

IX. Développement urbain et mobilités à Ouagadougou : le rôle des politiques publiques⁵⁶

Vincent Gouëset⁵⁷

A. Le contexte du développement urbain de Ouagadougou

Le développement urbain de Ouagadougou en 2009 doit être replacé dans le contexte du **processus d'urbanisation** au Burkina Faso et en Afrique de l'Ouest. Ayant amorcé tardivement son mouvement de « transition urbaine », le Burkina Faso ne comptait que 22,7 % de population urbaine au recensement de 2006, ce qui en fait un des pays les plus ruraux d'Afrique de l'Ouest. Selon la Base Africapolis (Denis et Moriconi-Ebrard, 2008), le taux d'urbanisation du Burkina Faso, estimé à 22% en 2000 et 26,1% en 2010, est, avec le Niger et le Mali, l'un des plus faibles parmi seize pays d'Afrique de l'Ouest, dont le taux d'urbanisation moyen était respectivement de 31,8 et 33,6% aux mêmes dates. En revanche le « taux de métropolisation » du Burkina Faso, c'est-à-dire le poids des métropoles (Ouagadougou et Bobo Dioulasso) dans la population totale, estimé à 12,5 % en 2010, est sensiblement le même que dans la région (13,1% pour l'Afrique de l'Ouest). De fait, comme il apparaît dans le chapitre « Evolution passée et future de la ville de Ouagadougou », le pays connaît aujourd'hui une accélération de sa croissance urbaine, avec un taux de 7,1% sur la période 1996-2006, et une progression également significative de la primauté urbaine de Ouagadougou, dont le taux de croissance sur la même période est de 7,6%.

Les raisons de cette évolution ont été signalées dans le chapitre portant sur le peuplement : eu égard à l'importance de la migration (nationale et internationale), à la structure démographique de la population ouagalaise, migrante et non migrante, marquée notamment par une surreprésentation des femmes jeunes en âge de procréer et par une meilleure maîtrise de la mortalité infantile dans un contexte urbain⁵⁸, qui compense une fécondité par ailleurs plus faible⁵⁹, la croissance démographique de Ouagadougou est particulièrement soutenue.

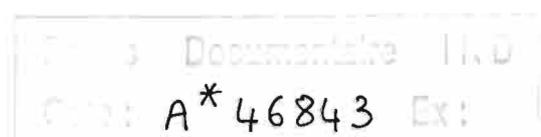
Autre paramètre important, **l'expansion territoriale** de la ville de Ouagadougou est au moins aussi rapide -sinon plus- que l'accroissement de la population. La ville s'étend rapidement, pour différentes raisons. Une raison **démographique** tout d'abord : le nombre de ménages semble augmenter plus vite que la population elle-même, ce qui accroît les besoins en logements et donc la pression sur le marché du logement, en particulier sur l'habitat auto-construit en périphérie de la ville. Ce phénomène est lié à la diminution tendancielle de la taille des ménages, en raison d'une décohabitation qui progresse au sein des familles, mais aussi du fait de l'arrivée massive de jeunes

⁵⁶ Je remercie Florence Boyer ainsi qu'à Arthur Benao et Seydou Séré, assistants de recherche au centre IRD de Ouagadougou, qui m'ont accompagné tout au long de ce travail, et aidé à mieux saisir la complexité de la réalité ouagalaise.

⁵⁷ Géographe, Professeur des Universités, détaché à l'Institut de Recherche pour le Développement, UMR201 « Développement et Sociétés » (Université Paris I, Panthéon-Sorbonne / IRD)

⁵⁸ L'*Enquête Démographique et de Santé 2003*, la mortalité infantile était de 69‰ à Ouagadougou en 2003, contre 71‰ dans les autres villes et 95‰ en zone rurale.

