité. La théorie de centralité du géographe allemand Walter Christaller élaborée dans les années 30 a quelques fois été utilisées. Dans cette théorie de localisation des activités d'échange (Claval, 1966), la centralité est définie comme étant la position hiérarchique d'un lieu dépendant de son attractivité et de son accessibilité (Sakho et al, 2017).

L'accessibilité à la centralité de quelques villes africaines a fait l'objet d'étude. L'étude de Ngom (2011) analyse l'accès à la centralité principale de Dakar par les transports collectifs en corrélation avec certaines variables socio-démographiques, matrimoniales et du lieu de résidence, donne une image assez globale de l'utilisation des transports en commun en direction du centre-ville. On y apprend par exemple que les personnes âgées et de sexe féminin, les chefs de ménage polygames auxquels il faut ajouter les personnes installées en périphérie sont ceux qui éprouvent le plus de difficultés à accéder à cette centralité. Mais l'espace urbain de Dakar connaît une transformation spatiale avec l'émergence de plusieurs autres centralités. Cette multiplication des centralités en cours dans la ville permet le désengorgement de la centralité principale dont la capacité d'attraction génère de multiples déplacements encombrant les voies de circulation et transformant le secteur en goulot d'étranglement (Diop, 2007). Cette évolution des centralités est la deuxième famille des actions envisagées dans bon nombre de villes africaines puisque, plus une ville est de grande taille avec une configuration de déplacement d'un mono-centre vers la périphérie, plus les externalités comme les embouteillages, les pertes de temps, la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, les phénomènes d'isolement et de manque d'attractivité sont inévitables (Berger & Rouhet, 2012, p.11). D'autres externalités sur l'espace urbain, spécifiques aux moyens de transports notamment artisanaux sont aussi observées dans la ville d'Abidjan où les rues, les carrefours, les trottoirs etc., sont utilisés comme des gares engendrant des problèmes de circulation (Kassi, 2007 ; Steck 2006).

Dans cette dynamique de multi-centralité, Faye (2013) analyse le transport urbain informel dans les périphéries des villes de Touba, Thiès et Saint Louis (Sénégal). Il constate que les évolutions démographiques consécutives aux différentes crises socio-économiques ont entraîné la mise en place de plusieurs centralités dans ces périphéries, toute chose qui impacte la mobilité des populations en raison de l'insuffisance des infrastructures et des stratégies de rentabilité des acteurs du transport, centrées sur les principaux axes. Ainsi, dans les zones périphériques mal desservies les populations à faibles revenus ont tendance à se replier sur les espaces de proximité, en utilisant la marche à pied, les charrettes, les calèches et les taxis clandestins (*clandos*) qui sont moins coûteux.

La difficulté des populations en périphérie à se déplacer est un classique des études sur la mobilité urbaine dans les villes subsahariennes. Et les transports informels sont les solutions face à cette problématique. A N'Djaména, les populations des périphéries ont accès au centre-ville grâce à la présence de ces acteurs privés notamment les motos-taxis malgré leur interdiction d'opérer par les autorités étatiques (Hemchi, 2015). A Libreville également, ce sont des *clandos* qui permettent aux populations démunies des périphéries insuffisamment

desservies par les autobus par manque d'infrastructure routière, d'accéder au centre-ville (Moundounga, 2011). Dans la banlieue Dakaroise ils font même partie intégrante du système de transport (Lammoglia et al, 2012).

Après avoir passé en revue l'impact de ces modes de transports sur l'espace urbain de quelques villes africaines, l'étape suivante est de cerner comment ce secteur s'organise-t-il pour assurer la mobilité des populations ?

4.1.3 L'organisation du transport informel

✓ Les acteurs

Selon Sahabana (2006) et Kassi (2007) les opérateurs du transport urbain informel sont constitués des propriétaires qui sont le plus souvent des personnes non issues du secteur de transport informel (salariés ou commerçants) ; des conducteurs le plus souvent jeunes avec des faibles niveaux d'instruction. Dans le cas des mini-bus, ils sont assistés par des apprentis « motor-boy » ou « balanceurs » responsables du chargement et de la réception des frais de transport. Dans les lieux d'attroupement (gare le plus souvent spontanées), ce sont les « coxeurs » ou employés syndicaux qui organisent les départs à tour de rôle. Ces employés syndicaux se déclinent en chef de gare c'est-à-dire ceux qui désignent et coordonnent l'activité des chefs de ligne. Ces derniers sont chargés de la délivrance des autorisations d'exercer sur leurs lignes, de la vente des tickets syndicaux et de la sécurité des sites de chargement (Meité, 2014).

Au plan institutionnel, les parties prenantes en charge du transport urbain sont généralement nombreuses. Ce sont les ministères (transport, de la décentralisation, du commerce, de la justice, de la sécurité etc.) et les collectivités territoriales (Meite, 2014; MITH, 2004). Les problèmes de coordination avec cette multitude d'acteurs ont emmené certaines villes à la création d'agences chargées de jouer ce rôle de coordination. C'est le cas avec l'AGETU à Abidjan, la DRCTU à Bamako le CETUD à Dakar, la SUMATRA à Dar es Salaam et la LAMATA à Lagos (Kumar & Barrett 2008). Cependant, quand bien même ces autorités existent, « *elles manquent généralement de la maturité, de l'autorité financière et de la légitimité nécessaires pour exercer un contrôle effectif sur tous les modes de transport urbain* » (Stucki, 2016, p.10). L'exemple CTUO à Ouagadougou qui n'a jamais pu bien fonctionner (Gouëset, 2009) et qui par ailleurs était juste un organe consultatif (Bamas, 2013) en est un cas illustratif.

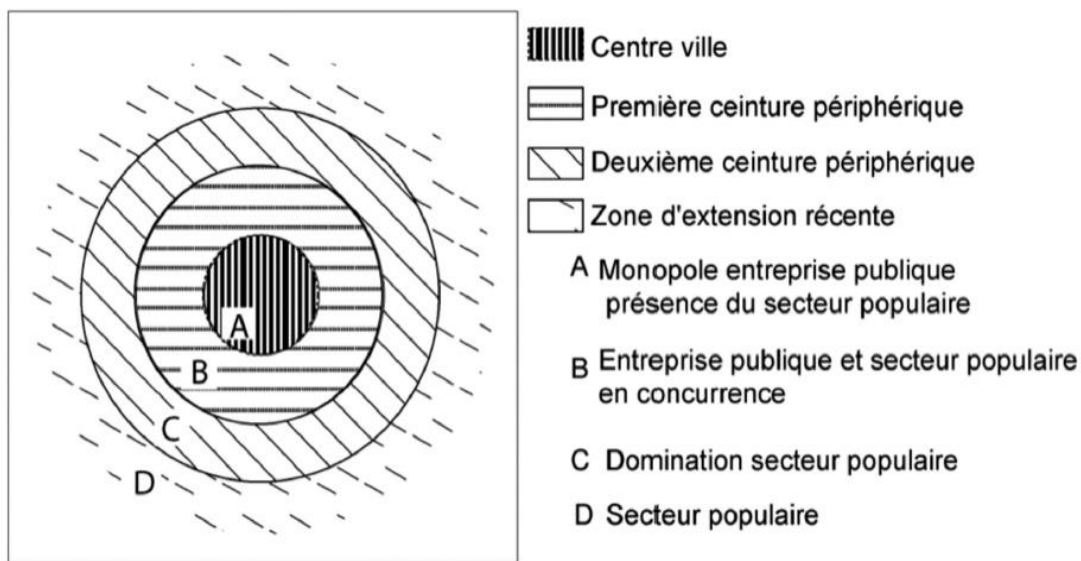
✓ *Les stratégies d'exploitation*

Les stratégies mises en œuvre par les acteurs du transport informel dans leurs activités de desserte sont nombreuses et dépendent souvent du statut du mode de transport informel (légal ou illégal) considéré. Ainsi, Lammoglia et al (2012) en étudiant la situation des taxis clandestins appelé *clando* à Dakar mettent en exergue comment ces derniers arrivent à se frayer leur chemin avec ce statut de clandestin. En effet, soit ils opèrent là où les autres modes de transport sont insuffisants ou sur les routes non desservies par les autres modes. Les *Daladala* à Dar es Salam non en règle vis-à-vis de la réglementation choisissent quant à eux, d'opérer tôt les matins et tard dans la soirée pour éviter la police (Kanyama et al, 2005) . A Abidjan, l'exploitation par les *Gbakas* (mini-bus) se fait en se concentrant sur les itinéraires à fortes demande, selon les heures de la journée et les évènements générateurs de déplacement (Amakoé et Zoro, 2002, p.29). Pendant ces heures, les opérateurs de minibus augmentent les tarifs à mesure que la demande augmente et changent d'itinéraires à volonté (Kumar & Barrett 2008 ; Shange, 2017). A Accra les chauffeurs désirent échapper à la lenteur du remplissage de leur mini-bus préfèrent la prise de passager sur la voie en contradiction avec la réglementation (Stasik & Klaeger, 2018). En définitive, les transports informels ont donc une caractéristique de flexibilité, laquelle est à la fois d'ordre spatial (organisation de la desserte), temporel (adaptation au rythme des populations), et tarifaire (négociation) (Lammoglia et al, 2012).

D'autres analyses de système d'exploitation de l'espace urbain par les transports informels se basent sur une approche nouvelle qui est celle de l'auto-organisation (Audard et al. 2012 ; Wester, 2018). Ce concept désigne la formation d'une structure complexe et multi-scalaire par des réactions individuelles non concertées face à un problème (Audard et al., ibid.) Ainsi, les deux opérateurs pour la ville de Brazzaville mettent en exergue une stratégie d'auto-organisation, centrée sur la gestion des itinéraires. Les modes de transports ne se concurrencent pas entre eux, chaque type de véhicule vise une clientèle différente adaptée à l'itinéraire qu'ils empruntent. En revanche, la concurrence au sein de chaque mode est très forte. Il n'existe pas de règle préétablie et les stratégies individuelles sont donc très variées et complexes. Ainsi, les 100-100 ne circulent qu'en périphérie à cause de leur illégalité et avec une certaine flexibilité qui permet de s'adapter à l'extension urbaine. Pour les minibus, l'envie d'éviter la concurrence pousse certains chauffeurs à changer d'axe pour d'autres moins occupés par leurs collègues. Pour les bus « coaster » leurs itinéraires étant fixes et peu nombreux, les transporteurs se sont mis d'accord et ont adopté une stratégie commune ; celle de l'attente aux arrêts (Audard et al.

2012). En définitive, la construction du service de transport repose sur un équilibre dynamique entre rendement, rentabilité et répartition spatiale de la desserte (Wester, ibid).

A Abidjan, même certains itinéraires jadis couverts par le bus sont désormais desservis par ces moyens de transport informel outre-passant du coup les lignes qui leurs avaient été accordées notamment en périphérie (Amakoé & Zoro, 2002), Le schéma ci-dessous proposé par Kassi-Djodjo (2010) nous donne une idée de la répartition spatiale des moyens de transports collectifs de la ville et de cette mutation en cours.



Source : Kassi-Djodjo (2010)

De nombreuses recherches ont donc été menées sur l'organisation du transport informel dans le temps et dans l'espace. C'est une organisation essentiellement orientée vers la stratégie du gain. Cette thèse ayant pour zone d'étude une ville du Burkina Faso, la connaissance de la situation du transport urbain d'une manière générale s'impose.

4.2. La situation du transport urbain au Burkina Faso

A l'instar des autres villes de l'Afrique subsaharienne, les transports urbains au Burkina Faso ont aussi intéressé de nombreux chercheurs. En ce qui concerne la capitale Ouagadougou, Boyer et Delaunay (2017) révèlent une singularité de la ville en comparaison avec de nombreuses villes d'Afrique subsaharienne. En effet, celle-ci vit un déficit à la fois du transport

privé⁵⁴ (informel) et public conduisant à une individualisation des moyens de transport dans la ville. Cette singularité vaut à la capitale d'être appelée la capitale des deux roues. Cette appellation n'est pas anecdotique puisque l'étude de Kiettyetta (2012), a montré que 75,3% des Ouagalais utilisaient une moto comme principal moyen de transport contre une partie congrue pour les transports collectifs soit 1,23% pour les taxis et 1,03% pour les bus. Mais le niveau de vie, de scolarisation et le type de quartier impriment des différenciations dans le recours aux différents modes de transport individuels utilisés par les populations de la ville (Kafando, 2006).

Bamas (2002) nous renseigne sur certaines causes du déficit en matière de transport public à Ouagadougou. En effet, la Régie Nationale de Transport en Commun Urbain X9 créée en 1984 a connu un manque d'accompagnement de l'Etat, un manque de bonne gouvernance interne dans un contexte d'une exploitation non rentable. Privatisé, X9 devient SOTRAO (Société de Transport de Ouagadougou) en 1996, mais l'expérience se solde aussi par un échec puisqu'elle cesse ses activités en 2002. En 2003, la SOTRACO (Société de transport en Commun de Ouagadougou) prend la relève. Selon Gouëset (2009), la SOTRACO fait face à plusieurs handicaps dont :

- Un parc très insuffisant et vétuste
- Une ville très étendue et peu dense qui permet difficilement de rentabiliser l'exploitation des lignes
- Un tarif plafonné à 150 Francs CFA qui ne permet pas à l'entreprise de couvrir ses frais d'exploitation qui s'élèvent à 183 Francs CFA sur la base d'un taux de remplissage de 70%. Or les bus connaissent un taux de remplissage médiocre de 30 à 35%.

Avec toutes ses difficultés, les lignes de bus n'ont pu suivre l'extension spatiale de la ville. Ainsi, la SOTRACO ne couvre que 30% de la ville (Kiettyetta, 2012, p.11) et ce sont les populations qui logent en périphérie qui sont les moins desservies (Boyer et Delaunay, 2017). Face aux difficultés, les populations qui ne possèdent pas de moyens individuels de transport à défaut de la marche à pied ont recours aux taxis. Kafando (2006) en comparant le recours aux taxis par rapport au bus, note en effet, que les éléments qui jouent en faveur des taxis sont l'avantage du gain de temps, les destinations plus précises, la capacité à aller en profondeur dans les quartiers et leur disponibilité en tout temps.

Sigué (2008) dans une étude sur le transport collectif à Ouagadougou axée sur les taxis met en exergue le rôle important de ce type de transport du fait de la croissance rapide de la

⁵⁴Salon l'auteur, ce manque de transport informel est le fait de la révolution Sankariste du début des années 80 qui avait empêché son développement au profit de la Régie X9.

ville et également de l'insuffisance des autobus. En outre, il observe que le recours au taxi dépend du niveau de vie des populations. En effet plus les populations ont un niveau de vie élevé moins elles utilisent les taxis. Du point de vue de la desserte, l'auteur observe que les quartiers périphériques malgré leur fonction résidentielle sont les moins desservis comparativement aux quartiers centraux qui abritent l'administration et les commerces. Les raisons évoquées étant leur faible couverture en réseau de voirie.

En plus des taxis et des bus certaines villes du Burkina Faso notamment celle de Bobo-Dioulasso ont innové dans le domaine de la mobilité urbaine. La suite de ce chapitre porte sur l'analyse des transports collectifs dans la ville de Bobo-Dioulasso.

4.3. Le transport collectif à Bobo-Dioulasso

A Bobo-Dioulasso, quand bien même une grande partie de la population se déplace à l'aide des engins à deux roues (motorisés ou non) comme à Ouagadougou, de nombreux Bobolais ont recours au transport en commun assuré par les taxis, le bus et surtout les tricycles qui s'affirment comme la troisième roue nécessaire à l'équilibre du transport des populations. De cette diversité de moyens de transport synonyme de complémentarité, naissent nécessairement des tensions entre acteurs de différents systèmes d'exploitation et des implications spatiales.

4.3.1. La complémentarité entre taxis, bus et tricycles

La complémentarité ici, réside dans l'éventail de possibilité qu'offre une diversité de moyens de transport. Chaque Bobolais selon sa bourse, sa situation géographique ou encore sa contrainte socio-économique peut choisir la forme de déplacement qui lui sied le mieux. Ainsi, le renoncement à une forme engendre l'utilisation d'une autre forme de mobilité.

4.3.1.1 Le taxi : couteux pour une ville en crise

Du début des années 1990 jusqu'en 2018, les populations de Bobo-Dioulasso en matière de moyen de transport collectif légal, n'ont eu d'autres alternatives que les taxis collectifs. Ces taxis sont disponibles pratiquement à toutes les heures (jour et nuit) mais à des rythmes différents. Suivant, le rythme de déplacement des populations, la période de grande activité des taxis se situe entre 6h et 10h du matin, ensuite entre 16h et 18h de l'après-midi.

En théorie, le taxi est le moyen de transport le plus flexible de la ville car capable de déposer tout passager à l'endroit exact souhaité. Ils sont d'ailleurs visibles dans toutes les rues bitumées ou pas, offrant au passager un cadre propice d'interaction sur des sujets divers entre chauffeur et passagers. Les courses s'effectuent à la suite de négociation entre les deux parties

(chauffeur et passager) en tenant compte de nombreux paramètres comme le laisse transparaître ce dialogue entre Adama S. et une cliente rencontrée à la hauteur du pont d'Accart-ville ;

- *Soferice, ne be fe ka taga Sarifalawo.* Chauffeur je veux aller à Sarfalao.
- *Unhun. I be la keme sara.* Ok. Tu vas payer 500 Francs CFA (il sourit en disant le prix).
- *I yere y'a ye i be ka yele ka a songo fo, i b'a lon sebe ko nin te a songo yere yere ye.* Tu vois toi-même tu souris en disant le prix tu sais très bien que ce n'est pas le vrai prix ça.
- *Ayi, n be yele sabu la nin songo man di ne yere la wa n k'a lon ko i b'a fo ko n ka do bo a la ka soro dun Sarifalawo ka jan wa a sila fana manyi ni samiyani in na, wa ne ma l'a la ko ne be mogo tata soro yen nin wagati in na.* Non je souris parce que ce prix de 500 Francs CFA la même ne m'arrange pas et je sais que tu vas demander de diminuer pourtant Sarfalao c'est loin et il n'y a pas de bonne route avec cette saison pluvieuse et ce n'est pas sûr que je vais avoir des clients là-bas à cette heure-ci (il est 10h30).
- *Nka keme te n bolo, a kan ji, ile ka taga.* Mais je n'ai pas 500 Francs CFA donc c'est bon faut partir alors.
- *Bon, bi segin di.* Bon donne 400 Francs CFA.
- *Unhun.* Ok (elle accepte et monte dans le taxi).

Le prix de base de 300 Francs CFA de chaque course est ainsi ajustable en fonction de la distance à parcourir, de la qualité de la voie dont l'état varie selon la saison climatique en cours et enfin selon la probabilité d'avoir d'autres clients surtout au retour de la course. Ce faisant, plus l'on est éloigné du centre-ville, plus l'on habite un quartier peu peuplé, aux voies dégradées, plus le coût de la course peut monter jusqu'à 2.000 Francs CFA pour certains points les plus reculés de la ville.

Ces dispositions du taxi, excluent ainsi une grande frange de la population. Déjà en 2010 Kaboré notait un faible engouement des populations pour le taxi, lequel moyen n'était utilisé qu'en cas d'absence d'autres moyens alternatifs de déplacement comme les deux-roues à moteur (mobyette) qui constituent le moyen de déplacement de 80% des ménages à cause en partie de son coût d'exploitation relativement faible. D'ailleurs, au cours de nos enquêtes, nous avons à plusieurs reprises été témoins du fait qu'un chauffeur puisse faire plus d'une heure de course sans un seul client obtenu, consommant au passage du carburant et amortissant son véhicule.

Pour comprendre pourquoi le coût du taxi est prohibitif pour une grande partie de la population, il faudrait se référer à la situation économique difficile de l'ensemble de la ville (voir chapitre 3) qui s'est matérialisée par la perte de son rôle de transit de marchandise et la fermeture de nombreuses unités industrielles, toute chose qui a pour conséquence une augmentation du niveau de chômage dans la ville et une paupérisation⁵⁵ d'une grande frange de la population. Cette indigence grandissante se ressent donc dans le secteur du transport urbain. Et le taxi par son mécanisme d'ajustement du prix se trouve comme de plus en plus boycotté. Cette réalité est mise en évidence par le témoignage de Ousmane H. (l'un des plus anciens chauffeurs de taxi encore an activité) en ces termes : « *Moi j'ai commencé le taxi dans les années 1980 franchement ça marchait. Je travaillais pour quelqu'un mais en deux ans j'ai pu acheter un taxi et construire ma maison où je vis actuellement. A cette époque-là, il y avait du travail dans la ville de Bobo, les grandes sociétés étaient là. Mais maintenant elles ont presque toutes fermées donc les gens sont au chômage. Ils vont se déplacer aller où ? Sinon en principe le matin comme ça il devrait avoir des travailleurs partout qui cherchent des taxis pour aller au travail* ».

En réalité, ce n'est pas tant que les personnes ne se déplacent plus à Bobo-Dioulasso comme semble l'affirmer Ousmane H., mais c'est seulement qu'elles ont changé de moyen de déplacement. La crise a entraîné un délaissement progressif du taxi vers d'autre moyen de transport moins coûteux.

4.3.1.2. Le bus à Bobo-Dioulasso, un retour pas encore gagnant

L'histoire du bus avec la ville Bobo-Dioulasso est faite d'un aller-retour entre absence et présence sans grand succès.

✓ Un avènement tardif et cumuls d'échecs

Avant 1984, toutes les tentatives en matière d'étude de faisabilité de création d'une entreprise de transport en commun ont concerné uniquement la ville de Ouagadougou (MITH, 2004), quand bien même les écarts de population entre les deux villes n'étaient pas encore énormes. Cette situation dénote d'une prise de conscience tardive des questions de mobilité pour la seconde ville du Burkina.

⁵⁵ L'ensemble du pays connaît une pauvreté chronique. En 2018 deux personnes sur cinq (41,4% des Burkinabè) vivaient en dessous du seuil de pauvreté monétaire. Ce seuil de pauvreté monétaire est estimé à 194 629 Francs CFA. C'est le montant minimum qu'une personne doit dépenser par an pour être considérée comme non pauvre (INSD, 2020b).

Mais en 1984 sous la révolution Sankariste, Bobo-Dioulasso à l'instar donc de Ouagadougou connaît sa première expérience de transport en commun à travers la Régie Nationale de Transport en Commun X9 (RNTC X9). L'agence de Bobo-Dioulasso exploitait trois lignes d'une longueur de 33 kilomètres avec 9 autobus de 50 places chacun. Le tarif passager simple était fixé à 75 Francs CFA et la course avec relais était de 100 Francs CFA. En 1987, ces différents tarifs ont subi une hausse. C'est ainsi que la course simple est passée à 100 Francs CFA tandis que celle avec relais coûtait 150 Francs CFA (Kaboré, 2010). Cette augmentation était due au déficit qu'accumulait l'entreprise, lequel était évalué dès la première année d'exercice, toutes agences comprises, à de plus de 200 millions de Francs CFA (Ministère des infrastructures du transport et de l'habitat, 2004).

Effectuée pour améliorer la santé financière de la structure, l'augmentation du tarif en plus de la faible couverture spatiale de lignes (3 lignes uniquement) a abouti à une baisse significative du nombre de passagers hors abonnement de 900.000 en 1985 à 400.000 en 1988 soit une baisse de 55% (Kaboré, 2010). Mais les difficultés de l'entreprise étaient avant tout structurelles comme déjà indiquées par Bamas (2002) pour celle de Ouagadougou. En outre, 90% des abonnés étaient des étudiants et élèves dont les recettes en abonnement ne représentaient à peine 10% des recettes d'exploitation à cause des tarifs sociaux. La société finit par cesser ses activités en Août 1991 laissant le champ libre à leur concurrent qu'étaient les taxis artisanaux jusqu'à l'avènement de la SOBUTRANS. Cette dernière malgré un nombre de bus et de ligne supérieure à celui de la défunte RNTC X9, finit également par connaître le même sort, laissant encore un vide jusqu'à l'arrivée de la SOTRACO.

✓ **SOTRACO : le retour du bus à Bobo-Dioulasso, un échec programmé ?**

Depuis juin 2018, les populations de la ville de Bobo-Dioulasso peuvent utiliser à nouveau des bus notamment ceux de la SOTRACO comme moyen de transport collectif. Cette compagnie créée en 2003 et qui juste que là, opérait à Ouagadougou, a ainsi étendu son réseau d'exploitation sur la ville de Sya.

Sur l'ensemble de son réseau de 9 lignes, la SOTRACO exploite 18 bus sur les 30 bus dont elle dispose. En termes de stratégie d'exploitation, les bus roulent entre 5h et 20h sauf les dimanches où ils s'arrêtent à 19h. La distance moyenne entre deux stations (arrêts de bus) est d'environ 500m et les temps d'attente durent entre 30 à 45 minutes. Ce temps assez long comme

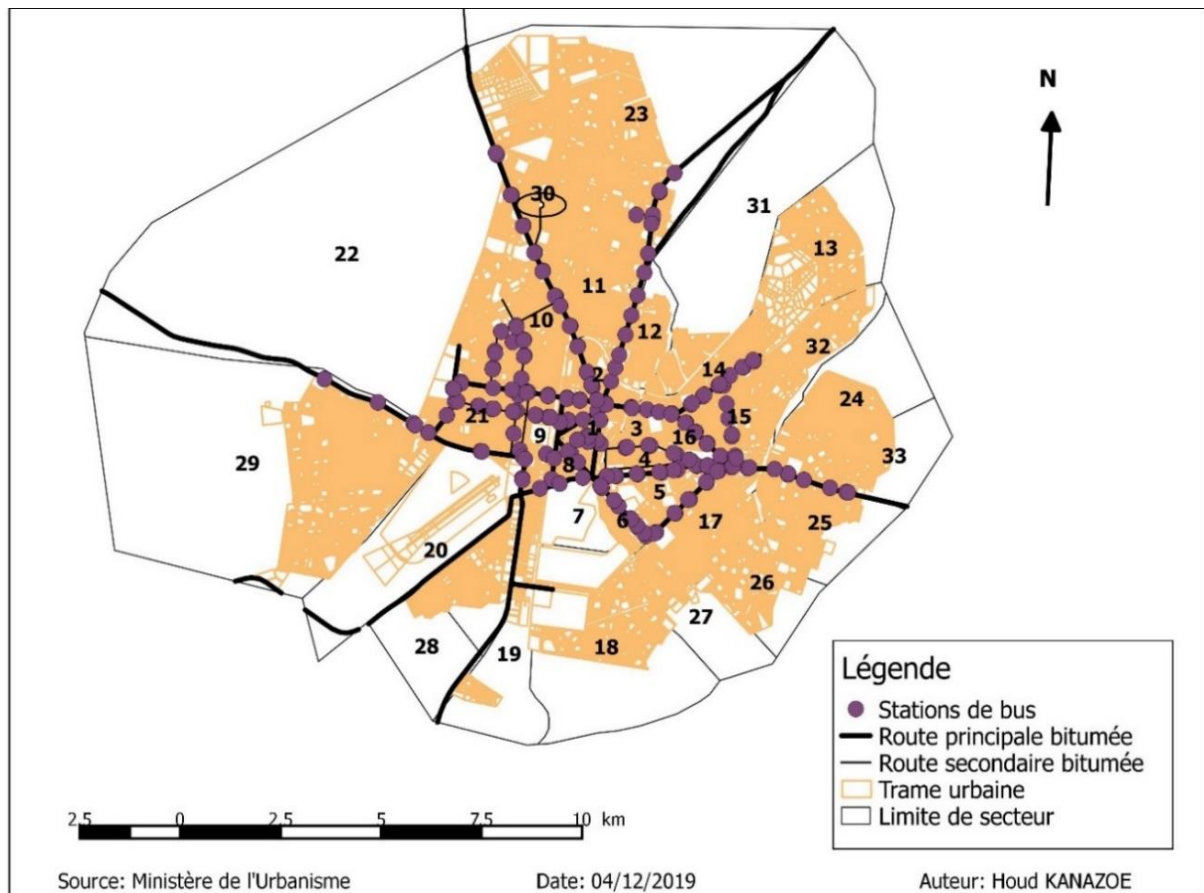
le reconnaissent les responsables⁵⁶ de l'entreprise se prolonge à plus d'une heure surtout entre 10h et 13h où le nombre de bus est diminué. Cette diminution du nombre de bus s'explique par la faiblesse de la clientèle entre cette plage de temps ; travailleurs, surtout élèves et étudiants ayant rejoint leurs centres d'intérêt. D'ailleurs, ces derniers sont tellement cruciaux pour la compagnie qu'elle est obligée de changer son programme d'activité pendant les vacances scolaires et universitaires en diminuant le nombre de bus sur les lignes, toute chose qui se répercute encore sur le temps d'attente.

Mise en place pour améliorer la mobilité des populations de la ville, la question est de savoir comment les populations se sont appropriées le bus après deux décennies d'absence ?

En dehors des heures de courses compatibles avec les mouvements de déplacements des élevés et étudiants (5h à 6h et 17h à 18h), les bus de la SOTRACO roulent toute la journée sans grand monde. Après les premiers six mois d'activité un premier bilan faisait état de 2500 passagers transportés par jour (AIB, 2018) sur une population estimée à près d'un million. Pourtant de gros efforts ont été consentis sur le coût du ticket, le faisant passer de son coût réel de 600 Francs CFA à 150 Francs CFA (Tenkodogo, 2018). Sur le plan spatiale, tous les terminus de bus se trouvent à des points assez reculés en périphérie. En combinant ces deux facteurs c'est-à-dire le prix et la localisation des terminus, la SOTRACO s'attendait certainement à faire le plein de ces bus. Mais visuellement, plusieurs facteurs inhérents au bus ne sont pas du goût des Bobolais.

⁵⁶ Entretien avec M. Ouédraogo Amadé, Directeur Administratif et Financier de SOTRACO Bobo-Dioulasso.

Carte 8 : Répartition spatiale des arrêts de bus à Bobo-Dioulasso



De nos observations et interviews, la faille essentielle du manque d'engouement pour le bus se trouve dans le système de fonctionnement ou d'exploitation du bus. En effet, la durée d'attente de 30 à 45 minutes voire plus d'une heure souvent, semble assez longue pour les Bobolais, surtout qu'elle se fait en dehors de tout confort puisqu'aucune station de bus n'est équipée d'un hangar de protection (voir photo 5), laissant ainsi les populations à la merci des événements météorologiques comme la pluie, les vents violents et surtout l'insolation. Pour tout couronner, aucune indication n'est faite aux différentes stations sur les horaires d'arrivée laissant l'éventuel usager sans repère.

Photo 5 : Un arrêt de bus à Bobo-Dioulasso



Source : Houd Kanazoé, enquête de terrain, Novembre 2018

Ainsi, quoique les études antérieures réalisées dans la capitale Ouagadougou sur le recours aux bus aient déjà souligné les longues heures d'attente et l'inconfort comme handicaps à l'utilisation du bus (Kafando, 2006; Nkoghe, 2012), force est de constater que les leçons des faiblesses du système d'exploitation du bus par la même compagnie sur la capitale n'ont toujours pas été tirées. Pourtant une étude de marché et des rencontres entre les acteurs du projet ont bien eu lieu (Commune de Bobo-Dioulasso, 2018). Les expériences du passé auraient dû servir à améliorer le système d'exploitation, quand on sait que « *X9 a été créé dans la précipitation et l'improvisation* » (Bamas, 1995, p.49) et que l'aventure s'est soldée par un échec.

En plus du temps d'attente, la dimension spatiale de l'exploitation du bus semble n'être pas adaptée au désir des usagers. En effet, il est connu que le bus fonctionne avec des stations (arrêts) bien précises et définies d'avance. Ce système de station est jugé trop rigide si l'on s'en tient au propos suivant de Rasmane O. (Focus group du 15/11/2018) : « *Les arrêts ne nous arrangent pas. Si ce n'est pas à l'arrêt tu ne peux pas descendre ni monter et si tu es loin de*

l'arrêt il faut venir à l'arrêt ». A la lumière de ces propos, le bus dans son fonctionnement est contraignant, et manque de flexibilité ou de souplesse, chose pourtant recherchée par les populations.

Par ailleurs l'implantation de ces stations obéissant à une logique de distance raisonnée a laissé de côté certains aspects du paysage urbain local qui auraient pu être profitable à la SOTRACO. Cet état de fait est relaté par Tasséré G. (Focus group du 22/12/2018) en ces termes : « *Ils n'ont pas consulté les gens et un matin on s'est levé voilà des arrêts. Ils ont fait leur calcul de blancs seulement et ils sont venus mettre. Or il y a des endroits où les gens sont nombreux, des endroits stratégiques nous on pouvait leur montrer ces endroits-là* ». Cette déclaration met en outre en exergue le manque d'implication des populations dans la prise de décision ou du moins la non-prise en compte de leur avis par les autorités municipales. Elles étaient pourtant partie prenante du projet et surtout représentantes locales censées porter la voix de leur population dans le cadre de la décentralisation. Si ces concertations avaient eu lieu, les responsables de la SOTRACO auraient peut-être su que, ne mettre aucune station dans les alentours immédiats du grand marché serait contre-productif.

Par ailleurs, le terme « blanc » employé ici n'est pas anodin. De nombreuses innovations ou manières de faire qui n'ont pas de fondement endogène voire traditionnelle sont taxées d'affaire de « blanc » et censées à ce titre être l'apanage des *toubabou mɔgɔ* (homme de blanc) que sont les personnes instruites et « occidentalisées ». Ainsi, le bus pour certaines personnes à Bobo-Dioulasso est une affaire élitiste, celle des gens qui fonctionnent comme les « blancs ». A cet effet, beaucoup de rumeurs auxquelles croient de nombreuses personnes sans niveau d'instruction, issues de l'exode rural et habitant loin du centre-ville, sont colportées. Nous tenons comme exemple ces propos d'une femme rapportées par M. Ouédraogo Amadè : « *on dit si tu n'es pas propre tu ne montes pas dans le bus* », ou encore ceux des petites vendeuses du grand marché qui nous affirmait ceci lors d'une discussion informelle : « *le bus ne prend pas de bagage* ».

Cependant, tout ceci reste de l'ordre de la rumeur puisque le bus autorise les bagages, mais il est vrai d'une certaine taille pour ne pas obstruer le passage (voir photo 6), et aucune personne n'est chargée de vérifier la propreté des passagers.

Photo 6 : Passagers assis et entrant dans le bus avec des bagages



Source : Houd Kanazoé, enquête de terrain, septembre 2019.

A la rigidité du bus, s'ajoute enfin la répartition de la voirie exploitée qui fait la part belle aux voies bitumées pour des raisons techniques et économiques. En effet, une mauvaise voirie, notamment les voies non bitumées, impacte négativement la santé des autobus et limite très fortement toute extension de la couverture spatiale (Kiettyetta, 2013). Ces voies non bitumées sont effectivement difficiles à pratiquer surtout en saison pluvieuse car parsemées de crevasses et souvent même des rigoles façonnées par les eaux de ruissellement. De ce fait, seules les grandes artères de la ville sont desservies par le bus, délaissant les profondeurs c'est à dire les quartiers périphériques éloignés des voies bitumées. Ces populations en périphérie sont pourtant très demandeuses d'offre de déplacement du fait de la localisation des principales infrastructures socio-économiques au centre-ville.

Rigide avec une inégalité spatiale dans son mode d'exploitation en défaveur des plus éloignés des grandes artères bitumées, le coût du transport du bus (150 Francs CFA) est jugé élevé par de nombreuses personnes à Bobo-Dioulasso. A cet effet, Diaz Olvera et al (1996, p.307) disaient sur la relation entre situation économique et le recours au bus à Ouagadougou que : « *s'il est clair que le bus n'est pas le moyen de transport des classes les plus aisées, il*

n'est toutefois pas du tout certain qu'il soit ou puisse être celui des plus pauvres, ne serait-ce que pour des questions d'insolvabilité ». Ainsi, déjà exclues par le taxi et pas très attirées par le bus de nombreuses personnes à Bobo-Dioulasso optent pour le tricycle.

4.3.1.3. Le tricycle : une mobylette collective pour une ville en crise

Les tricycles sont en fait des motocyclettes à trois roues, munis d'une remorque et initialement destinés à être utilisés pour le transport de marchandises comme l'indique l'article 4 du décret N°2012-559/PRES/PM/MTPEN/MEF/MICA/MATDS. En effet, cet article portant condition et modalités d'exploitation à titre onéreux et pour compte propre interdit, l'usage des vélomoteurs, des motocyclettes, tricycles et quadricycles à moteur, comme moyen de transport de personnes au Burkina Faso.

Malgré ce décret, les principales artères, le marché central et les points les plus reculés de la ville de Bobo-Dioulasso sont le témoin d'un défilé incessant de cet engin importé de Chine, transportant femmes, hommes, enfants et bagages. Passager assis sur le bord de la remorque (voir photo 7), sans garde-fou de protection, dans une circulation congestionnée (notamment à l'approche du centre-ville et des marchés en bordure des voies bitumées) où se mêlent voiture particulière, taxis, bus, engin à deux roues (motorisées ou non), charrettes et même piétons, les tricycles sont devenus en quelques années le moyen de transport le plus populaire dans la ville, les détournant ainsi de leur vocation première.

Photo 7 : Tricycle transportant ses passagers en direction du centre-ville.



Source : Houd Kanazoé, enquête de terrain, Octobre 2018

Mais comment en est-on arrivé à cette pratique ?

✓ **Aux origines du phénomène : Le tricycle, une charrette à moteur**

Le début du phénomène du tricycle transportant des personnes au Burkina Faso date de 2009. Selon la presse en ligne (Ouedraogo, 2010), c'est à Fada N'Gourma dans l'est du pays que la pratique voit le jour, influencée par le phénomène dans les pays voisins (Niger, le Bénin). En ce qui concerne la ville de Bobo-Dioulasso, la pratique a débuté en 2010. En tenant compte de la date du décret du gouvernement Burkinabè sur la question, on peut conclure que le phénomène a pris de l'ampleur en 2012 à telle enseigne qu'il a fallu réglementer l'usage du tricycle. Mais de façon certaine, le contexte de l'émergence de l'activité au Burkina Faso est différent de celui de certains pays où le transport informel à motos-taxis a émergé suite à des troubles socio-politiques (Feudjio, 2014).

Cependant dans l'optique de comprendre comment le tricycle a pu devenir un moyen de transport en se focalisant sur l'engin et les personnes qui l'utilisent, l'idée que le phénomène pourrait ne pas être nouveau, a germé. En effet, après quelques courses en tricycle dans la ville,

le premier constat que l'on peut faire est relatif au profil des passagers. Naturellement, les principaux utilisateurs de cet engin sont des personnes d'origine modeste dont la plupart ont été socialisées en milieu rural. Cela n'a d'ailleurs rien d'étonnant puisque la ville Bobo-Dioulasso est la deuxième destination des migrants ruraux après Ouagadougou la capitale (Ouattara & Somé, 2009). En regardant alors les pratiques de mobilité en milieu rural Burkinabè l'on pourrait justifier comment le changement du transport de la marchandise vers le transport des personnes a pu se faire du moins dans l'imaginaire des populations. En effet, le tricycle ressemble étrangement à la charrette si l'on remplace l'âne utilisé pour la traction par la mobylette. Or, partout en milieu rural Burkinabè la charrette existe et est utilisée surtout pour acheminer les produits agricoles vers les concessions et les marchés hebdomadaires des villages environnants. Mais parfois elle sert également aux transports des personnes quand le besoin s'impose. Il est donc fort probable qu'une mutation a pu se faire dans l'imaginaire des Bobolais après observation des similitudes entre tricycle et charrette. D'ailleurs, les villes du Burkina Faso ne sont pas les seules à être spectatrices d'une telle mutation. En effet, dans les villes secondaires du Sénégal telle que Touba, Saint-Louis et Thiès, la charrette destinée dans un premier temps aux transports de la récolte a été transformée en moyen de transport des personnes en milieu urbain sénégalais dans un contexte d'absence de moyen de transport structuré (Faye, 2013).

Devenu un moyen de transport, le tricycle peut être perçu comme une mobylette collective.

✓ ***Le tricycle : la mobylette collective et compétitive du système de transport urbain***

Hormis, la remorque qu'elle traque, le tricycle sur le plan technologique est avant tout une mobylette, l'un des moyens de transport le plus utilisé dans toutes les villes du Burkina. Selon Zida/Bangré en 2009, 59,5% des ménages de la ville de Bobo-Dioulasso possédaient au moins une mobylette. Si le recours à la mobylette par une frange importante de la population est dû à l'instauration tardive d'un système de transport en commun (Bamas, 2002), cette dernière possède une caractéristique économique très appréciée des populations. En effet selon Kaboré (2010), les dépenses mensuelles pour l'usage d'une mobylette à Bobo-Dioulasso s'élevaient à 12.832 Francs CFA dont 9.360 Francs CFA pour le carburant tandis qu'elles étaient pour la voiture particulière de 37.461 Francs CFA dont 27.895 Francs CFA pour le carburant. Possédant, la même technologie que les mobylettes, les tricycles sont donc un engin à faible coût d'utilisation comparativement aux autres engins à moteur.

Le coût réduit du carburant et de l'entretien, proche de celui de la mobylette sont les principaux éléments permettant au tricycle d'être compétitif en terme économique vis-à-vis du taxi artisanal ou encore du bus. En effet, le coût d'une course avec un tricycle est de 100 Francs CFA quelle que soit la distance comparativement aux 150 Francs CFA du bus et des 300 Francs CFA extensibles du taxi artisanal. Avec la crise économique que vivent les populations de la ville, il est naturel que ceux-ci soient à la recherche d'un moyen de transport moins onéreux comme la mobylette. Dans l'incapacité de se procurer une mobylette individuelle dont les prix varient de 350.000 Francs CFA à plus d'un million de Francs CFA, alors pourquoi pas une mobylette collective comme le tricycle, et ce d'autant plus qu'il est quasi disponible, toujours prêt à embarquer un client, un peu comme sa mobylette que l'on enfourche à sa guise. Opérant ainsi, le tricycle permet à de nombreux Bobolais, d'échapper aux longues heures d'attente du bus.

Enfin, la dernière bataille est remportée par le tricycle sur la dimension spatiale. Pendant que de nombreuses contraintes rendent le bus rigide, la mobylette collective quant à elle, est flexible, déposant le passager à sa guise et empruntant pratiquement toutes les artères de la ville, bitumées ou non. Ce faisant, il devient difficile, de ne pas emprunter un tricycle passant devant sa porte pour le choix du bus à rattraper plus loin dans un contexte où le développement des villes impose des contraintes temporelles et spatiales allant au-delà des seuils de la marche et pour lesquels le recours aux transports mécanisés se révèle nécessaire sinon indispensable (Diaz Olvera & Godard, 2002).

La ville de Bobo-Dioulasso possède ainsi trois moyens de transport collectif dont le système de fonctionnement engendre nécessairement des implications.

4.3.2. Implications socio-spatiales des différentes formes de mobilité à Bobo-Dioulasso

Tout système de mobilité a ses exigences et son mode opératoire qui peuvent provoquer des espaces et des opportunités de vie égalitaires ou inégalitaires.

4.3.2.1 Un centre desservi et une périphérie délaissée par le taxi et le bus

Les trois moyens de transport collectifs existant à Bobo-Dioulasso ont chacun leur mode opératoire et leur coût. Associé aux caractéristiques socio-spatiales de la ville, une certaine hiérarchisation ou spatialisation de l'accessibilité se dessine.

Les quartiers centraux sont les espaces les plus accessibles, car couverts par les trois formes de transports urbains. En effet, le marché central et la gare ferroviaire situés au centre-

ville sont les points de départ de ces trois moyens de transport. De ce fait, ils passent tous nécessairement par le centre-ville avant de rallier les autres points de la ville. Pour les chauffeurs de taxi par exemple, cette zone est la plus propice pour leur activité car d'une part, les distances ne sont pas énormes ce qui est rentable économiquement et d'autre part, les densités dues à la présence des activités économiques et à l'ancienneté de l'habitation augmentent la fréquence des clients.

En ce qui concerne le bus, le nombre élevé de voies bitumées au centre-ville et la localisation de la gare principale d'où partent tous les bus, confère à cette zone un nombre élevé de lignes de bus à la différence des espaces périphériques où ces derniers ne circulent que sur les grandes artères qui sont en réalité les principales voies connectant Bobo-Dioulasso autres villes du Burkina Faso.

Ainsi habiter au centre-ville est synonyme d'un éventail de choix entre les différents modes de transport, ce qui est tout à fait le contraire en périphérie. Ces deux modes de transport agissant comme un élément de fracture engendrant une discontinuité socio-spatiale.

Eloignés du pôle économique et administrative de la ville, contraint à une mobilité rigide et/ou onéreuse par le taxi et le bus, c'est pourtant en périphérie que l'on rencontre plus de ménages indigents si l'on se réfère à la dimension spatiale de la pauvreté urbaine faite par Godard et Teurnier⁵⁷ (1992). Par ailleurs, ces indigents sont également tiraillés par les pesanteurs socio-culturelles sur la bicyclette. En effet, « *à tort ou à raison, la bicyclette en Afrique subsaharienne est associée à l'image de la pauvreté, au milieu rural dont les citadins, migrants des campagnes souhaitent s'affranchir dans leur recherche de modernité* » (Meité, 2014, p.33). Avec l'extension spatiale de la ville qui défie la marche à pied, sans une autre alternative, la périphérie de Bobo-Dioulasso serait un isolat. Mais le tricycle permet de donner une autre dynamique à cet espace.

4.3.2.2. Le rôle intégrateur du tricycle

En desservant toute la périphérie avec un coût très réduit, le tricycle s'avère être un puissant facteur d'intégration des différents espaces de la ville à l'économie locale et donc un facteur inclusif. En effet, comme précédemment souligné, les principaux utilisateurs du tricycle sont des personnes de revenus modestes. Ainsi, les travailleurs du secteur informel, c'est-à-dire

⁵⁷ Godard et Teurnier (1992), c'est dans la périphérie que ce concentre les plus pauvres dû à des processus de recomposition spatiale des centres-villes et aux problèmes d'accès au logement.

parqueurs d'engins, vigiles, cireurs de chaussures, vendeurs ambulants peuvent désormais avec le tricycle assurer ce mouvement pendulaire entre une périphérie sans opportunité économique et un centre siège des activités administratives et économiques et donc lieu de concentration de la ressource économique. Le contraire, c'est-à-dire, l'utilisation du bus et surtout du taxi aurait certainement exclu plus d'un, dans la course vers l'accès aux ressources qu'offre la ville comme nous l'indique Madou T. sur le recours au tricycle de bon nombre de femmes du secteur informel : « *Les bénéficiaires là sont très faibles, donc si elles devaient prendre les taxis elles ne pourraient pas faire leur commerce* ».

La relation entre les femmes et le tricycle à Bobo-Dioulasso anime beaucoup les débats quant à leur supposé manque d'attention ou de négligence sur leur sécurité. D'ailleurs, une dame que nous avons rencontrée lors d'une course en tricycle nous dira ceci : « *même les remorques qui ont plusieurs roues là tombent ce n'est pas le tricycle qui a trois roues qui ne va pas tomber* ». Au-delà de la simple vue d'une fatalité, il faudrait plutôt voir ici l'expression d'un choix entre celui d'arrêter une activité économique avec toutes ses conséquences comme la dépendance à un mari ou encore le risque d'une exclusion à une vie sociale faite de contribution régulière en argent ou en nature aux événements sociaux (mariages, baptêmes, *djanjoba*) et la prise du tricycle pour continuer à exister. Et dans certains cas, le choix du tricycle s'impose non pas comme moyen d'indépendance financière, mais plutôt pour pouvoir jouer le rôle du mari ou celui de chef de ménage pourvoyeur de ressources en face à l'incapacité de ce dernier. A ce propos un chauffeur de taxi, Yaya T. (interview du 17/12/2018) dira ceci « *les femmes là sont plus nombreuses dans les tricycles parce que ce sont elles qui tiennent de nombreux foyers ici à Bobo-Dioulasso. Elles sont donc obligées de se battre. Beaucoup de maris ont perdu leur boulot* ».

Par ailleurs, il est traditionnellement connu que le recours à la marche à pied ou au vélo à défaut d'utilisation des autres moyens de transport engendre une restriction de l'espace de mobilité surtout de la femme (Boyer & Delaunay, 2017; Diaz Olvera & Plat, 1996; Yaye Saidou, 2014). La connexion de la périphérie par les tricycles permet ainsi à de nombreuses femmes d'augmenter leur espace de vie et donc de s'intégrer économiquement et socialement et d'avoir ainsi accès aux ressources urbaines matérielles et immatérielles. Le tricycle est donc une solution à l'injustice sociale suscitée par les extensions urbaines et la situation économique des individus. En effet, le dénuement économique s'accompagne d'empêchement à se mouvoir (Boyer et al, 2016, p.47). Et si même dans la capitale où les opportunités économiques sont plus élevées, le taux d'équipement en vélo des femmes est 1,4 fois plus faible que celui des hommes

; un rapport qui passe à 2,1 pour les motos et à 2,7 pour les voitures (Ibid., 2016), il est tout à fait logique d'assister à la forte propension des femmes de Bobo-Dioulasso à recourir aux tricycles.

Un dernier aspect du tricycle, est sa capacité à niveler le statut socio-économique des femmes lors des événements sociaux. En effet, en tenant compte des contraintes spatiales du bus et du coût élevé du taxi, l'un des recours parmi les moins coûteux reste la bicyclette, mais qui comme précédemment dit souffre d'une image associée à la non-modernité et à la pauvreté. Venir à plusieurs en tricycle, permet ainsi de rendre anonyme les moins nantis ou encore de permettre de cacher cette pauvreté visible à partir de la bicyclette.

Le tricycle a donc à bien des égards des raisons qui l'ont rendu populaire notamment auprès des femmes. Cependant cette présence inattendue dans la mobilité urbaine engendre de la concurrence et des tensions avec les autres acteurs de cette mobilité.

4.3.2.3. La tension pour le contrôle du marché centrale

Le marché central est un point névralgique pour les acteurs du transport informel à Bobo-Dioulasso. Ainsi, chauffeurs de taxi et de tricycle luttent pour son contrôle pendant que la police cherche à maintenir l'ordre tout en étant un acteur participant à l'émergence de ce désordre.

4.3.2.4. De la tension autour du marché central à la recipro-legitimation

L'une des caractéristiques des modes de transports informels ou populaires dans la recherche de la clientèle est la stratégie qui vise à être le plus proche possible de cette dernière. Ainsi dans de nombreuses villes africaines comme Abidjan ou Dakar par exemple les abords des voies, les carrefours, les établissements publics et les marchés sont transformés en gare dans cette optique de proximité avec la clientèle (Lombard et al. 2004 ; Kassi, 2007).

La ville de Bobo-Dioulasso connaît le même phénomène avec les conséquences en termes d'encombrement de la voie. Mais ce qui importe ici dans le cadre de cette étude sont les différentes interactions (luttés précisément) entre acteurs de différents types de transport pour la clientèle et donc la conquête de l'espace d'une part et d'autre part entre ces derniers et la police.

Le premier espace de lutte est le marché central ou plus précisément ses extensions. En effet en Afrique noire, ce type d'établissement (le marché) recouvre deux dimensions territoriales que sont l'équipement lui-même et ensuite ses extensions qui se matérialisent par l'occupation

du domaine public et le changement du tissu urbain environnement de la fonction d'habitat à celle commerciale (Paulais, 1998). Ces lieux sont de véritable points de polarisation de la ville africaine, car ils attirent de dizaines de milliers de personnes venues pour vendre ou acheter des produits divers, mais aussi un lieu de « convivialité », où il est bon de se rendre pour flâner, rencontrer parents et amis, pour s'informer, « se montrer » (Vennetier, 1989, p.277).

Principal pôle de convergence de la mobilité urbaine, le marché central de la ville de Bobo-Dioulasso reste le point le plus attractif pour les tricycles et les taxis artisanaux, l'entreprise du bus ayant choisi de ne pas avoir de stations dans les extensions de ce dernier. Ainsi, le marché fonctionne comme un point de rupture de charge, d'où partent et d'où sont organisés les flux de passagers.

Pendant longtemps, les taxis artisanaux sont restés les seuls maîtres des alentours immédiats du marché central. Ce point est si important que deux des quatre syndicats des chauffeurs de taxi y ont leur siège et un espace délimité pour leur stationnement leur est même réservé. Mais avec le manque de place à l'intérieur du marché, les chauffeurs de taxi ont vu cet espace être grignoté par les étals de petits commerçants, les obligeants à stationner souvent en pleine chaussée pour descendre et prendre leurs clients. Cette première perte, liée à l'espace n'est pas très mal vécue par les chauffeurs de taxi qui d'ailleurs n'ont vraiment pas fait cas dans les discussions.

Le vrai problème se situe avec les chauffeurs de tricycle qui depuis leur émergence dispute le marché de la mobilité à Bobo-Dioulasso aux chauffeurs de taxi jusqu'à installer trois gares dans les alentours immédiats du marché central. Ainsi, tricycle et taxi sont à l'entrée du marché appelé *koko-dunda* (la porte de koko) pratiquement sur un même espace en attente des mêmes clients venus faire leurs courses. Ce marché est donc témoin quotidiennement, d'un face à face entre système légal et illégal qui se matérialise de temps à autre par des interactions faites notamment d'injures. Ces injures sont surtout courantes aux heures d'affluence comme dans l'après-midi autour de 17h. En effet, en plus de prendre la clientèle des taxis devant ce marché, les tricycles rendent la manœuvre des chauffeurs de taxi difficile en stationnant en pleine chaussée pour charger leurs engins, dans un contexte où l'espace est déjà envahi par les piétons (notamment vendeurs ambulants) et les usagers à moto (voir photo 8).

Photo 8: Tricycle en chargement à la porte de Koko

On peut se rendre compte de l'encombrement de l'espace et dans l'arrière-plan de droite le passage d'un taxi qui aurait du mal à tourner sur sa gauche s'il le désirait.



Source : Houd Kanazoé enquête de terrain, Janvier 2019

Un après-midi, visiblement exaspéré par ce comportement des tricycles à cet endroit, Lacina O. un chauffeur de taxi qui me transportait s'écria : « *Hee nalonman nunnunw, a ma fɔ aw ye k'aw kana lɔ yan kuma tɛ ka mɔɔ ta (Hé les idiots là, on ne vous a pas dit de ne pas vous arrêter ici et de ne même pas transporter des gens)* ». Mais à ma grande surprise un des chauffeurs de tricycle rétorqua : « *A ma fɔ aw fana ye k'aw kana bori ni gazi ye. N'aw bɛ bori gazi ye, an fana bɛ yan (Vous aussi on ne vous a pas dit de ne pas rouler au gaz. Tant que vous roulez au gaz⁵⁸ nous aussi on est là)* ». Ainsi donc, cette occupation spatiale permet de révéler la nature de la cohabitation et surtout de se rendre compte de l'instrumentalisation réciproque à laquelle s'adonnent les deux formes de mobilité quant au respect de la réglementation. Selon les chauffeurs de tricycles, les chauffeurs de taxi n'ont aucune légitimité à les combattre dans leur illégalité puisqu'ils sont eux aussi dans l'illégalité en roulant au gaz, interdit par les

⁵⁸ Utilisé le gaz comme carburant tel qu'il est fait à Bobo-Dioulasso est une pratique interdite. Voir chapitre 6 pour plus de détails.

autorités en charge de la mobilité. Il y a donc une forme de recipro-legitimation qui s'exprime ici, puisque l'illégalité de l'un autorisant l'illégalité de l'autre. Tous deux devraient en principe ne pas rouler si la police devait être rigoureuse. Et avec cette dernière aussi une autre forme de recipro-legitimation s'exprime également.

Face à la police chargée du respect de l'ordre, les chauffeurs de taxi ne se privent pas d'utiliser la présence des tricycles pour légitimer leur utilisation du gaz. Cela est perceptible à travers les propos de Seydou O. (interview du 24/11/2018) « *Ils veulent qu'on arrête de rouler au gaz. Nous sommes d'accord mais nous on a dit ok si vous voulez qu'on arrête de rouler au gaz, arrêtez les tricycles aussi de prendre les passagers* ». Cette déclaration est certes une façon d'interpeller la puissance publique à faire régner l'ordre. Mais il devient quelque peu difficile de ne pas remettre en cause la sincérité légaliste des chauffeurs de taxi quand, Moïse O. (interview du 07/11/2018), commissaire de police en charge de la mobilité à Bobo-Dioulasso affirme : « *Avant le gaz, les taxis étaient difficilement en règle et nous faisons des sorties pour les amener à prendre l'assurance, la visite technique et autres* ».

Ainsi, les taxis de Bobo-Dioulasso ont toujours été en marge du cahier de charge, mais pourquoi interpellent-ils la police ? En réalité, les chauffeurs de taxi nous semblent dans une stratégie. En effet, pour eux, « *les propriétaires des tricycles sont les fonctionnaires même les policiers sont dedans* » (Adama S., interview du 23/09/2018). Or, tout fonctionnaire est en principe exclu des activités libérales et n'arrivent à s'y insérer quand usant de pratiques illégales comme celui connu sous l'appellation de « *prête-noms* » (Amakoé & Zoro, 2002; Kassi, 2007). Mais ce qui est nouveau et surprenant ici, c'est l'engagement des policiers dans une dynamique doublement illégale mais tout de même confirmée par Moïse O. en ces termes : « *Certains agents de la police ont des tricycles. Donc quand nous voulons mener des opérations ce sont ces derniers qui les appellent pour les avertir* ».

Ainsi, ces policiers enfreignent deux fois aux lois. Puisqu'en tant que fonctionnaires, ils n'ont pas le droit d'investir dans le transport et ensuite, ils optent pour une forme d'activité qu'ils sont censés eux-mêmes combattre. Cette attitude comme l'indique le commissaire, induit des difficultés à lutter contre la présence des tricycles dans le transport urbain, et les chauffeurs de taxi semblent leur dire, si la police veut que nous soyons en règle, donnez d'abord l'exemple en arrêtant vos propres tricycles. Et comme il est difficile d'être son propre bourreau, alors taxi au gaz, policiers propriétaires de tricycle et chauffeurs de tricycle transporteur de passagers profitent tous des uns et des autres pour subsister sur le terrain.

Cependant, cette complicité tacite n'empêche pas la police de faire quelques actions ponctuelles contre les tricycles.

4.3.2.5. La porte de Koko : un espace de chassé-croisé entre policier et chauffeur de tricycle

De façon imprévisible, les policiers mènent des opérations d'arrestation des tricycles au cours desquelles le marché central est un point privilégié. En effet, à cet endroit précis, les chauffeurs de tricycle sont à l'arrêt et plus préoccupés à convaincre les nombreux passagers à monter dans leur tricycle au détriment de celui du concurrent. Et pendant ce moment d'intense activité fait de cris et de négociations pour influencer le choix du tricycle des clients, certains chauffeurs de tricycle se font très souvent surprendre par la police comme nous indique la photo ci-dessous.

Photo 9 : Tricycle saisi par la police à la porte de Koko

On peut voir les jeunes chauffeurs de tricycle autour, négociant avec les policiers.



Source : Houd Kanazoé, enquête de terrain, Janvier 2019

Cependant, le faible effectif des policiers permet à la grande majorité des tricycles de disparaître en un temps record. Ainsi, après avoir été le théâtre des tensions avec les

chauffeurs de taxi, le marché central devient le lieu d'une interaction entre chauffeurs de tricycle et policiers ou du moins entre chauffeurs et certains « propriétaires » de tricycle.

Les chauffeurs dont les tricycles sont désormais aux mains des policiers s'adonnent automatiquement à la négociation, le but étant d'éviter que l'engin arrive au commissariat. Et négocier dans ce cadre signifie avant tout s'entendre sur un montant à donner pour récupérer son tricycle. Selon Issouf B. un jeune chauffeur de tricycle, « « *U te fe k'an k'an lo da la. N'u k'i ta, i be wa kelen sara a dogyalenba. O ye tile sorɔ be ye. U b'i ta lon mun na, a be k'i n'a fo i ma baara ke o lon na* (Ils ne veulent pas qu'on s'arrête devant la porte ici. Quand ils te prennent tu payes minimum 5.000 Francs CFA. C'est toute ta recette du jour comme ça. Le jour ils te prennent c'est comme si tu n'avais pas travaillé ce jour-là) ». Ainsi, ces sommes sont très élevées puisqu'elles équivalent à au moins une journée de travail. Si cet état de fait explique la vive allure à laquelle les chauffeurs de tricycle quittent cette porte de Koko, l'incompréhension est le retour quasi-instantanée dès le départ des policiers. Face à notre étonnement, Mady P. un autre chauffeur de tricycle dira : « « *An te se ka an mabo da la. A ka nogo yan ka mogo ta mogo munnu be bo logo la* (On ne peut pas s'éloigner de la porte là. Ici c'est facile de prendre les gens qui sortent du marché) ». Malgré le risque, les chauffeurs de tricycle ne sont donc pas prêts à quitter cette porte Koko, faisant de ce lieu un espace de chassé-croisé entre les policiers et les chauffeurs de tricycle. Mieux, à notre dernière période de terrain, les chauffeurs de tricycle à la porte de Koko avaient trouvé de nouvelles stratégies pour échapper aux policiers. Désormais, certains travaillent avec des rabatteurs qui ont pour mission la recherche de la clientèle. Ainsi, ces derniers peuvent s'aventurer à plusieurs mètres du tricycle pour la recherche de la clientèle, chose que ne pourrait pas faire le chauffeur lui-même au risque de se faire prendre par la police.

Pendant que le rabatteur fait son travail, le chauffeur de tricycle est quant à lui sur son engin en chargement, prêt à démarrer au moindre mouvement de foule (voir photo 10).

Photo 10: Chauffeurs de tricycle en attente du chargement de leur engin par les rabatteurs



Source : Houd Kanazoé, enquête de terrain Septembre 2019

Cependant, certains chauffeurs ne voulant pas prendre de rabatteurs qu'il faut rémunérer choisissent eux, de simplement retirer la clé de l'engin après l'avoir bouclé pour le rendre difficilement déplaçable. Par ce procédé, même quand la police les surprend elle ne peut emporter l'engin qui sera récupéré un peu plus tard par les chauffeurs de tricycle après le départ des policiers.

Mettre fin donc à l'activité des tricycles en tant que moyen de transport des populations n'est pas pour bientôt. En revanche, le transport par le tricycle induit des effets sur l'emploi, le système de fonctionnement des autres moyens de transport et la gouvernance locale.

4.3.3. L'impact du tricycle sur le système de transport, l'emploi et la politique locale

En dépit de son caractère illégal, il est intéressant de s'apercevoir de comment le tricycle redéfinit l'activité du taxi, du bus et la gouvernance de la ville.

4.3.3.1. L'impact du tricycle sur le taxi et le bus.

L'arrivée du tricycle comme moyen de transport des populations a eu des impacts sur le système de fonctionnement du taxi. En effet, le tricycle a contribué à une baisse considérable de leur clientèle dans un contexte où le marasme économique antérieur avait déjà des impacts

négatifs sur le niveau de rentabilité de l'activité. Conscients de cette période difficile que traversent les chauffeurs de taxi, les passagers exploitent donc la faille en leur faveur. En effet, « *Maintenant à cause des tricycles là elle négocie 250 Francs CFA et on est obligé d'accepter* » (Ousmane H., 12/10/2018). Bakary S. (interview du 10/01/2019) ajoutera sur la question : « *à cause des tricycles on est obligé de diminuer parce que les clients mêmes savent que ça ne marche pas chez nous. On avait même voulu diminuer le coût de notre transport là de 300 Francs CFA à 200 Francs CFA mais les gens de Ouaga⁵⁹ ont refusé pourtant là-bas y'a pas de tricycles qui prennent des gens* ».

L'attitude des usagers du taxi et des chauffeurs est tout à fait logique puisque les agents économiques agissent toujours selon leur intérêt, selon la configuration de la loi économique de l'offre et de la demande. Par conséquent, les tricycles sont en train de redéfinir le système de tarification du taxi, et cela sans l'accord des centrales syndicales basées à Ouagadougou qui comme le souligne Bakary S. ne vivent pas les mêmes réalités. Ce faisant, les chauffeurs de taxi de Bobo-Dioulasso pour rentabiliser leur activité ne sectionnent pas les trajets pour une meilleure rentabilité comme c'est le cas dans plusieurs villes africaines (Faye, 2013; Kassi, 2007; Marche, 1998) mais optent plutôt pour la diminution du coût du tarif notamment sur de courte distance en non-respect d'un maillon essentiel du système de fonctionnement de l'activité que constituent les syndicats. On peut également entrevoir ici les tensions entre deux niveaux d'une structure syndicale que sont les instances dirigeantes et la base en contact de la réalité du terrain.

Par ailleurs, la présence des tricycles redéfinit également les clauses des contrats entre chauffeurs et propriétaires de taxi, tout au moins en ce qui concerne les montants à verser quotidiennement. Pour bon nombre de chauffeurs de taxi, ce versement quotidien a connu une baisse d'au moins 1000 Francs CFA afin de tenir le coup de la concurrence imposée par les tricycles. Cette concurrence se traduit également par des abandons par quelques chauffeurs de taxi de certains itinéraires où les tricycles sont devenus les maîtres des lieux. C'est notamment le cas des secteurs 24, 25, 32 et des quartiers *Lafiabougou* et *Bolibana*.

Pendant que les chauffeurs de taxi abandonnent certaines destinations, la SOTRACO a quant à elle été contrainte à une modification d'un principe du bus, celui de n'emprunter que les voies bitumées. Sur la question, Sita O. (interview du 10 novembre 2018), chauffeur de tricycle visiblement mécontent de la stratégie de la SOTRACO sur son tronçon habituel affirme,

⁵⁹ Il s'agit des responsables syndicaux centraux basés à Ouagadougou.

en ces termes : « « *Tijna la, a damina la, bussi arrè tun tɛ yan ye. A tun bɛ ka taga jafela la. Nka nin cogo in na, a tɛ ja. U ko ko tricycle lɔɔrɔ bɛ duguma kojugin. O le la, u ye bussi arrè lasegin walasa ka a gere tricycle lɔɔrɔ la. Yan, bissi bɛ bori sila manajintan kan* (En réalité au départ le terminus n'était pas ici. Il était plus en avant là-bas. Mais comme ça ne marchait pas, ils se sont dit c'est parce que la gare des tricycles est plus en profondeur. Donc ils ont reculé le terminus pour rejoindre la gare des tricycles. Donc ici, le bus roule même sur une voie non bitumée). Ainsi, pour concurrencer les tricycles sur la voie non bitumée allant au marché *Djoulankolo 5heures* et aux secteurs 32 et 13, la compagnie s'est vu obliger de reculer son terminus sur environ 800 mètres sur une voie non bitumée après quelques mois d'activité. Cette distance peut paraître anecdotique si l'on perd de vue l'état des voies non bitumées notamment en saison pluvieuse. Mais elle prouve surtout l'impact que le tricycle est en train d'imprimer sur le bus qui pourtant est une activité légale mise en place avec le soutien de l'état qui détient par ailleurs la puissance publique. Elle montre également comment le formel et l'informel se chevauchent, se concurrence pour au bout du compte faciliter la mobilité des populations.

Photo 11: Terminus du bus à Djoulankolo 5 heures

Bus (légal) et tricycle (illégal) se partagent désormais la même gare.



Source : Houd Kanazoé, enquête de terrain, Décembre 2018

4.3.3.2. L'impact du tricycle sur l'emploi des jeunes et l'économie locale

D'une manière plus globale, la présence des tricycles à l'image des autres activités dites informelles contribue à dynamiser l'économie de la ville en offrant de l'emploi notamment aux jeunes issues de l'exode rural. En effet, la ville de Bobo-Dioulasso attire de nombreux jeunes ruraux en quête d'amélioration de leurs conditions de vie. Or le contexte économique difficile de la ville, limite les possibilités d'emploi même aux plus instruits. Être chauffeur de tricycle nécessitant aucun niveau d'instruction encore moins un permis de conduire, s'avère être l'une des seules opportunités qui s'offrent à ces nombreux jeunes surtout ceux dépourvus d'un réseau social capable de faciliter leur insertion dans une autre activité. Ce genre d'activité, c'est-à-dire, le *zemijan*, le *gbaka*, le *taxi moto* ou le *tricycle* de Bobo-Dioulasso sont effet de véritable « niche d'économie populaire » (Stasik, 2018) par leur faculté d'absorption de cette main d'œuvre importante que constituent ces jeunes. En guise d'illustration, les motos-taxi avaient généré 60.000 emplois à Cotonou en 2000 et 22.000 autres emplois à Douala en 2004 (Godard, 2008).

Par ailleurs, à Bobo-Dioulasso l'offre d'emploi, est tellement limitée pour ces jeunes, qu'être chauffeur de tricycle devient plus qu'une nécessité mais plutôt une question de survie. A cet effet, Frédéric B. s'exprimant sur l'interdiction de l'activité affirme « *Pour nous il est préférable que les autorités là nous tuent au lieu de dire qu'elles vont arrêter les tricycles. Si elles suppriment on ira faire quel travail. C'est mieux qu'elles nous tuent* ». Mais le plus intéressant est que la survie du chauffeur de tricycle entraîne la survie d'autres activités interdépendantes et leurs acteurs. C'est notamment le cas des commerçants et des mécaniciens de tricycles. Cette interdépendance a été assurément l'une des raisons fondamentales qui poussa ces derniers à se joindre aux chauffeurs de tricycles pour protester contre les opérations musclées⁶⁰ de la police en Août 2018 pour arrêter l'activité.

Cette résistance des chauffeurs de tricycle, des commerçants et mécaniciens et surtout le rôle social et économique de cet engin pour les femmes de la ville, laisse entrevoir cette interdiction de mobilité par le tricycle comme une mesure injuste, élitiste, éloignée des réalités des populations, des masses. Nous sommes en face ici d'un droit à la subsistance dans le sillage de l'économie morale (Scott, 1976). Entre le critère de sécurité élitiste et la nécessité de se

⁶⁰ Après une période de sensibilisation, la police est passée en Août 2018 à la phase de répression. Selon le commissaire en charge de mobilité, une centaine de tricycle ont été arrêtés mais : « *Un agent a tiré de façon involontaire, c'était franchement un incident. Le coup est parti involontairement. Et avec la situation du terrorisme on manipule beaucoup les armes maintenant* ». Suite à cet évènement des manifestations ont eu lieu dans la ville.

déplacer pour accéder aux ressources économiques de la ville et le besoin de travail pour ces jeunes, gage de dignité, l'analyse nous conduit à une réclamation d'une économie morale de la mobilité.

Cette économie morale de la mobilité traduite par l'usage du tricycle, est même profitable à la municipalité qui non seulement collecte des taxes auprès des commerçants et des mécaniciens qui eux exercent leur activité entre toute légalité mais par ricochet couve une tension sociale liée au chômage. De l'avis de nombreux chauffeurs de taxi, c'est probablement la raison qui emmena l'ancien maire de la ville (Salia Sanou) à offrir des tricycles à certains jeunes en guise d'action de lutte contre le chômage. Mais l'initiative a sans doute donné une forme de légitimité à l'activité dans la ville dans ses débuts. Dès lors, la connexion entre une activité illégale et un pouvoir politique s'est installée. Celle-ci nous pousse naturellement à explorer le lien entre le tricycle, la gouvernance et la politique locale.

4.3.3.3. *Le tricycle, la gouvernance et la politique locale*

« *Il n'y a pas de marchandises à transporter* ». Cette phrase est l'un des alibis sur lequel les chauffeurs de tricycle fondent leur légitimité à braver l'interdiction de transporter des personnes. Si la situation économique générale, les questions sociales et spatiales peuvent expliquer l'émergence de l'activité, force est de constater que la pratique révèle également la situation de la gestion urbaine à Bobo-Dioulasso et l'état d'esprit dans lequel se trouvent les habitants et les gouvernants de la ville.

D'abord, à voir de plus près, les autorités n'ont pas réussi à imposer le Port Sec⁶¹ (situé en périphérie de la ville) comme unique centre de décharge de marchandises par les véhicules poids lourds afin de limiter leur accès au centre-ville où sont localisés de nombreux entrepôts. Cette politique qui vise à décongestionner le centre-ville devait en principe fournir de la marchandise à transporter aux tricycles. Or le centre-ville reste encombré par ces véhicules en déchargement mettant à nu l'incapacité d'une municipalité et plus généralement du ministère en charge du transport et de la mobilité à faire fonctionner une planification urbaine. Du même coup, cette situation prive les chauffeurs de tricycles de marchandises dont le transport leur est permis.

⁶¹ Une plateforme permettant de faciliter les échanges commerciaux. Elle regroupe en seul lieu loin de la côte tous les services portuaires, c'est-à-dire la douane, le fret, zone sécurisée pour le transit des camions et des conteneurs.

L'attitude à la fois des chauffeurs de véhicules poids lourds et des chauffeurs de tricycles ensuite, prouvent l'état de défiance dans lequel se trouve les populations vis-à-vis de l'autorité et de ce qui est légale. Cet état de fait pourrait trouver son explication dans une gestion chaotique faite de corruption et de scandale. D'ailleurs, lors de l'insurrection populaire d'octobre 2014, l'un des faits marquants a été l'incendie de la mairie centrale et de la résidence de certains maires d'arrondissement appartenant au parti au pouvoir d'alors. Selon Hagberg et al., (2018, p.63), ces actes sont une preuve que l'action municipale dans cette ville était très controversée. Conscient du fossé existant et de la capacité de réaction des populations, les nouveaux dirigeants font preuve de fébrilité et d'autant plus que les dernières interventions de la police ont entraîné des blessés par balles qui ont suscité de vives réactions.

Une autre raison de la fébrilité pourrait se situer au niveau des enjeux électoraux. Une interdiction du tricycle avec tous les avantages qu'il procure aux populations pourrait créer des pertes de voix notamment des jeunes chauffeurs de tricycles, des femmes qui l'empruntent et peut être de tous ceux dont l'activité est liée à celle du tricycle. Par conséquent, pour ne pas perdre cet électorat, les autorités sont dans une obligation de laisser-faire, de ne pas voir, de rendre invisible donc cette pratique comme elles le font déjà pour les non-lotis, ces « *blancs de cartes* » désignés ainsi par Robineau (2014) car ne figurant pas sur les plans donc invisibles, mais pourtant physiquement présents dans l'espace urbain.

Conclusion

Le transport collectif dans les villes africaines est dominé par le secteur dit informel ou artisanal. Son impact sur l'espace urbain se résume à être une cause et/ou une conséquence de l'étalement urbain dans un contexte de disparition progressive du transport formel par autobus. Pour les populations, le développement du secteur est la solution à leur difficulté d'accessibilité aux centralités des villes qui sont les lieux de concentration des opportunités économiques.

Le deuxième objectif de ce chapitre était de mettre en lumière la complémentarité et les tensions entre différents modes de transport et leurs implications socio-spatiales dans la ville de Bobo-Dioulasso. Ainsi, l'on peut retenir que le coût élevé du taxi rend cette forme de mobilité inaccessible pour de nombreux habitants de la ville confrontés à un marasme économique ambiant quand le bus pour des contraintes intrinsèques (utilisation de voie bitumée et de stations prédéfinies) est jugé trop rigide.

Dans un premier temps, ces deux formes de mobilité engendrent une structuration spatiale de la ville où la périphérie est mal desservie. Or c'est dans cette dernière que les enjeux de mobilité sont pourtant les plus importants à cause du besoin d'accès au centre-ville où sont implantées les principales infrastructures économiques et administratives de la ville. Par ailleurs, le fonctionnement du bus semble être loin du mode d'urbanité des habitants de la ville de Bobo-Dioulasso.

C'est dans ce cadre que par le bas, les populations ont transformé le tricycle destiné au transport de marchandises, en un moyen de transport pour briser cette fracture socio-spatiale et faire exprimer leur volonté à une économie morale de la mobilité. En effet, le tricycle possède des caractéristiques plus adaptées au contexte Bobolais. Il est flexible, spontané, spatialement et économiquement intégrateur. Grâce à ces caractéristiques, le tricycle devient un puissant élément d'une économie inclusive depuis le nombre d'emploi généré, à l'accessibilité aux espaces ségrégués par le bus et le taxi en passant par sa transversalité c'est-à-dire sa capacité à faire fonctionner d'autres secteurs d'activités connexes. Et contre toute attente, c'est le tricycle qui redéfinit le système de transport en impactant le bus et le taxi comme pour les rendre plus proches de la réalité de l'urbanisation et de l'urbanité de la ville.

Mais pour demeurer sur le terrain, les chauffeurs de tricycle s'adonnent à un jeu d'acteur fait de recherche de légitimité par les illégalités des autres et de stratégie pour échapper à la police. Quant aux chauffeurs de taxi, ils sont obligés de développer de nombreuses stratégies dans le temps et dans l'espace. L'ensemble des chapitres suivant exclusivement consacrés à ces derniers nous permettra de comprendre tous les éléments relatifs à eux, leurs activités et leurs interrelations avec les passagers et la police.

Chapitre 5 : Profil de chauffeur de taxi et organisation de l'activité de transport de passagers

Introduction

Depuis son apparition à la fin du 19^e et au début du 20^e siècle dans les villes occidentales alors en pleine croissance (Eytan, 2019), le taxi s'est répandu à travers le monde. Nécessaire pour l'étranger ou pour la mobilité quotidienne des locaux, le défilé de ces engins façonne en effet le paysage des villes. Mais les modes de fonctionnement ne sont pas les mêmes dans toutes les régions du monde. Si en occident notamment, le taxi est un moyen de transport privé qui ne prend qu'une personne ou des personnes qui sont familières entre elles, ceci est tout à fait le contraire à Bobo-Dioulasso. Dans cette ville, le taxi est un moyen de transport collectif c'est-à-dire qu'il embarque au cours d'une course plusieurs personnes sans familiarité aucune mais ayant seulement en commun la même direction ou la même destination.

Le taxi à Bobo-Dioulasso est donc encore une activité artisanale et/ou informelle dans laquelle la prise des clients se fait majoritairement⁶² sur la voie mais surtout qui se déroule dans un paysage urbain où les logiques d'orientation spatiale utilisent très rarement des noms de rue et presque jamais une technologie numérique. Partant, ce chapitre se veut la porte d'entrée dans l'univers des chauffeurs de taxis artisanaux comme expert de la ville, à l'image des vendeurs de rue de Dar es Salaam qui « savent *où* et *quand* aller trouver l'argent (les clients) sans tenir compte des noms de rues » (Malefakis, 2015, p.183), donnant ainsi une dimension spatio-temporelle à leur navigation dans la ville. Par analogie donc, les chauffeurs de la ville de Bobo-Dioulasso sont des experts de la navigation socio-spatiale dans leurs rapports à la ville et aux clients qu'il sied de comprendre ainsi que leur activité dans sa forme basique. De ce fait, il est impérieux de savoir :

- Qui sont les chauffeurs de taxi à Bobo-Dioulasso ?
- Comment est structurée leur activité ?
- Comment s'organisent-ils pour réussir leur mission ?

⁶² Le taxi peut être également pris à Bobo-Dioulasso sur appel téléphonique (voir Nabos, 2022) comme à Berlin ou à Leipzig.

5.1. Le profil des chauffeurs de taxi

En dressant une typologie des chauffeurs de taxi de Bobo-Dioulasso selon le motif d'exercer ce métier, nous aboutissons à deux catégories : les chauffeurs de taxi à plein temps et les chauffeurs de taxi à temps partiel ou saisonnier.

5.1.1. Les chauffeurs de taxi à plein temps

Les chauffeurs de taxi à plein temps sont ceux qui exercent uniquement cette activité comme principale source de revenu. Quant à la raison du choix d'exercer le métier de chauffeur de taxi, un constat s'impose : c'est une activité par défaut comme le laisse entrevoir les trois témoignages caractéristiques ci-dessous.

« Avant d'être chauffeur de taxi j'étais un cireur de chaussures. Après j'ai commencé à pousser les barils d'eau en louant le baril. Comme ça j'ai pu économiser de l'argent et j'ai passé mon permis de conduire. Mais comme il n'y a pas de travail c'est pour cela je suis devenu chauffeur de taxi » (Dramane O., interview du 22/11/2018).

« Le métier que j'ai appris est celui de chauffeur de remorque. J'ai fait 6 ans d'apprentissage à Ouagadougou. Ensuite je suis revenu ici. Un monsieur de Yako m'a donné son camion remorque que je roulais. Mais il est décédé et son frère qui a hérité des biens là a tout dilapidé en vendant tous les biens du monsieur. Donc en attendant d'avoir un camion remorque je roule le taxi. Mais ça fait deux ans, les gens m'ont promis mais toujours rien » (Seydou O., interview du 24/11/2018).

« Je suis chauffeur depuis 2004. Avant d'être chauffeur j'étais journalier à SOFAPIL (une unité industrielle de fabrication de pile) l'entreprise a connu des difficultés avec la concurrence des piles chinoises. Aujourd'hui elle a même fermé. Comme je n'avais plus de travail et je n'en trouvais pas un autre. C'est là, un ami m'a conseillé à faire du taxi » (Yacouba L., interview du 22/11/2018).

Ces trois témoignages illustrent des histoires de vie ayant abouti au métier de chauffeur de taxi. L'obtention d'un permis de conduire sur une trajectoire d'ascension sociale, la perte d'un emploi saisonnier dans une industrie ou dans une activité de transport de marchandises ont conduit par la force des choses vers l'emploi de chauffeur de taxi comme une stratégie de lutte contre le chômage avec une toile de fond des difficultés d'insertion dans un autre secteur d'activité.

Ce chômage et les difficultés d'insertion illustratifs de l'étroitesse du marché de l'emploi dans la ville de Bobo-Dioulasso d'une manière générale et en particulier pour les

personnes avec un niveau d'instruction faible comme les chauffeurs de taxi sont d'ordre structurel. En effet, dans un premier temps l'ouverture des marchés à cause de la mondialisation de l'économie a entraîné une concurrence face à laquelle de nombreuses unités industrielles de la ville ont du mal à résister. Associé à la fraude, de nombreuses unités industrielles ont fini par fermer ou dans le meilleur des cas à compresser une bonne partie de leur personnel. Ainsi, entre 2003 et 2005, la SOFAPIL par exemple avait réduit de moitié son personnel (Compaoré, 2007).

Sur le plan géographique, comme pendant longtemps, Bobo-Dioulasso était la plaque tournante du transport routier de marchandises au Burkina Faso, il est tout à fait logique que de nombreuses personnes aient pu bénéficier des emplois dans ce secteur soit comme chauffeur ou apprenti-chauffeur et que cela ait pu également susciter des vocations chez d'autres. Mais la politique de désenclavement (voir chapitre 3) a mis en difficulté les transporteurs de la ville.

La combinaison de ces facteurs a donc fragilisé l'économie de la ville avec d'une part comme conséquence, un nombre important de chômeurs dont la qualification ne permettait pas de prétendre à un emploi dans un secteur formel et d'autre part une impossibilité à de nombreux jeunes à trouver un emploi avec un permis de conduire en poche. Devenir un chauffeur de taxi à plein temps n'est donc pas un choix voulu. Et même quand le choix est provisoire comme celui de Seydou O., le risque que l'emploi devient permanent est très élevé à l'image de celui des chauffeurs de *Daladala* à Dar es Salam. A cet effet, Rizzo (2017, p.140) révèle que "*For too many workers the ambition to work on Daladala as a 'passing-time' job remains a dream*". Au Cameroun Kalieu (2016) pour parler de cette situation pour les chauffeurs de moto-taxis, emploie l'expression « provisoire définitif ou le définitivement provisoire ».

Ainsi, l'activité s'est imposée comme moyen de lutte contre le chômage dans un contexte économique difficile. Cela est même d'autant plus logique qu'au Burkina Faso, après le secteur agricole, l'économie informelle constitue le plus gros pourvoyeur d'emplois en milieu urbain (Ouedraogo & Zerbo 2010). D'ailleurs, à Bobo-Dioulasso, près de 50% du PIB locale provient du secteur informel dont 4% est généré par le transport (OCDE/CSAO, 2002).

Mais la même crise économique qui conduit à la fermeture des entreprises n'épargne pas le secteur du taxi de sorte que de nombreux chauffeurs de taxi à plein temps, naviguent entre deux activités économiques dans la même journée. C'est notamment le cas de Omar D. et de Lacina O. dont le choix s'est en partie porté sur le commerce. En effet, « *A côté du taxi j'ai un magasin de casse (vente de pièce de rechange d'occasion, voir photo 12) et je suis aussi*

chauffeur d'un groupe de danse. Quand je vois que ça ne va pas je pars ouvrir mon magasin et après un bout de temps je reprends encore ». (Omar D., interview du 22/11/2018)

Photo 12: Omar D. présentant son magasin de casse

On peut voir les instruments de musique du groupe qu'il conduit.



Source : Houd Kanazoé, enquête de terrain Novembre 2018.

« Le travail de chauffeur de taxi là je vais abandonner ça. J'ai ouvert un magasin de vente de ciment avec un ami à Sarfalao. Chaque matin je pars ouvrir le magasin et vers 9h je commence le taxi » (Lacina O., interview du 20/10/2018).

Bien que cette navigation temporelle ne fasse pas d'eux des chauffeurs à temps partiels, elle a au moins le mérite de leur apporter des revenus complémentaires. Elle montre surtout la volonté des chauffeurs de taxi d'échapper par la navigation au mauvais niveau de rentabilité de leur activité. Par ailleurs, cette navigation met en exergue une des caractéristiques de l'activité du taxi c'est-à-dire sa flexibilité qui offre des opportunités que d'autres emplois plus rigides ne permettraient pas. Cette même flexibilité permet également à d'autres chauffeurs de travailler à temps partiels.

5.1.2. Les chauffeurs à temps partiels ou saisonniers

Les chauffeurs de taxi dans la ville de Bobo-Dioulasso, ne sont pas tous des professionnels exclusifs du métier. De nombreuses personnes dont les activités principales gravitent autour de l'automobile (mécanicien ou chauffeur d'entreprise) exercent le métier de

chauffeur de taxi à temps partiels c'est-à-dire pendant quelques heures dans la semaine ou pendant plusieurs mois en attendant la reprise de leur principale activité. C'est le cas notamment de certains saisonniers de la SOFITEX⁶³ comme Alphonse N. et Ahmed O. qui pendant la campagne cotonnière distribuent la semence aux producteurs, puis après les récoltes, conduisent les remorques chargées de balles de coton au port d'Abidjan pour être exportés vers l'Europe et l'Asie. Ainsi, pendant les quatre mois d'inactivité à la SOFITEX correspondant à la saison pluvieuse, Alphonse N. et Ahmed O. choisissent d'être chauffeur de taxi comme moyen de lutte contre leur chômage saisonnier et de toute évidence comme une stratégie pour assurer la continuité de leur revenu.

Ce jeu d'aller et retour pendant une période de pause qui justifie le choix du taxi comme activité secondaire n'est pas celle d'autres chauffeurs de taxi de cette même catégorie. En effet, selon les propos suivants de Mady M. (interview du 22/11/2018) « *j'ai 45 ans et père de plusieurs enfants. Je suis mécanicien de voiture mais comme le boulot là ça ne marche plus et que ma famille s'est aussi agrandi, j'ai transformé ma voiture personnelle [une Peugeot 305] en taxi. Ça fait deux ans que je roule de temps en temps pour gagner un peu* », l'on s'aperçoit plutôt d'un cumul d'activité dans un contexte de difficulté économique et sociale. Ainsi au cours d'une même journée Mady M. passe d'un statut de mécanicien à celui de chauffeur de taxi dans l'optique d'augmenter ses revenus qui se sont amenuisés.

Le recours au taxi comme activité secondaire est donc l'apanage de quelques chauffeurs de taxi. Mais cela suscite un questionnement. En effet, pourquoi choisir le taxi et non une autre activité ? A cette question l'on peut dans un premier temps incriminer l'étroitesse du marché et les difficultés économiques de la ville comme précédemment signalés. Mais la raison la plus plausible est la facilité à intégrer ce métier pour des personnes avec un faible niveau d'instruction par rapport autres secteurs d'activité. En effet, l'activité est accessible à toute personne ayant un permis de conduire. Nul besoin de diplôme et seule la connaissance de la ville et de certains codes qui sont accessibles auprès d'autres chauffeurs sont nécessaires.

Pour toute personne ayant souhaité devenir chauffeur de taxi, la deuxième étape est l'obtention d'un taxi puis la négociation du type de contrat quand l'on n'est pas propriétaire du véhicule.