⁵⁹ Selon la même source, l'indice synthétique de fécondité était de 3,1 à Ouagadougou en 2003, contre 4,4 pour les autres villes et 6,9 en moyenne en zone rurale.



migrants, qui constituent sur place des ménages de taille relativement modeste en général. D'autres facteurs interviennent, qui sont liés à la **configuration de la ville** et aux **modalités de production des espaces urbains**. Ainsi, le caractère isotrope du site urbain de Ouagadougou (plat, rural et dénué d'obstacles à l'urbanisation) est favorable à une expansion sans limite de la ville. D'autre part, l'option résidentielle favorite des ouagalais étant de devenir propriétaire d'une maison (cf. Chapitre Stratégies résidentielles), beaucoup privilégient, logiquement, la recherche d'une parcelle nue où bâtir leur logement, ce qui n'est possible qu'en périphérie, le seul endroit où il est facile, informellement, d'accéder à un terrain. Dans le même temps, l'offre locative limitée (elle ne concerne qu'un ouagalais sur dix) encourage cette pratique. Enfin les normes de construction, qu'il s'agisse des espaces résidentiels ou des espaces non résidentiels (administrations, commerces, entreprises...), se font souvent sur des parcelles étendues, fréquemment sous-utilisées, ce qui explique qu'on trouve des densités particulièrement basses dans les espaces centraux et péri-centraux de la ville⁶⁰, ce « gaspillage » relatif de l'espace urbain contraignant les populations et les entreprises à chercher des solutions de repli en périphérie, de plus en plus loin du centre.

Ainsi le **modèle de développement urbain** de Ouagadougou dans les années 2000 (forte croissance démographique et expansion spatiale rapide) exerce de fortes contraintes sur les **conditions de mobilité des populations dans la ville**, et constitue un **défi pour les politiques publiques**.

Les **mobilités résidentielles** tout d'abord sont conditionnées par une offre de logements constamment déficitaire, où les nouveaux aspirants au logement sont condamnés à chercher toujours plus loin un terrain où construire leur maison, sauf à se contenter des rares solutions locatives ou de formes d'arrangement résidentiel (usufruitiers, hébergés à titre gratuits...) qui ne sont accessibles qu'à ceux disposant de réseaux familiaux et sociaux pouvant mettre à leur disposition de telles options. Cette situation provoque une mobilité résidentielle à deux vitesses : lente pour ceux qui ont pu accéder à la propriété de leur logement et qui ensuite en bougent peu, rapide pour les jeunes ménages, les migrants et tout ceux qui, souvent en situation de mobilité professionnelle ou conjugale, ne sont pas encore –ou ne sont plus– en situation d'accéder (étudiants et jeunes professionnels, veufs ou divorcés, personnes en situation de changement professionnel, etc.). La distance spatiale dans la ville vient compliquer un peu plus cette dualité : tandis que ceux qui viennent d'accéder à la propriété le font souvent au prix d'un éloignement du centre-ville, ceux qui parviennent à s'y maintenir ne le peuvent que dans la mesure où ils n'ont pas pu accéder à la propriété. Seuls les plus nantis, les plus âgés (qui vivent parfois dans des quartiers pauvres comme Dapoya), ou les plus chanceux peuvent cumuler l'avantage d'être propriétaires et proches du centre.

Cette situation résidentielle n'est pas sans conséquences sur les formes de **mobilités quotidiennes** : avec une superficie estimée dans le cadre de cette enquête, en novembre 2008, à 268,3 km², soit 25 Kms d'est en ouest et 20 km du nord au sud (cf. Chapitre Morphologie urbaine), Ouagadougou est une ville où la distance apparaît de plus en plus comme une contrainte susceptible de limiter la possibilité des habitants à se déplacer dans la ville. Tandis que ceux qui habitent en position relativement centrale, près de leur travail et de leurs réseaux familiaux et sociaux, et qui sont dotés

⁶⁰ L'enquête « Ouaga 2009 » donne une densité, mesurée en nombre d'habitants par hectare, qui est de 73,8 pour l'ensemble de la ville, mais de seulement 64,9 dans les zones loties du centre et du péri-centre, contre 101,7 dans les zones non loties, en périphérie de la ville (cf. Chapitre Morphologie urbaine).

d'un véhicule motorisé, sont autonomes dans leurs déplacements et d'accèdent librement aux différentes ressources de la ville, d'autres, habitant en périphérie, travaillant –ou étudiant- loin, trop jeunes ou trop pauvres pour être motorisés, subissent des conditions restreintes de mobilité dans la ville et connaissent des conditions de transports difficiles.

Enfin, l'inégale **distribution des activités** sur le territoire métropolitain vient renforcer ces disparités : surtout concentré dans le centre, le long des grandes artères et autour de quelques pôles secondaires, l'emploi –même informel- est une ressource inégalement répartie dans la ville, facilement accessible pour certains, éloignée pour beaucoup.

Au total la croissance rapide de Ouagadougou, ainsi que les modalités de cette croissance, constituent donc un **défi pour les politiques publiques**, et plus largement pour l'action de tous les **acteurs institutionnels**, publics ou privés, qui interviennent dans la planification urbaine ou, directement et indirectement, sur les conditions de **mobilité des personnes**, qu'il s'agisse des migrations, des mobilités résidentielles ou des mobilités quotidiennes.

Après une présentation rapide des principales politiques et des principaux acteurs de l'aménagement et du développement urbain à Ouagadougou, nous aborderons successivement les politiques du logement et les politiques de transport urbain, dans leurs interactions avec les **pratiques des habitants**. En effet, les Ouagalais sont les premiers des acteurs qui construisent la ville, par leurs comportements quotidiens ; lesquels sont largement étudiés dans les autres chapitres de ce rapport.

Nous n'avons pas étudié en revanche les politiques en lien avec les autres thèmes de l'enquête « Ouaga 2000 » (dynamiques démographiques, peuplement et migrations, emploi, alimentation, capital social), dans la mesure où ils relèvent pour l'essentiel des politiques nationales et sortent, du champ des politiques urbaines. Le cas de l'éducation, qui constitue un enjeu fort du développement local (la commune de Ouagadougou venant de recevoir, en 2009, la gestion des écoles publiques de la ville, qui relevaient jusque là du niveau central, ce qui la conduit à s'intéresser également à la situation des écoles privées)⁶¹ a également été écarté, car il constituait un sujet en soi, difficile à rapprocher du thème des mobilités urbaines et il n'était pas possible de traiter correctement l'ensemble de ces thèmes dans le cadre de ce projet.

B. Politiques et acteurs du développement urbain de Ouagadougou

Dans cette section, nous nous contenterons d'évoquer rapidement la question des politiques urbaines à Ouagadougou, qui sera reprise et développée dans la seconde version du Rapport d'étude « Ouaga 2009 ». Nous disposons pour cela de plusieurs sources qui nous permettent de retracer l'histoire des politiques urbaines au Burkina Faso à Ouagadougou, dont les principales utilisées sont les suivantes :

⁶¹ Source : entretiens auprès du Secrétaire Général de la Mairie de Ouagadougou et de son Conseiller technique.

- l'ouvrage de Sylvie Jaglin sur les périphéries ouagalaises, qui étudie de façon très détaillée le fonctionnement de la ville de Ouagadougou durant la période Sankariste (Jaglin, 1995) ;
- l'histoire de Ouagadougou, dirigée par Pierre Claver Hien et Maxime Compaoré (2004), et tout particulièrement le chapitre sur « les processus d'urbanisation et l'aménagement urbain à Ouagadougou » (Ouattara, 2004) ;
- la « Politique Nationale de l'Habitat et du Développement Urbain » (Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme, 2008a), dont le préambule retrace les grandes étapes des politiques urbaines au Burkina Faso ;
- enfin l'Atlas de Ouagadougou (1850-2004) (Fournet *et al.*, 2008) contient également des éléments intéressants sur les aménagements urbains ;

En outre, nous nous sommes appuyés sur les documents et les plans d'aménagement qui sont cités ci-dessous.

Globalement, l'histoire de l'aménagement du territoire et de la planification urbaine est assez récente au Burkina Faso. Elle est marquée par un fort interventionnisme du pouvoir central sur la ville de Ouagadougou, qui est la capitale de la Nation, le siège des instances gouvernementales et des représentations internationales, ainsi que le lieu de résidence d'une grande partie de la classe politique nationale. Ce traitement de faveur est à double tranchant : il favorise indiscutablement le développement de la ville par le volume des actions qui y sont entreprises et des moyens qui sont déployés pour cela, mais il limite dans le même temps l'autonomie du pouvoir local, qui « subit » un certain nombre de grands projets sans véritablement y être associé (ZACA, ZAD, échangeurs périphériques...)