⁶³ Voir sigle et abréviation

5.2. Obtenir un véhicule et un contrat de chauffeur de taxi, le réseau social en question.

5.2.1. Stratégie d'obtention d'un taxi pour exercer

Deux principales méthodes sont utilisées pour acquérir un taxi à rouler dans la ville de Bobo-Dioulasso. La pratique la plus répandue est celle d'obtenir le taxi d'un tiers à la recherche d'un chauffeur. Cependant, la difficulté ici réside dans l'établissement de la connexion entre les deux parties (chauffeur et propriétaire) puisqu'il n'existe pas d'entreprise pour le faire. En effet, selon Sidi D. (interview du 08/11/2018) « *obtenir un taxi pour rouler sans que personne ne t'a vu auparavant le faire est une entreprise difficile* ». Comme solution, le concept de *people as infrastructure* de Simone (2004) est en quelque sorte la méthode employée. En effet, Sidi D. soutient que : « *Il y a un mécanicien qui répare beaucoup les taxis. Souvent les gens lui donnent leur taxi pour la réparation et ils lui disent aussi de trouver un chauffeur pour eux. Un ami chauffeur de taxi m'a informé, et je suis allé voir le mécanicien. Il a accepté me donner un taxi et c'est comme ça j'ai eu un taxi pour rouler pour la première fois* » (Sidi D., 08/11/2018). Ainsi, ce mécanicien joue alors un rôle de plateforme, utilisée pour établir la connexion et la confiance entre les propriétaires de véhicule et ceux qui désirent acquérir un taxi qui au départ ne se connaissent pas. Mais par son activité, celle de remettre en état des taxis, il est en contact non seulement avec les propriétaires mais également avec les chauffeurs de taxi. Ces derniers, sollicités par leurs amis en quête d'emploi jouent alors le rôle d'intermédiaire.

Pour ceux qui ont été déjà vus au volant d'un taxi la tâche semble un peu plus aisée, c'est du moins ce que l'on peut retenir dans un premier temps des propos de Inoussa D. : « *Un jour j'ai demandé à un monsieur de me remorquer parce qu'il partait en ville et je n'avais pas de moyen de déplacement. Le monsieur c'est un médecin, il n'habite pas loin de chez moi. En cours de route je lui ai expliqué mon envie d'avoir un travail dans la ville et si le monsieur pouvait m'aider. Il m'a juste promis que s'il avait quelque chose il allait m'appeler. Et puis un jour il m'a vu dans le quartier avec un taxi. Et il m'a demandé donc si je savais rouler. Je lui ai répondu oui et j'ai même le permis. C'est là qu'il m'a dit qu'il cherchait quelqu'un pour rouler un taxi qu'il veut acheter mais qu'il ne savait pas que j'étais chauffeur. Quelque temps après il a acheté une Peugeot 306 à 300.000 Francs CFA et depuis c'est moi qui roule son taxi* » (interview du 14/12/2018).

A la lumière de ce témoignage, l'on peut dire qu'il ne suffit pas seulement d'être vu mais d'autres paramètres interviennent. Il s'agit de la confiance qui ici a pu s'établir avec la proximité géographique entre Inoussa D. et le médecin. Si selon Marzano (2010, p.33) « *nombreux sont*

*ceux qui conçoivent la confiance comme un mécanisme de réduction des risques », le fait d’habiter dans un même quartier semble effectivement donner des garanties nécessaires pour s’engager dans une initiative qui implique des sommes importantes à investir ». Autrement dit ce paramètre géographique et social permet d’anéantir le facteur risque et contextuel qui font varier la confiance nécessaire pour engager un tiers dans une transaction (Simon, 2007). Ces assertions se vérifient de forte belle manière avec les dires d’Abou O. sur les circonstances qui ont fait de lui propriétaire d’un taxi. En effet, il soutient que « *Le taxi là m’appartient. Mais c’est un monsieur qui a acheté ça pour moi. Tu sais dans la vie c’est bien d’être honnête et ouvert. Je logeais seulement chez lui à Banfora. Mais je me suis toujours bien comporté avec lui et tous les membres de sa famille. Même quand je suis parti de chez lui je continuais à l’appeler souvent quand j’avais besoin de conseils. J’ai un ami chauffeur de taxi qui venait me prendre chaque matin pour tourner pendant la période morte de la SOFITEX. Donc j’ai vu que ça marchait mais si seulement le taxi est pour toi. Donc un jour j’ai appelé le monsieur et je lui ai expliqué que le métier de taxi ça marche, je veux faire mais je ne sais pas comment avoir l’argent pour acheter mon propre taxi. C’est comme ça qu’il m’a dit que si je trouvais un taxi de lui dire le prix. Quelque temps après j’ai trouvé celui-là à 600.000 Francs CFA. Je l’ai informé et il m’a donné l’argent. J’ai travaillé et j’ai tout remboursé l’argent là » (Abou O., interview du 30/10/2018).**

Par ces propos, l’on peut affirmer que la confiance permettant l’engagement d’un tiers certes nait avec la proximité des lieux de vie, mais elle dépend en partie de l’attitude du bénéficiaire. Si le pourvoyeur des moyens financiers est ici utilisé comme une *infrastructure* pour acquérir un taxi, cette infrastructure a un mode de fonctionnement. Tout commence par la confession du besoin et la réaction de l’*infrastructure* sera guidée par la confiance déterminée par la proximité des lieux de vie et ensuite par le capital moral du demandeur.

Le mode d’acquisition des taxis et les méthodes d’exploitation permettent par ailleurs de dégager les différents types de chauffeurs de taxi complémentaire aux premiers statuts déjà évoqués.

5.2.2. Les types de chauffeur de taxi selon les contrats d’exploitation

Quel que soit le temps accordé à l’activité (partiel ou à temps plein), on distingue deux types de chauffeurs de taxi à Bobo-Dioulasso : le chauffeur contractuel et le chauffeur-proprétaire.

5.2.2.1. Le Chauffeur-proprétaire

« J'étais chauffeur dans un projet avant. Le projet-là est fini en fin 2015, et les gens du projet là m'ont donné 2 millions comme droit. Avec cet argent je voulais commencer une nouvelle activité. Un jour je me suis renseigné auprès d'un mécanicien qui m'a déconseillé de faire du taxi car l'activité n'est pas rentable Mais un de mes amis chauffeur de taxi m'a convaincu. Il m'a dit que je pouvais avoir au moins 5.000 Francs CFA par jour ce qui équivaut à 150.000 Francs CFA par mois. Donc je me suis dit si c'est ça c'est bien. Donc j'ai acheté un taxi à 1.600.000 Francs CFA » (Lacina O., interview du 23/10/2018).

Comme le nom l'indique, le chauffeur-proprétaire travaille à son propre compte. Il exploite donc un véhicule qu'il a acquis. Certains d'entre eux comme Lacina O. ont pu acheter leur taxi avec de l'argent gagné dans une activité précédente. Cependant, force est de constater que l'achat d'un véhicule quasiment neuf comme l'a fait Ouattara est une exception. A Bobo-Dioulasso en effet, l'on est tout de suite frappé par la vétusté de la grande majorité des taxis. Il n'est pas rare d'emprunter des taxis sans pare-brise arrière, des feux-arrières inexistantes ou encore des manivelles venues tout droit du ferronnier d'à côté.

La raison de cette situation est toute simple à en croire Souleymane C. (interview du 27/03/2018) : *« le problème à Bobo, les véhicules sont trop vieux, ce ne sont même plus des France-au-revoir mais des Bobo-au-revoir »*. Les « France-au-revoir » sont des véhicules d'occasion importés d'Europe. Chaque jour environ 1000 véhicules arrivent au port de Cotonou parmi lesquels seuls une infime partie alimente le marché local et le reste acheminé en direction des pays voisins comme le Burkina Faso (Rosenfeld, 2009). Si ces véhicules arrivent pratiquement en bon état, ils sont quasiment amortis après quelques années voir une dizaine d'années d'usage. Devenus vieux et donc moins cher (de 250.000 Francs CFA à 900.000 Francs CFA) ils sont rachetés par les acteurs du monde du taxi auprès des fonctionnaires ou des commerçants pour une troisième vie. Achetés donc à Bobo-Dioulasso, ils sont qualifiés de Bobo-au-revoir pour signifier leur double degré d'ancienneté.

Une fois dans le circuit du taxi, la durée de vie de ces Bobo-au-revoir devient presque interminable. Ils passent d'un propriétaire à un autre ou d'un propriétaire à un chauffeur par l'entremise d'une autre forme de contrat. Ainsi, certains chauffeurs sont devenus propriétaires après avoir versé des sommes en moyenne supérieures à 5.000 Francs CFA (la recette classique) par jour sur plusieurs années définies en avance. Sans salaire, ils ont été en charge du véhicule dont une négligence de leur part leur aurait fait hériter d'un véhicule en mauvais état.

Si certains ont pu accéder au rang de chauffeur propriétaire, la grande majorité des chauffeurs restent des contractuels.

5.2.2.2. Le chauffeur contractuel

Comme observé dans des études similaires (Faye, 2013; Kassi, 2007; N'guessan Tehe, 2005), 80%⁶⁴ des chauffeurs de taxi de la ville de Bobo-Dioulasso sont des contractuels, mais aucun d'entre eux ne dispose d'un contrat écrit encore moins de protection sociale et ce, malgré les conditions de travail très difficiles.

Les termes du contrat sont essentiellement verbaux et varient d'un propriétaire à un autre. Cependant, il existe deux types de contrats entre propriétaires et chauffeurs. Dans le premier type, le plus répandu, l'entretien du véhicule en ce qui concerne les pannes mécaniques, le paiement de l'assurance et des autres formalités administratives sont à la charge du propriétaire. Le chauffeur quant à lui, est chargé de verser quotidiennement au propriétaire une somme qui varie de 5.000 Francs CFA à 6.000 Francs CFA selon l'état du véhicule. Il a aussi en charge l'achat du carburant nécessaire pour son travail qui s'élève à 5.000 Francs CFA pour ceux utilisant le gaz⁶⁵ et à 7.500 Francs CFA pour les utilisateurs du gasoil. De ce fait, au cours de la journée, chaque chauffeur contractuel vise un objectif de recette journalière de plus de 10.000 Francs CFA afin de dégager un surplus qui lui revient avant de percevoir son salaire mensuel estimé à 30.000 Francs CFA en général.

Remplir sa part de contrat est avant tout le premier objectif du chauffeur de taxi. En effet, le caractère non formel de ce contrat le met dans une position d'une menace de renvoi constante (Kassi, 2007; Lombard, 2003) à laquelle il cherche permanemment à échapper. En plus, se faire renvoyer de plusieurs taxis, compromet gravement les chances d'obtention d'éventuel autre taxi à rouler puisque le chauffeur risque se faire étiqueter comme une personne peu crédible dans la sphère des propriétaires de taxi. Par conséquent, certains chauffeurs pratiquent de longues heures de travail ou d'autres comme Adama S. (interview 23/09/2018) se reconvertisse occasionnellement en chauffeur de nuit, activité très peu répandue parmi les chauffeurs de taxi. Pour certains, l'idéal est de négocier un versement chaque trois jours en lieu et place d'un versement quotidien difficile à réaliser.

⁶⁴ Interview avec M. Bamba, Président de la Fédération Provinciale des Taxis du Houet

⁶⁵ Il s'agit du gaz butane utilisé comme carburant suite à des modifications mécaniques (voir chapitre 6 pour plus de détails).

Malgré les efforts effectués par de nombreux chauffeurs pour remplir leur part de contrat, cela ne semble pas être le cas de tous les propriétaires. Expliquant les enjeux de ce type de contrat qu'il a subi pendant 10 ans, Adama S. révèle : « *Moi je n'ai pas accepté d'être payé chaque fin du mois. Parce que beaucoup de taximan à la fin du mois pour avoir leur salaire (30 000 Francs CFA) c'est compliqué. Les patrons ont toujours quelque chose à dire qu'ils ont fait des dépenses là, que la voiture avait trop de pannes. Donc moi je donne 4.000 Francs CFA au lieu de 5.000 Francs CFA et à la fin du mois je n'ai pas de salaire, je prends donc 1.000 Francs CFA par jour* »

Ainsi, les chauffeurs de taxi sont exposés aux abus de propriétaires comme c'est le cas des chauffeurs de *Daladala* en Tanzanie (Rizzo, 2017) ou de *woro-woro* à Abidjan (N'guessan Tehe, 2005) ou de *moto-taxi* à Douala et Bafoussam (Kalieu, 2016). Pour éviter ces abus des propriétaires en l'occurrence celui de ne pas percevoir son salaire après avoir pourtant rempli son contrat, certains chauffeurs comme Adama S. optent pour une forme de sécurité consistant à être un journalier (sans salaire mensuel). Ce statut permet de verser moins d'argent que le contrat classique et de déduire son dû quotidiennement sur la recette journalière.

Une fois le véhicule acquis et les termes du contrat scellés, il ne reste plus qu'au chauffeur de taxi de sillonner la ville pour exercer son métier. Mais cet état de fait suppose une certaine connaissance de la ville et la possession de certaines compétences.

5.3. La navigation dans la ville du chauffeur de taxi : à l'intersection entre connaissance et compétence

Le travail quotidien du chauffeur de taxi est de permettre la mobilité d'une foule de personnes dans une ville. Rendre ce service nécessite un certain nombre de savoir-faire et de savoir-être cernés ici par les notions de connaissance et de compétence.

5.3.1. La connaissance de la ville

« *Je suis né à Bobo-Dioulasso ici mais pour être chauffeur de taxi il faut connaître toute la ville. Donc j'ai tourné avec mon papa quelques jours et il m'a indiqué quelques endroits de la ville* » (Siebou T., interview du 23 /10/2018).

« *Avant de commencer à rouler j'ai suivi un ami dans son taxi pendant en gros deux mois. L'apprentissage a consisté à connaître les quartiers, à savoir fixer les prix des courses en*

fonction des distances. Je suis allé aussi chez les syndicats⁶⁶ pour leur conseil » (Bakary S., interview du 03/11/2018).

A la différence de la catégorisation des chauffeurs de taxi-moto réalisée par Kalieu (2016) en fonction de leur niveau de connaissance de la ville qui induit une certaine échelle spatiale d'exploitation allant du sous quartier du chauffeur à l'ensemble de la ville, en passant par le quartier, l'espace d'exploitation des chauffeurs de taxi de Bobo-Dioulasso concerne dès le début de leur profession toute la ville. Les déplacements à l'intérieur d'un même quartier en taxi sont très rares. Ainsi, le processus de devenir chauffeur de taxi dans cette ville nécessite une connaissance de l'ensemble de la ville.

La connaissance de la ville a intéressé de nombreux auteurs de diverses disciplines. Cependant, que ce soit l'approche de la psychologie ou de la géographie comportementale, la cognition joue un rôle important dans la connaissance ou de l'appréhension d'un espace (Darken & Peterson, 2001; Lynch, 1960). Les chauffeurs de la ville de Bobo-Dioulasso n'échappent pas à cette réalité. Mais quel type d'espace faut-il appréhender en tant que chauffeur de taxi ? Si l'on se réfère à Cauvin (1999), il existe deux types d'espace perçus par ceux qui s'engagent dans la ville. Nous avons en premier lieu *« l'espace chorotaxique ou de référence c'est-à-dire, l'étendue qui contient l'homme et qui l'entoure, déterminé par les arrangements entre les lieux, avec des attributs spécifiques, mesurables universellement. Nous avons ensuite les espaces fonctionnels qui sont des espaces dérivés de l'espace chorotaxique transformés par les attributs possibles retenus pour les lieux et les liens entre les lieux. Ce sont des espaces où peuvent s'effectuer les mouvements, les déplacements, en fonction d'un but déterminé. En fait, ce sont ces espaces qu'enregistrent et utilisent les habitants d'une ville bien plus que l'espace de référence »*.

Le service devant être rendu aux habitants, le chauffeur de taxi est naturellement contraint de connaître l'espace fonctionnel non pas de chaque habitant qui dépend de nombreux paramètres comme le niveau d'instruction, la religion, l'âge etc. mais de plutôt de l'espace fonctionnel général, le plus couramment explicité. C'est pourquoi de nombreux chauffeurs comme le tout débutant Siebou T. et l'expérimenté Bakary S. ont eu recours à l'apprentissage. Cet apprentissage se fait en parcourant la ville auprès d'un chauffeur plus ancien capable d'indiquer les points, les lieux et les routes les plus demandés par la clientèle. Ces éléments doivent par la suite être mémorisés comme nous l'indique Siaka S. (interview du 12/11/2018) :

⁶⁶ Il s'agit des responsables syndicaux.

« Pour connaître la ville il faut travailler avec la tête. Quand tu pars dans un nouvel endroit que tu ne connais pas il faut bien mémoriser la route pour la prochaine fois ». Cependant comme souligné par Pick et Lockman (1981 cité par Cauvin, 1999), « se rappeler l'existence ou la localisation d'un lieu, d'un objet, [...], implique une sensibilité aux repères ». Et ces repères sont d'autant plus importants qu'ils permettent d'apprécier les distances en plus de la localisation nécessaire à la fixation du coût d'une course.

Les points utilisés comme repères sont multiformes et mettent en exergue la géographie de la ville perçue par les citadins.

Le tableau ci-dessous dresse une liste de quelques repères utilisés pendant les courses de taxi auxquels nous avons pris part. Ici, nous avons privilégié ceux n'ayant aucune inscription permettant de les distinguer.

Tableau 3 : Nom de repères à Bobo-Dioulasso et leurs significations⁶⁷

Repère	Appellation locale	Traduction	Description/explication	Lisibilité
Marché	<i>Wulibali logo</i>	Le marché du refus de déguerpir	Les occupants du marché se sont opposés à une décision municipale de déguerpissement d'où l'origine du nom du marché	Visible
Centre de soins	<i>Docteur Soma clinique</i>	La clinique de Docteur Soma	Une ancienne clinique. Celle-ci est devenue une école secondaire mais le bâtiment continue d'être désigné par son ancienne fonction	Invisible
Mosquée	<i>Kabakourou Missiri</i>	La mosquée en pierre	Un espace vacant, désigné ainsi car à l'origine des musulmans avaient délimité cet espace avec des pierres pour en faire une mosquée. Aujourd'hui ils ont construit une mosquée plus loin mais l'espace est toujours appelé par son ancienne fonction.	Invisible
Résidence	<i>Haïdara ta bow</i>	La résidence d'Haïdara	Haïdara est un leader religieux très connu dans la ville. Sa résidence également bien connue sert donc de repère.	Visible

⁶⁷ Voir annexe pour l'ensemble de la liste des repères de la ville.

Rond-point	<i>Sirabawolonwula</i>	Les sept voies	Place de la nation. Cette place est le point d'intersection entre sept voies en plein cœur du centre-ville.	Visible
------------	------------------------	----------------	---	---------

Source : Houd Kanazoé et Edith Nabos, enquête de terrain (Mars/Avril 2018).

La plupart des repères utilisés dans la ville de Bobo-Dioulasso sont iconiques et visibles de loin comme c'est le cas des ronds-points, des écoles, des bâtiments administratifs etc. Selon Mounin et al, (1980) ces repères sont sociaux et ce système d'orientation dans l'espace sont le fait de société où le taux d'analphabétisme est élevé. Si l'évolution dans le temps a conduit à un changement de système d'orientation utilisant des repères iconiques vers un système utilisant des noms et numéros dans les sociétés notamment occidentales (ibid.,1980), ceci est loin d'être le cas dans la ville de Bobo-Dioulasso. En effet, de nombreux repères iconiques même après leur disparition du paysage urbain avec le temps, continuent d'être utilisés dans la mobilité quotidienne. Ces repères invisibles sont en quelque sorte la persistance du passé dans le présent. Cette situation rend la tâche difficile à tout chauffeur débutant. Se faire accompagner par un chauffeur plus expérimenté permet d'en connaître quelques-uns avant de tenir le volant tout seul.

Cependant, au moment de finir son apprentissage très peu de chauffeurs sont capables de connaître entièrement toute la ville, du moins tous les repères et les voies pour y accéder. C'est certainement ce qui permet à de nombreux natifs de la ville, d'affirmer ne pas avoir recouru à un apprentissage pour connaître la ville. Leur connaissance basique de la ville permet de commencer l'activité pratiquement au même niveau de celui, qui étranger à la ville a dû faire quelques semaines d'apprentissage. Mais comme pour ce dernier, les points pas encore connus seront comblés de la même manière. La stratégie utilisée est explicitée par Dramane T. (interview du 23/11/2018) en ces termes : « *Moi je n'ai pas fait d'apprentissage. Quand je ne connaissais pas un endroit, ce sont les clients-là qui me montraient le chemin* ». Les rôles s'inversent ici en quelque sorte car le passager devient un chauffeur dans le sens où il conduit le mouvement et le chauffeur un passager dans la mesure où il subit le mouvement comme le permet à certains égards la technologie en occident (Dant, 2014).

La connaissance des repères et des routes sont les bases du métier de chauffeur de taxi. Cependant pour être performant, l'acquisition de certaines compétences est plus que nécessaire.

5.3.2. Les compétences d'un chauffeur de taxi : entre savoir-faire et savoir-être

Être chauffeur de taxi est bien plus que tenir le volant d'une voiture entre deux repères. Pour réussir sa mission quotidienne, le chauffeur de taxi est obligé de se positionner constamment à l'intersection entre savoir-être avec sa clientèle et savoir-faire pour remplir son contrat.

5.3.2.1. Le savoir-être

Le métier de chauffeur de taxi nécessite l'adoption d'un certain nombre d'attitudes de base vis-à-vis de la clientèle. En guise d'illustration, le dialogue ci-dessous permet de nous donner quelques enseignements. En effet, au retour d'une course avec un client au secteur 29 (Belleville), Mady M. est arrêté par une jeune fille.

- *Ile be taga min ?* Tu pars où ?
- *Ne be taga palais de la culture fan na.* Je vais au niveau du palais de la culture là.
- *Palais de la culture, walima a nefɛ dɔɔnin ?* Juste au palais ou un peu devant ?
- *Unhun, nafɛ dɔɔnin cinquantenaire fan fɛ.* Oui un peu devant vers le monument du cinquantenaire.
- *Maquis ni la ?* Au maquis⁶⁸ là ?
- *Ayi, n be taga lu kɔɔ.* Non, je pars à la maison.
- *Unhun, kɛmɛ lon.* Ok c'est 500 Francs CFA.

Elle monte et quelques minutes plus tard nous sommes au rond-point du cinquantenaire. Mady M. tend alors sa main pour réclamer l'argent de la course. Se produit alors quelque chose qu'il n'avait pas prévu.

- *N be n kɔɔɔɔ kɔɔɔ, ale le ka kan ka n'a sara, nka n b'a weele, a teka sɔɔɔ tugun.*
J'attends mon grand frère c'est lui qui doit venir payer, mais j'appelle ça ne passe plus.
- *Ile lalen b'a la ka fɔ i kɔɔɔɔ lon, ile tun ka kan k'a fɔ n ye kabini an wuliyɔɔ la ko arriver-payer lo, o la sa ni n sɔɔna, n b'i ta ; ni n ma sɔn, ile be takisi wɛɛ jini.* Tu es sûr que c'est ton grand frère, et tu devais me dire ça au départ que c'est arriver-payer⁶⁹

⁶⁸ Terme utilisé pour désigner les lieux de vente d'alcool et de nourriture accompagné de musique souvent en plein air.

⁶⁹ Concept pour désigner le fait d'emprunter un véhicule de transport et se faire payer le déplacement à l'arrivée par une tierce personne.

comme ça si je suis d'accord je te prends, dans le cas contraire tu cherches un autre taxi.

Après quelques minutes d'attente (environ 15 minutes) le frère n'est toujours pas arrivé. Mady M. s'adresse alors à la jeune fille.

- *I k'a lon n ka nimɔrɔ yé, i bɛ oransimɔnɛ dɔ ci n ma. Nka n'ile m'a sara, an bɛ nɔgɔn ye yen ɔ yɔrɔ la, n bɛ n ka wari mina.* Tu sais voici mon numéro envoie moi un orange money⁷⁰ pour payer. Mais si tu ne paies pas quand on va se voir là-bas là je vais reprendre mon argent
- *Yɔrɔ jumin ?* Où ça ?
- *Allah fè.* Chez Dieu là.

(Elle sourit) Ok, je vais envoyer.

Mady M. avait gardé un calme angélique malgré le temps perdu et surtout le manque à gagner. Comment est-ce possible ? La réponse se trouve certainement dans les théories de l'action raisonnée (Ajzen & Fishbein, 1975) et du comportement planifié (Ajzen, 1991). Ces dernières ont été élaborées dans le but d'expliquer le comportement social des individus (Giger, 2008, p.108). Ainsi, avant d'effectuer ou non un comportement, l'individu réfléchit. Autrement dit, il prend en compte toutes les informations dont il dispose, il examine les implications de son acte et il en évalue les conséquences possibles. La conduite sociale est donc envisagée comme le produit d'une prise de décision *raisonnée, planifiée et contrôlée* (Giger, 2008, p.110). Prenant donc en compte tout l'environnement de son activité et les implications éventuelles d'une colère Mady M. affirme ceci : « *Pour être chauffeur de taxi moi je pense qu'il faut avoir la maîtrise de soi sinon tout le temps tu vas faire des bagarres qui ne vont rien t'apporter* ». L'évaluation ici se résume au fait qu'une bagarre dans une telle circonstance ne rapporterait rien au chauffeur de taxi, si n'est encore une autre perte de temps. Cependant au-delà de cette évaluation qui impose cette maîtrise de soi, force est de constater que cette attitude est également influencée par une norme subjective laquelle est déterminée par des croyances normatives (Giger, 2008). Ainsi, la croyance en Dieu, et une éventuelle possible rencontre avec sa clientèle dans l'au-delà au cours de laquelle il pourra toujours percevoir son dû, joue un rôle

⁷⁰ Paiement électronique par téléphonie mobile.

important dans le comportement de Mady M. Le spirituel permet dans ce cas de jouer un rôle de régulateur comme l'aurait fait l'Etat à travers ses institutions telles que la police.

L'importance d'une telle disposition mentale et comportementale est d'ailleurs l'un des modules lors de l'apprentissage du métier de chauffeur de taxi comme nous le relate Siebou T. : « *Mon père m'a aussi enseigné comment se tenir avec les clients. Un chauffeur de taxi doit savoir maîtriser sa colère. On prend n'importe quel type de personne avec leurs comportements* ».

Cependant de l'aveu de Siebou T., le savoir-être d'un chauffeur de taxi va au-delà du simple fait de savoir maîtriser sa colère. Pour certaines situations, le chauffeur doit carrément savoir se taire ou savoir ne rien voir ou savoir ne rien entendre quant à ce qui concerne l'attitude de ses clients ou de leurs conversations. En effet Siebou T. souligne que « *Par exemple ce n'est pas tout ce que tu vois ou entends dans ton taxi qui te regarde. Souvent il y a des causeries des femmes surtout leurs problèmes avec leurs maris (époux) là tu dois éviter de parler dedans. Si tu vois par exemple quelqu'un que tu connais avec une autre femme tu dois faire comme si tu ne l'avais pas vu* ». Par cette attitude, le chauffeur de taxi fait de son véhicule un espace sûr⁷¹, ouvert où beaucoup de choses peuvent se dire et se faire.

En plus de ces attitudes de savoir-être, comme toute autre activité professionnelle, le métier de chauffeur de taxi à Bobo-Dioulasso nécessite un certain niveau de savoir-faire.

5.3.2.2. Le savoir-faire

Le paysage urbain dans lequel évolue le chauffeur de taxi à Bobo-Dioulasso est complexe dû à la multitude des modes de transport utilisés par les populations. En 2007, lors d'une enquête Kaboré (2010) avait pu noter que 33,33%, 57,58% et 9,09% des ménages enquêtés utilisaient respectivement les bicyclettes, les deux-roues à moteur et les voitures particulières. En outre, depuis quelques années, des tricycles ont également fait leur apparition comme mode de transport. Si la cohabitation de plusieurs modes de transport n'est pas en soi un problème, l'insuffisance de voies bitumées et l'absence de pistes cyclables (réservées aux deux roues) obligent à une congestion des voies bitumées notamment aux heures de pointe comme l'illustre la photo ci-dessous.

⁷¹ L'espace du taxi en rapport avec les jeux d'acteurs (chauffeurs et les femmes) est approfondi au chapitre 7.

Photo 13 : Une vue de la circulation Bobolaise à une heure de pointe



Source : Houd Kanazoé, enquête de terrain, Mars 2018

Une équation se dresse alors face au chauffeur de taxi : comment se frayer un chemin sans faire un accident dans cette atmosphère, tout en étant à la recherche de clients, qui eux sont arrêtés au bord de la chaussée. Cette situation pousse le chauffeur de taxi vers une attitude différente de celle apprise à l'école de conduite. En effet, « *le meilleur taximan c'est celui qui regarde devant lui pour conduire, il regarde à droite pour chercher client, mais avec tout ça il fait rarement des accidents* » (Mady M., interview du 22/11/2018). Le risque d'accident devient plus élevé dès le repérage du client si bien qu'« *Un chauffeur de taxi doit rouler sur la droite afin de repérer les clients et garer facilement. Mais avant de garer il doit regarder dans son rétroviseur pour s'assurer que ceux qui sont derrière lui vont voir son clignotant* » (Aboubacar G., interview du 23/09/2018). Mais cette stratégie du chauffeur de taxi est loin d'apporter la sécurité puisque dans un premier temps, les utilisateurs de deux-roues à moteur ont, eux aussi l'habitude d'utiliser cette position à droite pour permettre aux véhicules de faire des dédoublements aisés. En plus ces usagers des deux roues ne possèdent pas de permis de conduire et sont très souvent coutumiers de grande vitesse sur la chaussée. D'autre part, la reconnaissance d'un client n'est pas aussi aisée, car toute personne arrêtée au bord de la chaussée n'est pas systématiquement à la recherche d'un taxi surtout depuis que les tricycles

participent eux aussi à la mobilité des Bobolais. D'ailleurs, très souvent, certains potentiels clients, peut-être dans l'incertitude du choix entre la marche à pied, la prise du tricycle ou du taxi prennent tardivement la décision d'arrêter le taxi s'approchant d'eux. Cette attitude pousse de nombreux chauffeurs de taxi à forcer l'arrêt sur une distance assez réduite. Or, bon nombre d'entre eux, ces *Bobo-au-revoir* sont loin d'avoir tous des clignotants. Même pour ceux qui en possèdent, ce type d'arrêt, avec la vitesse du mouvement ne permet pas aux autres usagers d'être tout le temps capable d'éviter une collision. C'est pourquoi, il est difficile de ne pas croire aux populations quand elles affirment que les taxis sont impliqués dans de nombreux cas d'accidents, choses contestées par les chauffeurs de taxi.

L'implication des taxis de Bobo-Dioulasso dans les accidents, telle que perçue par les populations est loin d'être un cas isolé. A Casablanca par exemple, les populations surnomment les taxis blancs, de « les dents de la terre » en référence aux « *Dents de la mer* », film d'horreur mettant en scène des requins, ou encore de « *vache folle* », en raison de leur conduite imprévisible » (Moujahid, 2004). A Abidjan, par exemple environ ¼ des accidents impliquait les taxis communaux (taxis collectifs) entre 1999 et 2002 (Kassi, 2007).

Le savoir-faire d'un chauffeur de taxi réside donc aussi dans sa capacité à vite reconnaître un potentiel client. A cet effet, « *les clients se tiennent arrêtés au bord de la voie et il te regarde même. Souvent il y a d'autres qui marchent donc il faut klaxonner quand quelqu'un marche doucement et jette des coups d'œil derrière lui* » affirme Mamadou T. (interview du 23/09/2018). Ainsi, les chauffeurs de taxi lisent le langage corporel notamment le regard vers eux et le rythme de la marche de leur potentiel client comme le font les vendeurs de rue de Dar es Salam (Malefakis, 2015, p.182), pour anticiper leur arrêt. Le rythme de la marche est particulièrement une bonne indication pour le chauffeur car il pourrait sous-entendre une volonté de ne pas s'épuiser en attendant l'arrivée du prochain taxi. Ainsi, plus vite les chauffeurs de taxi sauront reconnaître un client, plus facile et sûr sera l'arrêt pour un client.

En fin de compte, pour un chauffeur de taxi, le savoir-faire est tout autant important que son savoir-être. Il doit ainsi combiner conduite, repérage et dans le même temps faire attention aux autres usagers de la route.

En plus de tous ces paramètres, le chauffeur de taxi pour conduire à bien son travail doit se soumettre à un double niveau de régulation.

5.4. La régulation de l'activité du taxi

Le secteur du taxi est régulé d'abord par un premier échelon institutionnel et un deuxième niveau constitué par les syndicats.

5.4.1. La municipalité et le ministère du transport

La municipalité et le ministère des transports sont les deux instances qui dirigent l'activité du taxi dans les villes au Burkina Faso. Cette direction se fait en grande partie sur la base d'un cahier de charge élaboré en 1987. Malgré le temps, ce cahier est toujours en vigueur et n'a subi aucune modification. Les chauffeurs des taxis bien qu'ils ignorent l'ensemble des dispositions de ce cahier de charge, connaissent les documents qu'il faut posséder à bord de son véhicule. Ces documents qu'ils appellent « papiers » sont les suivants :

- Le permis de conduire en cours de validité et correspondant à la catégorie du véhicule utilisé ; La carte grise du véhicule ; Une carte de circuler et de stationner sur la voie publique délivrée par la municipalité ; Une attestation d'assurance en cours de validité couvrant la responsabilité du propriétaire envers les tiers et les usagers conformément à la législation en vigueur ; Le carnet de visite technique délivré par le Centre de Contrôle des Véhicules Automobiles (CCVA) dont le délai de validité est de trois mois ; Une vignette de l'année en cours représentant la taxe sur l'utilisation des véhicules à moteur ; La carte d'affiliation du conducteur à la Caisse Nationale de Sécurité Sociale.

Après plusieurs mois d'observation participante, le constat qui se dégage est le non-respect de ces dispositions par la quasi-totalité des chauffeurs de taxi. Plus précisément, les chauffeurs affirment presque tous, que leurs « papiers » ne sont pas au complet. En d'autres termes, les chauffeurs de Bobo-Dioulasso ne roulent qu'avec leur permis de conduire et la carte grise du véhicule. Cette situation bien alarmante est plus prononcée qu'à Ouagadougou, où Sigué (2008) avait pu noter que 30,5% des exploitants de taxi ne possédaient pas l'ensemble des documents exigés. Comment pourrait-il en être autrement si l'on repense aux *Bobo-au-revoir*. Ces engins sont tellement vétustes qu'il est pratiquement impossible pour eux de réussir aux tests de la visite technique. En outre, l'absence de contrat écrit rend impossible l'affiliation du chauffeur de taxi à une caisse de sécurité sociale. Quant à la vignette, les chauffeurs évoquent le manque de rentabilité qui les empêchent de tenir cet engagement.

En se référant à d'autres dispositions du cahier de charge qui ne sont pas respectées comme celui des sommes minimales à investir (2.000.000 Francs CFA) ou encore le nombre de véhicules (5 véhicules minimum) à posséder pour obtenir une autorisation d'exercer, force est de constater une manifestation de la « gouvernance réelle » évoquée par Olivier de Sardan Olivier de Sardan (2008, p.1) et définit comme : « *la façon dont les biens et services publics sont « réellement » délivrés (ce qui inclut évidemment la façon dont l'Etat est « réellement »*

géré, ou dont les politiques publiques sont « réellement » mises en œuvre), par opposition à la définition normative de la « bonne gouvernance » promue par la Banque mondiale et les principaux partenaires du développement, qu'on pourrait aussi appeler « gouvernance idéale ».

Appliquer à la lettre ces dispositions aurait certainement abouti à la disparition des taxis ou dans le meilleur des cas à la diminution de leur nombre. Or, l'activité fait vivre de nombreuses personnes (chauffeurs et personnes en charge) exclues des emplois formels. En outre, elle permet surtout la mobilité des milliers de Bobolais, facilitant ainsi leur vie quotidienne et leur contribution à la vie socio-économique de la ville. L'écart entre les normes et la pratique qui sous-tend la gouvernance réelle montre un exemple d'appropriation des dispositions réglementaires par les populations et son influence sur les autorités.

Désormais à la limite entre le formel et l'informel, une bonne partie de la régulation des taxis se fait au niveau des syndicats des chauffeurs et des propriétaires de taxi.

5.4.2. Les syndicats

5.4.1.1. La régulation par les syndicats

Les chauffeurs et les propriétaires de taxi de la ville de Bobo-Dioulasso se répartissent entre quatre principaux syndicats. En dehors des luttes de leadership entre ces syndicats que nous avons pu constater, ces derniers jouent un rôle important dans la régulation de l'activité du transport de passagers. Dans un premier temps, ils défendent les intérêts moraux et financiers de leurs membres face aux autorités de la ville en l'occurrence la municipalité, le ministère des transports et surtout la police. Pour le reste, ces syndicats s'occupent également de :

- Régler les problèmes entre chauffeurs et propriétaires de taxi. Concilier les chauffeurs et les passagers en cas de litige avant un éventuel recours à la police au cas échéant. Restituer les affaires des passagers, oubliées dans les taxis et préalablement déposées au bureau des syndicats par le chauffeur (il lui est d'ailleurs interdit de ramener ces affaires oubliées chez lui sous peine d'être interdit de rouler). Fixer le prix standard du trajet.

Les syndicats forment donc une sorte de relais de l'autorité dans un contexte où l'informalité se mélange au formel. Ces derniers sont tellement puissants qu'en être membre est une obligation et seulement le choix du syndicat voulu est libre. L'adhésion à un syndicat se fait par le paiement des frais d'adhésion qui s'élèvent à 30.000 Francs CFA. Cependant, les

syndicats font preuve d'une grande flexibilité en ce qui concerne le paiement de ces frais d'adhésion à tel enseigne qu'il n'est pas rare de rencontrer des chauffeurs de taxi en retard de leur paiement, mais qui sont quand même autorisés à travailler.

5.4.1.2. La régulation par les syndicats vue par les chauffeurs de taxi

Les responsables syndicaux sont des chauffeurs ou propriétaires de taxi élus lors de d'assemblées générales. En faisant le tour des quatre sièges des différents syndicats et après avoir fait plusieurs courses en taxi, l'un des constats que l'on peut faire sur le profil de ces responsables syndicaux est leur âge relativement avancé par rapport à la plupart des chauffeurs de taxi. En cherchant à comprendre, Ladji T. (interview du 06/11/2018) avec un air un peu moqueur me dit « *Ce sont des gens après 30 ans dans l'activité des taxis là ils n'ont rien réalisé* ». Ainsi, la responsabilité syndicale semble être réservée aux anciens de l'activité qui par leur expérience et leur âge jouent le rôle de gardien des acquis et de défenseur de l'activité pour sa pérennité. En effet dans une société africaine où le respect des plus âgés est une norme sociale, ces derniers sont donc une bonne courroie de transmission entre chauffeurs, passagers et autorités publiques.

Mais cette première analyse semble assez simpliste si l'on fait plus attention aux différentes déclarations des chauffeurs.

« Nos syndicats ne travaillent pas. C'est seulement les 30.000 Francs CFA de l'adhésion qui les préoccupe. Ils sont assis au marché là ce sont les nouveaux taxis là seulement ils guettent. Dès qu'il te remarque après quelques passages ils vont t'arrêter pour réclamer l'adhésion. Quand les gens payent ils se partagent directement l'argent là au lieu de mettre ça dans une caisse » (Ladji T., interview du 06/11/2018).

« Nous avons plusieurs syndicats ce qui nous empêche d'être organisé. Les syndicats ne font rien, ce qui les intéresse c'est juste l'argent de l'adhésion et au lieu d'avoir une caisse pour cet argent non c'est juste pour eux ils prennent et c'est pour eux » (Oumar D., interview du 22/11/2018).

Ainsi, l'enjeu économique est au cœur de l'activité syndicale à Bobo-Dioulasso. La vraie motivation des responsables syndicaux serait plutôt leur survie puisqu'après avoir perdu leur force de travail et ne bénéficiant pas de retraite, le passage de chauffeur de taxi à responsable syndical semble est plus motivé pour le gain pécuniaire que cela procure. Les responsables syndicaux seraient donc plus à la recherche de leur propre survie qu'à la survie de

l'activité, car le contraire aurait certainement abouti à cette caisse que réclament les chauffeurs dans leur déclaration. Cette situation pousse de nombreux chauffeurs de taxi à éviter le passage devant les sièges des syndicats afin de ne pas participer à renflouer des caisses dont ils n'en tirent pas profit.

Par ailleurs, la question de leur propre survie au lieu d'une meilleure régulation et/ou organisation de l'activité pour le bien-être des syndiqués se vérifie. En effet, quand il s'est agi d'aider les chauffeurs de taxi à remplacer leurs *Bobo-au-revoir* par des véhicules neufs sur initiative de l'Etat, « *les responsables des syndicats étaient en train de lutter pour mettre eux-mêmes leurs noms en premier* (Ladji T., interview du 06/11/2018) ». Et Issa N. (interview du 09/04/2018) d'ajouter que « *Mais les syndicalistes qui pourtant n'ont pas de taxi sont allés chercher de vieux véhicules pour s'inscrire eux-mêmes et ils ont aussi inscrit des personnes qui ne sont pas dans le métier. L'Etat a su ça et le projet n'a pas abouti* ». Ainsi, malgré leur âge et le respect que les jeunes leur doivent, ces pseudos-retraités n'ont pas pu résister à la tentation de la corruption.

Conclusion

Ce chapitre focalisé sur le chauffeur de taxi a permis de cerner l'environnement de l'activité de transport de passagers à Bobo-Dioulasso. Dans un premier temps, ces chauffeurs de taxi se sont retrouvés dans cette activité comme une stratégie de lutte contre le chômage induit par les difficultés économiques de la ville dont les origines sont à la fois locales et internationales. Cependant, l'atterrissage dans ce domaine est conditionné en partie par l'accès à un réseau social facilitant l'intégration dans le secteur.

Opérant dans un environnement urbain qu'on pourrait qualifier d'abstrait les chauffeurs de taxi remplissent leur mission et leur contrat grâce à un certain nombre de savoir-faire et de savoir-être. En ce qui concerne la notion de savoir-faire, les chauffeurs de taxi par un processus d'apprentissage ou de connaissance acquise utilisent des repères qu'il connecte ensuite aux routes pour atteindre les destinations souhaitées. Ils font également recours à certains nombres d'aptitudes facilitant ce trajet. En d'autres termes, l'objectif du chauffeur est de faire de son véhicule un espace sûr pour ses passagers l'obligeant parfois à se rendre invisible ou encore absent de la course.

Comme toute activité, le transport de passagers par les taxis est régulé. Cette régulation est assurée sur le plan institutionnel par la municipalité et le ministère des transports à travers

un cahier de charge. Cependant, malgré le défilé quotidien des taxis, la plupart des dispositions de ce cahier de charge sont loin d'être respectées pour des problèmes d'ordre technique et financier. Cette situation fait du taxi à Bobo-Dioulasso, une activité à la limite entre le formel et l'informel donnant ainsi, la possibilité aux syndicats de s'impliquer fortement dans la régulation du secteur.

Comme l'activité se déroule dans un environnement économique difficile et concurrentiel (présence de tricycle et de bus), le chauffeur de taxi se doit s'adapter à la fois à l'espace et au temps. Cet état de fait fera l'objet du chapitre suivant.

Chapitre 6 : Le chauffeur de taxi dans le temps et dans l'espace : faire du gain et surmonter l'étape police

Introduction

Le chapitre précédent nous a permis de comprendre le métier du chauffeur de taxi dans sa forme générale c'est-à-dire depuis le processus de connaissance de la ville aux règles officielles et tacites qui régissent l'activité. Cependant, comme tout autre activité économique, le but ultime de tout agent économique (ici le chauffeur de taxi) est avant tout la réalisation du profit ou en d'autres termes la rentabilité économique. Mais la concurrence imposée par le tricycle et le bus, les difficultés économiques que traversent la ville, sont autant d'éléments qui jouent contre le chauffeur de taxi dans sa quête de profit.

Face à cette situation, les chauffeurs de taxi ont développé énormément de stratégies leur permettant d'atteindre leur objectif. Elles tiennent compte à la fois du temps (heure, saison), de l'espace et surtout de la technologie du véhicule toute chose qui engendre des implications dans les rapports avec la police. Toutes ces stratégies permettent de saisir quelques dynamiques éloignées des normes officielles et celles en cours entre chauffeurs et passagers grâce à laquelle la mobilité par le taxi fonctionne, se maintient sur le terrain.

Ce chapitre se veut le lieu de mettre en exergue, toutes ces logiques qui permettent aux chauffeurs de taxi d'atteindre leur but, à l'exception de la négociation du prix qui fera l'objet du chapitre suivant. Il s'agira ainsi de comprendre :

- Comment le chauffeur de taxi opérationnalise sa connaissance de la ville dans le sens de trouver le meilleur chemin qui l'emmène au meilleur gain ? Comment sont résolus les problèmes qui découlent du processus de recherche de profit par le chauffeur de taxi ?