En s'appuyant sur l'Histoire de Ouagadougou (*ibid.*) et sur la Politique Nationale de l'Habitat et du Développement Urbain, on peut identifier, en simplifiant, **trois grandes étapes** dans l'histoire des politiques d'aménagement de la ville.

Avant 1983 tout d'abord (date de la prise du pouvoir par Thomas Sankara), l'aménagement du territoire et la planification urbaine n'étaient que balbutiants au Burkina Faso. Pour la période coloniale, l'idée même « d'aménagement du territoire » semble anachronique, même si l'action du pouvoir colonial a eu une influence sur le développement de la ville de Ouagadougou, moins par ses tentatives d'imposer un régime foncier « moderne » face au régime traditionnel, que par l'organisation d'un modèle de ville duale opposant le noyau européen moderne aux quartiers indigènes, surtout à partir de 1947, quand la Haute Volta a été reconstituée, avec Ouagadougou pour capitale administrative, ce qui lui a valu un certain essor (Jaglin, 1995 : 35-36). Ce modèle urbain colonial constitue, selon Coquery-Vidrovitch (1988 : 49-73), un jalon important dans la genèse des villes africaines telles que nous les connaissons aujourd'hui, partagées entre le formel et l'informel. Les deux décennies qui ont suivi l'indépendance n'ont pas apporté de rupture majeure en termes de « politiques urbaines » : c'est surtout l'accroissement démographique qui a guidé le développement de la ville, tandis que l'état menait moins une politique d'aménagement urbain que d'infrastructures (voierie, eau, administrations, équipements de santé ou éducatifs). L'état a certes cherché à étendre le domaine foncier national, mais sans remettre en cause le système traditionnel, et la politique du logement est restée quasi inexistante, en dehors de quelques opérations appuyées par la

coopération internationale : projet Habitat de 1973, projet pilote de Cissin, projet de la Banque Mondiale en 1978 et projet Wagadogo-Nonsin en 1980 (Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme, 2008a : 13).

La **période sankariste** (1983-1987) a constitué un tournant important dans l'histoire de l'aménagement de la ville de Ouagadougou, par le jeu des politiques menées simultanément au niveau central et local. Au niveau central, c'est bien sûr la RAF (réforme agraire et foncière) de 1984, véritable nationalisation du sol, qui a été déterminante (voir plus loin le développement sur la question foncière), permettant ainsi d'offrir aux habitants de Ouagadougou –et des autres villes burkinabè- des parcelles constructibles en grande quantité. La politique du logement du gouvernement Sankara ne s'est pas limitée à ces mesures foncières, puisque l'état a construit des « cités » résidentielles en location ou en accession à la propriété (réservées en priorité aux agents de l'état), mais aussi entrepris un contrôle des tarifs appliqués dans le parc locatif, créé le « Fonds national de l'Habitat », dont le rôle était de financer l'activité immobilière, etc (*Ibid.* : 13-14). De même, la ville a connu une réorganisation administrative et a été subdivisée en cinq « communes » (qui existent encore, mais sous la forme d'arrondissements, le terme de « commune » étant désormais réservé à la ville de Ouagadougou) ainsi qu'une douzaine de « secteurs », par la suite étendus à trente. Comme le montre bien S. Jaglin (*op. cit.*, Chap. II et III de la première partie), cette période fut particulièrement centraliste : c'est l'état qui contrôlait directement le développement de la ville, en s'appuyant sur deux instruments importants de la planification urbaine que sont les entreprises d'eau et d'assainissement (ONEA) et d'électricité (SONABEL). Enfin, comme le signale Jaglin (*Ibid.* : 504-518), les politiques sectorielles menées parallèlement dans le cadre des « plans quinquennaux » lancés par Sankara ont également joué un rôle important, permettant notamment l'équipement de la ville en infrastructures élémentaires, en voirie, en services domestiques, en établissement éducatifs ou de santé.