6.1. Stratégie de rentabilité des chauffeurs de taxi.

Comme déjà indiqué plus haut, l'obsession première de tout chauffeur de taxi qu'il soit propriétaire ou contractuel est de réaliser le maximum de profit possible à chaque journée de travail. Pour ce faire, il entre dans un processus complexe qui fait intervenir la technologie du véhicule, la dynamique de la ville dans le temps et dans l'espace.

6.1.1. Rouler au gaz ou au gasoil, un choix de rentabilité discuté

Comme illustrés dans les chapitres précédents, les chauffeurs de taxi de la ville de Bobo-Dioulasso évoluent à l'heure actuelle dans un environnement difficile marqué d'une part par la crise économique que traverse la ville avec ses répercussions sur le pouvoir d'achat des citoyens et d'autre part par l'avènement du tricycle comme moyen de transport collectif et le retour du bus dans le paysage urbain. Face à la baisse générale de la clientèle, les chauffeurs de taxi sont obligés de naviguer dans la ville de longues heures durant, consommant au passage une grande quantité de carburant. De ce fait, une équation s'impose à eux : comment naviguer le plus longtemps possible pour avoir le maximum de clients possible avec un coût d'achat de carburant le plus bas possible ?

Le premier paramètre de cette équation à résoudre en amont de l'activité quotidienne est la question du carburant. A ce stade, l'essence, le carburant le plus cher sur le marché est dès le départ exclu de la compétition, laissant la place au gasoil et au gaz butane.

Au-delà des considérations sur la légalité de l'utilisation du gaz comme carburant, la compétition entre ces deux dernières formes d'énergies au regard des pratiques tourne à l'avantage du gaz puisque la grande majorité (84% de notre échantillon) des chauffeurs l'utilise à Bobo-Dioulasso. Mais, comme aucun véhicule de ces chauffeurs n'était à l'origine conçu pour fonctionner avec ce combustible, un processus de transformation locale a dû être fait.

« Il y a un mécanicien ivoirien là c'est lui qui a installé ça pour beaucoup de personnes à Bobo ici. Il met l'appareil là à 50.000 Francs CFA. C'est cher mais si tu calcules à la fin tu gagnes » (Salif S., interview du 14/04/2018).

Le passage d'un véhicule roulant au gasoil ou à l'essence à celui du gaz, se fait donc par une adaptation de la mécanique d'origine du véhicule. Pour ce faire, les mécaniciens de la ville qui ont bénéficié de l'expertise de leurs voisins de la Côte d'Ivoire, installent un appareil appelé « *vape* » sur un quelconque support dans le coffre-avant. Cet appareil est connecté à l'aide d'un premier tuyau à la bouteille de gaz installée à l'arrière et à un autre provenant du radiateur chargé d'apporter de l'eau. Le mélange d'eau et de gaz (gaz liquéfié) obtenu par l'intermédiaire de la *vape* est transféré au carburateur pour le fonctionnement du moteur.

Cette pratique a débuté dans les années 2008 et 2009, période connue sous le nom de *vie chère* pour exprimer la baisse du pouvoir d'achat des populations, consécutive à la flambée des prix des produits de grande consommation (Kouassi, 2014). Elle est en fait, le témoignage

de l'existence de cette « fabrique sociale » extrêmement active dans les villes du sud dont parle (Piermay, 2003, p.37) ; un exemple d'invention par les citoyens qui apportent une réponse aux innombrables problèmes rencontrés (De Boeck & Plissart, 2004). Dans le secteur informel, « *on est ingénieux sans être ingénieur* » (Latouche, 1996, cité par Berrou, 2014, p.1).

Cependant si la pratique perdure sur le terrain, cela est imputable à deux facteurs. D'une part, cette longévité est due au manque de fermeté et d'action du gouvernement malgré ses déclarations invitant à l'arrêt de la pratique (Ouedraogo, 2017) et d'autre part à cause surtout de l'avantage qu'elle procure aux chauffeurs dans leur recherche de gain :

« Avec 12 kg le jour si ça marche tu peux avoir 15.000 Francs CFA. Si tu enlèves les 5.000 Francs CFA du gaz, les 5.000 Francs CFA du patron, il te reste 5.000 Francs CFA pour toi. Mais si c'était le gasoil il faut mettre pour 10.000 Francs CFA » (Issa S., interview du 23/03/2018).

En faisant une comparaison du niveau de gain avec ceux des chauffeurs opérant au gasoil pour mesurer les écarts de gain entre ces deux choix, l'on se rend compte des raisons qui font que le retour en arrière semble difficile pour les chauffeurs roulant au gaz :

« Tu sais sans le gaz il n'y aura plus de taxi à Bobo. Avec le gasoil 5.000 Francs CFA tu ne peux pas faire un bénéfice de plus de 2.000 Francs CFA. Donc tu as roulé tu as 7.000 Francs CFA et si tu retranches ton carburant il te reste 2.000 Francs CFA. Or avec le gaz moi je peux rouler toute la journée là on gagne » (Issa N., interview du 09/04/2018).

Les chauffeurs de taxi de Bobo-Dioulasso, se sont donc mis à rouler au gaz à cause de son faible coût d'exploitation comparativement au gasoil. Cet état de fait leur permet de rouler plus longtemps dans la journée, à moindre coût pour réaliser le maximum de profit. En réalité, les acteurs de cette filière taxi, profitent d'une subvention faite par l'Etat afin de permettre un accès à ce combustible comme moyen de lutte contre la déforestation et la désertification ; de nombreux ménages ayant l'habitude d'utiliser le bois comme énergie. Il n'est donc pas susceptible d'être utilisé dans le domaine du transport. Son utilisation par les chauffeurs est donc une pratique illégale qui s'apparente à une forme de détournement puisque la subvention est faite uniquement pour une utilisation domestique. D'ailleurs, son utilisation dans le cadre du transport est interdite car installés dans des véhicules, ces derniers deviennent des *bombes roulantes* à cause des installations artisanales réalisées pour son fonctionnement (Karantao, 2009). Le gaz constitue également un risque sanitaire en cas d'inhalation dont la conséquence est une dépression du système nerveux central (Konan, 2017; Kouassi, 2014).

Réaliser son profit pour un chauffeur de taxi roulant au gaz, sous-entend d'une part un positionnement dans une situation d'extrême vulnérabilité face au danger et d'autre part se mettre dans une dynamique d'illégalité vis-à-vis d'une subvention de l'Etat et ses règles. Au-delà de ce schéma non reluisant, la pratique du gaz est révélatrice de l'état d'esprit des citoyens Bobolais en particulier, mais aussi des citoyens africains en général. Face à la difficulté, les populations sont constamment dans *la créativité née de la nécessité* (Ayimpam, 2019), en déployant leur ingéniosité pour surmonter les différents challenges de leur vie quotidienne.

Photo 14: Bouteille de gaz dans le coffre arrière d'un taxi



Source : Houd Kanazoé, enquête de terrain, Octobre 2018.

Cependant, tous les chauffeurs de taxi pour une question de rentabilité ne courent pas ces risques et trouvent même des avantages à recourir au gazoil. Ils représentent la minorité, l'exception qui confirme la règle :

« Moi je préfère le gazoil par rapport au gaz. Dans la journée je prends 10 litres de gazoil ça me revient à 5.500 Francs CFA. Avec les 10 litres je fais 8h de travail. Souvent j'ai 50 passagers ce qui me donne 15.000 Francs CFA. Si j'enlève les 5.500 Francs CFA de carburant j'ai 9.500 Francs CFA de recette. Moi je pense que c'est mieux que d'aller mettre le gaz. Avec le gaz le véhicule tombe vite en panne et le mécanicien peut faire deux semaines sans trouver la panne. Pourtant avec le gazoil moi-même je connais là où se trouve la panne avant même d'envoyer chez le mécanicien. Une autre chose les véhicules au gaz sont lents. Donc si je repère un client

au loin je peux dépasser le véhicule au gaz pour aller prendre le client » (Alphonse N., interview du 01/11/2018).

« Moi je roule au gasoil mais ça ne dérange pas tant qu'il y a des clients ça marche. Sinon même si tu roules avec le vent s'il n'y a pas de client est ce que tu gagnes ? Et puis le gasoil a ses avantages. Si tu n'as pas assez d'argent même avec 500 Francs CFA tu peux prendre du gasoil et te débrouiller. Mais avec le gaz il te faut forcément avoir 5000 Francs pour acheter la bouteille » (Abdoulaye T., interview du 23/09/2018).

L'ampleur de l'utilisation du gaz à cause de sa rentabilité est telle que l'avis de cette minorité semble un peu surprenant jusqu'à ce que l'on regarde du côté de leur profil. En réalité, ces chauffeurs ayant une préférence pour le gasoil sont presque tous propriétaires de leur engin et souvent mêmes saisonniers (chauffeurs à temps partiel) comme Alphonse N. De ce fait, ils ne sont pas tirillés par le besoin de réaliser de grandes marges pour assurer leur gain personnel après une journée de travail. Ces propriétaires-chauffeurs sont plutôt préoccupés par le bon état de leur véhicule difficilement réalisable par l'utilisation du gaz. Ils mettent ainsi à nu la stratégie du gaz qui à long terme engendre plus de dépenses de maintenance. Ainsi, entre le long terme et le quotidien, entre le danger et la sécurité, le choix de la grande majorité des chauffeurs est clair : gagner sa vie au quotidien en dépit du danger.

Après avoir fait le choix du carburant à utiliser, les chauffeurs doivent maintenant tenir compte de la dynamique urbaine et saisonnière dans leur stratégie de gain, en d'autres termes où et quand trouver un client, où éviter d'aller selon les saisons ?

6.1.2. Le taxi à la recherche d'un client : opérationnaliser sa connaissance temporelle et spatiale de la ville

A la recherche d'un client, le travail du chauffeur de taxi consiste à calquer sa navigation sur la dynamique de la demande.

6.1.2.1 S'adapter à l'heure : connaître le rythme de la ville

Le temps (horaires) est une dimension dont tiennent compte la plupart des chauffeurs de taxi rencontrés. Leurs sorties sur le terrain à la recherche de la clientèle ne se font pas par hasard mais répondent bien à une logique liée à la demande selon l'heure qui fait :

« Moi je roule de 6h à 10h, j'arrête pour me reposer parce qu'il n'y a plus assez de clients à 10h. Je reprends à 15h jusqu'à 18h j'arrête mon véhicule n'as pas de bons phares » (Lacina O., interview du 23/10/2018).

« Tu vois à cette heure tous les travailleurs sont arrivés à leur lieu de travail donc il n'y a plus assez de clients (il est 9h). Vers 10h je vais garer me reposer, la voiture aussi va se reposer, vers midi je vais reprendre le travail c'est la descente de certains travailleurs » (Abdoulaye T., interview du 23/09/2018).

« Entre 15h et 17h, il y a trop peu de clients, il vaut mieux s'arrêter. Le matin c'est entre 7h et 10h que c'est bien, et puis à 18h aussi quand le marché ferme et tout le monde veut rentrer chez lui. Il y a aussi les dimanches soir à partir de 16h, les femmes là partent au mariage là » (Soumaïla D., interview du 29/03/2018).

Ces quelques propos de la part des chauffeurs de taxi, nous donnent ici une idée du rythme des mouvements dans la ville et des acteurs de ce rythme. En effet, les horaires d'activité des agents économiques entre domicile et lieu d'habitation sont les facteurs structurant la navigation du chauffeur de taxi. Ce rythme est séquencé, avec une période de pointe correspondant au moment du départ des agents économiques vers les lieux de travail. Cette période est suivie d'une période creuse après 10 h, témoignage de l'arrivée de ces agents à leur poste. Une autre période de pointe s'installe à nouveau entre 16h et 18h correspondant au moment de la fermeture des marchés, de l'administration et des entreprises, et donc au retour des potentiels clients vers leur domicile. Comme « *ces déplacements domicile-travail (migrations alternantes) sont soumis à des contraintes horaires souvent rigides qui expliquent les pointes quotidiennes* » (Merlin, 1985, p.23), toute chose qui structure la mobilité (Godard, 2002b), les chauffeurs de taxi à la recherche de la clientèle n'ont d'autres choix que de prendre en compte cette structuration. Si ces résultats du mode de travail selon les horaires sont similaires à ceux d'autres villes (Kassi, 2007; Akou, 2006), dans le cadre de la navigation, le plus intéressant dans le cas du chauffeur de taxi à Bobo-Dioulasso est son comportement vis-à-vis de ces périodes de pointe et des périodes creuses pour ceux qui décident de continuer le travail.

6.2.1.2. Attitudes des chauffeurs en heure de pointe et heure creuse

✓ En période creuse

La période creuse est évidemment celle où il y a peu de clients pour les chauffeurs de taxi. A ce moment précis, chaque chauffeur pour atteindre son objectif de rentabilité doit déployer sa connaissance de la ville surtout celle de l'organisation fonctionnelle de la ville pour tirer profit de la situation.

« *Il faut surtout réfléchir où on peut trouver des clients.* » (Doudou T., interview 29.03.2018).

Dans cette optique, les stratégies de chauffeurs consistent à trouver les points de fortes concentrations humaines pendant cette tranche horaire :

« *Quand je sors le matin je tourne autour du marché pour chercher les clients. Mais vers 10h il n'y a plus assez de clients qui partent ou reviennent au marché. Donc je pars maintenant vers les gars. Après la place de la femme il y a un arrêt du car STAF. On gagne les passagers venant de Gaoua qui partent vers d'autres localités. Vers 12h je pars à la gare de Kouka car les petits cars de Kouka arrivent à 12h à Bobo ici. Là aussi je peux avoir des clients* » (Seydou O., interview du 24/11/2018).

Pour cette première catégorie de chauffeur, les points de fortes concentrations humaines susceptibles de leur offrir de la clientèle sont les gares des compagnies de transport. Puisque Bobo-Dioulasso est la capitale économique du pays et la deuxième ville en termes de taille de population, elle entretient très logiquement de fortes relations avec la capitale Ouagadougou et les chefs-lieux des régions voisines (Gaoua, Dédougou, Banfora). De nombreuses compagnies de transport interurbain (STAF, TSR, RAKIETA, FTS, RAHIMO, TCV etc.), permettent de connecter Bobo-Dioulasso à ces villes. En plus de ces grandes compagnies, de nombreux mini-bus reliant également Bobo-Dioulasso à d'autres petites localités comme *Bama* et *Kouka*, disposent de nombreuses petites gares le plus souvent informelles (occupations de chaussées) disséminées dans la ville. Le flux de passagers de retour à Bobo-Dioulasso de toutes ces localités et ceux en transit pour d'autres localités constituent de ce fait une potentielle clientèle que les chauffeurs de taxi tentent d'acquérir. Pour atteindre cet objectif, ils intègrent la situation géographique des gares dans leur carte mentale voire leur carte de lieu de gain de la ville et ensuite ils mémorisent les heures d'arrivée des cars.

Par ailleurs, si ces gares sont si prisées par les chauffeurs de taxi, c'est qu'elles offrent non seulement de potentiels clients, mais surtout des clients susceptibles de rapporter plus d'argent sur une course qu'à la normale. Fort de cet enjeu, Yacouba L. (interview du 22/11/2018) qui non seulement connaît de nombreuses gares, a appris à reconnaître le type de client qu'il a pour but d'aller chercher :

« *Comme tu poses des questions sur les gares, moi j'aime aller à CETROF, eux ils partent en Côte d'Ivoire. Les orpailleurs Mossi là aiment prendre ce car. Avec eux tu gagnes l'argent comme ils ne connaissent pas la ville et surtout ils sont pressés et ils ont l'argent. Je les envoie dans certaines compagnies qui me donnent aussi des commissions* ».

Ainsi, en plus d'avoir des clients plus que solvables, le chauffeur de taxi emporte également une commission de la part de ces compagnies allant en Côte d'Ivoire, pour avoir joué le rôle des rabatteurs pour elles. En guise d'explication de cette attitude à l'avantage des chauffeurs de taxi, il faut noter que ces compagnies sont de bas standing contrairement à leurs homologues aux cars climatisés qui dominent ce marché. Face à la concurrence, ces envois de passagers par les taxis sont si importants pour elles, que pour encourager le choix de leur compagnie au détriment d'une autre, elles octroient ces commissions.

Cette pratique est tellement appréciée et importante pour les chauffeurs, qu'ils l'ont trouvé une appellation qui reflète leur sentiment vis-à-vis de ces commissions :

« Si cette femme descendait dans une gare des cars qui partent en Côte d'Ivoire j'avais gagné mon Cacao, quand tu envoies des passagers aux cars qui partent en Côte d'Ivoire il te donne de l'argent souvent même 5.000 Francs CFA. Le jour tu gagnes ça c'est ta recette en même temps c'est pourquoi on appelle ça notre Cacao. Souvent même si y a plusieurs passagers tu gagnes beaucoup d'argent. Si tu avais des jours sans verser l'argent au patron ton problème est réglé » Adama S. (interview du 23/09/2018).

Cacao est donc le nom par lequel certains chauffeurs de taxi désignent cette commission. Cette appellation n'est pas banale puisqu'elle renferme l'image de toute l'importance que cet argent reçu occupe dans leur vie quotidienne de chauffeur de taxi. En effet, le cacao est le symbole de la richesse de la Côte d'Ivoire. Ce pays est le plus riche de l'espace francophone de l'Afrique de l'Ouest et de l'UEMOA grâce notamment à la culture de ce produit. Ainsi pour les chauffeurs, avoir son *cacao* grâce à un client en devenant un rabatteur, c'est devenir riche comme la Côte d'Ivoire même si cela est juste pour le temps d'une journée ; c'est être capable grâce à cette richesse d'éponger ses dettes que bien souvent ils ont du mal à faire à tel enseigne que certains se retrouvent au chômage.

Un autre endroit prisé par les chauffeurs ayant un lien avec la Côte d'Ivoire car susceptible de leur rapporter des clients plus rentables est la gare ferroviaire. Les jours d'arrivée du train comme les mercredis et vendredis, nombreux sont les chauffeurs qui attendent les clients en face de la gare (voir photo 15) *« Bon c'est vrai que les gens qui viennent de la Côte d'Ivoire là beaucoup ne connaissent pas la ville et le prix du taxi. Souvent aussi ils sont pressés parce qu'ils sont fatigués avec leurs bagages c'est pas facile. Nous aussi on profite augmenter un peu pour gagner la recette »* (Ali K., interview du 24/09/2018). Ainsi, les étrangers à la ville en provenance de la Côte d'Ivoire en plus d'être des clients potentiels sont également une source

de grande rentabilité. « *Certains ne connaissent pas les distances, les nouveaux quartiers tout ça, donc ils ne peuvent pas discuter les prix* » (Ali K., interview du 24/09/2018). La méconnaissance de la ville, de son évolution et ses distances par ces arrivants sont donc exploitées par les chauffeurs de taxis pour accroître le niveau de rentabilité.

Photo 15 : Taxis stationnés devant la gare ferroviaire en attente de passager.



Source : Houd Kanazoé, enquête de terrain septembre 2018.

Si les gares sont prisées par certains chauffeurs durant cette période, d'autres par contre ont d'autres lieux de préférence comme les marchés et les centres de santé :

« *Quand ça marche pas comme ça, je pars souvent faire le tour du grand marché ou bien de l'hôpital. Mais souvent même tu peux faire ça trois fois sans un seul client. Des fois c'est au Lomouro logo (Marché des fruits) je pars voir si je ne vais pas avoir des clients* » (Adama S., interview du 23/09/2018).

« *Quand ça marche pas c'est pas facile surtout quand le taxi ne t'appartient pas. Pour ne pas gaspiller le carburant je viens m'arrêter ici (Marché central en face du siège des syndicats)*

souvent. Je bavarde avec mes collègues, on prend le thé et en même temps j'attends les clients » (Moussa B., interview du 15/09/2018).

« On va passer ici. La voie n'est pas bonne mais c'est un raccourci et en plus de ça il y a le CMA⁷² là sur cette voie je peux donc avoir des clients là. Souvent même quand ça va pas je viens garer ici attendre les clients » (Yaya T., interview du 17/12/2018).

La stratégie de la deuxième catégorie de chauffeurs ne diffère pas vraiment de ceux qui préfèrent les gares. Seulement, ils sont attirés par les centres de santé (CMA, CHU) et les marchés pour les mêmes raisons. En effet, en ce qui concerne les centres de santé, en plus d'accueillir des malades de la ville, ces hôpitaux reçoivent tous les malades de la région des Hauts bassins dont l'état de santé nécessite des soins plus avancés mais indisponibles dans leurs localités. Pour le déplacement quotidien dans la ville ou pour rejoindre une gare, les accompagnants et les visiteurs des malades ont besoin de taxi, devenant ainsi de potentiels clients que tout chauffeur peut tenter d'embarquer.

Quant aux marchés qui même si à ces heures ne fournissent pas de nombreux clients, ils restent quand même des lieux où la probabilité d'acquisition de client est la plus forte. Au marché central surtout, devant les deux des quatre sièges de leurs syndicats, certains chauffeurs préfèrent même stationner. Ce stationnement a non seulement pour but d'économiser leur carburant, mais aussi de prendre du thé entre collègues, discuter des challenges du métier tout en attendant une éventuelle opportunité de course, c'est-à-dire un client sortant du marché. Cette attente autour du thé, devant leur siège renvoie à l'image du processus de *waiting* d'une opportunité autour du thé que font les jeunes sans emploi au Niger, dans leur espace (*le fada*) de discussion, de partage de leurs rêves et difficultés inhérents à leur situation de chômage (Masquelier, 2013).

Au fur et à mesure que le temps s'écoule, le groupe de chauffeurs commence à se dissiper petit à petit, car l'heure d'attaquer la période la plus rentable s'approche.

⁷² Centre Médical avec antenne chirurgicale. Dans la hiérarchie du système de soins au Burkina Faso, il est la structure d'accueil de deuxième échelon du premier niveau de soin. Le CHU (Centre Hospitalier Universitaire) constitue le plus haut niveau de soin de la région et des autres régions environnantes.

b) Aux heures de pointe : rentabiliser sa journée à tout prix

Comme précédemment énoncé, les périodes de pointe se situent entre 6h et 10h du matin et dans l'après-midi entre 16h et 18h. Pendant ces deux tranches horaires, les chauffeurs développent des stratégies dont le but ultime est la maximisation du profit. Il s'agit pour eux de refuser des courses parce que le nombre de clients n'est pas satisfaisant (défaut de nombre), de faire de la surcharge, de prendre des passagers allant dans des directions opposées, ou de privilégier un contrat avec des clients fidèles.

✓ Le défaut de nombre

L'attitude des chauffeurs de taxi pendant les heures de pointe contraste avec celles pendant les heures creuses. Si pendant ces dernières, la raréfaction des clients les emmène à rechercher les points d'affluence ou parfois à rouler sans un client et ce pendant plus d'une heure parfois, pendant les heures de pointe, la relative affluence des clients est une occasion pour rattraper le manque à gagner. Pour ce faire, le refus d'embarquer des clients peu enclins à payer plus devient récurrent. Après avoir refusé une course entre le boulevard et le quartier *Sakabi*, Siebou T. (interview du 23/10/2018) se justifiera en disant :

« J'ai refusé parce qu'elle est seule et elle dit 300 Francs CFA ça ne m'arrange pas du tout. Au moins si elles étaient deux personnes c'est bon ».

Ainsi une course normale, au coût habituel de 300 Francs sur une voie bitumée, passant en plus par le marché de *Nienieta* (ce qui augmente la probabilité d'avoir d'autres clients en principe) s'est avérée non rentable pour le chauffeur. Si la logique de ce refus réside dans un premier temps dans la réponse du chauffeur à savoir le défaut de nombre, une autre explication liée à la dynamique des mouvements entre centre et périphérie est à prendre en compte. En effet, les flux dans l'après-midi se font du centre vers la périphérie à l'inverse de la matinée. Ainsi, la probabilité de trouver de la clientèle à *Sakabi*, voulant revenir vers le centre-ville, à cette heure est faible. Pour donc combler une éventuelle perte, les chauffeurs préfèrent avoir au départ de la course plusieurs clients comme une garantie de rentabilité.

Dans cette dynamique de gagner toujours un peu plus, le défaut de nombre peut dans certains cas être en défaveur d'un client déjà installé et dont la course était en exécution : *« Si tu as un seul passager et 3 personnes t'arrêtent, il faut négocier avec la personne elle va prendre un autre taxi, sinon c'est une perte. Bon c'est pas juste mais on va faire comment, il n'y a plus assez de clients dans Bobo là »* (Dramane O., interview du 22 Novembre, 2018).

Au nom de la recherche du profit, certains clients sont donc priés par le chauffeur de descendre au profit d'un groupe de passager rapportant plus d'argent. Ainsi, pour rentabiliser leurs courses, certaines règles tacites de l'organisation de l'activité sont foulées aux pieds par les chauffeurs de taxi. Car en principe, tout passager admis à monter dans un taxi après l'indication de sa destination et l'entente sur le prix de la course doit être conduit par le chauffeur en respect au contrat verbal qu'ils viennent d'établir. Mais l'envie de réaliser son gain, en cette période de haute activité, qui plus est limitée dans le temps, éloigne certains chauffeurs de leur engagement envers le client.

Cet écart pour le gain fait partie des actes d'un chauffeur de taxi plein d'incertitudes (au sens ethnographique dominant du terme)⁷³ quant à l'atteinte de l'objectif recherché en ce sens qu'il engendre parfois des pertes des clients préalablement acquis.

« Souvent en voulant gagner aussi on perd tout. Il n'y a pas longtemps même, j'étais sur le boulevard, j'avais un seul client. Et trois messieurs m'ont arrêté pour Colma. Comme mon client partait au Pont Accart-ville, je lui ai demandé de descendre prendre un autre taxi. Il a accepté. Mais quand les trois sont arrivés, ils ont voulu négocier 200 Francs CFA. Pourtant taxi c'est 300 Francs CFA, donc j'ai refusé. J'ai perdu mon premier client et les trois aussi m'arrangeaient pas » (Hamed D., interview du 23/11/2018).

Dans certains cas, cet écart est mal vécu par des clients, engendrant au passage des tensions pouvant conduire à des actes de violence de la part du chauffeur :

« Un jour j'ai demandé à une femme de descendre prendre un autre taxi, elle a refusé et m'a même parlé mal. Je me suis énervé et je suis descendu la tirer de force pour la sortir du taxi ». (Siaka F., interview du 25/11/2018).

Ce type de violence envers les clients est une pratique assez répandue en Afrique de l'Ouest notamment à Abidjan avec les chauffeurs de *gbakas* (Banque Mondiale, 2000). Elle est surtout le témoignage de la pression du résultat que subissent les chauffeurs à cause de l'impératif de la recette quotidienne. Ils se mettent donc à trier les clients, à faire de la préférence pour les plus rentables au détriment des moins rentables en s'écartant parfois des normes morales pour la réalisation de leur profit. Même s'ils ne le font pas toujours notamment à l'égard des personnes âgées (voir chapitre suivant), l'attitude ici des chauffeurs de taxi emboîte la

⁷³ Le concept d'incertitude est le plus souvent utilisé dans la recherche ethnographique dans un sens négatif et contraignant en référence au manque absolu de connaissance, à l'incapacité à prédire le résultat d'événements (Cooper & Pratten, 2015, p.2).

logique économique qui veut que la morale n'a pas à s'exercer dans le domaine économique; il n'est besoin que d'égoïsme (*self-love*), chaque individu n'ayant comme critère de conduite que la poursuite de son intérêt propre (Dupuy, 1978, p.406).

La poursuite du gain conduit également au recours à la surcharge et de la prise des passagers de sens opposés.

✓ **Faire de la surcharge et prendre des passagers de sens opposés**

L'une des pratiques observables régulièrement chez certains chauffeurs de taxi est leur propension à effectivement faire de la surcharge lors des heures de pointe afin de maximiser leur gain. Mais une fois le chauffeur décide de le faire, sa réalisation ne dépend que de la réponse (active ou passive) des passagers déjà installés et du client qui doit s'installer. Comme dans le cas de l'éviction d'un passager pour un plus grand nombre, le chauffeur se retrouve dans un cas de figure d'incertitude, de dépendance et de contingence interpersonnelle⁷⁴ (Whyte & Siu 2015, p.19). En guise d'exemple, les deux dialogues entre passagers et chauffeurs sur la question nous indiquent cette ambivalence d'attitude des passagers :

- *Hake to, i terun doonin a k'i sigi.* S'il vous plait, poussez un peu, elle va s'asseoir.
- *Aa, e fana sa, i be wari fe kojugun, an b'an terun cogo di ? Takisi be mago saba le ta kofe, mun le la, ile b'a fe ka doni teme hake kan ?* Ah toi aussi tu aimes trop l'argent, on va pousser comment. C'est trois personnes à l'arrière qu'un taxi prend, pourquoi tu veux nous surcharger.
- *Ayi, takisi be se ka mago naani ta kofe.* Non un taxi peut prendre 4 personnes à l'arrière.

Les dames commençaient à pousser mais celle qui devait monter refusa la surcharge.

- *Nka a fara ka ban. I b'a fe n ka n sigi min? Ayi, a ka ni, takisi ka ca ko n ka n yere masan takisi do konn.* Mais vous êtes déjà plein. Tu veux que je m'asseye où ? Non c'est bon il y a trop de taxis pour je me coince dans un taxi.

Quoi que les passagères de Inoussa D. (interview du 14/12/2018) n'étaient pas disposées à subir la surcharge, elles n'avaient visiblement pas de moyen de l'empêcher d'accomplir sa stratégie. Cette attitude des passagers, contraste avec celle vécu par Ousséni T. (interview du 05/10/2018) qui en plus de surcharge avait pris des passagers de directions différentes. En effet,

⁷⁴ Traduit de l'anglais Houd Kanazoé : contingence signifie dépendance vis-à-vis d'un autre événement ou d'une autre occurrence avec une certaine incertitude (Whyte & Siu, 2015, p.19).

la première à monter partait au secteur 22 ; la deuxième au secteur 21, et les deux dernières à Colma au secteur 11. Face à cette situation, la deuxième qui s'était rendu compte de la situation de direction opposée après avoir entendu la destination des deux dernières engagea une discussion avec le chauffeur :

- *I be temε yɔrɔ juman ye fɔlɔ sabu l ne bɔra ka n den to n kɔ.* Chauffeur tu vas passer par où d'abord, parce que je suis sorti sans mon bébé.
- *N be taga i bila 21 na o kɔfε, an be taga 22 la.* Je vais te déposer d'abord au 21 et ensuite on part au 22.

L'une des deux dernières (allant à Colma au secteur 11), montée sans connaître la destination exacte de celles trouvées dans le taxi s'écria :

- *Ayi, taga anw bila fɔlɔ sabu la ne man kenε, ne sen be n dimi. Ne te se ka dimi kun nin munumununiba in na.* Non chauffeur pars nous déposer d'abord car moi je suis malade j'ai mal au pied. Je ne peux pas supporter la douleur avec tout ce grand tour.
- *Muso, hake to, a tena mεen.* Madame pardon, ça ne va pas durer.
- *Tija-tija la, ne te se k'a kun. N'o le lon, anw be jigin ka takisi werε ta.* Sincèrement je ne peux pas tenir. Si c'est ça nous allons descendre et prendre un autre taxi.

La deuxième dame qui partait au 21, et qui malgré qu'elle ne fût pas celle lésée dans cette histoire rétorqua :

- *Unhun, komi u mɔgɔ fila lon, kana bin ne kama. Ne be jigin ka takisi werε ta.* Ok chauffeur comme elles sont deux, faut pas perdre à cause de moi. Je vais descendre et prendre un autre taxi.
- *Aa, tija la, i ni ce, muso.* Ah vraiment merci madame.

Après que toutes les femmes soient descendues, le chauffeur s'adressant à moi dira : « *Tu vois la femme qui est descendue au marché là, elle a été gentille sinon elle pouvait dire qu'elle ne descend pas puisqu'elle est montée avant les deux autres, j'allais perdre hein* ».

Même si l'on peut émettre l'hypothèse que cette dernière l'a fait pour peut-être éviter l'inconfort de la surcharge, son attitude peut laisser percevoir une forme de solidarité tacite aux chauffeurs de taxi car, en renonçant à participer à la course, elle évitait au chauffeur de perdre plus d'argent. Une manière peut être pour une citadine de contribuer à la continuité d'une

activité importante pour la communauté urbaine, mais en proie à des difficultés. Être rigide, ne pas comprendre les chauffeurs ou ne pas leur faciliter la tâche quelques fois, c'est en partie contribuer à la disparition de ce secteur de transport collectif, dans une ville où les opportunités d'emploi se raréfient au fil des ans. Le social et l'économie se trouvent enchâssés (Polanyi, 1983). Ainsi, tous les écarts d'un chauffeur de taxi ne sont pas automatiquement sanctionnés par les clients. Certains sont tolérés voire favorisés, mais dans tous les cas, la réussite de la manœuvre du chauffeur dépend des sentiments des occupants, souvent justifiés par la compréhension des pressions sociales que subissent tous les chefs de famille. Une cliente en l'absence d'un chauffeur allé pour chercher du gaz fini en pleine course, et répondant à une de nos questions sur le sujet dira : « *Ce sont nos maris, ils font ça pour aider leurs familles, on va faire comment ?* ».

✓ **Privilégier son contrat**

Pendant les heures de pointe, certains chauffeurs ont d'autres types de client plus rentables qu'ils privilégient au détriment de clients ordinaires. Ce sont pour la plupart, des femmes qui tiennent de petits restaurants de rue, souvent en face de certains *maquis* très fréquentés ou qui tiennent de petits étals dans certains établissements scolaires de la ville.

« *A 18 heures j'ai une cliente je dois passer la prendre avec ses bagages. Elle vend de la nourriture la nuit vers le Black⁷⁵ là* » (Abdoulaye S., interview du 23/09/2018).

Ce type de contrat entre les restauratrices et les chauffeurs a des avantages pour les deux parties. Il permet au chauffeur d'avoir une clientèle fidèle mais surtout solvable. Quant aux restauratrices ceci les évite que le chauffeur prenne d'autres passagers susceptibles de modifier le trajet surtout à des heures où ils sont beaucoup sollicités.

« *Avant je n'avais pas de chauffeur qui venait me prendre. Ceux que tu arrêtes comme ça là, ils vont tourner avec toi dans toute la ville avant de venir te déposer. Souvent tu arrives ta sauce est versée. Toi-même tu vois les routes de Bobo. C'est à cause de ça j'ai cherché un chauffeur même si je paye un peu cher c'est mieux* ».

« *La nourriture que je vends là si l'heure est passée c'est fini mon marché est gâté. Les élèves ne pourront pas acheter puisqu'ils doivent entrer en classe. C'est pourquoi je l'ai appelé on s'est entendu sur le prix. Les jours d'école il vient me prendre à 9h* ».

⁷⁵ Le Black est une boîte de nuit qui a une place importante dans la géographie de la ville et dans la navigation socio-spatiale des chauffeurs de taxi. Nabos (2022) en donne une analyse détaillée.

Le rythme des mouvements dans la ville et l'attitude des chauffeurs de taxi vis-à-vis de celui-ci à engendrer une autre forme de rapport entre clients et passagers, basée sur un contrat verbal qui ne fonctionne que sur la confiance. Pour arriver à l'heure, échapper aux contraintes, les restauratrices ont trouvé leur chemin, celui d'établir un contrat à leur avantage et à celui des chauffeurs.

Les stratégies des chauffeurs de taxi pour gagner leur vie sont donc nombreuses. Elles partent du non-respect des textes encadrant la mobilité (le gaz et la surcharge), aux écarts de comportement envers les clients jusqu'au contrat avec les restauratrices. Si les contrats n'engendrent pas des implications, les écarts par contre ont des répercussions qui façonnent la navigation des chauffeurs en certains jours, toute chose qui impacte différemment les populations des différents secteurs.

6.2. Les implications des stratégies de rentabilité des chauffeurs de taxi

Les implications les plus récurrentes vécues sur le terrain sont de deux ordres : celle liées aux enjeux d'ordres spatiaux et de celle liée à la gouvernance.

6.2.1. Quand la pluie s'en mêle

6.2.1.1. L'utilisation du gaz : une rentabilité discutée

Comme attesté plus haut, le gaz est la stratégie de rentabilité adoptée par l'écrasante majorité des chauffeurs de taxi dans la ville. Mais son adoption comporte un certain nombre d'effets pervers sur cette même rentabilité, quand est-elle corrélée avec la dynamique saisonnière notamment pluvieuse⁷⁶ de la ville. En effet, Bobo-Dioulasso fait partie du domaine climatique le plus humide du Burkina Faso. Les pluies durent du mois de Mars à Octobre en moyenne et peuvent atteindre plus de 1200 mm par an. D'une manière générale, les chauffeurs la perçoivent comme une période de rentabilité pour plusieurs raisons :

« *Quand il pleut on gagne parce que ceux qui devaient prendre les tricycles sont obligés de prendre le taxi* » (Lacina O., interview 23/10/2018).

« *Quand il pleut c'est bien, les gens préfèrent les taxis pour ne pas être mouillés* » (Aboubacar G., interview du 23/09/2018).

⁷⁶ La deuxième phase de l'enquête s'est déroulée en fin de saison pluvieuse. Les implications liées à cette dernière se sont logiquement invitées à l'étude de manière inductive.

Si cette saison de pluie paraît rentable comme la stipulent certains chauffeurs, la stratégie du recours au gaz pour maximiser son gain s'en trouve pourtant perturbée.

« *Quand il pleut les gens de gaz-là ne peuvent pas rouler. Mais nous qui sommes au diesel on roule sans problème. Parce que le gaz, quand l'eau entre dans le moteur c'est foutu mais ce n'est pas le cas du diesel* » (Alphonse N., interview du 01/11/2018)

« *Pendant la saison pluvieuse moi je gagne beaucoup d'argent parce que mon véhicule est bon, mes amortisseurs sont hauts, les tricycles ne roulent pas et beaucoup de taxi tombent en panne. Or moi si ce n'est pas vraiment un très gros trou mon taxi sort toujours. Je peux partir là où je veux, je n'ai pas peur* » (Mahamoudou B., interview du 10/04/2018).

En réalité, lorsque les pluies deviennent importantes, nombreux chauffeurs roulant au gaz sont dans l'obligation de s'arrêter d'opérer laissant le champ libre aux taxis opérant au gasoil. Cet état de fait s'explique par la perte de la résistance du véhicule à l'eau due à la modification subite pour rouler au gaz. La rentabilité en saison pluvieuse est donc plus atteinte chez les chauffeurs roulant au gasoil qui arrivent à tirer profit des clients ordinaires et surtout occasionnels obligés de prendre le taxi au détriment de leurs modes de déplacement habituel (notamment le tricycle). Cette obligation de prendre un moyen de transport pour ne pas subir les effets de la pluie par un autre choix de mobilité corrobore les observations déjà faites dans plusieurs villes. Yapi-Diahou (2000, p.183) révèle par exemple que « *à Abidjan les intempéries sont l'une des raisons qui poussent les actifs allant au travail à emprunter le bus au détriment de la marche à pied plus économique* ». A New York, les jours de pluies ou de neiges sont également les jours de grande rentabilité pour les chauffeurs de taxi (Camerer, 1997). Cependant, cette rentabilité dépend dans le cadre des taxis de Bobo-Dioulasso d'un paramètre technique notamment celui lié à la nature du carburant utilisé ; gaz et gasoil n'ayant pas les mêmes résistances à la pluie. Rouler au gaz qui est perçu comme la meilleure stratégie de rentabilité est donc à ce niveau discutable ou à la limite handicapant pendant la saison pluvieuse. Par ailleurs, disposer d'amortisseurs surélevés au-delà de la norme d'origine relève d'une stratégie pour affronter ces voies en mauvais états dont la pression des usagers finit par en faire un champ de crevasse.

La présence de la pluie en plus d'exclure les taxis à gaz, est également prise en compte pour desservir ou non certains espaces.

6.2.1.2. Les espaces ségrégués à cause de la pluie

Une analyse des implications géographiques c'est-à-dire le résultat spatial des décisions des chauffeurs dans leur quête de gain, est révélatrice d'inégalité spatiale de desserte et donc de ségrégation spatiale. Et cela, si nous envisageons avec Dureau et al (2000, p.253) : « *le processus ségréatif comme un manque d'accessibilité de certains lieux à certaines populations, cette accessibilité étant considérée dans ses différentes dimensions temporelles* ». En effet, il est apparu une récurrence dans les refus de prendre des clients de certaines destinations quelque temps après une pluie :

« *Avec la saison des pluies les quartiers comme Sarfalao, Bolibana et surtout le 23 là, je ne pars pas là-bas même si tu veux me donner 50 000 Franc CFA. Tu vois le carrefour station SKI au 21 là quand il pleut il faut éviter ce coin. L'eau prend toute la voie et tu peux faire des accidents* » (Mady M., interview du 22/11/2018).

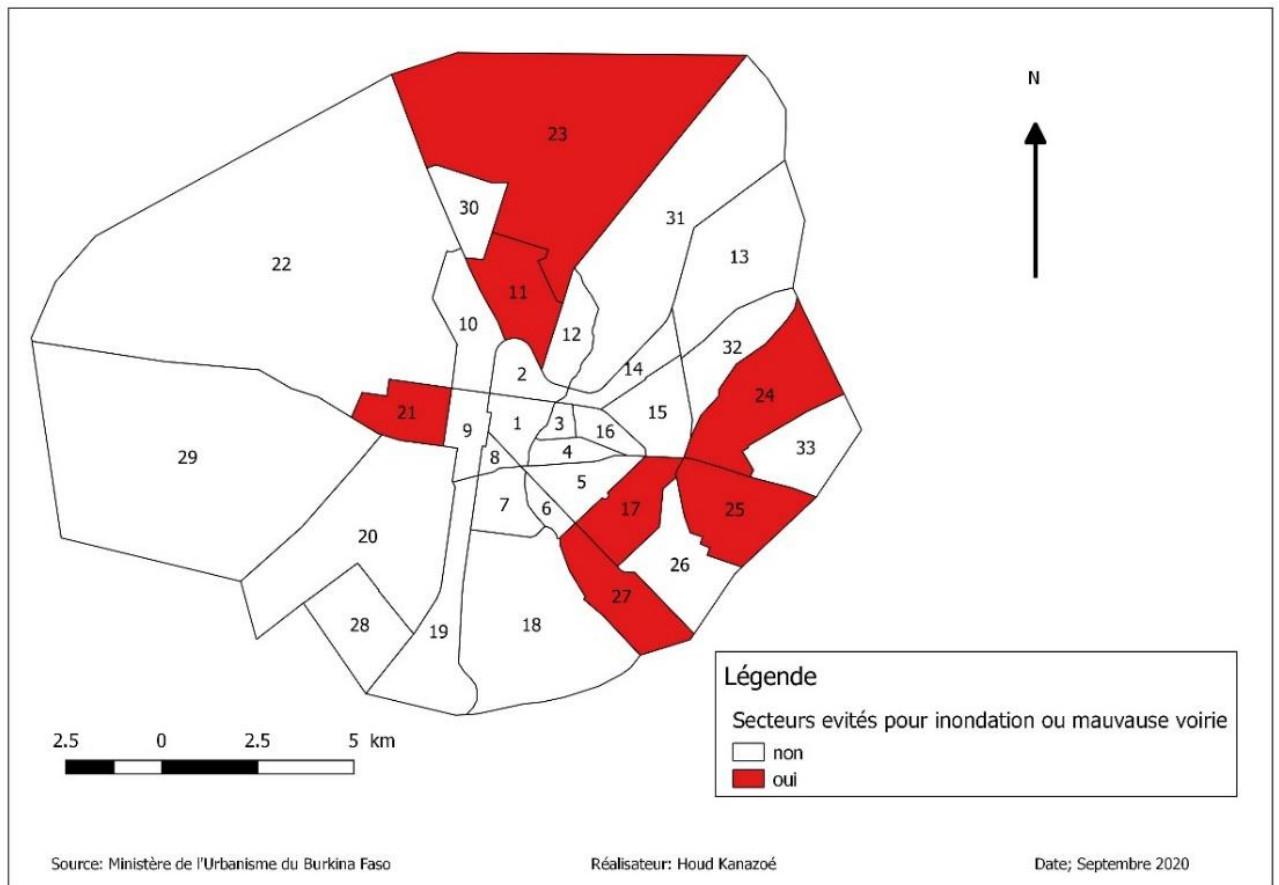
« *A cause de la pluie moi je ne pars pas à Sarfalao, Colma, au 24 au 21. Au 21 même le goudron là est inondé quand il pleut* » (Ladji T., interview du 06/11/2018).

« *Je n'aime pas aller à Sarfalao à cause de la route, elle n'est pas du tout bonne. J'ai gâté mon cardan là-bas deux fois* » (Siebou T., interview du 23 /10/2018).

« *A Sarfalao et Bolibana (secteur 23 après Bobo 2010) tu ne peux pas aller. À Sarfalao même, un sapeur a déjà été emporté par l'eau* » (Moumouni S., interview du 07/04/2018).

Travailler en saison des pluies équivaut donc pour un chauffeur de taxi à déployer sa connaissance de la dynamique spatiale de la ville dans le but de juger de l'opportunité ou non d'effectuer une course. Ce faisant, ils décident pour une grande majorité d'entre eux d'exclure certains secteurs et quartiers de leur champ (voir carte 9) de navigation.

Carte 9: Les secteurs ségrégués en saison de pluie par les choix de navigation des chauffeurs de taxis



Au vu de ces déclarations ci-dessus, les raisons de cette attitude sont liées à la situation de ces espaces en périodes pluvieuses. En effet, les zones citées sont celles dans un premier temps, confrontées à la mauvaise qualité des routes, plus expressive en saison pluvieuse. En outre, elles sont également le plus souvent sujet à des inondations dont les causes sont multiples et diverses. En plus de celles en rapport au manque d'infrastructures d'évacuation des eaux pluviales, force est de constater que les actions humaines contribuent à accentuer le phénomène. Dans de nombreux secteurs de la ville, les infrastructures d'évacuations existantes sont très souvent remplies de sable et de toutes sortes d'ordures, toutes choses qui empêchent une bonne évacuation des eaux. Avec donc leur véhicule au gaz, fragile à l'eau, couplé à leur vétusté habituelle, toutes ces zones à risques d'inondation et de mauvaise évacuation des eaux sont évitées par les chauffeurs de taxi pour ne pas à faire face à des dépenses de maintenance.

De tous les quartiers cités, la situation la plus critique dans le refus de desserte est celle de Sarfalao (secteur 17). En effet, le secteur est quasiment cité par tous les chauffeurs interrogés comme espaces à particulièrement éviter :

« Non la route là-bas là à cause de la pluie n'est pas du tout bonne. A force de partir là-bas, non seulement tu ne gagnes pas mais tu vas gâter ton véhicule. Et c'est le jour où tu vas aller payer les pièces de rechange que tu vas savoir que taxi là tu ne gagnes rien » (Ibrahim H., interview du 02/10/2018).

Photo 16 : Une vue de la voie principale de Sarfalao en saison des pluies

On peut voir un taxi à droite et un véhicule privé à gauche, essayant de se frayer un chemin au milieu des crevasses remplies d'eau.



Source : Houd Kanazoé, enquête de terrain octobre 2018.

La situation est tellement préoccupante dans ce secteur que lors de nos discussions en focus group avec des habitants du quartier, victimes de cette « injustice urbaine » (Lehman-Frisch , 2009) qui tend à leur denier leur « droit à la ville » (Lefebvre, 1967) en limitant leur capacité à se déplacer, l'un d'entre eux explique l'ampleur de la situation :

« Quand il pleut j'attends au moins deux heures avant de chercher à rentrer chez moi. Ça encore je roule doucement pour éviter de tomber » (Youssef T., interview du 24/10/2018).

Faire de certains quartiers des espaces à ne pas y aller, des sortes d'isolats, devient ainsi une forme de rentabilité par évitement de dépenses futures de maintenance. Cette manière d'opérer en excluant d'office certaines destinations même si elles sont rentables, nous renseigne

sur la géographie de la ville vue par les chauffeurs de taxi et les zones délaissées voir ségréguées par exclusions. Ainsi, les quartiers ou secteurs périphériques où il manque les infrastructures (route et caniveaux) sont ceux délaissés et ségrégués contrairement aux quartiers centraux. Cette manière de faire exclut également la ville illégale (les non-lotis), où le manque d'infrastructure, les difficultés d'évacuation des eaux sont leurs caractéristiques premières.

« La pluie est vraiment un problème surtout dans les non-lotis. Les taxis ne peuvent pas rentrer là-bas quand il pleut. Mais des clients le demandent quand même, d'autres comprennent eux tu peux les laisser dans un endroit un peu mieux » (Souleymane C., interview du 02/03/2018).

Ces résultats corroborent ceux observés par Kassi (2007) à Abidjan, où en période de pluie, le risque d'enclavement des quartiers périphériques devient grandissant. Par contre, les surcoûts de prix de transport observés pour desservir ces zones et les conflits qui émergent entre acteurs autour à cause de ces surcoûts, sont absents dans le cas de Bobo-Dioulasso, les chauffeurs préférant juste éviter ces zones.

Si certains espaces sont ségrégués par le mode de navigation sous-tendu par l'évitement des dépenses, certaines par contre sont d'une grande attractivité.

6.2.2. Les lieux de polarisation par la navigation pour le gain

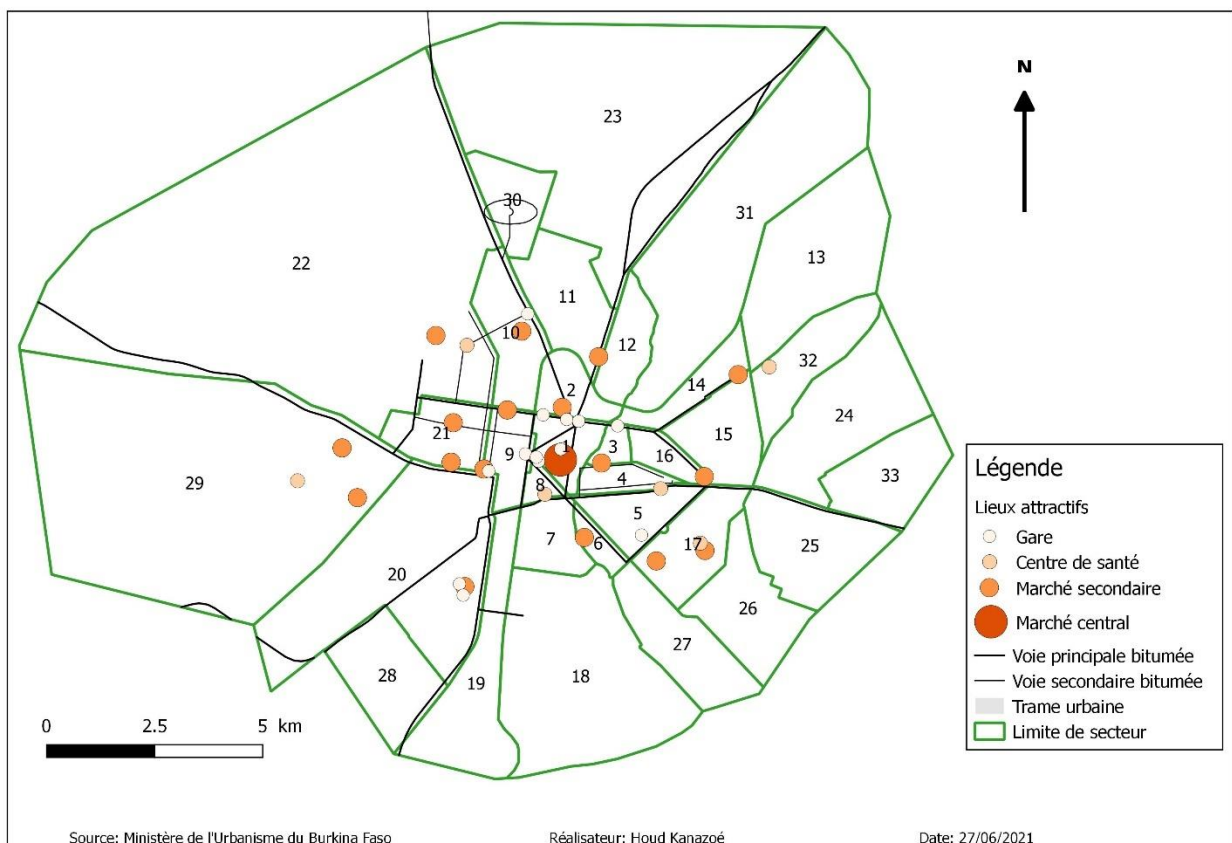
Comme précédemment élucidé, les chauffeurs de taxi dans la quête de gain privilégient un certain nombre de lieux dans la ville dont la principale caractéristique est la densité humaine de ce lieu. Ainsi, plus un lieu concentre des personnes, plus il est susceptible d'exercer une attraction sur la navigation d'un chauffeur. Ces lieux polarisent l'activité du transport artisanal et/ou informel par le taxi à Bobo-Dioulasso ; la polarité d'un lieu étant en quelque sorte son pouvoir d'attraction (Amphoux, 2003).

Les inégalités de densité entre les différents lieux polarisants engendrent une inégalité de pouvoir d'attraction sur les chauffeurs de taxi. En prenant pour critère, la durée d'attraction (permanente ou temporaire) et l'intensité (relative à la densité), le point le plus polarisant de la ville pour les chauffeurs de taxi reste le marché central. En effet, il est le principal point de vente et d'achat de toutes sortes de produits (agricoles ou manufacturés) non seulement pour la population de la ville, mais de l'ensemble de la région ; le commerce ayant depuis l'époque précoloniale fait la prospérité de la ville. Ce marché draine des personnes à tout moment même si les pics d'attraction demeurent les heures de pointe.

A côté du marché central, les marchés secondaires disséminés à travers la ville constituent le deuxième niveau de lieu structurant l'activité du chauffeur de taxi. Dans cette catégorie, le marché de fruit et légumes est le plus attractif. En effet, c'est un lieu de vente en gros des fruits et légumes dont la région du Houet et celle des Cascades sont les principales productrices du pays. A ce titre, de nombreux revendeurs à travers la ville ou dans d'autres localités du pays (y compris la capitale), des citoyens à la recherche du moindre coût, ou des personnes de passage voulant profiter de l'aubaine, constituent autant de potentiels clients pour les chauffeurs de taxi.

Du fait de leur niveau d'attraction plus séquencé dans le temps, car conditionné par l'arrivée des cars ou du train, les gares constituent la deuxième catégorie de lieu d'attraction des taxis. Enfin, les centres de santé dont le CHU est le point le plus attractif constituent le dernier niveau d'attraction.

Carte 10: Lieux de polarisation de la navigation des chauffeurs de taxi à Bobo-Dioulasso



Source: Ministère de l'Urbanisme du Burkina Faso

Réalisateur: Houd Kanazoé

Date: 27/06/2021

En plus des implications spatiales des stratégies de gain, les chauffeurs de taxis doivent également affronter la police.

6.2.3. Faire face à la police après les stratégies de gain

Les pratiques de rentabilité basées sur l'utilisation du gaz et la surcharge sont du point de vue réglementaire illégales et interdites. De ce fait, assurer sa recette quotidienne exige un certain nombre d'attitudes collectives ou individuelles dont l'objectif principal est de contourner ou de surmonter l'obstacle police sur ce chemin du gain.

6.2.3.1. Comment éviter la police

Comme déjà souligné dans les chapitres précédents, la grande majorité des chauffeurs de taxi ne dispose pas de « papier ». Ils indiquent eux-mêmes que : « *Aucun taxi n'est en règle* » (Yacouba L., interview du 22/11/2018). Si l'une des causes est la vétusté de ces taxis en ce sens que leur état technique et mécanique du fait de leur longévité ne permet pas l'obtention des papiers à la visite technique, la question du gaz vient exacerber la situation. La transformation subit par le véhicule par l'ingéniosité des mécaniciens locaux l'éloigne de sa version d'origine, toute chose qui fait échouer tous ces taxis à la visite technique. Or, l'obtention de la visite technique est un préalable pour l'accès à une assurance. Sans visite technique, sans assurance et donc « *sans papiers* », les chauffeurs de taxis sont constamment sur le qui-vive pour éviter de tomber dans les filets de la police qui fort heureusement ne sont pas toujours sur le terrain :

« Les policiers sortent de plusieurs manières, il y a plusieurs opérations. Il y a opération tricycle ce jours-là ce sont uniquement les tricycles que les policiers cherchent donc nous on peut rouler. Maintenant il y a opération taxi, ces jours-là nous on est obligé de garer sinon on t'attrape on met ta voiture à la fourrière. C'est la même chose pour opération générale là, personne même ne peut sortir » (Aboubacar G., interview du 23/09/2018).

« Souvent ils sont nombreux hein ; Police municipale, Police nationale, et puis la Gendarmerie ; ils sortent ensemble. Ce jour-là aucun taxi ne roule. Quand il attrape un taxi, il enlève l'appareil qui permet de rouler au gaz et tu payes une amende. Mais après on repart mettre l'appareil mais ça coute cher environ 50.000 Francs CFA » (Issa N., interview du 09/04/2018).

En cas d'opération taxi ou d'opération générale, bon nombre de chauffeurs de taxi qu'on peut classer dans la catégorie des plus prudents sont donc obligés d'arrêter leur activité. Mais la prise d'une telle décision implique nécessairement un accès à l'information notamment celle relative à la présence des policiers dans la ville, l'ampleur de cette sortie en termes de nombre de lieux de contrôle et la situation géographique de ces contrôles ; un peu comme un signal

radar que recevrait un bateau en mer quant à la présence de danger imminent. Par défaut du signal, il s'en suit inéluctablement l'expérience de Omar C. (interview du 10/01/20) « *Hier seulement la police a pris mon taxi. Il était en contrôle, je ne savais pas je suis allé tomber dedans* ».

Ainsi, échapper à la police sous-entend avoir été informé de leur présence. Et pour ce faire, les chauffeurs deviennent eux-mêmes des radars, des *peoples as infrastructure* (Simone, 2004) pour détecter les forces de l'ordre et ensuite passer le signal aux autres :

« *Pour échapper aux contrôles de police, on s'appelle pour se prévenir. En circulation on se fait de grand geste pour prévenir ceux qui partent vers là-bas de ne pas partir* » (Lacina O., 23/10/2018).

Bien que se faire des grands gestes, permet à certains d'échapper à la police, ce sont surtout les appels téléphoniques qui jouent ici le rôle le plus décisif. En effet, du fait de la dispersion des taxis à travers la ville, seuls ces appels permettent de joindre un grand nombre de chauffeurs. Ce téléphone devient alors l'outil qui leur permet de se rendre invisibles à certains endroits, de s'afficher à d'autres, bref de s'ouvrir de nouveaux espaces de navigation (Archambault, 2013), pour permettre à la mobilité de se poursuivre en dépit de la présence policière. C'est ce que les chauffeurs expriment en disant : « *Quand les policiers sortent je les évite* » (interview du Seydou O., 24/11/2018).

Pour procéder à cette recomposition de son itinéraire habituel grâce au téléphone ou aux gestes, les chauffeurs de taxi fonctionnent en réalité en réseau d'entraide, de mutuelle assistance dont un des éléments clé est la confiance ou la solidarité. Informer, pour être également plus tard informé est l'une des forces des chauffeurs de la ville. Et quand *l'infrastructure* a failli, quand le réseau n'a pas fonctionné, il ne reste qu'à surmonter l'épreuve police puisqu'on est alors pris.

6.2.3.2. Être pris par la police : les normes pratiques à l'épreuve

Par défaut d'information lors d'opérations de contrôle en direction des taxis, à la suite d'une infraction au code de la route ou d'un accident de la circulation, le chauffeur de taxi se trouve quelques fois en interaction avec la police qu'il cherche pourtant à éviter à longueur de journée. Au vu de la situation d'infraction constante liée notamment à l'utilisation du gaz, à la vétusté des véhicules, notre objectif à ce stade fut de saisir comment alors s'y prennent-ils avec la police dans un tel contexte notamment quand ils sont pris à un checkpoint :

« Avec le gaz personne n'est en règle. Sinon moi j'ai acheté mon premier taxi pendant la CAN 98, en son temps on restait dans le véhicule pour donner les papiers aux policiers mais maintenant on doit nous même sortir c'est parce qu'on n'est pas en règle. Il faut aller négocier » (Mady M., interview du 22/11/2018).

« La première fois que les policiers m'ont attrapé c'était au grand marché, j'avais pris le sens interdit. J'ai appelé un vieux chauffeur là, c'est lui qui m'a dit de négocier avec eux et de leur donner 2.000 Francs CFA. C'est comme ça que j'ai su qu'on pouvait négocier et puis aussi l'argent qu'on pouvait leur donner.... Même si tu n'as pas la somme il faut toujours négocier. Ils vont te retarder mais ils vont finir par te donner ton véhicule. Mais si tu veux te jouer les durs ça ne va pas aller. Ils connaissent nos problèmes donc on s'arrange » (Siebou T., interview du 23 /10/2018).

En cas donc d'arrestation par la police, les chauffeurs de taxi par connaissance acquise et dupliquée par l'intermédiaire des plus anciens, ont un maître mot : la « négociation ». Ce terme employé n'est pas anodin puisque tous les chauffeurs de taxi savent que négocier renvoie à donner de l'argent en guise d'« arrangement » pour éviter de subir la rigueur de la loi. C'est donc une pratique de corruption légitimée dans le sillage des normes pratiques⁷⁷ (Blundo & Olivier de Sardan, 2001). Cette « petty corruption » (Olivier de Sardan, 1999) est en effet justifiée dans les discours en Afrique de l'ouest par les logiques de survie, de savoir-vivre qui conduit un agent public à avoir pitié d'un usager en cédant à ses supplications et implorations ; une nécessité vitale (ibid., 2001, p.3-4).

S'il est vérifié que les chauffeurs de taxi comptent sur la compréhension de leur situation de précarité à laquelle tout policier devrait compatir, l'attitude de ce dernier vis-à-vis de cet arrangement dépend du lieu de la négociation.

« Une fois je suis passé au feu alors qu'il était jaune. Ils m'ont arrêté mais ce jour le policier était un peu méchant il n'a pas accepté de pendre 2.000 Francs CFA. J'étais obligé de payer 5.000 Francs CFA sinon s'il partait au commissariat avec ça j'allais payer plus » (Ibrahim S., interview du 25/11/2018).

⁷⁷ Voir chapitre 5 : Profil des chauffeurs de taxi et organisation de l'activité de transport de passager.

«⁷⁸En tout cas il n'y a pas de négociation au commissariat là-bas. Ils m'ont dit de revenir ce matin. Mais je ne sais pas comment je vais faire. Je n'ai pas l'argent pour la visite et l'assurance. Je vais partir seulement peut-être ils auront pitié de moi ».

Ainsi, l'objectif de tout chauffeur de taxi en négociation est de tout faire pour éviter d'être conduit au commissariat de police où leur marge de manœuvre se réduit drastiquement. Tout fonctionne comme si à l'extérieur du commissariat se déployaient les normes pratiques de gouvernance réelle tandis que les normes officielles (Olivier de Sardan, 2008) s'affirmaient davantage à l'intérieur du commissariat, donnant ainsi une dimension géographique dans la pratique corrompue. C'est pourquoi les taxis qui y entrent, voient leur appareil à gaz être retiré avec la clé une obligation de prendre l'assurance. Toute chose qui signifie un passage obligatoire à la visite technique et donc des efforts financiers importants à consentir.

Pour ne pas subir les mêmes conséquences lors d'un accident, les chauffeurs optent tout de suite pour éviter de faire un constat en plaidant pour des formes informelles de règlement de différends car dans le cas contraire une confrontation au commissariat s'impose avec ses implications :

«*Je l'ai cogné. Quand le monsieur est descendu de sa voiture j'ai négocié pour ne pas faire de constat. Heureusement, il a accepté. J'ai emmené la voiture chez un tôlier il a réparé ça* » (Siaka S., interview du 12/11/2018).

«*Une fois j'ai eu un accident avec un monsieur à moto. Il était en vitesse et est venu heurter mon taxi. Les policiers sont venus faire le constat et ont dit que j'avais tort. Donc c'est moi qui ai pris en charge le blessé comme je n'étais pas assuré. Ensuite, les policiers m'ont fait payer une nouvelle assurance et m'ont imposé la visite technique* » (Seydou O., interview du 24/11/2018).

Les règles informelles de règlement des différends lors des accidents sont assez simples. Comme les taxis opèrent sans assurance, les chauffeurs prennent donc en charge les soins des blessés et la réparation de l'engin endommagé par le choc de l'accident. On peut évoquer ici une sorte de concept *casseur-payeur*. Le concept se mue même en règle officielle puisqu'il est également appliqué au commissariat. Alors éviter d'aller au constat, et donc au commissariat permet plus d'éviter d'avoir à se mettre en règle vis-à-vis du cahier de charge, en plus des frais

⁷⁸ Un chauffeur de taxi qui avait été pris la veille par des policiers. Dramane O. l'a pris dans son taxi à Sarfalao le 22/11/2018 alors qu'il se rendait au commissariat central.

occasionnés par *la casse*. Tout est une question d'éviter au maximum de dépenser ce qu'on a du mal à gagner.

Conclusion

Les premiers contacts avec les chauffeurs de taxi avaient laissé l'impression que le plus important pour un chauffeur était la connaissance des repères dans la ville. Mais, ce chapitre nous a permis de comprendre que cet état de fait n'était que maillon d'une chaîne. En effet, non seulement, il doit assimiler les repères, mais il doit aussi connaître la dynamique saisonnière, spatiale, démographique et même temporelle de la ville pour rentabiliser son activité. Dans le temps, les périodes de travail ou de repos ou d'attente d'opportunité des chauffeurs sont corrélées aux mouvements des agents économiques de la ville. Indiquant, la logique temporelle de navigation pour le gain des chauffeurs, cette manière d'opérer met en exergue les périodes de ralentissement et d'accélération des mouvements de populations dans la ville au cours d'une journée. Ainsi, aux heures creuses que ces mouvements imposent aux chauffeurs, ces derniers réorientent leurs navigations, leur recherche de la clientèle vers les lieux de fortes concentrations humaines (gares, marché, centre de santé) de cette tranche horaire. Sur le plan spatial, la dynamique saisonnière notamment la présence des pluies, exclut des secteurs du champ de navigation des chauffeurs du fait des risques de dégradation de leurs véhicules, devenus fragiles à l'eau à cause de la transformation permettant l'usage du gaz. De ce fait, les zones à mauvais niveau d'évacuation des eaux sont moins polarisantes tandis que celles à fortes concentrations humaines situées sur des axes bitumés exercent un fort pouvoir d'attraction sur les chauffeurs. Naviguer pour avoir son client, c'est aussi savoir-faire l'intersection entre le temps, l'espace et les hommes.

Savoir naviguer, c'est également se mettre en marge des normes officielles pour faire de la surcharge et surtout rouler au gaz. Cet état de fait met nécessairement en interaction chauffeur de taxi et passagers d'une part et d'autre part, chauffeurs de taxi et policiers. Entre chauffeurs de taxi et passagers, ces interactions sont logiquement faites de tension mais de façon étonnante, elles sont révélatrices de certaines formes de solidarité (le chapitre suivant développe un autre type d'interactions entre eux). Cette dernière basée sur la compréhension de l'aspect vital des écarts des chauffeurs, montre comment les populations parfois *s'arrangent* pour permettre la continuité d'une activité essentielle au plan socio-économique. Même avec les autres usagers de la route en cas d'accidents par exemple, la règle est également l'arrangement informel à travers le concept *casseur-payeur* pour éviter le recours à la police.

Entre les chauffeurs et les policiers, des arrangements d'une autre forme sont également déployés notamment lorsque la stratégie pour s'informer de la présence de ces derniers n'a pas fonctionné. Une fois entre les mains de la police, l'infraction est soldée en dehors des commissariats par des « *arrangement de petty corruption* ». À l'intérieur par l'acceptation des effets des normes officielles telles que prévues par les textes qui s'avèrent économiquement difficile à supporter par les chauffeurs. Ainsi, si l'on peut discuter notamment à l'échelle nationale des positions théoriques de Leff (1964) qui affirme un rôle positif de la corruption sur l'efficacité économique, cette « *petty corruption* » entre bien dans le cadre d'une stratégie de rentabilité économique pour les chauffeurs de taxi mais également d'une économie morale de la mobilité comme avec les tricycles. En effet, dans l'incapacité d'offrir à cette population un moyen de transport collectif moins chère et spatialement équitable, la municipalité et le ministère du transport sont obligés de voir ces taxis ne pas respecter le cahier de charge, toute chose qui s'apparente à une résistance aux décisions institutionnelles. Ainsi fermer les yeux ou accepter l'*arrangement* comme le fait la police, manifester sa solidarité (entre chauffeurs de taxi ; entre chauffeurs de taxi et passager) participe à une acceptation du droit des populations à se déplacer, à se soumettre à l'économie morale de la mobilité compte tenu des difficultés de déplacement et surtout de l'environnement économique difficile.

Chapitre 7 : Chauffeurs de taxi et passagers : entre jeux d'acteurs et implication socio-spatiale

Introduction

Initié à la méthode ethnographique seulement à l'occasion de cette thèse, j'ai quelque peu eu du mal à avoir l'œil de l'anthropologue quand il s'est agi d'aller au-delà des questions spatiales et socio-économiques. En effet, après quelques semaines, les informations recueillies lors des courses de taxi me semblaient avoir atteint un état de saturation pourtant, il me restait encore 3 mois d'enquête de terrain. Cette situation naturellement fit installer le découragement et le doute dans mon esprit.

Après une discussion téléphonique avec ma directrice de thèse et suivant le conseil d'une de nos encadreuses qui nous avait parlé de ces moments difficiles et comment éventuellement les surmonter, je pris alors la résolution de continuer la prise des taxis et en essayant autant que possible, d'ouvrir l'œil et les oreilles, bref d'être le plus attentif possible. Au bout de plusieurs jours, la délivrance s'opéra grâce notamment à ce comportement insolite (je ne sais pas s'il l'a fait pour m'impressionner connaissant l'objectif de ma présence dans son taxi) de Ladj T. (interview du 06/11/2018). En effet, nous étions à Belleville quand il s'adressa à une jeune demoiselle relativement grosse, marchand à pied sous ce soleil de plomb couplé à la poussière de cette période d'harmattan :

- S'il te plait vient monter au lieu de marcher.
- Est-ce que tu sais où je pars ?
- On part dans la même direction, vient monter seulement.
- Non ça va je vais marcher.
- Je te dis de venir monter qu'on part dans la même direction.

Malgré quelques secondes d'hésitation, elle finit par accepter et monte dans le taxi. Après quelques minutes, le chauffeur ne sait toujours pas là où elle part et nous roulons jusqu'au grand marché. Là, il nous invite la jeune fille et moi à manger puisqu'il est midi. En ce moment précis, je commence à penser qu'il veut draguer la fille. On mange donc ensemble et on reprend la voie environ 45 minutes plus tard. Là, il demande à la fille sa destination. Elle loge à Bindougouso c'est-à-dire à environ 30 minutes en taxi. Une fois dans le quartier, elle lui demande de la déposer en même temps devant sa porte (je pense que c'est un code pour qu'il connaisse chez elle). Mais à ma grande surprise, il n'a pas pris le numéro de la fille. Je lui

demande alors pourquoi et il me dit : « *au départ je voulais d'elle mais après j'ai pensé aux dépenses que ça va me coûter surtout que je suis marié donc j'ai laissé tomber* ».

A partir de cet événement, il était évident pour moi qu'il y avait certainement un rapport particulier hommes-femmes (chauffeur et cliente) qui sort du cadre classique du transport urbain consistant à aller d'un point A à un autre. Mais dans quel aspect de la navigation (prix, destination, choix de repère, de route etc...) cela se produit-il ? L'âge de la cliente (jeune fille ou personne âgée), le statut matrimonial (marié ou non) induisent-ils un autre type de rapport ?

L'objectif de ce chapitre est donc d'une part d'analyser ces aspects de la navigation et leur implication sociale et spatiale et d'autre part d'appréhender la nature de l'espace intérieur du taxi (espace-taxi) découlant de toutes les pratiques qui s'y déroulent.

7.1. Les interactions autour du prix de la course et l'établissement du repère, une question de confiance

Comme précédemment illustré dans le chapitre 5, la fixation des prix de chaque course se fait de manière empirique sur la base d'un certain nombre de paramètres comme la distance à parcourir et la disponibilité habituelle de la clientèle au lieu de destination. En l'absence d'appareil pour facturer le client au kilométrage, les prix sont fixés à l'issue de négociations entre les parties, au cours desquelles chacune des parties fait appel à des stratégies, à des compétences, à certaines valeurs, à certaines normes sociales, mais aussi très souvent à de la dissimulation pour arriver à leurs fins.

7.1.1. Entre valeur sociale et impératif économique

Fixer ou s'entendre sur le prix d'une course est tout un art, dont l'objectif est d'établir une confiance mutuelle entre les parties. Cette confiance est d'ailleurs au cœur de la quasi-totalité des transactions entre agents économiques notamment celles basées sur le marchandage. A titre illustratif, dans une étude anthropologique consacrée au mécanisme de vente d'articles de seconde main à Paris, Debouche (1998), montre comment l'installation d'un climat de confiance entre vendeur et acheteur par le marchandage est une étape fondamentale pour aboutir à l'achat, à cause des risques de tromperie, d'acquisition d'article non authentique, volés ou surévalués. Cette approche rejoint la définition des psychosociologues qui définissent « *la confiance en termes d'espérance et de consentement d'un tiers qui s'engage dans une transaction laquelle est associée à des risques et à des facteurs contextuels qui font varier cette confiance* » (Simon, 2007, p.84).

Dans le cas du taxi, la négociation du prix de la course peut être aussi perçue comme une forme de marchandage, dont le but est également l'installation de la confiance entre chauffeur et client par l'établissement d'un prix gagnant-gagnant c'est-à-dire sans risque. En effet, le risque à éviter pour tout chauffeur de taxi est de se déplacer à perte tandis que celui du client est de se déplacer à un coût trop élevé.

Ce jeu d'équilibriste aux intérêts divergents est perceptible dans pratiquement tous les dialogues entre chauffeurs de taxi et clients. Le dialogue ci-dessous entre Mady M. et une dame rencontrée à Bindougouso désirant se rendre à la gare TSR sur le boulevard principal en est un exemple illustratif :

- *Takisitigi, n be taga TSR gari la.* Taxi je vais à la gare TSR.
- *Unhun.* Ok.
- *I be n ta joli?* Tu vas me prendre combien taximan ?
- *I be keme fila sara.* Tu vas payer 1.000 Francs CFA.
- *Ayi, o ka ca, waribɔ caman be n bolo k'a ke. Ni n ka se Hunde, fo ne ka wari bɔ ka mobilitigi sara ka minaw lase lu kɛnɔ. A to keme la.* Non c'est trop cher, j'ai beaucoup de dépense à faire. Arrivé à Houndé, il faut encore payer le transport pour amener les bagages à la maison. Laisse à 500 Francs CFA.
- *Aa muso, ni n ye baara ke tan, i tena n sɔrɔ yan sija were.* Ah madame si je dois travailler comme ça, tu ne viendras pas me trouver ici la prochaine fois.
- *Mun na ?* Pourquoi ?
- *Sabu la n be bori n ka denbaya la sabu la n tena se ka lɔ n ka lu musaka kɔrɔ.* Parce que je vais fuir mon foyer puisque je ne pourrai plus subvenir aux besoins de ma famille.
- *Hee hake to, ni i bori la n sinamuso la, a ben'a ke cogo di.* Hé pardon si tu fuis, ma coépouse là fera comment.
- *Aa, n'i b'a fɛ i sinamuso ka dumuni ke, fo i ka dɔ fara a kan.* Ah si tu veux que ta coépouse mange il faut augmenter.
- *Unhun n k'a men, n be keme ni bi wɔrɔ d'i ma.* OK je vais te donner 800 Francs CFA.
- *Unhun, o ka ni.* D'accord c'est bon.

La recherche de l'équilibre ou du moins la volonté d'échapper au risque (déjà évoquée ci-dessus) met en relief quelques traits caractéristiques du « marchandage » ou en d'autres termes, quelques éléments mobilisés pour la négociation du prix du transport à Bobo-Dioulasso.

En effet, pendant que le marchandage se fait essentiellement autour de l'article et sa valeur marchande en Europe (Debouche, 1998), toute chose que l'on peut remplacer ici par le service à rendre (le transport), le dialogue ci-dessus donne un tout autre renseignement.

En effet, alors que le prix de la course est essentiellement le fait de la distance à parcourir, nos deux interlocuteurs n'en font pas mention. Dans un premier temps, du côté de la cliente, l'on fait plutôt recours aux dépenses ultérieures pour justifier la réduction du prix annoncé par le chauffeur au lieu de discuter sur la distance à parcourir ou éventuellement le carburant à consommer. Si l'on considère que « *dans une situation commerciale, la gestion du rapport à l'argent est délicate et la question du prix ne peut pas être totalement évacuée ; et qu'elle est pour cela écourtée, enchâssée, enrobée, afin de paraître moins agressive* » (Debouche, 1998, p.8), l'on peut affirmer que l'attitude de la cliente vise à éviter d'heurter la sensibilité du chauffeur de taxi par la diversion. Ce dernier semble également avoir compris ce jeu de bienséance en y adhérant. Ainsi, dans ce jeu de politesse réciproque, le chauffeur de taxi joue quant à lui sur sa condition précaire de chef de famille dont le fruit du travail fait vivre une autre femme comme elle et qui aurait pu être elle d'où l'expression « co-épouse ». Une manière subtile de mobiliser la solidarité féminine pour avoir le prix le plus ajusté possible. Une manière également pour le chauffeur d'obliger une femme à contribuer au maintien d'un ordre social qui est celui de permettre à un chef de famille de pouvoir jouer son rôle de pourvoyeur de ressources, de plus en plus difficile à réaliser à Bobo-Dioulasso. On retrouve ici un cas pratique de la théorie de l'enchâssement de l'économie et du social de Polanyi (1983).

Si négocier le prix d'une course, c'est savoir être subtile, être capable de mobiliser certaines valeurs locales comme le respect et la solidarité féminine pour aboutir au consensus et/ou la confiance, il n'en demeure pas moins qu'à côté de cette forme plus ou moins classique, figure plusieurs autres stratégies comme celui de la dissimulation.

7.1.2. Se dissimuler dans la fixation du prix

L'exemple ci-dessus de fixation du prix d'une course entre chauffeurs de taxi et clients peut être considéré comme la forme classique et la plus répandue. Mais durant notre périple, plusieurs autres situations se sont produites tendant à rejeter la théorie de la recherche de confiance par l'éradication des risques. En effet, les deux parties s'adonnent souvent à des pratiques que nous pouvons qualifier dans un premier temps de dissimulatrice. Chacun cache sa stratégie comme un secret dans le but de surprendre, de contrarier la capacité de prédiction de ses réelles intentions comme le font des adversaires sur un champ de bataille (Cavalli, 2009).

Omar D. (interview du 29/10/2018) fut le tout premier chauffeur de taxi à expérimenter devant moi cette méthode de dissimulation ou de secret. La scène se déroule alors que nous étions à Nienieta. Nous sommes arrêtés par deux dames, une d'un âge relativement avancé (peut être la cinquantaine et plus) dont la seconde semblait être sa fille d'une vingtaine d'années. Cette dernière fut alors la principale interlocutrice du chauffeur.

- *Soferice, an be taga Beliwili.* Chauffeur, on part à Belleville.
- *Beliwili fan juman ?* Belleville quel côté ?
- *Ereka.* Eureka.
- *Unhun, a ye don.* Ok monte.

N'ayant rien remarqué d'anormal, je suis tout de suite interpellé par la question posée par la dame à la jeune fille.

- *A k'i ma ko joli ?* Il t-a dit combien ?

Elle lui répond :

- *A ma fosi fɔ. A ko dɔrɔn ko ka don.* Il n'a rien dit. Il a juste dit de monter.

En ce moment précis, je m'attendais à une réponse du chauffeur à moins qu'il n'ait pas entendu la question posée par la vieille dame. Mais il ne dit mot.

Après quelques minutes nous voilà à Eureka de Belleville. La jeune fille s'informe maintenant du coût du transport.

- *Joli lo.* C'est combien.
- *Keme fila aw mɔgɔ fila.* C'est 1.000 Francs CFA pour vous deux.

A l'annonce du prix par le chauffeur, la vieille dame visiblement remontée répliqua.

- *O ka ca, an be bi wɔɔrɔ le sara mɔgɔ kelen tɔgɔ la.* C'est cher nous on paye 300 Francs CFA par personne d'habitude.

Face à la réaction de la dame, le chauffeur ne dit rien. Après un court moment de silence, la vieille dame s'en prit maintenant à la jeune fille.

- *I k'a ye, nin de y'a to n y'i jininka an wulituma la ko a ko joli, n tun t'a fe nin de k'an sɔrɔ.* Tu as vu, c'est pourquoi je t'avais demandé au départ il a dit combien, c'était pour éviter tout ça.

C'est alors que je compris pourquoi le chauffeur n'avait pas répondu à la question à lui indirectement posée. C'était donc une stratégie pour maximiser sa course, pour établir un prix sans dialogue, pour mettre ses clients devant le fait accompli.

Même si cette manière de faire a permis au chauffeur de réaliser une course assez fructueuse en termes de rapport distance et carburant consommé, cette dernière n'est pas sans risques. En effet, elle est pourvoyeuse de conflit de l'avis de Ladjji T. (interview du 06/11/2018) : « *Il y' a des taximen là ils disent au gens de monter sans s'entendre sur le prix. Ils disent seulement monte on va s'entendre, une fois arrivés ils fixent leur prix si le client n'a pas cette somme ça devient la bagarre* ». Cette bagarre aurait pu effectivement avoir lieu si la jeune fille plus haut n'avait pas les 1.000 Francs CFA exigés par Omar D. ou si elle refusait de payer comme le semblait l'y encourager la vieille dame. Cette manière de faire, certainement poussée par le recul de l'activité de taxi dû à plusieurs facteurs comme la crise économique et l'émergence des tricycles contribue à ternir l'image du chauffeur de taxi dans la ville de Bobo-Dioulasso.

Alors, pour éviter ces conflits avec les clients tout en visant la dissimulation fructueuse, certains chauffeurs plus astucieux trouvent la parade à travers le langage ou la gestuelle. Ainsi, à plusieurs reprises, Emile Z. (interview du 24/11/2018), une fois à destination ne fait que tendre la main sans avoir dit le prix de la course. Lorsqu'il advient que le client lui donne un billet dont la valeur est supérieure au coût de la course, alors il sort son jeu en disant : « *tu veux que j'enlève combien* ». Dans le même ordre d'idées, Mamadou K. (interview du 19/12/2018) quant à lui utilise les expressions suivantes : « *Vous allez payer 500 Francs CFA ou bien c'est petit* » ; « *Je pensais que tu allais me dire de tout prendre. Mais tu dis de te rendre la monnaie* ».

Ces expressions ont le mérite d'instaurer un climat apaisé et de donner l'impression au client qu'il est le maître du jeu et que le chauffeur est dans une sorte de vulnérabilité, de dépendance à son bon vouloir ou encore à sa merci. Or, dans de nombreux cas, les chauffeurs s'en tirent avec des sommes qu'ils n'auraient pas engrangées si la discussion classique sur l'établissement du prix de la course avait eu lieu. Ces expressions servent plutôt donc à désarmer les clients en jouant sur leur sensibilité.

Mais, les chauffeurs de taxi ne sont pas les seuls à se dissimuler pour tirer parti d'une course. Cet état de fait, transparait dans le dialogue ci-dessous entre Abou O. (30/10/2018) et une dame d'âge mûr (cinquante ans environ) rencontrée à Accart-ville.

- *Ne be taga Beliwili.* Je pars à Belleville.
- *N k'a men, i be keme sara.* Ok tu vas payer 500 Francs CFA.
- *Aa, hake to soferice, bi wɔɔɔ le be n bolo. N be taga bɔ n balimamuso le la mun man kene.* Ah chauffeur pardon, j'ai 300 Francs CFA. Je pars rendre visite à ma sœur qui est malade.
- *N ba, i dalen b'a la ko bi wɔɔɔ dɔɔɔ le b'i bolo ?* Maman vous êtes sûre que vous n'avez que 300 Francs CFA ?
- *Unhun.* Oui.
- *Unhun, don.* Ok montez.

Après quelques minutes de route, nous voilà à Belleville.

- *N den, falenko bena ke a la, keme le be n bolo ?* Mon fils, il y aura un problème de monnaie, j'ai 500 Francs CFA.
- *Ile le tun y'a fɔ ko bi wɔɔɔ dɔɔɔ le b'i bolo.* Vous aviez pourtant dit que vous n'aviez que 300 Francs CFA.

Elle ne regarde plus le chauffeur et tend sa main. Tu vois (il s'adresse à moi) « *c'est comme ça, les clients se foutent de nous et après ils disent que les chauffeurs de taxi ne respectent pas les gens. Sinon est ce que c'est bien ce qu'elle a fait. C'est parce qu'elle est vieille, sinon j'allais garder les 500 Francs CFA là* ».

Ainsi, le statut ou l'âge avancé de la cliente a joué en sa faveur dans la réalisation de son souhait de se déplacer à moindre coût en cachant son jeu, en empêchant le chauffeur d'agir comme il aurait souhaité et cela malgré les précautions prises par ce dernier en posant la question « *Maman vous êtes sûre que vous n'avez que 300 Francs CFA ?* ». Dans cette question, l'emploi du terme « *maman* » est très capital. Il a été fait par le chauffeur pour tenter d'établir une confiance, puisqu'une Maman est censée être vertueuse et donc véridique. En effet, « *la confiance se construit donc sur le socle préexistant des conventions sociales, des règles de vie*

commune que l'on respecte et qui diffèrent d'un lieu à un autre et selon la position relative des individus et des groupes dans cet ensemble » (Servet, 1997, cité par Kamdem, 2001, p.764).

Malgré le fait qu'elle n'a pas respecté sa parole et par ricochet enfreint à une valeur sociale, le chauffeur s'est vu dans l'obligation de la laisser gagner la partie. D'ailleurs, celui qui fait confiance se retrouve systématiquement dans un état de vulnérabilité (Marzano, 2010). Et ce genre de situation est assez fréquente dans la vie du chauffeur de taxi à Bobo-Dioulasso. Selon Dramane T. (interview 23/11/2018) « *souvent il y a des vieilles là, elles montent dans ton taxi. Arrivées à destination, elles vont commencer à se fouiller. Entre temps elles te disent ah mon fils mes enfants-là ont volé mon argent encore ou bien j'ai oublié de prendre de l'argent. Bon comme c'est une vieille qu'est-ce que tu vas dire. Tu la laisses partir seulement* ». Dans certains cas, même si cela est très rare (un seul cas en 5 mois) elles obtiennent même des courses en n'ayant pas forcément cherché à se dissimuler. Ce fut ainsi avec Yaya T. (17/12/2018). En effet, alors que nous étions à Accart-ville vers la station SKI, une vieille dame nous arrête. Elle veut aller au marché Salibatogo 5 heures.

- *Muso kərɔba, i bɛ taga min ?* Vous allez où la vieille ?
- *Ne bɛ taga Salibatogo Senkere.* Je vais à Salibatogo 5 heures.

Mais visiblement Yaya T. hésite et ne veut pas y aller peut-être parce que ce marché (Salibatogo 5 heures) est tout petit, caché à l'intérieur sur une rue ordinaire et surtout pas très loin. Face à cette hésitation, la vieille sort ses atouts.

- *Aa n cɛ, fo i ka muso kərɔba demɛ de.* Ah mon mari il faut aider la vieille.

Il réfléchit quelques secondes la tête dans les nuages.

- *Unhun n k'a mɛn, don.* Ok il faut monter.

Moins de 10 minutes plus tard, nous sommes arrivés.

- *Ile na bɛ basi la ? N bɛ jigin yen le. U y'an weele k'an ka na dumuni kɛ.* Tu vois la bâche là non. C'est là je descends. On nous invite à venir manger en fait.
- *Aa unhun, denkunli wa walima kɔɲaya?* Ah ok c'est un baptême ou un mariage ?
- *Kɔɲaya lon.* C'est un mariage.
- *Aa unhun, Ala ka furu kɛ hɛera ye.* Ah d'accord. Heureux ménage aux mariés.

La vieille tend un billet 500 Francs CFA.

- *Ayi, n ba, a kan ji.* Non maman ça va.
- *Aa n den. Tiɲa la, i ni ce. Takisisoferi bee te tan ni mɔgɔ kɔrɔbaw ye. Ala ka barika don i la k'i garijegew foni.* Ah mon fils. Vraiment merci beaucoup. Tous les chauffeurs de taxi ne sont pas comme ça avec les vieilles personnes. Qu'Allah te bénisse, qu'il te donne beaucoup de chance.
- *Amiina.* Amen.

Cet exemple est peut-être la clé de compréhension de la bienveillance des chauffeurs de taxi envers les femmes âgées. En effet, dans ce contexte socio-culturel marqué par la prédominance des valeurs islamiques et traditionnelles, la croyance veut que les bénédictions des personnes âgées et surtout des mères ou plus généralement des femmes âgées soient considérées comme indispensables pour la réussite sociale. En effet, leurs bénédictions (*douahou*) sont nécessaires pour déclencher le *sababu* c'est-à-dire « *le coup de chance sur la base d'une intervention divine* » (Debevec, 2013, p.216) qui produit la réussite sociale. Pour les Mandingue, cette capacité lui viendrait des sacrifices et souffrances qu'elle a enduré pour ses enfants (Ly, 1979, p.113). Par ailleurs, les enseignants islamiques veulent que le paradis soit aux pieds des mères comme pour dire que son obtention dépend de l'importance du respect qu'un enfant accorde à sa génitrice. Ce respect est même qualifié d'adoration (Ly, *ibid.*). De ce fait, la réussite sociale sur terre et l'obtention du paradis dans l'au-delà, dépendent en partie du respect, de la bienveillance à l'égard des mères.

Ainsi, tout écart de langage ou de comportement vis-à-vis d'elles peut attirer leur malédiction ou être des obstacles sur le chemin de la réussite sociale qu'il serait sage donc d'éviter. C'est pourquoi Yaya T. a préféré des bénédictions pour éventuellement obtenir d'autres occasions de mieux gagner sa vie et que les autres chauffeurs ont préféré éviter les tensions et les malédictions et obstacles qui en découlent. A ce propos, Doudou T. (interview du 13/01/2019) après avoir refusé de prendre une vieille qui était à quelques pas seulement de sa destination et qui visiblement ne connaissait pas l'endroit, à préférer indiquer l'endroit au lieu de la prendre dans son taxi pour une si insignifiante distance. A ma question de savoir pourquoi a-t-il agi ainsi alors qu'il cherche de l'argent, il dira : « *Comme c'est une vieille c'est pourquoi je ne l'ai pas prise. Sinon si c'était une jeune fille j'allais la prendre et gagner mon argent* ».

Par ailleurs, les chauffeurs de taxi sont peut-être aussi conscients à la fois de la précarité de ces femmes âgées dont la stratégie de sécurité sociale « assurance vieillesse » de leur mari

repose sur elles pendant que la leur reposant sur leur enfant. Cette stratégie est de plus en plus difficile à réaliser à cause du chômage des jeunes, les obligeants ainsi à dépendre d'une tierce personne (Roth, 2007).

7.1.3. Payer sa course autrement

Les billets de banque et les pièces de monnaie ne sont pas les seuls instruments de paiement ou du moins utilisés comme tel. Dans un premier temps la forme la plus répandue du moins à partir de nos données recueillies sont les propositions de relations sexuelles comme moyen de paiement de la course. Cette pratique est plus le fait de certaines jeunes filles notamment les travailleuses du sexe comme nous l'indiquent quelques chauffeurs de taxi qui en n'ont fait l'expérience :

« Une autre fois j'ai pris une autre fille. Sur la route, elle me dit que franchement elle n'a pas d'argent. Je lui ai dit mais tu savais que tu n'as pas d'argent et tu arrêtes un taxi. C'est là elle m'a répondu de ne pas trop parler que si j'étais d'accord on pouvait en même temps aller à l'hôtel. C'est là j'ai remarqué sa manière d'être habillé et j'ai su qu'elle était une prostituée. J'ai eu pitié d'elle » (Abou O., interview du 30/10/2018). De l'avis de plusieurs chauffeurs de taxi, ces travailleuses du sexe, estimées à environ 3000 (Zio et al, 2005. cité par Bambara, 2012), sont des jeunes filles venues principalement des pays côtiers de la sous-région et de quelques régions du Burkina pour travailler comme serveuses dans les nombreux bars et maquis qui foisonnent dans la ville. Souvent démunis, ne sachant pas aller à moto (l'usage n'est pas répandu dans leur pays), elles usent donc de leur corps comme moyen pour rejoindre leur lieu de travail, d'autant plus qu'elles savent que certains chauffeurs de taxi sont enclins à leur faire des avances : *« On les rencontre tous les jours, ce sont des prostituées. Elle n'attendait seulement que je lui fasse des avances pour payer ça autrement »* (Mady M., 22/11/2018).

Certaines jeunes filles, peut être conscientes de la propension de certains chauffeurs de taxi à faire des avances à des clientes exploitent cet état de fait avec leurs avantages. Salif S. (interview du 10/11/2018) qui visiblement ne semblant pas être de ces derniers notamment pour les mêmes contraintes ayant poussé Ladji T. à abandonner son aventure, qui pourtant semblait bien engagé avec la jeune fille de Bindougouso en ne prenant pas son numéro de téléphone raconte : *« Les jeunes filles là souvent elles font comme si tu la plaisais. Elles te disent des paroles douces justes pour ne pas que tu prennes le transport. Mais moi je suis marié donc c'est mon argent qui m'intéresse. C'est avec les petits là ça marche. Eux comme ils ne sont pas mariés eux ils ne réfléchissent pas beaucoup »*. L'échec de la méthode de paiement par la

séduction dépend donc de l'âge et du statut socio-économique du chauffeur de taxi qui agit comme une contrainte.

Si la volonté de se déplacer à moindre coût conduit à des jeux de dissimulation ou de proposition de relations sexuelles, il est tout à fait logique que cette volonté touche également la localisation des repères nécessaires à l'établissement du coût du transport.

7.1.4. La localisation du repère : entre flou et approximation

Comme vu dans le chapitre 5, la navigation ou en d'autres termes le déplacement d'un point A à un point B se fait à travers la localisation de repères dont certains sont invisibles et d'autres pas connus de tous les chauffeurs de taxi. En prêtant un œil attentif entre la localisation de ces repères au départ de la course et le point de descente réel ou demandé par la suite du passager, il se dégage des gaps importants dans la compréhension du système de navigation et les pratiques autour des repères :

- *Takisi, Pilato Yegere.* Taxi, plateau Yéguéré
- *Unhun, don.* Ok monte.

Quelques minutes après nous sommes presque au plateau Yéguéré, elle ajoute :

- *Kaare kelen be yen.* Y a un carré là.
- *Muso, ayi, i ko Pilato Yegere, yan de ye Pilato Yegere ye, n'i b'a fɛ n ka don kaare kɔnɔ, i be bi wɔɔɔ sara tugun.* Non madame vous avez dit plateau Yéguéré, voilà le plateau, si tu veux que j'entre dans le carré là tu vas payer 300 Francs CFA encore.
- *Unhun. A ka jɪ, n bila yan.* Ok. C'est bon laisse-moi ici.

A la lecture de ce premier dialogue entre Mady M. (interview du 22/11/2018) et une cliente, relatif à la localisation des repères et des jeux autour, des constats se dégagent. En effet, la cliente a voulu descendre du taxi à un repère autre que celui indiqué au départ comme si ce dernier avait été juste un repère prétexte, avancé pour amener le chauffeur à accepter la destination au prix d'une course normal. Les enjeux économiques sont donc au cœur de l'attitude des passagers, mais cela ne laisse pas indifférent les chauffeurs de taxi.

A Bobo-Dioulasso, le terme « carré » désigne dans le langage populaire une voie secondaire généralement non bitumée qui sillonne les habitations (voir photo 17).

Photo 17: Une rue secondaire (carré) en mauvaise état



Source : Houd Kanazoé, enquête de terrain, Janvier 2019.

Accepter d'y entrer se fait généralement par une augmentation du tarif pour tenir compte des risques de dégradation des véhicules liés à l'état des voies et également au fait que la course devient dans ce cas, un peu personnalisée puisqu'elle finit généralement devant la porte du passager.

Comme l'a fait Mady M. dans le dialogue ci-dessus, de nombreux chauffeurs ne sont pas enclins à accepter d'entrer dans ces « carrés » sans une évolution à la hausse du prix. Face au refus, la réplique du passager est souvent déplacée : « *Les gens nous insultent quand on refuse de rentrer dans les carrés là* » (interview de Ladji T., 06/11/2018). Dans certains cas, c'est le chauffeur qui déclenche une poussée de colère pouvant aboutir à une dispute notamment quand les prévisions sur une course ne réalisent pas :

« *Souvent il peut avoir des bagarres entre nous et nos clients. Tu peux prendre une personne qui part loin à Lafiabougou par exemple en espérant que sur le chemin tu puisses avoir un autre client. Mais souvent tu ne gagnes pas d'autres clients donc tu es énervé puisque tu es en train de perdre. Si en ce moment le client là veut que tu entres dans le carré là c'est la bagarre* » (Omar D., interview du 22/11/2018).

« *Les clients n'indiquent pas bien là où ils veulent aller. Arrivés sur les lieux ils veulent t'obliger à aller jusqu'à devant leur porte ça aussi ça cause des bagarres* » (Omar D., interview du 22/11/2018). « *Parfois aussi il y a de petits conflits avec les clients qui ne sont pas clairs dans leur destination mais veulent aller toujours plus loin. Ils disent juste par là-bas; ils ne sont pas précis pour aller plus loin à un coût moindre* » (interview de Doudou T., interview du 29/03/2018).

Il existe par ailleurs d'autres implications liées au jeu autour du repère. En effet, s'il advient que le chauffeur ne dispose pas du repère indiqué dans sa topographie mentale ou image de la ville (Lynch, 1960), cela devient alors une aubaine pour le passager. Victime de cette pratique Dramane T. (interview du 23/11/2018) témoigne en ces termes : « *Les dames-là ne sont pas bien. Quand un taximan ne connaît pas un endroit elles vont te faire dépasser le repère qu'elles avaient dit. Et comme tu ne connaissais pas l'endroit, elles vont payer moins que le tarif normal. Et le soir quand tu fais tes calculs tu vois que tu as beaucoup roulé mais tu n'as rien gagné. Mais après tu mémorises les endroits* ».

Ainsi, nous sommes en face d'une stratégie de navigation qui consiste à rendre instable une entité physique censée être stable dans l'espace, faisant de la ville un « environnement en mouvement » (Vigh, 2010). Ainsi, les repères dans la ville de Bobo-Dioulasso deviennent des indications approximatives puisqu'ils peuvent à tout moment être floués, rendus invisibles ou déplacés un peu plus loin. Cette instabilité du repère ou en d'autres termes la tricherie sur le partage topographique engendre naturellement des tensions entre les acteurs.

Fixer le prix, établir un repère sont des faits banals de la navigation par le taxi à Bobo-Dioulasso. Cependant, les interactions entre chauffeurs de taxi et passagers ne se limitent pas à ces seuls faits. Elles vont bien au-delà, toute chose qui autorise une autre lecture de la mobilité par le taxi permettant d'aborder la question de la nature du lieu de ses interrelations et de ses fonctionnalités : l'espace-taxi.

7.2. L'espace-Taxi : à l'intersection entre anonymat et intimité

Dans tout ce qui précède, l'accent a été mis sur les attitudes des acteurs intrinsèquement liées à la mobilité (interaction autour du prix et du repère). Mais nos discussions et observations laissent entrevoir l'existence de ce que l'on pourrait nommer espace-taxi (*taxi-space*). Cet espace naît de la mise en contact de personnes anonymes dont les interrelations implicites, explicites et les liens sociaux qui s'y déroulent peuvent servir à conceptualiser ce lieu atypique

dans la ville. Mais pour arriver à cette conceptualisation abordons d'abord les actes et discours que s'y déroulent.

7.2.1. Le taxi comme espace de liberté et de transition identitaire.

L'une des premières caractéristiques que l'on peut attribuer à notre espace-taxi est qu'il est un lieu public compte tenu de son caractère ouvert à tous. A priori sans distinction de genre, de sexe, de religion, d'ethnie ou d'activité professionnelle, tout le monde est le bienvenu dans cet espace. Il est à ce titre susceptible d'être le témoin de faits, gestes et de discours en rapport avec la dynamique des changements sociaux urbains puisque « *Public spaces are manifestations of urban life and provide us with a means of grasping urbanization processes and, more generally, the interactions between spatial changes and social changes* » (Michelon, 2009, p.11).

La ville comme on le sait est le lieu où la dynamique des changements sociaux est très importante contrairement au domaine rural en raison de la diffusion de l'information et son caractère anonyme (Beaujeu-Garnier & Chabot, 1963, p.384). Cette dernière caractéristique (l'anonymat) est même fondatrice des villes (Pétonnet, 1994, p.3) même s'il existe de fortes disparités spatiales dans l'expression du degré de cet anonymat. Il est en effet parfait ou absolu dans les lieux de grand passage, au peuplement constamment renouvelé, où nul n'a d'obligation envers autrui (ibid., 1994, p.3).

Les attitudes en lien avec les dynamiques de changement social touchent plusieurs aspects de l'urbanité notamment ceux liés au code vestimentaire. L'espace-taxi avec son caractère anonyme contribue à saisir certaines luttes ou plus précisément les aspirations face aux contraintes sociales notamment religieuses. La ville de Bobo-Dioulasso étant très islamisée, l'attitude de certaines femmes vis-à-vis du port du voile a naturellement été évoquée par les chauffeurs quand il s'est agi de relater quelques actes insolites qui se déroulent dans leur taxi.

« *Une fois j'ai pris une fille qui portait le voile intégral⁷⁹. A ma grande surprise c'est dans mon taxi là elle a enlevé son voile. Elle était habillée en sexy⁸⁰ en bas de son voile. Bon une histoire comme ça ne regarde pas un chauffeur de taxi pourvu qu'elle paie mon argent* » (Siebou T., interview du 23/10/2018).

⁷⁹ Voile islamique couvrant l'entièreté du visage. Il faut noter que ce type de voile n'est pas le fait de la majorité des femmes qui portent un voile à Bobo-Dioulasso.

⁸⁰ Dans le langage courant un habillement est dit « sexy » lorsque la poitrine de la femme et ses cuisses sont à peine recouvertes par le vêtement porté.

« Un soir j'ai pris une dame voilée. Quand elle m'a indiqué là où elle descendait je ne voyais pas bien l'endroit seulement je savais que y a une chambre de passe⁸¹ vers là-bas. Elle s'est assise dans les sièges de derrière. A un moment je voulais lui demander des explications encore puisqu'on s'approchait. Quand je me suis retourné j'ai failli fuir de mon taxi. Elle avait changé complètement, elle a enlevé son voile là. Si tu la voyais, une belle femme teint claire en sexy. Elle a su que j'ai eu peur et elle m'a dit non de ne pas avoir peur que c'est la même personne (...) à cause des choses comme ça moi je roule plus la nuit parce que tu vois trop de choses » (Alphonse N., interview du 01/11/2018).

Les écarts entre les textes coraniques et l'attitude de jeunes garçons de Bobo-Dioulasso qui se réclament musulman ont déjà été abordé avec précision par Debevec (2013). Si nos données permettent d'observer ces « pratiques d'islamité fragmentées » (ibid., 2013) chez les jeunes filles cette fois, la question ici est pourquoi le retrait du voile a lieu dans l'espace-taxi et non pas avant ou après ?

Dans la région de l'Ouest du Burkina dont Bobo-Dioulasso est la capitale régionale, l'Islam sert d'important élément dans les discours sur la constitution de l'identité collective (Werthmann, 2008). De ce fait, ne pas participer au déploiement des éléments constitutifs de cette identité n'est pas chose aisée surtout lorsqu'il s'agit de chose visible comme le voile, contrairement à la prière ou le jeûne qui peuvent ne pas être appliqués et restés inaperçus.

La caractéristique de l'espace-taxi induit par le savoir-être des chauffeurs de taxi (Chapitre 5) comme compétence nécessaire à leur activité est l'explication qui permet aux jeunes filles désireuses de passer d'une forme de citadinité ou d'un monde social à un autre de le faire. En effet, être chauffeur de taxi, c'est être capable par moment d'entendre sans rien entendre, de voir sans rien voir, afin d'annihiler tout effet d'interconnaissance. Cette « *interconnaissance étant un facteur qui empêche la liberté* » (Pétonnet, 1994, p.3).

L'espace-taxi est donc ici un lieu neutre, anonyme permettant aux jeunes filles d'en faire un espace de transition identitaire, de soustraction au contrôle social de façon temporaire. En effet, le voile est indubitablement un marqueur identitaire qui dans certaines villes comme Istanbul implique une appartenance à une classe inférieure de femme urbaine, ce qui provoque un sentiment d'inconfort et une exclusion à certains espaces. Cette situation engendre chez certaines, l'adoption d'un régime (port ou retrait) de voile à un autre selon les circonstances

⁸¹ Maison close tarifée par heure.

(Secor, 2002). Comme ces femmes d'Istamboul, l'espace-taxi sert à certaines femmes de Bobo-Dioulasso à changer leur identité pour accéder aux espaces urbains qui s'accommodent peu du voile, mais certainement aux vêtements qualifiés plus haut de *sexy*. Se voiler ou pas pour certaines femmes est donc une pratique socio-spatiale dont l'espace-taxi en est un élément déterminant. Faire la ville, c'est aussi être capable de casser les barrières sociales en modifiant son identité à partir d'un lieu dont les caractéristiques permettent de le faire.

En plus d'être un lieu de transition identitaire, l'espace-taxi est par ailleurs un lieu de confiance.

7.2.2. L'espace-taxi : lieu de confiance

L'espace-taxi n'est pas immuable. Il change au gré de la volonté des acteurs notamment celles des femmes. En effet, si elles s'accommodent bien de l'indifférence du chauffeur, ces dernières de façon paradoxale sont capables de partager avec ce dernier des histoires de vie touchant même leur intimité.

« Une fois il y a une dame qui m'a arrêté sur le goudron pour que je parte prendre ses bagages. Quand j'ai pris ses bagages, elle a commencé à me raconter ses problèmes. En fait elle rentrait chez elle parce que son mari la battait. Il avait changé. Il rentrait tard le soir souvent jusqu'à 4h du matin. Mais elle n'avait jamais rien dit. Au contraire elle ne dormait pas. Elle l'attendait. Quand il rentre elle chauffe son eau et lui donne à manger. Mais elle ne pouvait plus supporter d'être battu. Donc je lui dis tu sais madame, nous les hommes sont comme ça. Ton mari a de faux amis et c'est eux qui l'entraînent dans les maquis. Quand il boit et qu'il est saoul il va commencer à chercher les femmes. Quand tu vas faire quelques jours chez toi⁸² il verra ton importance et il viendra demander pardon. Mais s'il te plaît il faut accepter retourner dans ton foyer ne dis pas que c'est le divorce que c'est fini. Tu vas voir il va changer. Elle m'a dit qu'elle a compris ».

Un jour moi j'étais là et mon téléphone sonne. C'était la dame. Elle a commencé à me remercier parce que ça s'est vraiment passé comme je l'avais dit » (interview Yaya T. 17/12/2018).

Le récit d'Emile Z. (interview 24/11/2018) est à quelques lignes près identiques.

« Une fois une femme est montée dans mon taxi. Dès qu'elle s'est assise elle a commencé à pleurer. Je lui ai donc demandé ce qui n'allait pas. Et elle m'a expliqué que son mari la trompait avec sa copine qui pourtant aussi est mariée. Je lui ai alors demandé si elle avait des

⁸² Comprendre chez ses parents.

preuves. Elle m'a dit oui qu'elle les a surpris plein ébat. Elle devait ce matin aller en voyage. Elle est repartie à la maison parce qu'elle avait oublié quelques choses, elle les a surpris. Elle ne savait pas maintenant que faire. Je lui ai dit à mon avis il faut les punir tous les deux. Comme elle est mariée et tu connais son mari. Ne dis rien. Ton mari va forcément recommencer. Surveille-le, le jour où il tombe dans le piège, appelle le mari de ta copine là.

Un jour elle m'a appelé pour me dire qu'elle les a suivis jusque dans un hôtel et elle a appelé le mari de sa copine là. Quand ils sortaient de l'hôtel on les a attrapés ».

Dans ces deux exemples, l'attitude à la fois des femmes qui partagent leur histoire de vie conjugale et celle du chauffeur qui leur prête une oreille attentive et conseillère contraste avec ceux du chauffeur indifférent. Il existe ici une relation sociale basée sur l'envie de parler pour extérioriser une situation peut être difficile à porter toute seule. Ce lien social est d'autant plus surprenant qu'il est basé sur des faits qui relèvent de l'intimité, chose qui a priori ne se partage pas avec un étranger. Mais le caractère anonyme de l'espace-taxi permet ici également cette attitude de ces clientes. En effet, « *en situation d'anonymat parfait, la parole est libre comme l'air (...); celui qui la reçoit n'est personne. Elle n'est donc pas susceptible d'être détournée ni trahie* » (Pétonnet, 1994, p.4). De ce fait, l'infidélité d'un mari dans une société patriarcale, difficile à partager à un proche parce que celle-ci peut être divulguée est ici possible et sans risque. De plus, le nombre de taxis dans la ville renforce l'anonymat puisque la probabilité d'emprunter un même taxi dans un bref délai est faible. L'anonymat et la bienveillance du chauffeur de taxi font de cet espace-taxi un lieu de confiance et de confiance pour les femmes.

Une autre chose à retenir également de ces dialogues est la propension des chauffeurs de taxi à conseiller leur cliente à ne pas quitter leur foyer. Omar D. (interview 29/10/2018) par exemple pour se justifier sur cette attitude dira en ces termes : « *Plusieurs fois j'ai conseillé des femmes à ne pas quitter leur foyer parce qu'un mauvais mariage vaut mieux que le vagabondage sexuel. Si elle quitte son foyer forcément elle aura des envies et les jeunes pas sérieux viendront s'amuser avec elle* ».

Pour parvenir à leurs fins, ces chauffeurs usent de stratégies. Dans un premier temps, elles sont faites de conseils sur les éventuelles attitudes à mettre en œuvre pour obliger le conjoint fautif à revenir à un meilleur comportement. Dans certains cas, elles vont plus loin pour aboutir même à des intimidations comme l'a fait Mamadou K. (interview du 19/12/2018) :

Une fois j'ai pris une femme et un monsieur dans mon taxi devant une chambre de passe. Mais je ne savais pas qu'ils étaient ensemble. Arrivé au marché le monsieur est descendu. Et la femme a commencé à me raconter. Elle a commencé par dire :

- *Ah taximan la femme n'est pas bien.*
- *Ah toi-même tu es une femme et tu dis que la femme n'est pas bien ? Qu'est-ce qui se passe ?*
- *Tu vois le monsieur qui vient de descendre là, c'est mon ancien copain. Je suis venu faire le marché pour préparer pour mon mari et on s'est rencontré au marché ici. On a causé un peu. Il m'a proposé d'aller dans la chambre de passe là où tu nous as pris là.*
- *Eh mais tu es marié non.*
- *Oui mais est-ce que c'est écrit sur mon front que je viens de coucher avec un homme. Mon mari ne peut pas savoir. C'est pourquoi je te disais que les femmes ne sont pas bien.*
- *Mais tu gagnes quoi en faisant ça ?*
- *Rien. Il m'a remis 2.000 Francs CFA et a payé le transport.*

Quand nous sommes arrivés devant chez elle, elle est descendue. Et je lui ai dit à la prochaine. Elle m'a répondu où est-ce que je vais la voir encore. Et c'est là je lui ai dit, ça fait au moins la troisième fois qu'elle monte dans mon taxi. Elle a eu peur et elle est partie en claquant ma portière.

J'ai fait ça pour semer le doute dans son esprit. Elle va se dire que peut être que je la connais effectivement et que je peux raconter à son mari. Comme ça elle va arrêter.

L'attitude des chauffeurs de taxi peut se comprendre dans un cadre de contrôle social informel, car le mariage étant la norme, le divorce (quitter son foyer) est perçu comme une « anormalité ou un échec » (Dial & Antoine, 2005, p.15). Par conséquent, « *le comportement déviant d'un individu, en menaçant l'image du groupe et l'identité sociale des individus, favorise chez ses pairs le sentiment d'implication personnelle et la légitimité perçue d'une éventuelle sanction* » (Chekroun, 2008, p.76).

Le retrait du voile ne suscitant pas une sanction de la part des chauffeurs à l'inverse de celui du divorce ou de l'infidélité, certainement considéré comme transgressif, déviant ou contre normatif, tout porte à croire que la liberté de ton et d'action dans l'espace-taxi comporte des limites que toutes les utilisatrices ne maîtrisent pas forcément. Croyant à l'extension de cette liberté qu'autorise l'anonymat de l'espace-taxi et à l'indifférence habituelle du chauffeur

de taxi, la cliente de Mamadou K., a avoué son infidélité qu'il a tout de suite sanctionnée. Mamadou K. n'ayant pas respecté cette caractéristique tacite de l'espace-taxi, elle a donc montré son mécontentement en claquant la porte. En effet, « *le contrôle social peut en effet susciter chez l'individu cible des réactions émotionnelles hostiles susceptibles de déclencher des réactions agressives envers l'auteur du contrôle social ou une tierce personne* » (Chekroun, 2008, p.78).

L'anonymat et la liberté d'action, sacrifiés sur l'autel du contrôle social, fait perdre à l'espace-taxi sa fonction de lieu d'observation de changement de dynamique sociale, le rendant même répulsif quand il s'agit du mariage, du divorce et de l'infidélité. Il reste néanmoins un espace à part qui mérite une tentative de conceptualisation.

7.2.3. Caractérisation de l'espace-taxi : une hétérotopie mobile

Les espaces urbains modelés par les rapports sociaux et les pratiques ont fait l'objet de nombreuses conceptualisations. Objet de prédilection du géographe, l'espace n'en demeure pas moins une préoccupation de l'anthropologie urbaine. Et c'est sur cette dernière que l'analyse des pratiques dans le taxi nous conduit inéluctablement ; les anthropologues ayant nommé des espaces à partir de certaines interactions entre les hommes et certains espaces en particulier.

L'espace-taxi fait d'anonymat et d'indifférence fait penser à ce stade aux « *non-lieux* » de Augé (1992). Pour définir son concept, l'auteur fait référence au « *lieu anthropologique* » qui a une connotation identitaire, relationnel et historique pour les communautés qui y vivent. En fait, « *le non-lieu par opposition au lieu anthropologique se définit ainsi comme un espace ni identitaire, ni relationnel, ni historique* » (Augé, 1992, p.100). En d'autres termes, « *cet espace ne crée ni identité singulière, ni relation, (...) et est destructeur des liens sociaux* » (Fabre, 1992, p.188). De ce fait, lorsque le chauffeur par son indifférence induite par son attitude de neutralité, d'invisibilité ou d'absence évite toute interférence avec sa cliente, il permet au non-lieu (l'espace-taxi) de s'exprimer. Il permet à l'espace-taxi d'être par ailleurs un lieu de *situation de passage*⁸³ pour son absence de socialité⁸⁴. En effet, la corrélation faite entre deux ces concepts de l'anthropologie urbaine se traduit par le fait que : « *entrer dans une situation de passage, c'est traverser les non-lieux* » (Agier, 2015, p.102).

Mais les choses ne sont pas si simples. L'espace-taxi montre toute sa complexité quand les rapports entre chauffeurs et passagers changent, dans une dynamique d'entre aide de complicité, de confiance avec comme conséquence la réalisation d'un lien social. A cette

⁸³ Agier indique les moments de transit en voiture, bus, train etc. comme des situations de passage.

⁸⁴ Réalisation effective d'un lien social (Agier, 2015, p.98).

deuxième étape, l'espace-taxi n'est plus un non-lieu encore moins une situation de passage vu que certains liens sociaux qui y sont nés se maintiennent et se prolongent comme c'est notamment le cas avec les appels téléphoniques de remerciement des chauffeurs par des clientes satisfaites des conseils et options de règlement de leurs problèmes conjugaux.

Ainsi, le concept de non-lieux semble s'estomper pour notre espace-taxi quand ce dernier devient un lieu de confiance. Ceci n'est pas une exception, car « *la notion de non-lieu contient autant l'espace que le rapport à l'espace que des individus entretiennent avec ces espaces, il faut donc envisager qu'un espace puisse être ou ne pas être un non-lieu selon le statut de l'individu envisagé* » (Debarbieux, 1993, p.91). Entre « non-lieu » et « non non-lieu, » l'espace-taxi est en fait un espace autre, c'est-à-dire une « *hétérotopie* » (Foucault, 2004).

Les hétérotopies sont des « *contre-emplacements, sortes d'utopies effectivement réalisées dans lesquelles tous les autres emplacements réels que l'on peut trouver à l'intérieur de la culture sont à la fois représentés, contestés et inversés, des sortes de lieux qui sont hors de tous les lieux, bien que pourtant ils soient effectivement localisables* » (ibid., 2004, p.15). Cette première définition convient bien à ce qu'est l'espace-taxi. Un lieu où certaines valeurs ou normes socio-culturelles et religieuses comme le respect à la femme âgée ou à la mère sont de mise, mais où par contre d'autres sont contestées comme le port du voile, le respect de la parole donnée d'une mère qui est considérée comme sacrée.

La deuxième caractéristique sur cette conceptualisation de l'hétérotopie est le temps. En effet, comme toute hétérotopie qui voit son fonctionnement varier avec le temps, l'espace-taxi, peut dans un intervalle de temps donné, passer d'un espace de transport public (uniquement) servant donc à joindre deux points de la ville à un espace de conseil matrimonial et d'intimité. De cette façon, il juxtapose en tant qu'hétérotopie, deux espaces incompatibles dans le réel à savoir un espace anonyme et un espace de confiance et intime ; un espace de liberté (qui permet de rompre avec le temps traditionnel marqué par la soumission à l'identité de la ville formée depuis l'époque précoloniale : « *hétérochronies* ») versus un espace de contrôle social (présence du temps traditionnel où le divorce ou l'infidélité ne sont pas bien vus).

Le taxi comme toute hétérotopie est un espace ouvert où on y rentre avec la permission du chauffeur après avoir éventuellement apprécié l'opportunité de la course sollicitée. Enfin, peut-être le plus important, est la fonction sociale que joue cette hétérotopie mobile. En plein cœur de la ville, il est un abri, un refuge, une sorte « *de pellicule protectrice* » (Pétonnet, 1994), un espace d'illusion où tout semble être permis sans vraiment l'être. Bref une hétérotopie mobile de déviation pour toute la liberté de parole et d'action qu'il procure et qui ne serait pas

acceptable au-delà des limites du taxi, bien entendu malgré les quelques actions de résistances notamment sur la question du divorce.

Conclusion

La mobilité urbaine traitée dans ce chapitre révèle plusieurs enseignements. Se déplacer dans une ville africaine comme celle de Bobo-Dioulasso est plus qu'une simple activité consistant à aller d'un point de la ville à un autre. Elle englobe des paramètres à la fois économiques, géographiques et surtout socio-culturels.

Pour le client, réussir sa course, c'est arriver à le faire en ayant payé le moins possible tandis qu'elle consiste pour le chauffeur à arriver à maximiser son profit. De cette posture antagoniste entre les deux acteurs naît un jeu aux implications diverses. Ce jeu consiste pour les acteurs à mobiliser les interstices socio-culturels à leur accorder, des techniques de dissimulations pour gagner la partie. Ces jeux touchent aussi le rapport à l'espace urbain avec des stratégies consistant à rendre quelque peu illisible les repères nécessaires à la fois pour établir le prix de la course et situer les destinations. Ainsi, se déplacer c'est être capable de naviguer en employant ses compétences qui découlent des connaissances socio-culturelles et géographiques en vigueur dans la ville de Bobo-Dioulasso.

Le second enseignement que l'on peut tirer des interrelations entre acteurs est relatif à l'espace-taxi dont les jeux d'acteurs permettent d'appréhender puis de caractériser. En effet, pour certaines personnes, se déplacer en taxi c'est profiter passer à travers un exutoire, un espace autre, une hétérotopie qui se déplace, qui est mobile. A l'intersection entre anonymat et intimité, l'espace-taxi autorise des transitions identitaires pour accommoder l'espace futur à côtoyer ; permet des confidences peut être pour rechercher le réconfort ou le conseil d'une personne extérieure à son cercle habituel. Bref se déplacer entre deux points à travers la ville de Bobo-Dioulasso, c'est aussi passer un temps dans une hétérotopie.

Chapitre 8 : Conclusion générale

Cette thèse a été élaborée à partir d'un point d'ancrage relatif à la situation de la ville africaine dans le débat scientifique et dans les études urbaines. De la vision euro-centrique qui apprécie les villes du reste du monde notamment africaines, à partir de la ville européenne comme norme d'appréciation avec des jugements loin de ce que vivent les populations, a émergé une vision postcoloniale (voir chapitre 1). Cette vision invite à des recherches qui prennent pour vérité scientifique uniquement ce que vivent réellement les populations. Il s'agissait comme l'indique Agier (2015, p.25) de voir la ville en l'occurrence celle de Bobo-Dioulasso telle qu'elle vit en la regardant « par-dessus l'épaule » des citoyens.

L'objectif de cette recherche fut donc de challenger cette idée euro-centrique qui veut que les villes africaines soient des entités *insaisissables, inconnaisables et informelles*. Il s'agissait donc de savoir comment les citoyens de ces villes perçoivent et saisissent géographiquement leur espace urbain et la vivent socialement et culturellement d'une part et d'autre part quels étaient les rapports entre citoyens relatifs à cet espace urbain et à la vie urbaine. Sur cette lancée, la navigation socio-spatiale concept à l'intersection entre la navigation sociale (Vigh, 2009) et l'orientation spatiale (Darken & Peterson 2001; Montello, 2005) a été conçue comme une forme de mobilité dans l'esprit de la New Mobility Paradigm (Adey et al, 2014; Cresswell, 2006) (voir chapitre 1). La navigation socio-spatiale fut donc le concept heuristique de cette recherche axée sur l'univers du transport collectif notamment celui des taxis à partir de la Grounded Theory (voir chapitre 2) et l'observation participante comme méthodologie de recherche.

Les résultats de cette recherche ont naturellement touché plusieurs aspects de la ville de Bobo-Dioulasso allant des questions de planification institutionnelles du transport collectif, de l'aménagement de la ville confronté à la perception des populations locales, aux rapports des citoyens au moyen de transport, à l'espace urbain, à l'autorité administrative etc.

8.1. De la tension entre planification institutionnelle de l'urbanisation, du transport collectif et la ville « du bas »

Les premières analyses sur le recours aux trois formes de mobilité collectives dans la ville que sont les taxis collectifs, le bus et les tricycles ont fait ressortir un certain nombre de tensions. Ces tensions se situent entre ce qui est légal, c'est-à-dire autorisé par le gouvernement ou la commune et ce qui est illégal donc interdit, mais généré par les populations (par le bas) en étroite relation avec leur réalité quotidienne et surtout en guise de réponse à l'écart entre le

modèle de planification institutionnelle et leur ville à eux (voir chapitre 4). En effet, si le bus a été introduit comme modèle de mobilité souhaité par « le haut » comme cela se fait dans les villes européennes, ce moyen de transport ne répond pas aux souhaits des populations à cause son mode d'exploitation vu comme rigide, spatialement inadéquat (à cause du manque de routes bitumées) et son coût jugé élevé. En effet, si dans un premier temps la localisation des arrêts épouse une géographie de la ville différente de cette population, le fait que le bus ne s'arrête que là avec des longs moments d'attente, lui fait perdre les critères de flexibilité et de spontanéité auxquels les populations sont très attachées. En plus, sa répartition spatiale des lignes sur les voies bitumées pourtant insuffisantes dans la ville joue en défaveur des quartiers périphériques où sont pourtant logés les plus grands demandeurs du bus. Il y a donc inadéquation entre la planification du bus, l'urbanisation et les aspirations à la mobilité des populations.

Si l'on devait s'en tenir qu'à ces critères, le taxi collectif aurait pu être la forme de mobilité qui répondrait le plus aux aspirations des populations. Mais le coût de la course est de plus en plus hors de portée de nombreux Bobolais du fait de la crise économique que vit la ville (voir chapitre 3). Avec une clientèle qui se réduit en fil du temps, le taxi en tant qu'activité légale, pour continuer à subsister a dû basculer dans l'illégalité en transformant des véhicules conçus originellement pour fonctionner au gasoil ou à l'essence, à des véhicules opérant au gaz butane. Il faudrait ici encore voir de cette tension entre ce qui est souhaitée par l'autorité comme devant faire partie de la ville et ce qui est illégal, l'expression de la solution inventive des populations à leur difficulté.

C'est également sur cette dernière lancée qu'il faut situer l'émergence des tricycles (voir chapitre 4). Introduits et acceptés par l'autorité comme engin de transport de marchandises, les tricycles sont rapidement devenus des mobylettes collectives pour le transport des personnes. Par leur régularité, leur spontanéité, leur envergure spatiale et surtout le coût très réduit, les tricycles non seulement sont devenus le moyen de transport le plus populaire de la ville, mais en plus obligent le bus et les taxis à réadapter leur mode de fonctionnement. Ici encore la ville du « bas » entre en tension avec l'autorité pour imposer une forme de mobilité qui la sied. Ce type d'initiative du « bas » assez répandu dans les villes africaines (voir chapitre 4) n'est pas une réalité typiquement africaine puisque notamment présente en Asie centrale avec l'émergence des Marshrutka (Sgibnev & Vozyanov, 2016).

Cependant, porter un regard différent sur ce mode de transport de même que l'utilisation du gaz comme moyen de pérenniser une activité en crise nous rapproche du lot des chercheurs

qui dans une vision postcoloniale regardent ces faits sous l'angle de l'ingéniosité avec laquelle les citoyens africains développent de nouvelles stratégies pour faire face aux crises structurelles et sociales auxquelles ils sont confrontés (Demissie, 2007, p8). C'est de cette faculté à s'adapter aux manques qu'émerge l'informalité. A Bobo-Dioulasso en effet, la limite entre le légal et illégal n'est pas toujours claire, de sorte que c'est cette dernière qui régit la vie des populations pour leur déplacement en transport collectif et est également sollicitée pour le règlement de certains différends (voir chapitre 6). L'informalité ou illégalité est donc loin d'être une fatalité, mais plutôt ce qui fait vivre la ville, ce qui permet la ville d'être en mouvement, ce qui permet d'assurer « *le droit à la ville* » (Lefebvre, 1967), à travers le droit à la mobilité. Cette même situation est observable à Zanzibar où les taxis non enregistrés (Taxi-bubu) c'est-à-dire clandestins aux yeux de l'autorité sont au cœur de la mobilité des habitants de l'île (Mlinga, 2022).

Par ailleurs ces écarts du taxi et du tricycle qui entrent en tension avec l'autorité, qui à son tour navigue entre tolérance, laissez-faire, *petty corruption* (Olivier de Sardan, 1999) et répression face à laquelle les populations négocient ou s'opposent sont en réalité l'expression d'une économie morale de la mobilité urbaine (voir chapitre 5 et 6) à laquelle se greffent également les interactions entre acteurs. En effet, l'étude a permis d'observer que de nombreuses personnes semblent partager la conviction que chacun a le droit d'atteindre sa destination au sens propre comme au sens figuré. Cet accord tacite fixe des limites au degré de réglementation ou de négociation des transactions. Cette économie morale de la mobilité dans le domaine des transports publics, se manifeste ainsi dans les interactions entre les chauffeurs de taxi, et les policiers mais également entre chauffeurs de taxi, leurs clients et les autres fournisseurs de mobilité. Bien que chacun essaie de tirer le meilleur parti d'une course, le droit de l'autre à naviguer dans la ville est reconnu. En outre quand bien même ces chauffeurs de taxi sont en concurrence les uns avec les autres, ils pratiquent également la solidarité entre eux ou agissent comme une « infrastructure » mutuelle dans certaines situations. En tant que catégorie d'opérateurs économiques, ils partagent un antagonisme relatif envers les autres fournisseurs de mobilité, les forces de l'ordre et les clients (voir chapitre 5 et 6). Il existe des échelles ou des degrés variables d'inclusion et d'exclusion pour la pratique de l'économie morale : chauffeurs de taxi contre chauffeurs de taxi, chauffeurs de taxi contre chauffeurs de tricycle et force de l'ordre, chauffeurs de taxi et chauffeurs de tricycle contre forces de l'ordre, chauffeurs de taxi avec ou contre les clientes selon la situation particulière, etc. Ceci est encore plus marqué dans la solidarité entre les chauffeurs de taxi de nuit et celles que les populations appellent les

« femmes de la nuit », qui développent entre elles des relations personnelles et durables qui les unissent contre les clients masculins et les forces de l'ordre (Nabos, 2022).

8.2. La ville de Bobo-Dioulasso saisit par la navigation socio-spatiale

8.2.1 Connaissance et structure de la ville

La problématique de la connaissance de la ville africaine fut un des enjeux de départ de cette recherche. Minée par la vision euro-centrique, la ville africaine à travers l'exemple de Bobo-Dioulasso, à l'aide du concept de la navigation socio-spatiale s'est avérée être une entité que l'on peut connaître, saisir à travers un apprentissage de la ville. En effet, la connaissance d'une ville africaine comme Bobo-Dioulasso s'obtient par un processus d'apprentissage (voir chapitre 4) notamment pour ceux qui sont étranger à la ville. Ce processus consiste à mémoriser deux types de repères (visibles et invisibles) à travers des expériences pratiques et des informations reçues d'autres citoyens qui jouent le rôle de *people as infrastructure* (Simone, 2004). De ce fait, les populations apprennent la ville en fonction de leurs activités, de leurs besoins si bien que la géographie de la ville du chauffeur de taxi de jour est différente de celui de nuit (Nabos, 2022) d'autant plus que les repères utilisés sont différents. Mais en tout état de cause, les repères visibles ou iconiques sont surtout des éléments du paysage urbain qui participent à la vie quotidienne (hôpitaux, lieux de culte, bars, ronds-points...). Les repères invisibles sont les lieux qui continuent à être appelés par leur ancien nom alors que l'objet désigné n'existe plus sur le terrain ou a été remplacé par autre chose. Ces repères invisibles sont la preuve que la ville doit être apprise pour être connue et que le passé persiste dans le présent de l'urbain en Afrique. Avec les repères visibles, ils constituent d'une part les éléments structurant de la carte mentale des populations et donc de la ville telle que vue et perçue par les populations et d'autre part les points saillants du processus d'orientation dans l'espace urbain. C'est par eux que sont indiquées les destinations et les routes. Ces résultats ajoutent au système d'orientation indiqué par Pellow (2006) le caractère immatériel en prendre en compte pour l'orientation dans la ville africaine.

8.2.2. La ville et la citoyenneté perçue par le mouvement en taxi

✓ Les jeux autour des repères et du prix des courses

L'un des premiers constats concernant les acteurs dans le taxi est la dimension du genre. En effet, le taxi est avant tout une affaire des femmes. Elles constituent la majeure partie des clients des chauffeurs de taxi essentiellement pour des raisons socio-économiques ; les femmes étant très peu insérées dans les activités à meilleure rentabilité comparativement aux hommes

pour leur permettre la possession des mobylettes qui sont les moyens déplacements les plus utilisés. Les jeux d'acteurs ont été ainsi essentiellement l'affaire des chauffeurs de taxi et des femmes.

Ces jeux d'acteurs (voir chapitre 7) se déroulent dans un premier temps autour des repères et consistent à les rendre ambigus ou peu clairs. Pour les personnes âgées, ils consistent, à utiliser des expressions sensibles en accord avec les valeurs socioculturelles pour affecter la psychologie ou la sensibilité du chauffeur lors de la négociation du prix. Souvent, le conducteur et la jeune fille jouent à des jeux de séduction mutuelle comme outil de navigation.

Pour fixer les prix en plus du recours à ces mêmes expressions, des jeux de dissimulation (voir chapitre 7) à l'interstice des normes socio-culturelles sont employés à la fois par les chauffeurs et les passagers. Ces écarts aux normes socio-culturelles se justifient par les enjeux économiques de la mobilité, par la fluidité que les populations expriment à ces derniers pour atteindre leur but (le déplacement) de la vie quotidienne. Ces résultats montrent que faire la ville, en plus de la connaissance géographique de la ville, c'est aussi maîtriser ses codes, les normes socio-culturelles en vigueur et les interstices entre ces codes.

Ainsi, on peut retenir que la ville africaine notamment celle de Bobo-Dioulasso est faite d'une certaine fluidité ou flexibilité dans le sens que les repères qui permettent de fixer sa géographie peuvent à tout moment être déplacés, floués par les acteurs ou rendus invisibles et que les normes socio-culturelles ne sont pas immuables, mais bien au contraire elles sont maniables.

✓ **De l'espace-taxi à la ville africaine**

Les jeux d'acteurs entre chauffeurs de taxi et les femmes ont aussi abouti au fait que le taxi n'est pas seulement un simple moyen de déplacement. Il est le lieu d'importante interaction conditionnée par la compétence ou l'attitude du chauffeur. En effet son attitude de passivité, d'invisibilité quant à ce qui se passe dans le taxi ou sa propension à donner des conseils ou de réprimander certains écarts aux normes sociales notamment ceux liés au divorce ou à l'infidélité fait de l'espace-taxi un endroit éminemment social. Cet espace oscille du « *non-lieu* » (Augé, 1992), au « non non-lieu » au statut d'hétérotopie mobile (Foucault, 2004) selon l'attitude du chauffeur envers sa cliente et le comportement de celle-ci dans cet espace-taxi (voir chapitre 7). Ainsi, dans la ville africaine comme à Bobo-Dioulasso, la mobilité va bien au-delà du simple fait d'aller d'un point A à un point B. C'est une expérience sociale dans laquelle s'affirment plusieurs facettes de l'urbanité, des changements et des aspirations sociaux. De l'espace-taxi,

on s'aperçoit du choc entre le traditionnel et le moderne, de l'effritement du patriarcat et des hiérarchies, de la fluidité dans les identités (de la femme en voile à la femme en habillement sexy, voir chapitre 7). On vit la ville dans sa dynamique spatio-temporelle à travers les stratégies de rentabilité du chauffeur de taxi (voir chapitre 6). De là on connaît les saisons de la ville, les inégalités spatiales dans l'aménagement, les impacts de la crise économique, le chômage des jeunes, les rapports à l'autorité. Au plan social, on entre dans l'intimité des couples, les souffrances des femmes mais également la quête de liberté et surtout les luttes pour une vie citadine autre. Bref, le taxi collectif est un microcosme de la ville africaine. Ainsi non seulement les personnes en pratiquant la mobilité ne font pas qu'observer la ville mais plutôt la constituent (Jensen, 2009).

Toute cette dimension de la mobilité cernée ici est le fruit de la *New Mobility paradigm* qui incite à l'étude de la mobilité au croisement entre plusieurs disciplines (géographie, sociologie, anthropologie) mais surtout à une attention plus poussée des hommes et des choses en mouvement. Ainsi, l'appréhension de la mobilité telle qu'étudiée en géographie par des calculs visant à cerner le nombre moyen de déplacement des personnes, les questions d'accessibilité et de centralité, rate une chance extraordinaire de découvrir tout ce qui est charrié lors de ces déplacements. Le concept de la navigation socio-spatiale est dans cette perspective un outil heuristique performant, car capable à la fois de cerner la mobilité spatiale mais également les faits sociaux, les dynamiques spatio-temporelles qui se déroulent à l'intérieur des moyens de transport collectifs de sorte à cerner l'environnement global du monde extérieur : la ville.

Pour conclure, cette thèse aiguillonnée par la volonté de challenger l'idée d'une ville africaine *insaisissable, inconnaisable et informelle*, en la regardant par-dessus l'épaule des citadins et des chauffeurs de taxi, a abouti à des résultats de cette recherche sans équivoque. En effet, les citadins africains connaissent très bien leur ville à la fois sur le plan géographique et social. Ils sont dotés d'un savoir-faire et d'un savoir-être qui leur permettent de se localiser et de s'orienter dans l'espace et donc de saisir cet environnement ; de résoudre leurs difficultés (sociaux, économiques ou celle vis-à-vis de l'Etat) ; de s'approprier les normes socio-culturelles et religieuses à leur disposition pour vivre la ville et ses réalités, pour « Doing the City ».

Bibliographie

- Adey, Peter, Bissell David, Hannam Kevin, Merriman Peter, et Sheller Mimi. (2014). *The Routledge Handbook of Mobilities*. Routledge. New York.
- Afrique verte. (2003). « Les conséquences de la crise ivoirienne sur les pays sahéliens enclavés : un premier tour d’horizon ». *Afrique contemporaine* 205(1):5-16.
doi: 10.3917/afco.205.0005.
- Agier, Michel. (2015). *Anthropologie de la ville*. Presses Universitaires de France.
- Agossou, Noukpo. 2004. « Les taxis-motos zemijan à Porto-Novo et Cotonou ». *Autrepart* 32(4):135-48. doi: 10.3917/autr.032.0135.
- AIB. (2018). « 2500 passagers transportés par jour à Bobo »
<https://www.aib.media/regions/2018/12/26/sotraco-2-500-pas>. Consulté le 25/10/2021
- Ajzen, Icek. (1991). « The theory of planned behavior ». *Organizational Behavior and Human Decision Processes* 50(2):179-211. doi: [https://doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-T](https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T).
- Ajzen, Icek, et Fishbein Martin. (1975). *Understanding Attitudes and Predicting Social Behavior*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall.
- Akou, Aka Kouadio. (2006). « Les taxis communaux ou woro woro à Abidjan-Cocody : caractéristiques, organisation et fonctionnement ». *Revue de Géographie Tropicale et d’Environnement* (7):45-61.
- Amakoé, P. Adoléhoumé, et Zoro Bi Nagoné. (2002). « A comme Abidjan ou le système Gbakas ». in Godard X (Ed)..*Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débouille et du désordre inventif*, 23-35.
- Amphoux, Pascal. (2003). « Polarité, Mixité, Intensité ». in H. Heinen. ; D. Vanderburgh (Eds) *Inside Density, International Colloquium on Architecture and Cities*. Bruxelles, Belgium: Editions La lettre volée, 19-32.
<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01561772>
- Archambault, Julie Soleil. (2013). « Cruising through Uncertainty: Cell Phones and the Politics of Display and Disguise in Inhambane, Mozambique, *American Ethnologist* ». *American Ethnologist* 40(1):88-101.
- Assemblée Nationale (2016). Commission d’enquête parlementaire sur le foncier urbain au Burkina Faso. Rapport de synthèse.
https://www.assembleenationale.bf/IMG/pdf/commission_d_enquete_parlementaire_sur_le_foncier_urbain_au_burkina_faso_rapport_de_synthese.pdf Consulté le 13/04/21

- Audard, Frédéric, Perez Joan, Wester Léa, et Grondeau Alexandre. (2012). « Système de transport en commun et auto organisation : le cas de Brazzaville ». in *Conférence CODATU XV Le role de la mobilité urbaine pour (re)modeler les villes*. Addis Abéba, Ethiopia. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02280031>
- Augé, Marc. (1992). « Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la: Introduction à une anthropologie de la surmodernité ». Edition du seuil, Paris.
- Ayimpam, Sylvie. (2019). « Débrouille et Créativité à Kinshasa ». *UNESCO*. <https://fr.unesco.org/courier/2019-2/debrouille-creativite-kinshasa>. Consulté 22/12/2020.
- Badini, Amadé. (1996). « Les relations de parenté à plaisanterie : éléments des mécanismes de régulations sociales et de principes de résolution des conflits sociaux au Burkina Faso ». in R. Otayek, F. M. Sawadogo, et J. P. Guingané (Eds) *Le Burkina entre révolution et démocratie (1983-1993: ordre politique et changement social en Afrique subsaharienne*, Karthala, Paris, 101-116.
- Bamas, Stanislas. (1995). « Deux roues et transports collectifs à Ouagadougou : à la recherche d'une articulation ». Thèse, Bordeaux III.
- Bamas, Stanislas. (2002). « X comme X9 ou la fin de l'entreprise publique d'auX comme X9 ou la fin de l'entreprise publique d'autobus ». in Godard X (Ed). *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débouille et du désordre inventif*, Paris-Arceuil, 373-78
- Bamas, Stanislas. (2013). *Etude de mise en place de l'autorité organisatrice du transport urbain à Ouagadougou, Rapport provisoire phase II, Stratégie de mise en place de l'autorité organisatrice des transports urbains de Ouagadougou*.
- Bambara, Yvonne. (2012). « Les facteurs de risque de la prostitution des jeunes filles mineures à Bobo-Dioulasso au Burkina Faso ». *Service social* 58(1):110-24. doi: 10.7202/1010445ar.
- Banque Mondiale. (2000). *Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique Subsaharienne : le cas de Bamako*. BANQUE MONDIALE, *Combattre la pauvreté, Rapport sur le développement dans le monde, 2001*.
- Bassand, Michel, et Kaufmann Vincent. (2000). « Mobilité spatiale et processus de métropolisation : Quelles interactions ? » in Bonnet M. et Desjeux D (Eds) *Les Territoires de la mobilité, Sciences sociales et sociétés*. Paris cedex 14: Presses Universitaires de France. 127-140

- Baumont, Catherine, Beguin Hubert, et Huriot Jean-Marie. (1996). *Définir la ville. Research Report*. Laboratoire d'analyse et de techniques économiques(LATEC).
- Bautès, Nicolas, et Guiu Claire. (2010). « Cheminements autour de l'identité urbaine ». in M. Gérardot (Ed). *La France en ville, Atlante, Clefs concours, Géographie des territoires*, , 119-126.
- Beaujeu-Garnier, Jacqueline, et Chabot, Georges. (1963). *Traité de géographie urbaine*. Armand Colin.
- Beck, Rose Marie, et Werthmann, Katja. (2016). « Doing the City: Socio-Spatial Navigation in Urban Africa. Project Description ».
- Berger, Patrice, et Rouhet Gautier. (2012). « La multipolarité (favorable aux transports en commun) comme modèle de développement des métropoles africaines : une réponse à la congestion croissante de leurs centres ? les cas d'Addis Abeba, Bamako, Rabat et Ouagadougou ». in *Conférence CODATU XV « Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeler les villes »*.
- Berrou, Jean-Philippe. (2014). « Entrepreneurs du secteur informel ». in P.-M. Chauvin, M. Grossetti, et P.-P. Zalio (Eds) *Dictionnaire sociologique de l'entrepreneuriat*, Presses de Sciences Po. 227-243.
- Berrou, Jean-Philippe, et Gondard-Delcroix Claire. (2011). « Dynamique des réseaux sociaux et trajectoire d'entreprises informelles à Bobo-Dioulasso (Burkina Faso) ». *BMS: Bulletin of Sociological Methodology / Bulletin de Méthodologie Sociologique* (110):26-44.
- Bertrand, Monique. (1998). « Villes africaines, modernités en questions ». *Revue Tiers Monde* 39(156):885-904.
- Blundo, Giorgio, et Olivier de Sardan Jean-Pierre. (2001). « Sémiologie populaire de la corruption ». *Politique africaine* 83(3):98-114. doi: 10.3917/polaf.083.0098.
- Bouju, Jacky, et Ouattara Fatoumata. (2002). *Une anthropologie politique de la fange.: Conceptions culturelles, pratiques sociales et enjeux institutionnels de la propreté urbaine à Ouagadougou et Bobo-Dioulasso (Burkina Faso). / Action de recherche N°4*.
- Bouju, Jacky, Ouattara Fatoumata, Touré Laurence, et Bocoum Hambarke. (2004). " *Les incivilités de la société civile " Espace public urbain, société civile et gouvernance communale à Bobo-Dioulasso et Bamako (Communes 1 et 2)*.
- Boyer, Florence, et Delaunay Daniel. (2017). *Se déplacer dans Ouagadougou au quotidien, moyens, contraintes et pratiques de la mobilité*. IEDES-Université Paris I Panthéon Sorbonne.

- Boyer, Florence, Gouëset Vincent, et Delaunay Daniel. (2016). « Les mobilités quotidiennes, un révélateur des inégalités sociospatiales à Ouagadougou ». *Autrepart* 80(4):47-68. doi: 10.3917/autr.080.0047.
- Camerer, Colin Farrell. (1997). « Taxi Drivers and Beauty Contests ». *Engineering and Science*, 60(1):10-19.
- Cauvin, Colette. (1999). « Pour une approche de la cognition spatiale intra-urbaine ». *Cybergeo : European Journal of Geography*. doi: 10.4000/cybergeo.5043.
- Cavalli, Alessandro. (2009). « Equity and the Uses of Secrecy ». in C. Rol et C. Papilloud (Eds). *Wiesbaden Soziologie als Möglichkeit: 100 Jahre Georg Simmels Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung*,. 237-248
- Chalas, Yves. (1997). « Territoires contemporains et représentations : des vieux paradigmes urbanistiques aux nouvelles figures de la ville ». *Revue de Géographie Alpine* 85(4):11-36. doi: <https://doi.org/10.3406/rga.1997.3934>.
- Charmaz, Kathy. (1996). « The search for Meanings- Grounded Theory ». in J. A. Smith, R. Harre, et L. Van Langenhove (Eds). *Rethinking Methods in Psychology*. London, 27-49
- Chatzis, Konstantinos. (2018). « La circulation urbaine et son ingénieur : la constitution de la figure du traffic engineer dans les Etats-Unis de l'entre-deux-guerres ». *e-Phaiistos, Revue d'histoire des techniques/Journal of the history of technology* 1:1-12. doi: <https://doi.org/10.4000/ephaistos.1217>.
- Chekroun, Peggy. (2008). « Le contrôle social : les réactions à la déviance et leurs déterminants ». *Revue électronique de Psychologie Sociale* (3):71-80.
- Cissé, Chikouna. (2013). « Bobo-Dioulasso dans l'histoire ouest africaine : de la révolution dioula de Kong à la fin de l'ère coloniale (1710-1960) ». in K. Werthmann et M L Sanogo (Eds) *La ville de Bobo-Dioulasso au Burkina Faso : urbanité et appartenances en Afrique de l'Ouest*. Karthala, Paris, 69-82
- Claval, Paul. (1966). « Chronique de géographie économique. La théorie des lieux centraux. » *Revue Géographique de l'Est* 6(1):131-152. doi: 10.3406/rgest.1966.1959.
- Clavaron, Yves. (2017). « Villes et espaces africains : pour une géocritique en contexte postcolonial ». *Présence Francophone: Revue internationale de langue et de littérature*: 88(1):1-13.
- Comaroff, Jean, et. Comaroff John L. (2012). « Theory from the South: Or, how Euro-America is Evolving Toward Africa ». *Anthropological Forum* 22(2):113-131. doi: 10.1080/00664677.2012.694169.
- Commune de Bobo-Dioulasso. (2007). *Projet de Plan de Développement Communal (PDC)*.

- Commune de Bobo-Dioulasso. (2018). *Programme urbain de mobilité et de développement durable de Bobo-Dioulasso*.
- Compaoré, Georges. (2007). « Les industries au Burkina Faso : naissance, évolution et structuration de l'espace national ». Thèse, Université de Lomé.
- Cooper, Elizabeth, et Pratten David, (Ed). (2015). *Ethnographies of uncertainty in Africa*. Palgrave Macmillan UK.
- Coquery-Vidrovitch, Catherine. (1988). « Villes coloniales et histoire des Africains ». *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, (20):49-73. doi: 10.3406/xxs.1988.2795.
- Coquery-Vidrovitch, Catherine. (2006). « De la ville en Afrique noire ». *Annales. Histoire, Sciences Sociales* 61e année (5):1087-1119.
- Coquery-Vidrovitch, Catherine. (2012). « Nuttall, Sarah & Mbembe, Achille (eds.). — Johannesburg ». *Cahiers d'études africaines*.
- Cresswell, Tim. (2006). *On the Move : Mobility in the Modern Western World*. Routledge Taylor & Francis Group. New York.
- Cresswell, Tim, et Merriman Peter. (2011). « Introduction: Geographies of Mobilities – Practices, Spaces, Subjects ». in T. Cresswell et P. Merriman. *A Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*, Ashgate Publishing Limited, 1-15.
- Crowe, P. R. (1938). « On progress in geography ». *Scottish Geographical Magazine* 54(1):1-19. doi: 10.1080/14702543808553767.
- Dabiré, Bonayi, Koné Hamidou, et Lougué Siaka. (2009). *Recensement Général de la Population et de l'Habitation 2006 (RGPH-2006), Analyse des résultats définitifs, thème 8 : Migrations*.
- Dant, Tim. (2014). « Drivers and Passengers ». in Adey, D. Bissell, K. Hannam, P. Merriman, et M. Sheller (Eds) *The routledge handbook of mobilities*, 367-375.
- Darken, Rudolph, et Peterson Barry. (2001). « Spatial Orientation and Wayfinding and Representation ». *Handbook of Virtual Environment Technology*. Stanney, K. Ed. Calhoun. <http://hdl.handle.net/10945/46753>
- Davis, Mike. (2006). *Planet of Slums*. Verso. London and New York.
- De Boeck, Filip, et Plissart Marie Françoise. (2004). *Kinshasa: tales of the invisible city*. Ludion / Royal Museum for Central Africa; Gent / Tervuren.
- Debarbieux, Bernard. (1993). « Non lieux: Auge M. (1992). Non-lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité. Paris : Seuil. » *Espace géographique*, tome 22(1):90-91.

- Debevec, Liza. (2013). « En attendant notre Sababu : Discussions sur le travail, la vie et L'islam avec les jeunes hommes de Bobo-Dioulasso ». in K. Werthmann et M. L. Sanogo (Eds) *La ville de Bobo-Dioulasso Au Burkina Fasso : Urbanités et appartenances En Afrique de l'Ouest*, Karthala, Paris. 216-236
- Debizet, Gilles. (2004). « Déplacements urbains de personnes : de la planification des transports à la gestion durable de la mobilité. Mutations d'une expertise ». Thèse, Université Panthéon-Sorbonne - Paris I.
- Debouche, Sonia. (1998). «Je vous le fais 800 francs» : Lieux et pratiques du marchandage ». *Les Annales de la recherche urbaine*. 78(1): 82-88 . doi: 10.3406/aru.1998.2160.
- Della faille, Dimitri. (2012). « Les études postcoloniales et le « sous-développement » ». *Revue Québécoise de droit international, hors-série novembre 2012. Des analyses « Tiers-mondistes » aux « Postcolonial Studies » – Théories critiques du pouvoir et revendications politiques*.
- Demissie, Fassil. (2007). « Imperial legacies and postcolonial predicaments: an introduction ». in F. Demissie *Postcolonial African Cities: Imperial Legacies and Postcolonial Predicament*, Routledge, 1-10.
- Desjeux, Dominique, et Bonnet Michel. (2000). « Introduction - Les significations multiples de la mobilité ». in M Bonnet (Ed) *Les Territoires de la mobilité, Sciences sociales et sociétés*. Paris cedex 14: Presses Universitaires de France, 15-20.
- Dial, Fatou Binetou, et Antoine Philippe. (2005). « Mariage, divorce et remariage à Dakar et Lomé » in V. Kokou et V. Patrick (Eds) *Familles au Nord, Familles au Sud, Academia-Bruylant : Louvain-la-Neuve*, 205-232
- Diallo, Nandy. 1993. « La croissance démographique de la ville de Bobo-Dioulasso ». Mémoire de Maîtrise, Université de Ouagadougou.
- Diaz Olvera, Lourdes, et Godard Xavier. (2002). « P comme Pauvreté ou le rôle du transport pour la combattre » in X. Godard (Ed) *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Karthala-Inerts, Paris; Arcueil, 239-262
- Diaz Olvera, Lourdes, et Plat Didier. (1996). « Mobilités quotidiennes à Ouagadougou ». *Cahiers des Sciences Humaines* 32(2):293-309.
- Diaz Olvera, Lourdes, et Plat Didier. (2002). « M comme Mobilité ou les déplacements urbains au quotidien » in X Godard (Ed), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, INRETS ; Karthala, 203-218

- Diaz Olvera, Lourdes, Plat Didier, et Pochet Pascal. (2007). « Mobilité quotidienne en temps de crise ». *Belgeo : Revue Belge de Géographie* (2):173-87. doi: 10.4000/belgeo.11255.
- Diaz Olvera, Lourdes, Didier Plat, Pochet Pascal, et Maïdadi Sahabana. (2012). « Motorbike taxis in the “transport crisis” of West and Central African cities ». *EchoGéo* (20). doi: 10.4000/echogeo.13080.
- Diop, Abdoul Aziz. (2007). « Quelles centralités pour la ville de Dakar, Sénégal ? » *Rives méditerranéennes* (26):75-92. doi: 10.4000/rives.921.
- Dupuy, Gabriel. (2000). « Avant-propos - Mobilités et mutations de la ville ». in M Bonnet (Ed) *Les Territoires de la mobilité, Sciences sociales et sociétés*. Paris cedex 14: Presses Universitaires de France, 7-10
- Dupuy, Jean-Pierre. (1978). « l'économie de la morale, ou la morale de l'économie: Philosophie politique et nouvelles approches épistémologiques ». *Revue d'économie politique* 88(3):404-439.
- Dureau, Françoise, Dupont Véronique, Lelièvre Eva, Lévy Jean-Pierre, et Lulle Thierry, (Eds). (2000). *Métropoles en mouvement : une comparaison internationale*. Anthropos ; IRD, Paris.
- Dziwonou, Yao. 2003. « Les systèmes urbains africains : diversité et contraste ». *Rev CAMES Série B*. 5(1-2): 281-291
- Eytan, Hagai. (2019). « The Space Between Us: On Shifting Sitting Patterns in Tel Aviv Taxi-Cabs, and Their Meanings »: *Journal of Contemporary Ethnography* 48(1):128-151. doi: 10.1177/0891241618754406.
- Fabre, Thierry. (1992). « Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité ». *Esprit (1940-)* 186(11):187-90.
- Farvacque-Vitkovic, Catherine, Godin Lucien, Leroux Hugues, Verdet Florence, et Chavez Roberto. (2005). *Adressage et gestion des villes*. Banque mondiale. Washington D.C.
- Fauré, Yves-André, et Labazée Pascal. (2002). *Socio-économie des villes africaines : Bobo et Korhogo dans les défis de la décentralisation*. KARTHALA.
- Faye, Djib. (2013). « Urbanisation et dynamique des transports ”informels” et des mobilités dans les villes secondaires sénégalaises : les cas de Touba, Thiès et Saint Louis ». Thèse, Université Michel de Montaigne - Bordeaux III.
- Feldman, Martha S., et Orlikowski Wanda J.. (2011). « Theorizing Practice and Practicing Theory ». *Organization Science* 22(5):1240-1253.
- Feudjio, Djouda Yves Bertrand. (2014). « Les jeunes benskineurs au Cameroun : entre stratégie de survie et violence de l'État ». *Autrepart* 71(3):97-117. doi: 10.3917/autr.071.0097.

- Feudjio, Djouda Yves Bertrand. (2010). « Comprendre autrement la ville africaine ». *Assessing and Exploring The State Of Urban Knowledge: Its Production, Use, And Dissemination In Cities Of The South* 341-50. doi: <https://docplayer.fr/11647612-Comprendre-autrement-la-ville-africaine.html>.
- Förster, Till, et Ammann Carole. (2018). « African Cities and the Development Conundrum ». *International Development Policy*. <https://journals.openedition.org/poldev/2621>
Consulté le 28.01.2021
- Foucault, Michel. (2004). « Des espaces autres » ». *Empan* 54(2):12-19. doi: 10.3917/empa.054.0012.
- Fourchard, Laurent. (2001). *De la ville coloniale à la cour africaine : Espaces, pouvoirs et sociétés à Ouagadougou et à Bobo-Dioulasso (Haute-Volta) fin XIX^e siècle-1960*. L'harmattan. Paris.
- Fourchard, Laurent. (2003). « Propriétaires et commerçants à Ouagadougou et à Bobo-Dioulasso, fin 19^eme siècle - 1960 ». *Journal of African History* 44(3):433-461.
- Fournet, Florence, Meunier-Nikiema Aude, et Gérard Salem. (2008). *Ouagadougou (1850-2004) : Une urbanisation différenciée*. IRD Éditions.
- Fournet-Guérin, Catherine. (2011). « Les villes d'Afrique subsaharienne dans le champ de la géographie française et de la production documentaire : une géographie de villes "fantômes" ? » *L'Information géographique* 75(2):49-67. doi: 10.3917/lig.752.0049.
- Gallez, Caroline, et Kaufmann Vincent. (2009). « Aux racines de la mobilité en sciences sociales: Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine. » in M. Flonneau et V. Guigueno (Eds) *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Presses Universitaires de Rennes. 41-55
- Gell, Alfred. (1985). « How to Read a Map: Remarks on the Practical Logic of Navigation ». *Man New Series*, 20(2):271-286.
- Giger, Jean-Christophe. (2008). « Examen critique du caractère prédictif, causal et falsifiable de deux théories de la relation attitude-comportement : la théorie de l'action raisonnée et la théorie du comportement planifié ». *L'année psychologique* 108(1):107-131.
- Glaser, Barney G., et Strauss Anselm L. (1967/1999). *The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research*. Aldine Transaction A Division of Transaction Publishers. New Brunswick (U.S.A.) and London (U.K.).
- Godard, Xavier. (2008). « Transport artisanal, esquisse de bilan pour la mobilité durable ». in *CODATU XIII. Hô Chi Minh Ville*. <http://www.codatu.org/wp->

<content/uploads/Transport-artisanal-esquisse-de-bilan-pour-la-mobilit%C3%A9-durable-Xavier-GODARD.pdf> Consulté le 21/05/2019.

- Godard, Xavier. (2002a). « I comme Informel, ou les insuffisances d'une notion récurrente ». in X. Godard.(Ed), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara: le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Karthala-Inerts, Paris-Arceuil, 129-142
- Godard, Xavier. (2002b). « T comme Temps ou le décalage entre temps des citadins et temps des politiques ». in X. Godard (Ed) *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara: le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Karthala-Inerts, Paris; Arcueil, 323-230
- Godard, Xavier, et Teurnier Pierre. (1992). *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement redéfinir le service public.*: Karthala - INRETS. Paris; Arcueil
- Golledge, Reginald G. (1999). « Human wayfinding and cognitive maps ». in R. G. Golledge (Ed)*Wayfinding Behavior, Cognitive Mapping and Other Spatial Processes*, The Johns Hopkins University Press, 5-45
- Gouëset, Vincent. (2009). « Développement urbain et mobilités à Ouagadougou : le rôle des politiques publiques » in F. Boyer et D. Delaunay *Peuplement de Ouagadougou et Development urbain, Rapport provisoire. Ouagadougou (BKF)*, Paris, 136-67
- Guézéré, Assogba. (2012). « Les taxis brousses togolais : une réadaptation des taxis collectifs imposée par la concurrence des taxis-motos dans les villes secondaires ». *Conférence CODATU XV « Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeler les villes » Addis Abeba.*
- Guézéré, Assogba. (2013). « Deux roues motorisées et étalement urbain à Lomé, quel lien avec la théorie des « trois âges » de la ville ? » *Norois. Environnement, aménagement, société* (226):41-62. doi: 10.4000/norois.4549.
- Guillemette, François. (2006). « L'approche de la Grounded Theory; pour innover? » *Recherches qualitatives* 26(1), 32-50.
- Guyer, Jane. (2011). « Describing urban 'no man's land' in Africa ». *Africa* 81(3):474-92. doi: <https://doi.org/10.1017/S0001972011000258>.
- Hadley, Gregory. (2017). *Grounded Theory in Applied Linguistics Research: a practical guide*. Routledge. New York.
- Hagberg, Sten, Kibora Ludovic, Barry Sidi, Gnessi Siaka, et Konkobo Adjara. (2018). *'Nothing Will Be as before!': Anthropological Perspectives on Political Practice and Democratic Culture in « a New Burkina Faso »*. Uppsala University.
- Hemchi, Hassane Mahamat. (2015). « Mobilités urbaines et planification : le cas de N'Djamena ». Thèse, Université Michel de Montaigne - Bordeaux III.

- Hilgers, Mathieu. (2005). « Du quartier au secteur, l'évolution des limites urbaines au Burkina Faso ». *Espaces et sociétés* 122(3):67-85. doi: 10.3917/esp.122.0067.
- Hilgers, Mathieu. (2009). *Une ethnographie à l'échelle de la ville : urbanité, histoire et reconnaissance à Koudougou, Burkina Faso*. KARTHALA. Paris.
- Huguenin-Richard, Florence. (2010). « Mobilité urbaine : de l'automobilisme à l'éco-mobilité. Un long chemin... » in V. Moriniaux (Ed), *Mobilités*. Armand Colin, 109-137
- Igué, John O. (2008). *Les villes précoloniales d'Afrique noire*. KARTHALA. Paris.
- Ingersoll, Fern, et Ingersoll Jasper. (1987). « Both a borrower and a lender be: Ethnography, oral history, and grounded theory ». *The Oral History Review* 15(1):81-102.
- Ingold, Tim. (2000). *The perception of the Environnement: Essays on Livelihood, dwelling and skill*. Routledge. London and New York.
- INSD. (2020a). *Résultats Préliminaires du 5e RGPH*.
- INSD. (2020b). *Tableau de bord de la gouvernance édition 2020*.
- Istomin, Kirill V., et. Dwyer Mark J. (2009). « Finding the way: a critical discussion of anthropological theories of human spatial orientation with reference to reindeer herders of northeastern Europe and western Siberia. » *Current Anthropology* 50(1):29-49. doi: 10.1086/595624.
- Jensen, Ole B. (2006). « 'Facework', Flow and the City: Simmel, Goffman, and Mobility in the Contemporary City ». *Mobilities* 1(2):143-65. doi: 10.1080/17450100600726506.
- Jensen, Ole B. (2009). « Flows of Meaning, Cultures of Movements – Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice ». *Mobilities* 4(1):139-58. doi: 10.1080/17450100802658002.
- Kaboré, Aminata. (2010). « Les transports urbains de personnes dans les ménages à Bobo-Dioulasso ». Mémoire de Maitrise, Université de Ouagadougou.
- Kafando, Patiendé Arthur. (2014). « La sous-exploitation du port sec de Bobo-Dioulasso. La Voix du Juriste Rendre le droit et la justice plus accessible ». <https://lavoixdujuriste.com/2014/09/24/la-sous-exploitation-du-port-sec-de-bobo-dioulasso/> Consulté le 24/08/2020
- Kafando, Yamba. (2006). « Transport urbain et santé des populations : le cas de Ouagadougou (Burkina Faso) ». Mémoire de DEA, Université d'Abomey Calavi ; IRD, Abomey (BEN) ; Ouagadougou.
- Kalieu, Christian. (2016). « Surgissement, prolifération et intégration des motos-taxis dans les villes camerounaises : les exemples de Douala et Bafoussam ». Thèse, Université de Bretagne occidentale - Brest.

- Kalissani, Cédric. (2012). « Scandale foncier à Bobo : Le maire de Konsa octroie plus de 8 000 m² à son Papa Barro Djanguinaba ». . <https://lefaso.net/spip.php?article49579> Consulté le 09/09/2020
- Kamdem, Emmanuel. (2001). « Circulation monétaire et construction du lien social en milieu urbain africain: une modalité d'adaptation créative à la mondialisation ». *Revue Tiers Monde* 42(168):755-772.
- Kanyama, Ahmad, Carlsson-Kanyama Annika, et Lidén Anna Lisa. (2005). *Public Transport in Dar-es-Salaam, Tanzania*.
https://www.researchgate.net/publication/237124850_Public_transport_in_Dar_es_Salaam_Tanzania_institutional_challenges_and_opportunities_for_a_sustainable_transportation_system. Consulté le 15/03/2020
- Karantao, Patrick Kader. (2009). « Taxis à gaz : Ces bombes roulantes à Bobo-Dioulasso. » <https://lefaso.net/spip.php?article33607>. Consulté le 28/08/2020
- Kassi, Irène. (2007). « Régulations des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan ». Thèse, Université Michel de Montaigne - Bordeaux III.
- Kassi-Djodjo, Irène. (2010). « Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan ». *Les Cahiers d'Outre-Mer* 251(3):391-402. doi: 10.4000/com.6057.
- Kassie, Daouda. (2015). « Segmentations urbaines et disparités de santé dans une ville moyenne africaine : du paludisme aux états nutritionnels à Bobo-Dioulasso (Burkina Faso) ». Thèse, Université Paris Ouest Nanterre La Défense.
- Kaufmann, Vincent. (1999). *Mobilité et vie quotidienne synthèse et questions de recherche / Kaufmann Vincent*. Paris: Ministère de l'équipement, des transports et du logement.
- Kaufmann, Vincent. (2002). *Re-thinking mobility: contemporary sociology*. Aldershot ; Burlington (Vt.) : Ashgate,
- Kaufmann, Vincent. (2005). « Mobilités et réversibilités : vers des sociétés plus fluides ? » *Cahiers internationaux de sociologie* 118(1):119-135. doi: 10.3917/cis.118.0119.
- Kaufmann, Vincent. (2008). *Les paradoxes de la mobilité – Bouger, s'enracine*. Presses Polytechniques et Universitaires Romandes. Lausanne.
- Kaufmann, Vincent. (2015). « Analyser les sociétés à partir de la motilité ». in V. Kaufmann, E. Ravalet, et É. Dupuit, *Motilité et Mobilité : Mode d'emploi*, Editions Alphil, 7-20
- Kaufmann, Vincent. (2016). « Mobilité, motilité : qu'est-ce qui conditionne notre capacité à nous déplacer ? », Forum Vies Mobiles ».
- Kaufmann, Vincent, Bergman Manfred M., et Joye Dominique. (2004). « Motility: Mobility as capital ». *International Journal of Urban and Regional Research* 28(4):745-56.

- Kaufmann, Vincent, et Montulet Bertrand (Eds). (2004). « Introduction. Mobilités spatiales et fluidités sociales ». in *Mobilités, fluidités... Libertés ?, Travaux et recherches*. Bruxelles: Presses de l'Université Saint-Louis, 7-21.
- Kiettyetta, Jean Yves. (2012). « L'introuvable articulation transport-urbanisme ou la face cachée de la décentralisation à Ouagadougou ». in *Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeller les villes*. Addis Abeba (Ethiopie). <http://www.codatu.org/wp-content/uploads/Jean-Yves-Kiettyetta-ARTICLE-Codatu-XV-2012-FR.pdf> Consulté le 12/12/2017
- Kiettyetta, Jean Yves. (2013). « L'évolution du système de transport collectif urbain à Ouagadougou ». Thèse, Paris 8.
- Kindo, Bassératou. (2009). « Djanjoba : Un phénomène dont les pratiques inquiètent ». <https://lefaso.net/spip.php?article32599> Consulté le 09/09/2020
- Knowles, Caroline. (2011). « Cities on the move: Navigating urban life ». *City* 15(2):135-153. doi: 10.1080/13604813.2011.568695.
- Konan, Kouakou Attien Jean-Michel. (2017). « Les services collectifs de transport intra-urbain à Bouaké : des offres de mobilité à hauts risques pour les populations ». *EchoGéo* (40). doi: 10.4000/echogeo.14882.
- Kouassi, Kouamé Sylvestre. (2014). « Les taxis à gaz, une autre forme de désordre urbain à Bouaké ». *European Scientific Journal, ESJ* 10(35).
- Kumar, Ajay, et Barrett Fanny. (2008). *Stuck in traffic: Urban transport in Africa. AICD Background paper, 1*.
- Lammoglia, Adrien, Josselin Didier, et Faye Roger Marcelin. (2012). « Les taxis clandos à Dakar : quel avenir pour ces Transports A la demande (TAD) urbain ? » in *CODATU XV*. Addis Abeba, Ethiopia. {[hal-01061225](https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01061225)}
- Lannoy, Pierre. (2003). « L'automobile comme objet de recherche, Chicago, 1915-1940 ». *Revue française de sociologie* 44(3):497-529. doi: 10.3917/rfs.443.0497.
- Laurier, Eric, et Brown Barry. (2008). « Rotating Maps and Readers: Praxiological Aspects of Alignment and Orientation ». *Transactions of the Institute of British Geographers* 33(2):201-216.
- Laurier, Eric, Barry Brown, et Moira McGregor. (2015). « Mediated Pedestrian Mobility: Walking and the Map App ». *Mobilities* 11(1):117-34. doi: 10.1080/17450101.2015.1099900.
- Le Bris, Émile. (1999). « La construction municipale en Afrique. La laborieuse gestation d'un nouvel espace public ». *Politique africaine* 74(2):6-12. doi: 10.3917/polaf.074.0006.

- Le Moal, Guy. (1980). *Les Bobo : nature et fonction des masques*. Travaux et documents de l'ORSTOM (121), Paris,.
- Lefebvre, Henri. (1967). « Le droit à la ville ». *L'Homme et la société* 6(1):29-35. doi: 10.3406/homso.1967.1063.
- Leff, Nathaniel H. (1964). « Economic Development Through Bureaucratic Corruption »: *American Behavioral Scientist* 8(3):8-14. doi: 10.1177/000276426400800303.
- Lehman-Frisch, Sonia. (2009). « La ségrégation : une injustice spatiale ? Questions de recherche ». *Annales de géographie* 665-666(1-2):94-115. doi: 10.3917/ag.665.0094.
- Lévy, Jacques. (2000). « Les nouveaux espaces de la mobilité ». in M Bonnet (Ed) *Les Territoires de la mobilité, Sciences sociales et sociétés*. Paris cedex 14: Presses Universitaires de France, 155-170
- Lévy, Jean-Pierre. (2009). « Mobilité urbaine : des pratiques sociales aux évolutions territoriales » in F. Dureau et M.-A. Hily (Eds) *Les mondes de la mobilité*, Presses Universitaires de Rennes, 107-136.
- Lombard, Jérôme. (2003). « Sénégal : des dérives du système des transports à la catastrophe du Joola ». *Afrique contemporaine* 207(3):165-184. doi: 10.3917/afco.207.0165.
- Lombard, Jérôme, Sakho Papa, Bruez Frank, et Baillon Axel. (2004). « Les rues de Dakar : espaces de négociation des transports collectifs ». *Autrepart* 32(4):115-134. doi: 10.3917/autr.032.0115.
- Lomme, Roland. (2004). « La réforme des transports publics urbains à l'épreuve de l'intégration du secteur informel ». *Afrique contemporaine*, 2(2), 79-94.
<https://doi.org/10.3917/afco.210.0079>
- Ly, Madina. (1979). « La femme dans la société traditionnelle mandingue (d'après une enquête sur le terrain) ». *Présence Africaine* 110(2):101-121. doi: 10.3917/presa.110.0101.
- Lynch, Kevin. (1960). *The image of the City*. Massachusetts Institute of Technology.
- Malaquais, Dominique. (2005). « Villes flux. Imaginaires de l'urbain en Afrique aujourd'hui ». *Politique africaine* 100(4):15-37. doi: 10.3917/polaf.100.0015.
- Malefakis, Alexis. (2015). « Rewarding Frictions. Fieldwork and Street Vending in Dar Es Salaam, Tanzania ». *Zeitschrift Für Ethnologie* 140(1):177-189.
- Marchal, Jean-Yves. (1982). « Brève histoire du développement économique de la Haute-Volta ». *Problèmes Economiques* 23-29.
- Marche, Frédéric. (1998). « Le matatu, mode de transport en commun semi-informel dans la ville de Nairobi, Kenya », Mémoire de Maitrise, Université Paris VII- Denis Diderot

- Maryvonne, Dussaux. (2015). « Jean-Pierre Orfeuill, Fabrice Ripoll, Accès et mobilités. Les nouvelles inégalités ». *Lecture*. doi: <https://doi.org/10.4000/lectures.18658>. Consulté le 02/01/2021
- Marzano, Michela. (2010). « Qu'est-ce que la confiance ? » *Études* 412(1):53-63. doi: 10.3917/etu.4121.0053.
- Masquelier, Adeline. (2013). « Teatime: Boredom and the Temporalities of Young Men in Niger ». *Africa: Journal of the International African Institute* 83(3):470-491.
- Massot, Marie-Hélène, et Orfeuill Jean-Pierre. (2005). « La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale ». *Cahiers internationaux de sociologie* 118(1):81-100. doi: 10.3917/cis.118.0081.
- Mbembe, Achille., Mongin Olivier, Lempereur Nathalie, et Schlegel Jean Louis. (2006). « Qu'est-ce que la pensée postcoloniale ? » *Esprit* (12):117-133. doi: 10.3917/espri.0612.0117.
- Mbembe, Achille., et Nuttall Sarah. (2004). « Writing the World from an African Metropolis ». *Public Culture* 16(3):347-372.
- Meite, Youssouf. (2014). « Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire) ». Thèse, Université de Strasbourg.
- Merlin, Pierre. (1985). *Les politiques de transport urbain*. La documentation française. Paris.
- Meunier-Nikiema, Aude. 2008. « La place de Ouagadougou dans le réseau urbain » in F. Fournet et G. Salem. Marseille, *Ouagadougou (1850-2004): Une urbanisation différenciée, Atlas et cartes*, IRD Éditions, 17-23
- Meunier-Nikiema, Aude, Karama Fatou, Kassie Daouda, et Fournet Florence. (2015). « Ville et dynamique de l'offre de soins: Bobo-Dioulasso (Burkina Faso) ». *Revue Francophone sur la Santé et les Territoires*.
- Michelon, Benjamin. (2009). « The Local Market in Kigali as Controlled Public Space: Adaptation and Resistance by Local People to Modern City Life ». https://www.researchgate.net/profile/BenjaminMichelon/publication/326558347_The_local_market_in_Kigali_as_controlled_public_space_Adaptation_and_resistance_by_local_people_to_Modern_City_Life/links/5b55fe50aca27217ffb6af9a/The-local-market-in-Kigali-as-controlled-public-space-Adaptation-and-resistance-by-local-people-to-Modern-City-Life.pdf Consulté le 09/05/2020
- Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme. (2012). *Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU)*.
- MITH. (2004). *Etude de faisabilité pour la fourniture de 100 autobus*.

- Mlinga, Patrick. (2022, à paraître). « Quotidian Navigators in Zanzibar City and the Spaces of possibility between the City and the State ». Thesis, University of Leipzig.
- Montello, Daniel. (2005). « Navigation » in P. Shah et A Miyake (Eds) *The Cambridge handbook of visuospatial thinking*, New York, 257-294
- Montulet, Bertrand. (2005). « Au-delà de la mobilité : des formes de mobilités ». *Cahiers internationaux de sociologie* 118(1):137-159. doi: 10.3917/cis.118.0137.
- Moujahid, Mohamed. (2004). « Casablanca peine à solutionner ses problèmes de taxis ». *La vieéco*.<https://www.lavieeco.com/economie/casablanca-peine-a-solutionner-ses-problemes-de-taxis-788/>. Consulté 18/06/2019
- Moundounga, Bigoumou Guy-Obain. (2011). « Les mobilités des populations à faibles revenus à Libreville : l'exemple des quartiers périphériques ».Thèse, Université Toulouse le Mirail - Toulouse II.
- Mounin, Georges, William O. Beeman, Deregowski J. B., Heft Harry, Maxwell Robert J., E Kenneth. Moore, M. B. Newton, Schwartz Anita, Thornton R. J., Tuan Yi Fu, et Yamamoto Akira Y.. (1980). « The Semiology of Orientation in Urban Space [and Comments and Reply] ». *Current Anthropology* 21(4):491-501.
- Musch, Tilman. (2015). « Six days towards the polar star: orientation among Tubu Teda ». *Journal des africanistes* 85(1/2):282-310. doi: <https://doi.org/10.4000/africanistes.4609>.
- Myers, Garth. (2014). « From expected to unexpected comparisons: Changing the flows of ideas about cities in a postcolonial urban world ». *Singapore Journal of Tropical Geography* 35:104-118.
- Myers, Garth. (2011). *African Cities: Alternative visions of urban theory and practice*. Zed Books Ltd.
- Nabos, Edith. (2022, à paraître). « Ordinary Nights: Trajectories of Nocturnal Dwellers in Bobo-Dioulasso. Thesis, University of Leipzig.
- Ngom, Ndèye. (2011). « La problématique de la mobilité urbaine : L'accessibilité du centre-ville dakarais par le système de transport collectifs routier ». Thèse, Université Cheikh Anta Diop de Dakar.
- N'guessan Tehe, Emilie. (2005). « Organisation des transports collectifs urbains en Afrique : analyse du cas d'Abidjan et propositions ». Thèse, Université de Creteil Paris XII.

- Nkoghe, Essone Jean Pierre. (2012). « Transports actifs et stratégies d'accès à l'emploi des populations des quartiers périphériques dans les villes africaines : le cas de Ouagadougou. Thèse, Université du Québec et l'Institut National de la Recherche Scientifique.
- Nuttall, Sarah, et Achille Mbembe. (2008). *Johannesburg: The Elusive Metropolis*. Duke University Press. Durham and London.
- OCDE/CSAO. (2002). *L'économie locale de Bobo-Dioulasso*. OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264062757-fr>. Consulté le 15/12/2017
- OCDE/SWAC. (2020). « Dynamiques de l'urbanisation africaine 2020 ». Africapolis, une nouvelle géographie urbaine, Cahiers de l'Afrique de l'Ouest, Éditions OCDE, Paris <https://doi.org/10.1787/481c7f49-fr>. Consulté le 13/03/2021
- Olivier de Sardan, Jean Pierre. (1999). « A Moral Economy of Corruption in Africa? » *The Journal of Modern African Studies* 37(1):25-52.
- Olivier de Sardan, Jean Pierre. (2008). « A la recherche des normes pratiques de la gouvernance réelle en Afrique ». *Program "Afrique : pouvoir et politique," Overseas Development Institute* (5).
- ONU-HABITAT. (2014). *L'Etat des villes africaines 2014 : Réinventer la transition urbaine*.
- Orfeuill, Jean-Pierre. (2001). « La mobilité urbaine : un nouveau cadre conceptuel ». *Institut pour la ville en mouvement*. <http://ville-en-mouvement.pagesperso-orange.fr>. Consulté le 30/12/2020
- Orfeuill, Jean-Pierre. (2015). « Le sens de la mobilité ». *Politique du logement, analyse et débats*. <https://politiquedulogement.com/dictionnaire-du-logement/themes-transversaux/le-sens-de-la-mobilite/> Consulté le 02/01/21
- Ouattara, Ardjouma. (1998). *Migration, urbanisation et développement au Burkina Faso*. Les travaux de l'UERD, (8).
- Ouattara, Ardjouma, et Somé Lanko. (2009). *La croissance urbaine au Burkina Faso:: : Rapport d'analyse des données du Recensement Général de la population et de l'habitat de 2006*.
- Ouattara, Diakaridja. (2015). « Kong, une ville du nord de la côte d'ivoire : les conditions de son urbanisation aux XVIII^e et XIX^e siècles ». *Sciences Humaines* 1(4):95-106.
- Ouedraogo, Lassané, et Adama Zerbo. (2010). « Les politiques du marché du travail et de l'emploi au Burkina Faso ».

- http://www.ilo.org/employment/Whatwedo/Publications/working-papers/WCMS_128014/lang--fr/index.htm. Consulté le 17/10/2019
- Ouedraogo, Omar. (2017). « Taxis à gaz : Le gouvernement pris dans la nasse ? » *lefaso.net*.
<https://lefaso.net/spip.php?article76392>. Consulté le 28/08/2020
- Ouedraogo, Privat. 2010. « Transport urbain : Les taxis-motos à la conquête de Fada. Burkinapmepmi.com ». *Burkinapmepmi.com - le portail des PME / PMI au Burkina Faso*. <http://www.burkinapmepmi.com/spip.php?article2266>. Consulté le 20/07/2018
- Paillé, Pierre. (1994). « L'analyse par théorisation ancrée ». *Cahiers de recherche sociologique* (23):147-181. doi: <https://doi.org/10.7202/1002253ar>.
- Paulais, Thierry. (1998). « Le marché dans la ville d'Afrique noire : Équipements publics et économie locale ». *Les Annales de la Recherche Urbaine* 80(1):35-41. doi: 10.3406/aru.1998.2195.
- Pellow, Deborah. (2006). « Maps of what matters: Community colour » in Konings et D. Foeken. Leiden-Boston (Eds), *Crisis and Creativity Exploring the Wealth of the African Neighbourhood*, 142-162
- Pétonnet, Colette. (1994). « L'anonymat urbain ». in C. Ghorra-Gobin (Ed), *Penser la ville de demain : qu'est-ce qui institue la ville ?*, *Géographie et cultures*, L'Harmattan, 17-21.
- Piermay, Jean-Luc. (2003). « L'apprentissage de la ville en Afrique sud-saharienne ». *Le Mouvement Social* 204(3):35-46. doi: 10.3917/lms.204.0035.
- Pieterse, Edgar. (2011). « Grasping the unknowable: coming to grips with African urbanisms ». *Social Dynamics* 37(1):5-23. doi: 10.1080/02533952.2011.569994.
- Plat, Didier. (2003). « Mobilités quotidiennes en Afrique subsaharienne ». Habilitation à diriger des recherches, Université Lumière - Lyon II.
- Polanyi, Karl. (1983). *La grande transformation : aux origines politiques et économiques de notre temp.* Gallimard (1^{er} éd. en anglais). Paris.
- Reckwitz, Andreas. (2002). « Toward a Theory of Social Practices: A Development in Culturalist Theorizing ». *European Journal of Social Theory* 5(2):243-263. doi: 10.1177/13684310222225432.
- Rekhviashvili, Lela, et Sgibnev Wladimir. (2020). « Theorising informality and social embeddedness for the study of informal transport. Lessons from the marshrutka mobility phenomenon ». *Journal of Transport Geography* 88:102386. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2019.01.006.
- Rizzo, Matteo. (2017). *Taken for a ride: grounding neoliberalism, precarious labour, and public transport in an African Metropolis*. Oxford University Press.

- Robineau, Ophélie. (2013). « Vivre de l'agriculture dans la ville africaine : une géographie des arrangements entre acteurs à Bobo-Dioulasso, Burkina Faso ». Thèse, Université Paul Valéry - Montpellier III.
- Robineau, Ophélie. (2014). « Les quartiers non-lotis : espaces de l'entre-deux dans la ville Burkinabé ». *Carnets de Géographes* (7).
- Robinson, Jennifer. (2006). *Ordinary cities between modernity and development*. Routledge.
- Robinson, Jennifer. (2016). « Thinking cities through elsewhere: Comparative tactics for a more global urban studies ». 40(1):3-29.
- Rosenfeld, Martin. (2009). « Le commerce d'exportation de voitures d'occasion entre Bruxelles et Cotonou ». *Cahiers de l'Urmis* (12). doi: 10.4000/urmis.838.
- Roth, Claudia. (2007). « "Tu ne peux pas rejeter ton enfant !" ». Contrat entre les générations, sécurité sociale et vieillesse en milieu urbain burkinabè ». *Cahiers d'études africaines* 185(1):93-116. doi: 10.4000/etudesaficaines.6742.
- Sahabana, Maïdadi. (2006). « Les autobus en site propre intégral, une solution à la crise des transports dans les grandes agglomérations subsahariennes ». Thèse, Université Lumière - Lyon II.
- Sakho, Pape, Chenal Jérôme, et Kemajou Armel. (2017). « Villes africaines: Mobilités et transports urbains - BOOCs EPFL ». *EPFL Press*.
- Samassékou, Adama. (2010). « De l'eurocentrisme à une vision polycentrique du monde : plaidoyer pour un changement de paradigme ». *Diogène* 229-230(1-2):214-230. doi: 10.3917/dio.229.0214.
- Sanders, Rickie. (1992). « Eurocentric bias in the study of African urbanization: a provocation to debate ». *Antipode* 24(3):203-213.
- Sanogo, Mamadou Lamine. (2013). « De l'identité bobolaise : le rôle du dioula véhiculaire ». in K. Werthmann et M. L. Sanogo (Eds), *La ville de Bobo-Dioulasso au Burkina Faso : Urbanité et appartenances en Afrique de l'Ouest*, Karthala, Paris. 259-278
- Sanou, Alain. (2010). « La révolte des autochtones bobo contre les autorités municipales ». in M. Hilgers et J. Mazzocchetti (Eds), *Révoltes et oppositions dans un régime semi-autoritaire, Hommes et sociétés*, Paris: Karthala. 117-132
- Sanou, Dafrassi Jean-François. (2000). « À propos d'un toponyme Bobo: Sya (Bobo-Dioulasso) ». *Berichte des Sonderforschungsbereichs* 268 14:385-94.
- Sanou, Doti Bruno. (2005). *Promotion culturelle à Bobo-Dioulasso : proposition d'une méthode dans un contexte de décentralisation*. Editions découvertes du Burkina.

- Sassen, Saskia. (2004). « Introduire le concept de ville globale ». *Raisons politiques* 15(3):9-23. doi: 10.3917/rai.015.0009.
- Şaul, Mahir. (1998). « The War Houses of the Watara in West Africa ». *The International Journal of African Historical Studies* 31(3):537-570.
- Şaul, Mahir. (2013). « Les foyers Zara de Sia et de Tunuma á la fin du XIXe siècle » in K. Werthmann et M. L. Sanogo (Eds), *La ville de Bobo-Dioulasso au Burkina Faso: Urbanité et appartenances en Afrique de l'ouest*, Karthala Paris, 43-67
- Scott, James C. (1976). *The Moral Economy of the Peasant: Rebellion and Subsistence in Southeast Asia*. Yale University Press.
- Secor, Anna J. (2002). « The Veil and Urban Space in Istanbul: Women's dress, mobility and Islamic knowledge ». *Gender, Place & Culture* 9(1):5-22. doi: 10.1080/09663690120115010.
- Sgibnev, Wladimir, et Vozyanov Andrey. (2016). « Assemblages of mobility: the marshrutkas of Central Asia ». *Central Asian Survey* 35(2):276-91. doi: 10.1080/02634937.2016.1145381.
- Shange, Nobuhle Amanda. (2017). « Is the public transport system failing the poor: A critical analysis of the South African Public Transport System? Case Study of Johannesburg (Doctoral dissertation, Doctoral dissertation ». Palacký University Olomouc.
- Sheller, Mimi. (2014). « Sociology after the mobilities turn ». in P. Adey, D. Bissell, K. Hannam, P. Merriman, et M. Sheller (Eds), *The Routledge Handbook of Mobilities*, New York.
- Sheller, Mimi, et Urry John. (2006). « The New Mobilities Paradigm ». *Environment and Planning A* 38(2):207-226.
- Sigué, Ousseny. (2008). « Le transport collectif à Ouagadougou : le cas des taxis ». Mémoire de Maitrise. Université de Ouagadougou.
- Simon, Éric. (2007). « La confiance dans tous ses états ». *Revue française de gestion* 175(6):83-94. doi: 10.3166/rfg.175.83-94.
- Simone, AbdouMaliq. (2004). « People as Infrastructure: Intersecting Fragments in Johannesburg ». *Public Culture* 16(3):407-29.
- Simonis, Francis. (1996). « Louis-Gustave Binger et Les Jula de Kong: Une Autre Lecture ». *Revue Française d'histoire d'outre-Mer* 83(312):29-40.
- Slegh, Henny. (2009). « Between spirits and rights: Social navigation of women in Southern Mozambique ». Master thesis, University of Amsterdam.

- Soma, Assonsi. (2015). « Vulnérabilité et résilience urbaines : Perception et gestion territoriale des risques d'inondation dans la ville de Ouagadougou ». Thèse, Université Ouaga I Joseph Ki-Zerbo.
- Sory, Issa. (2013). « "Ouaga la belle !" gestion des déchets solides à Ouagadougou : enjeux politiques, jeux d'acteurs et inégalités environnementales ». Université Paris1 Pantheon – Sorbonne.
- Soulé, Bio G. (2003). « L'impact de la crise ivoirienne sur le commerce régional ». *Politique africaine*, 1(1), 102-111. <https://doi.org/10.3917/polaf.089.0102>
- Stasik, Michael. (2018). « The Popular Niche Economy of a Ghanaian Bus Station: Departure from Informality ». *Africa Spectrum* 53(1):37.
- Stasik, Michael, et Klaeger Gabriel. (2018). « Station Waka-Waka: The Temporalities and Temptations of (not) Working in Ghanaian Bus Stations ». *Africa Today* 65(2):92-109.
- Steck, Jean-Fabien. (2006). « La rue africaine, territoire de l'informel ? » *Flux* 66-67(4-2007/1):73-86. doi: 10.3917/flux.066.0073.
- Stucki, Martin. (2016). *Politiques de mobilité et d'accessibilité et d'accessibilité durables dans les villes africaine*. La Banque internationale pour la reconstruction et le développement. Washington D.C.
- Tabaka, Kamila. (2009). « Vers une nouvelle socio-géographie de la mobilité quotidienne. Étude des mobilités quotidiennes des habitants de la région urbaine de Grenoble ». Thèse, Université Joseph-Fourier - Grenoble I.
- Tenkodogo, Pascal. (2018). « Présentation de l'étude sur la détermination des arrêts du réseau de la ville de Bobo-Dioulasso. », Bobo-Dioulasso.
- Thomas, Rachel. (2000). « Ambiances publiques, mobilité, sociabilité : approche interdisciplinaire de l'accessibilité piétonnière des villes ». Thèse, Université de Nantes.
- Traoré, Bakary. (2013). « L'islam à Bobo-Dioulasso : facteur d'intégration et enjeu de luttes d'influence de personnes et de politiciens ». in K. Werthmann et M. L. Sanogo (Eds) *La ville de Bobo-Dioulasso au Burkina Faso. Urbanité et appartenances en Afrique de l'Ouest*, Karthala, Paris. 83-107
- Trovalla, Eric, et Trovalla Ulrika. (2015). « Infrastructure as a divination tool: Whispers from the grids in a Nigerian city ». *City* 19(2-3):332-343. doi: 10.1080/13604813.2015.1018061.
- Trovalla, Ulrika, Trovalla Eric, et Adetula Victor. (2014). « Movement as Mediation : Envisioning a Divided Nigerian City ». *Nordic Journal of African Studies* 23(2):66-82.

- Utas, Mats. (2005). « West-African Warscapes: Victimcy, Girlfriending, Soldiering: Tactic Agency in a Young Woman's Social Navigation of the Liberian War Zone ». *Anthropological Quarterly* 78(2):403-430.
- Vennetier, Pierre. (1989). « Centre, périphérie et flux intra-urbains dans les grandes villes d'Afrique noire ». *Annales de Géographie* 98(547):257-285.
- Verhasselt, Yola. (1969). Bobo-Dioulasso : le développement d'une ville d'Afrique occidentale. *Les cahiers d'outre-mer*, 22(85), 88-94.
- Vigh, Henrik. (2009). « Motion squared A second look at the concept of social navigation ». *Anthropological theory*, 9(4):419-38.
- Vigh, Henrik. (2010). « Youth Mobilisation as Social Navigation. Reflections on the concept of *dubriagem* ». *Cadernos de Estudos Africanos*, 18/19 140-64. doi: <https://doi.org/10.4000/cea.110>.
- Vincent-Geslin, Stéphanie, et Authier Jean Yves. (2015). « Les mobilités quotidiennes comme objet sociologique ». *Cahiers de recherche sociologique* (59-60):79-97. doi: <https://doi.org/10.7202/1036787ar>.
- Vuarin, Robert. (1994). « L'argent et l'entregent ». *Marché et développement* 30((1-2)):255-73.
- Werthmann, Katja. (2008). « Islam on both Sides: Religion and Locality in Western Burkina Faso ». in G. Stauth et S. Schielke (Eds), *Dimensions of Locality : Muslim Saints, their Place and Space (Yearbook of the Sociology of Islam N° 8)*. transcript-Verlag. 125-148
- Werthmann, Katja. (2012). « Transformations d'une élite musulmane en Afrique de l'Ouest. Le cas des Dioula de Darsalamy (Burkina Faso) ». *Cahiers d'études africaines* 208(4):845-876. doi: 10.4000/etudesafricaines.17178.
- Werthmann, Katja. (2013). « Introduction : Identités urbaines à Bobo-Dioulasso ». in K. Werthmann et M. L. Sanogo (Eds), *La ville de Bobo-Dioulasso au Burkina Faso*, Karthala, Paris. 7-41
- Werthmann, Katja. (2014). « Sind Städte in Afrika „unkennbar“? Ethnologische Stadtforschung in Afrika ». *Zeitschrift für Ethnologie* 139(2):159-78.
- Wester, Léa. (2018). « Transports collectifs et initiative individuelle. Approche des transports collectifs artisanaux par l'auto-organisation et les systèmes multi-agents. » Thèse, Aix Marseille Université.
- Whyte, Susan Reynolds, et Siu Godfrey Etyang. (2015). « Contingency: Interpersonal and Historical Dependencies in HIV Care ». in E. Cooper et D. Pratten (Eds), *Ethnographies of Uncertainty in Africa*, Palgrave Macmillan, London, 19-35

- Widlok, Thomas. (1997). « Orientation in the Wild: The Shared Cognition of Hai||om Bushpeople ». *The Journal of the Royal Anthropological Institute* 3(2):317-332.
- Wiener, Jan M., Büchner Simon J., et Hölscher Christoph. (2009). « Taxonomy of Human Wayfinding Tasks: A Knowledge-Based Approach ». *Spatial Cognition & Computation* 9(2):152-165. doi: 10.1080/13875860902906496.
- Yapi-Diahou, Alphonse. (2000). *Baraques et pouvoirs dans l'agglomération abidjanaise*. L'harmattan. Paris.
- Yapi-Diahou, Alphonse. (2007). « Ville durable, villes durables : diversité des situations dans le monde ». *Actes du séminaire national Villes et développements durables, Amiens, CRDP de l'académie d'Amiens*.
- Yaye Saidou, Hadiara. (2014). « Se déplacer à Niamey, mobilité et dynamique urbaine ». Thèse, Université de Grenoble ; Université de Niamey.
- Zida/Bangré, Hélène. (2009). *Monographie de la commune urbaine de Bobo Dioulasso*. Institut National de la Statistique et de la Démographie (INSD).

Annexe

Les repères dans la ville de Bobo-Dioulasso

Nom	Type de repères	Secteurs	Visibilité	Observation/traduction
Rond-point du paysan	Monument	1	Bonne	
Porte d'entrée Koko	Marché	1	Bonne	
Porte d'entrée Accart-ville	Marché	1	Moyenne	
Porte d'entrée Sikassocira	Marché	1	Moyenne	
Porte d'entrée Diarradougou	Marché	1	Moyenne	
Diacfa	Commerce	1	Bonne	
Restaurant Mandé	Restaurant	1	Moyenne	
Mairie centrale	Administration	1	Bonne	
Mosquée de Dioulassoba	Lieu de culte	1	Bonne	
Coupe CAF	Monument	1	Bonne	
Stade Wobi	Espace de Sport	1	Bonne	
Mosquée de Diarradougou	Lieu de culte	1	Bonne	
Ecobank	Banque	1	Moyenne	
Marina Market	Commerce	1	Bonne	
Palais de Justice	Administration	1	Bonne	
Trésor	Administration	1	Bonne	
Gare Rakiéta	Gare	1	Bonne	
Gare de TCV	Gare	1	Bonne	
Ciné Sanyon	Cinéma	1	Bonne	
Ecole Hamdallaye	Ecole	1	Bonne	
Gare SOGEBAF	Gare	1	Bonne	
Gare STMB	Gare	1	Bonne	
LONAB	Administration	1	Bonne	Siège de la LONAB
SONABEL	Administration	1	Bonne	
Don Gregory	Maquis	1	Bonne	
Jardin Samora	Maquis	1	Bonne	
Banfora gare	Gare	1	Bonne	
Cine Sia	Cinéma	1	Moyenne	
Black and white	Maquis	1	Bonne	
Bambou	Maquis	1	Bonne	
Gare STAF	Gare	2	Bonne	
<i>Musokoroni lɔɔ</i>	Marché	2	Bonne	

Auto-école	Ecole	2	Bonne	
Triangle d'or	Maquis	2	Bonne	
Ciné Guimbi	Cinéma	3	Bonne	
Konbougou 5 heures	Marché	3	Bonne	Marché du quartier Konbougou
Petit Pont	Pont	3	Bonne	
Institut Français	Espace Culturel	4	Bonne	
Théâtre de l'amitié	Espace culturel	4	Bonne	
Ecole Centre	Ecole	4	Bonne	
Direction du transport	Administration	4	Bonne	
Villa Rose	Hôtel	4	Moyenne	
OST	Centre de Santé	4	Bonne	
Amandine	Restaurant	4	Bonne	
Ecole Sadek	Ecole	4	Bonne	
Restaurant Lafiabougou	Restaurant	4	Moyenne	
Tamani	Maquis	4	Bonne	
Maison de la Culture	Espace Culturel	5	Bonne	
Gare Elitis	Gare	5	Moyenne	
ENSP	Ecole de Formation	5	Bonne	
Mairie de Dafra	Administration	5	Bonne	
Clinique Saint Leopold	Centre de Santé	5	Bonne	
Rond-point du cinquantenaire	Monument	6	Bonne	
Maison d'arrêt	Administration	6	Bonne	
Bolomakoté 5 heures	Marché	6	Bonne	Marché de Bolomakoté
Place de la Nation	Monument	8	Bonne	
Musée	Espace Culturel	8	Bonne	
Sonabel	Administration	8	Moyenne	
RTB	Service de Communication	8	Bonne	
CHU	Hôpital	8	Bonne	
Ancien cimetière municipal	Cimetière	8	Bonne	
Camp militaire	Enceinte militaire	8	Bonne	
Direction des impôts	Administration	8	Bonne	
SITARAIL	Gare	9	Bonne	
Bois d'Ebène	Maquis	9	Moyenne	
Pacifique Hôtel	Hôtel	9	Bonne	
Brakina	Usine	9	Bonne	

Maquis Dingo	Maquis	9	Bonne	
Maquis Trigo	Maquis	9	Bonne	
Gare Orodara	Gare	9	Moyenne	
Marché de fruit	Marché	9	Bonne	
Douane	Administration	9	Bonne	
RAN Hôtel	Hôtel	9	Bonne	
Villa Gama	Hôtel	9	Moyenne	
Santa Baya	Maquis	9	Bonne	
Sonabel	Industrie	9	Bonne	
Ecole Accart Ville sud	Ecole	9	Bonne	
SIFA	Usine	9	Bonne	
Les 3 Karité	Restaurant	9	Bonne	
SONAPOST	Administration	9	Bonne	
Station Total	Station	10	Bonne	
Maquis VIP	Maquis	10	Moyenne	
Maquis Jardin d'Eden	Maquis	10	Moyenne	
Marché d'Accart ville	Marché	10	Bonne	
Dandé_gare	Gare	10	Bonne	Marché des ânes
<i>Niangbo lɔgɔ</i>	Marché	10	Bonne	
Mosquée Islamique	Lieu de culte	10	Bonne	
Pont Accart Ville	Pont	10	Bonne	
<i>Sɔfale cour</i>	Marché	11	Bonne	
ENSP	Ecole de Formation	11	Bonne	
CAS	Lieu de culte	12	Bonne	
Marché de Nieneta	Marché	12	Bonne	
Commissariat du Houet	Commissariat	12	Bonne	
<i>Dioulankɔlɔ lɔgɔ</i>	Marché	14	Bonne	Marché des nus (marché ordinaire)
Cap Vip	Maquis	14	Bonne	
Station <i>Tadji</i>	Station	14	Bonne	
Gare TSR	Gare	14	Bonne	
Marché de Bindougouso	Marché	14	Bonne	
Ecole franco arabe	Ecole	14	Bonne	
Marché de Ouezzinville	Marché	15	Bonne	
Commissariat de Dafra	Commissariat	15	Bonne	
Centre de jeune	Culture	15	Moyenne	
Don Bosco	Lieu de culte	15	Bonne	
Rond-point de la femme	Monument	16	Bonne	
Lycée Ouezzin Coulibaly	Ecole	16	Bonne	

Royal	Hôtel	16	Bonne	
ONI	Administration	16	Bonne	
Château eau	Château d'eau	17	Bonne	
<i>Busanga_logo</i>	Marché	17	Bonne	Marché des Bissa
Ecole August	Ecole	17	Moyenne	
Ecole maranat	Ecole	17	Moyenne	
Marché Permanence	Marché	17	Bonne	Marché proche de l'ancienne permanence de CDR sous la révolution Sanakariste
CSPS	Centre de santé	17	Moyenne	
Permanence	Administration	17	Moyenne	Ancienne Permanence des CDR sous la révolution Sankariste
Mosquée Kanazoé	Lieu de culte	17	Moyenne	
Ecole B Sarfalao	Ecole	17	Bonne	
Sissiman	Hôtel	17	Bonne	
Caisse Dafra	Banque	17	Bonne	
Lycée Promotion		17	Bonne	
Port Sec	Infrastructure de Transit	18	Bonne	
Rond-point Blaise-Kadhafi	Monument	20	Bonne	Le nom officiel presque jamais cité est la place de l'amitié arabo-Burkinabè
Apostolique	Lieu de culte	20	Moyenne	
IRD	Administration	20	Moyenne	
Marché de Lafiabougou	Marché	20	Bonne	
Gare taxi	Gare	20	Bonne	
Autogare	Gare	20	Bonne	
Sonabel	Industrie	20	Bonne	
SNC	Espace Culturel	21	Bonne	Enceinte réservée aux activités de la Semaine Nationale de la Culture
Maquis le Repère	Maquis	21	Moyenne	
Centre Sirba	Espace Culturel	21	Bonne	
Major VIP	Maquis	21	Bonne	
Taxi gare	Gare	21	Bonne	
Pharmacie Bethel	Pharmacie	21	Bonne	
Temple Bethel	Lieu de culte	21	Bonne	
21- 5heures	Marché	21	Moyenne	Marché du secteur 21

Station SKI	Station	21	Bonne	
Caisse populaire	Banque	21	Bonne	
<i>Wuru logo</i>	Marché	21	Bonne	Marché de chien (marché ordinaire)
<i>Salbatogo logo</i>	Marché	21	Mauvaise	Marché des paresseux (Marché ordinaire)
Maquis sabari	Maquis	21	Mauvaise	
<i>Sirayussu</i>	Lieu de culte	21	Mauvaise	
Gendarmerie 21	Gendarmerie	21	Bonne	
Radio Ahmadiya	Radio	21	Bonne	
Stade Lamizana	Espace de Sport	22	Bonne	
Conseil régionale	Administration	22	Bonne	
<i>Feu Djan</i>	Infrastructure	22	Bonne	Feu tricolore
Plateau Yeguere	Sport	22	Bonne	Terrain de sport de main
Pharmacie Jolean	Pharmacie	22	Moyenne	
CMA du Dô	Centre de santé	22	Bonne	
Petit marché du 21	Marché	22	Bonne	
Ibiza	Maquis	22	Bonne	
Bienvenu	Monument	25	Bonne	Panneau Publicitaire indiquant bienvenu à Bobo-Dioulasso
Petrofa	Station	25	Bonne	
Iba Hotel	Hôtel	25	Bonne	
Pharmacie sibiri	Pharmacie	25	Bonne	
Ecole Yahve	Ecole	27	Bonne	
SOS	Association	27	Bonne	
<i>Belle-ville dunda</i>	Limite de quartier	29	Bonne	Entrée de Belleville
Marché de Belleville	Marché	29	Bonne	
Lycée Cheick Anta Diop	Lycée	29	Moyenne	
Université Nazi Boni	Université	29	Mauvaise	
Maison de Haidara	Personnalité	29	Bonne	
Résidence Universitaire	Bâtiment	29	Moyenne	
Centre Culturel Senoufo	Espace Culturel	29	Bonne	
Station shell	Station	29	Bonne	
Pharmacie Hayatt	Pharmacie	29	Bonne	

« Yorubace alimentation »	Commerce	29	Moyenne	Le nom officiel presque jamais cité est Alimentation Al Barka. Les populations désignent ce lieu par le surnom du propriétaire (<i>Yorubace</i>) de la boutique
Jaune Noir	Concession	29	Bonne	Concession d'un supporter d'une équipe locale dont la cour est peinte en jaune et noir
Marché Jaune Noir	Marché	29	Bonne	Marché qui jouxte la concession du supporter
<i>Kele Tigui ta yɔnɔ</i>	Hangar	29	Moyenne	Hangar d'un tradipraticien
Mosquée Samo	Lieu de culte	29	Mauvaise	
<i>Fanta Baso ta yɔnɔ</i>	Concession	29	Mauvaise	Concession d'une femme politique
Mosquée de Djeliba	Lieu de culte	29	Mauvaise	
Antenne	Antenne relais	29	Bonne	Pilonne de réception téléphonique
Boulangerie Relwende	Commerce	29	Moyenne	
Clinique Eureka	Hôpital	29	Moyenne	
Couvent	Lieu de culte	29	Bonne	
CMA Dafra	Hôpital	32	Bonne	

Guide d'entretien chauffeur de taxi.

Profil du chauffeur

Nom	Prénom	téléphone
------------	---------------	------------------

1. Depuis combien d'années êtes-vous chauffeur de taxi ?
2. Quel métier avez-vous exercé avant d'être chauffeur de taxi ?
3. Ce métier vous sert-il dans votre métier de chauffeur de taxi ?
4. Pouvez-vous me parler de parcours avant votre premier métier
 - Natif d'où ?
 - Parcours scolaire
 - Parcours migratoires
5. Pourquoi avez-vous choisi d'être chauffeur de taxi et pas un autre métier ?
6. En plus d'être chauffeur de taxi, avez-vous une autre activité que vous faites ? Si oui, lequel et pourquoi ?
7. Comment conciliez-vous ces deux métiers ?
8. Si vous devriez faire un choix entre ces deux activités, lesquelles choisirez-vous ? Pourquoi ?
9. Comment trouvez-vous votre métier de chauffeur de taxi ?
 - Au plan économique (rentable ou non) ? pourquoi ?
 - Au plan social (respecté, valorisant ou non ?) pourquoi ?
10. Quel est selon vous le regard des autres sur vous en tant que chauffeur de taxi ?
11. Comment ce regard des autres se matérialise dans votre travail de tous les jours ?
12. Aimerez-vous quitter le métier de chauffeur de taxi un jour ? Si oui pourquoi et pour quel métier ?

Connaissances et pratiques

13. Peut-on être chauffeur de taxi sans connaître la ville ? si non comment avez-vous connu la ville de Bobo-Dioulasso pour être un chauffeur de taxi ?
14. Combien de temps a duré votre apprentissage de la ville ?
15. En quoi a consisté votre apprentissage de la connaissance de la ville ?
16. En quoi a consisté votre apprentissage du métier de chauffeur de taxi ?
17. En dehors de la connaissance des lieux de quoi avez-vous besoin pour naviguer (normes pratiques) ?
 - Rapport avec la police

- Rapport avec les syndicats
 - Rapport avec les autres chauffeurs
18. Comment avez-vous appris ces normes ?
 19. Estimez-vous que vous connaissez toutes les destinations voulues par vos clients dans la ville de Bobo-Dioulasso ? Si non comment faites-vous pour assurer une telle course dont vous ne connaissez pas l'endroit ?
 20. Quels sont des exemples de repères choisis par vos clients ?
 21. Selon vous qu'est-ce qui détermine les choix d'un endroit comme repère ?
 22. Pourquoi certains repères malgré qu'ils n'existent plus sont toujours choisis comme repères ?
 23. Quels sont les éléments qui déterminent le prix d'une course ?
 24. Quels sont les éléments qui déterminent votre refus d'une course ?
 25. Quels sont les quartiers ou secteurs que vous n'aimez pas desservir ? Quelles en sont les causes ?
 26. Avez-vous des astuces pour rendre agréable votre travail aux yeux de vos passagers ?
 27. En quoi la saison climatique influence votre travail ?
 - Au plan économique
 - Au plan géographique
 - Au niveau des rapports avec les clients
 28. Comment faites-vous pour rentabiliser vos courses en saison pluvieuse ?
 29. Est-ce qu'il y a une différence dans votre manière de naviguer entre la saison pluvieuse et la saison sèche ?
 30. Avez-vous un autre travail que vous faites à cause de la saison pluvieuse ?
 31. Acceptez-vous des réductions du prix de la course ? Pourquoi ?
 32. Qu'est-ce qui peut vous amener à réduire le prix d'une course ?
 33. En quoi la présence des tricycles influence-t-il votre travail ?
 - Au plan économique
 - Au plan géographique
 34. Selon vous qu'est-ce qui explique la présence des tricycles malgré l'interdiction ?
 35. Selon vous pourquoi de nombreuses personnes préfèrent les tricycles à vos taxis ?
 36. En quoi la présence des bus influence-t-il votre travail
 - Au plan économique
 - Au plan géographique
 37. Selon vous, pourquoi les bus sont-ils vides ?

38. Être propriétaire de son taxi et être contractuel a-t-il une influence sur votre mode de travail
39. Comment organiser vous votre travail journalier pour atteindre vos objectifs de recettes ?
40. Quel type de solidarité existe il entre vous chauffeurs permettant de faciliter votre travail ?
41. Quels sont vos rapports avec la police ?
42. Comment parvenez-vous à échapper aux contrôles ?
43. Avez-vous déjà été pris par la police ? Si oui pouvez nous dire pourquoi ? Comment avez-vous résolu le problème ?
44. Avez-vous eu déjà un accident de circulation ? Si oui comment résolvez-vous ce genre de situation ?
45. Avez-vous souvent des difficultés d'ordre économique ou social dans votre vie de tous les jours ? Si oui comment résolvez-vous ces difficultés ?
46. Sollicitez-vous des personnes pour vous aider ? Si oui quel lien existe-t-il entre vous ?
47. Pourquoi avoir demandé de l'aide à cette personne et non à une autre personne ?
48. Lorsque vous avez besoin d'une information dans le cadre de votre travail, à qui vous adressez vous ? Quel lien existe-t-il entre vous ?
49. Le plus souvent quel type d'information recherchez-vous avec cette personne ?
50. Comment faites-vous pour ne pas dégrader vos liens avec cette personne qui vous aide ?
51. Aidez-vous souvent des collègues ou des connaissances en difficultés ? Si oui comment ?
52. De quelles sont les caractéristiques de personnes qui aiment venir en aide aux autres ?

Interaction avec les passagers

53. Avez-vous souvent des échanges avec vos passagers ? Si oui quelle est en la nature
54. Avez-vous des astuces pour rendre agréable votre travail aux yeux de vos passagers ?
55. Des passagers vous exposent ils souvent leur problème ? Si oui que faites-vous ?
56. Qu'est-ce qu'un chauffeur de taxi doit éviter de faire quand il a des passagers ?

Guide d'entretien chauffeur tricycle

Profil du chauffeur

Nom	Prénom	téléphone
------------	---------------	------------------

57. Depuis combien d'années êtes-vous chauffeur de tricycle ?
58. Quel métier avez-vous exercé avant d'être chauffeur de tricycle ?
59. Ce métier vous sert-il dans votre métier de chauffeur de tricycle ?
60. Pouvez-vous me parler de parcours avant votre premier métier
 - Natif d'où ?
 - Parcours scolaire
 - Parcours migratoires
61. Pourquoi avez-vous choisi d'être chauffeur de tricycle et pas un autre métier ?
62. En plus d'être chauffeur de tricycle, avez-vous une autre activité que vous faites ? Si oui pourquoi ?
63. Comment conciliez-vous ces deux métiers ?
64. Si vous devriez faire un choix entre ces deux activités, lequel choisirez-vous ? Pourquoi ?
65. Comment trouvez-vous votre métier de chauffeur de tricycle ?
 - Au plan économique (rentable ou non) ? Pourquoi ?
 - Au plan social (respecté, valorisant ou non ?) pourquoi ?
66. Quel est selon vous le regard des autres sur vous en tant que chauffeur de tricycle ?
67. Comment ce regard des autres se matérialise dans votre travail de tous les jours ?
68. Aimerez-vous quitter le métier de chauffeur de tricycle un jour ? Si oui pourquoi et pour quel métier ?

Connaissances et pratiques

69. Peut-on être chauffeur de tricycle sans connaître la ville ? Si non comment avez-vous connu la ville de Bobo-Dioulasso pour être un chauffeur de tricycle ?
70. Combien de temps a duré votre apprentissage de la ville ?
71. En quoi a consisté votre apprentissage de la connaissance de la ville ?
72. En quoi a consisté votre apprentissage du métier de chauffeur de tricycle ?
73. En dehors de la connaissance des lieux de quoi avez besoin pour naviguer (normes pratiques) ?
 - Rapport avec la police

- Rapport avec les syndicats
 - Rapport avec les autres chauffeurs
74. Comment avez-vous appris ces normes ?
75. Prenez-vous uniquement des passagers sur vos lignes ? Si non quel autre type de passagers prenez-vous ?
76. Pourquoi vos lignes ne couvrent pas tous les quartiers de la ville ?
77. Qu'est ce qui explique le succès des tricycles par rapport aux autres modes de transport collectif ?
78. En quoi la saison climatique influence votre travail ?
- Au plan économique
 - Au plan géographique
 - Au niveau des rapports avec les clients
79. Comment faites-vous pour rentabiliser vos courses en saison pluvieuse ?
80. Est-ce qu'il y a une différence dans votre manière de naviguer entre la saison pluvieuse et la saison sèche ?
81. Avez-vous un autre travail que vous faites à cause de la saison pluvieuse ?
82. Acceptez-vous des réductions du prix de la course ? Pourquoi ?
83. Qu'est ce qui peut vous amener à réduire le prix d'une course ?
84. En quoi la présence des bus influence-t-il votre travail ?
- Au plan économique
 - Au plan géographique
85. Selon vous pourquoi les bus sont-ils vides ?
86. Comment organiser vous votre travail journalier pour atteindre vos objectifs de recettes ?
87. Rencontrez-vous des clients qui ont peur de monter dans vos tricycles ? Dans ce cas que faites-vous ?
88. Quel type de solidarité existe il entre vous chauffeurs permettant de faciliter votre travail ?
89. Quels sont vos rapports avec la police depuis les dernières tensions ?
90. Comment parvenez-vous à échapper aux contrôles ?
91. Que pensez-vous de l'interdiction de prendre des passagers ?
92. Avez-vous déjà été pris par la police ? Si oui pouvez nous dire pourquoi et comment avez-vous résolu le problème ?

93. Avez-vous eu déjà un accident de circulation ? Si oui comment résolvez-vous ce genre de situation ?
94. Quels sont vos rapports avec les chauffeurs de taxi ?
95. Avez-vous souvent des difficultés d'ordre économique ou social dans votre vie de tous les jours ? Si oui comment résolvez-vous ces difficultés ?
96. Sollicitez-vous des personnes pour vous aider ? Si oui quel lien existe-t-il entre vous ?
97. Pourquoi avoir demandé de l'aide à cette personne et non à une autre personne ?
98. Lorsque vous avez besoin d'une information dans le cadre de votre travail, à qui vous adressez vous ? Quel lien existe-t-il entre vous ?
99. Le plus souvent, quel type d'information recherchez-vous avec cette personne ?
100. Comment faites-vous pour ne pas dégrader vos liens avec cette personne qui vous aide ?
101. Aider vous souvent des collègues ou des connaissances en difficultés ? si oui comment ?
102. De quelles sont les caractéristiques de personnes qui aiment venir en aide aux autres ?

Guide d'entretien chauffeur de bus

Nom	Prénom	téléphone
-----	--------	-----------

103. Depuis combien d'années êtes-vous chauffeur de bus ?

104. Quel métier avez-vous exercé avant d'être chauffeur de bus ?

105. Ce métier vous sert-il dans votre métier de chauffeur de Bus ?

106. Pouvez-vous me parler de parcours avant votre premier métier ?

- Natif d'où ?
- Parcours scolaire
- Parcours migratoires

107. Pourquoi avez-vous choisi d'être chauffeur de bus et pas un autre métier ?

108. En plus d'être chauffeur de bus, avez-vous une autre activité que vous faites ? Si oui pourquoi ?

109. Comment conciliez-vous ces deux métiers ?

110. Si vous devriez faire un choix entre ces deux activités, lequel choisirez-vous ? Pourquoi ?

111. Comment trouvez-vous votre métier de chauffeur de bus ?

- Au plan économique (rentable ou non) ? Pourquoi ?
- Au plan social (respecté, valorisant ou non ?) pourquoi ?

112. Quel est selon vous le regard des autres sur vous en tant que chauffeur de bus ?

113. Comment ce regard des autres se matérialise dans votre travail de tous les jours ?

114. Aimeriez-vous quitter le métier de chauffeur de bus un jour ? Si oui pourquoi et pour quel métier ?

Connaissances et pratiques

115. Peut-on être chauffeur de bus sans connaître la ville ? Si non comment avez-vous connu la ville de Bobo-Dioulasso pour être un chauffeur de bus ?

116. Combien de temps a duré votre apprentissage de la ville ?

117. En quoi a consisté votre apprentissage de la connaissance de la ville ?

118. En quoi a consisté votre apprentissage du métier de chauffeur de bus ?

119. Pourquoi vos lignes de bus ne couvrent pas tous les quartiers de la ville ?

120. Qu'est ce qui explique le succès des tricycles par rapport aux autres modes de transport collectif ?

121. En quoi la saison climatique influence votre travail ?

- Au plan économique
- Au plan géographique
- Au niveau des rapports avec les clients

122.En quoi la présence des tricycles ou du taxi influence-t-il votre travail ?

123.Selon vous pourquoi les bus sont-ils vides ?

124.Rencontrez-vous des clients qui ont peur de monter dans vos bus ou qui ne savent pas comment s'y prendre dans un bus ? Dans ce cas comment faites-vous ?

125.Quels sont les types d'attitudes de vos passagers que vous jugés non conformes au bus ?

126.Avez-vous eu déjà un accident de circulation ? Si oui comment résolvez-vous ce genre de situation ?

127.Avez-vous souvent des difficultés d'ordre économique ou social dans votre vie de tous les jours ? Si oui comment résolvez-vous ces difficultés ?

128.Sollicitez-vous des personnes pour vous aider ? Si oui quel lien existe-t-il entre vous ?

129.Pourquoi avoir demandé de l'aide à cette personne et non à une autre personne ?

130.Lorsque vous avez besoin d'une information dans le cadre de votre travail, à qui vous adressez vous ? Quel lien existe-t-il entre vous ?

131.Le plus souvent quel type d'information recherchez-vous avec cette personne ?

132.Comment faites-vous pour ne pas dégrader vos liens avec cette personne qui vous aide ?

133.Aider vous souvent des collègues ou des connaissances en difficultés ? si oui comment ?

134.De quelles sont les caractéristiques de personnes qui aiment venir en aide aux autres ?

Guide d'entretien aux personnes ressources (responsable administratif de mobilité)

135. Quels types de rapport avez-vous avec les chauffeurs de taxi dans l'exercice de votre fonction de régulation de la mobilité.

136. Comment expliquez-vous l'émergence des tricycles comme moyen de transport de personnes ?

137. Pourquoi n'arrivez-vous pas à arrêter l'utilisation du gaz par les chauffeurs de taxi et l'usage du tricycle comme moyen de transport de personnes ?

138. Quels sont vos rapports avec les syndicats de chauffeurs de taxi ?

139. Quelles sont les actions qu'entreprenez pour arrêter l'usage du gaz par les chauffeurs de taxi et l'usage du tricycle comme moyen de transport de personnes ?

140. Pourquoi selon vous les chauffeurs de taxi ne sont-ils pas en règle vis-à-vis de la régulation ?

141. Pourquoi selon vous le tricycle comme moyen de transport de personne est si populaire à Bobo-Dioulasso ?

142. Quelles sont les stratégies des chauffeurs de taxi et de tricycle pour éviter la police, ne pas se faire prendre etc. ?

143. Existe-t-il des causes politiques ou sociales à l'illégalité des chauffeurs de taxi et à l'usage du tricycle comme moyen de transport de personnes ?

144. Quels types de rapport avez-vous avec les chauffeurs de tricycle dans l'exercice de votre fonction de régulation de la mobilité.

145. Avez-vous des difficultés particulières qui vous empêchent de faire régner l'ordre ?

146. En cas d'accidents de la circulation, comment sont traités les cas, vu que les chauffeurs de taxi et de tricycles n'ont pas d'assurance ?

147. Quelles solutions préconisées vous pour une mobilité autre à Bobo-Dioulasso ?

Guide d'entretien responsable SOTRACO

148. Depuis quand avez-vous débuté vos activités ?
149. Quel est votre système d'exploitation ?
150. Sur quelle base avez-vous établi vos arrêts de bus ?
151. Quelle est votre principale clientèle ?
152. Comment expliquez-vous la faible influence actuelle du bus ?
153. Quelles solutions envisagées développer contre la concurrence et la faible affluence ?
154. Comment vivez-vous la concurrence des taxis et des tricycles ?
155. Avez des retours sur la perception du bus par les usagers ?
156. Quels sont les interdits dans le bus ?
157. Avez des formations sur la connaissance de la ville pour vos chauffeurs ?

Erklärung

Hiermit versichere ich, dass ich die vorliegende Arbeit ohne unzulässige Hilfe Dritter und ohne Benutzung anderer als der angegebenen Hilfsmittel angefertigt habe; die aus fremden Quellen direkt oder indirekt übernommenen Gedanken sind als solche kenntlich gemacht.

Bei der Auswahl und Auswertung des Materials, bei der Herstellung des Manuskripts sowie bei der sprachlichen Redaktion habe ich die Unterstützungsleistungen von folgenden Personen erhalten:

Weitere Personen waren an der geistigen Herstellung der vorliegenden Arbeit nicht beteiligt. Insbesondere habe ich nicht die Hilfe eines Promotionsberaters in Anspruch genommen. Dritte haben von mir weder unmittelbar noch mittelbar geldwerte Leistungen für Arbeiten erhalten, die im Zusammenhang mit dem Inhalt der vorgelegten Dissertation stehen.

Die Arbeit wurde bisher weder im Inland noch im Ausland in gleicher oder ähnlicher Form einer anderen Prüfungsbehörde vorgelegt und ist auch noch nicht veröffentlicht worden.

Datum

05/01/2022

Unterschrift