La **période récente** pour finir, qui correspond aux années 1990 et 2000, est marquée par un recul de l'interventionnisme de l'Etat dans le domaine foncier et un retour à la privatisation du sol (réforme de la RAF en 1991 et 1996 ; voir plus loin le développement sur la question foncière), mais aussi par la décentralisation. Cette dernière s'est traduite par le renforcement des compétences municipales – limité, il faut bien dire, par la modestie du budget des collectivités locales, et par le maintien de prérogatives importantes au niveau ministériel- et par l'élection des maires au suffrage universel, appliqué pour la première fois en 1995. Au cours des quinze, voire des dix dernières années, on a assisté à un tournant, avec de nombreuses avancées dans le domaine de l'aménagement du territoire et de la planification urbaine, par exemple en matière de gouvernance locale et de renforcement institutionnel des collectivités locales (nombreux programmes de renforcement de la capacité municipale, appuyés par les bailleurs de fonds internationaux, portant sur la gestion des finances locales, l'amélioration des ressources humaines, ou encore la maîtrise d'ouvrage urbain) ; en matière d'habitat (nombreuses mesures en ce sens : voir plus loin la section sur l'évolution des politiques du logement à Ouagadougou) ; ou encore en matière de transports (loi sur les transports terrestres de 2008, qui prévoit notamment la création d'instances de concertation locale, chargées entre autres de la gestion des transports urbains). Ces avancées dans l'aménagement et la planification urbaine sont perceptibles à plusieurs niveaux, avec :

- au niveau **national** le SNAT (Schéma National d'Aménagement du Territoire), Etape I et II, qui intègre notamment la place de Ouagadougou dans le développement de la région centre et du réseau urbain national ;

- au niveau « **régional** », le Schéma Directeur d'aménagement du grand Ouagadougou, qui en réalité est produit par le gouvernement central (dans sa dernière mouture : par le Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme). Trois Schémas directeurs se sont succédés : le SABO (Schéma d'aménagement des Banlieues de Ouagadougou) en 1988, le premier SDAGO (Schéma Directeur d'Aménagement du Grand Ouagadougou) en 1999, enfin le second SDAGO en 2009, actuellement en instance de validation par le gouvernement. Ces documents, assez généraux il faut bien dire, ont notamment pour objectif de contrôler l'expansion ouagalaise et d'assurer un développement « équilibré » des pôles secondaires que constituent les communes périurbaines. Ils restent assez évasifs en revanche sur l'évolution intra-urbaine de la ville de Ouagadougou, puisqu'en vertu de la décentralisation, cette compétence relève de l'échelon municipal ;
- au niveau **municipal**, il n'existe pas encore de véritable plan « intégral » de développement de la ville de Ouagadougou, mais la Mairie a déjà mené, souvent dans une logique de projet financé par les bailleurs de fonds internationaux, des plans sectoriels ou partiels (comme le « projet d'aménagement et de développement des quartiers périphériques », soutenu par l'AFD et la Banque Mondiale) et elle s'emploie actuellement, en application de la loi de 2006 sur le code de l'urbanisme et de la construction, à rédiger son premier POS (Plan d'occupation des sols).

Dans tous les cas, il importe de souligner l'importance des **acteurs publics**, en particulier l'état et le gouvernement central, qui sont les acteurs dominants du développement de la ville de Ouagadougou. Cela traduit surtout la faiblesse des **acteurs privés**, peu nombreux à intervenir, malgré un discours « *main stream* », entendu systématiquement lors de nos entretiens, sur la bonne gouvernance et le « PPP » (Partenariat Public-Privé). Les entreprises privées, peu nombreuses et peu importantes dans une économie comme celle du Burkina Faso, semblent peser d'un poids limité dans le développement local, en dehors de la chambre de commerce (une figure par ailleurs très institutionnelle et proche du pouvoir central) et de quelques entreprises comme les deux grands groupes immobiliers que sont les sociétés Azimo et SOCOGIB, ou encore les entreprises de transports (dont celles actionnaires de la SOTRACO ; voir plus loin le développement sur les transports collectifs). De même, la société civile est peu présente dans les débats sur les politiques urbaines, à l'exception peut-être des autorités coutumières, qui exercent une influence non négligeable dans la vie politique locale et plus encore dans le contrôle du foncier à la périphérie de la ville. En revanche, il faut souligner l'importance de la coopération internationale et des bailleurs de fonds dans le développement ouagalais⁶² : Banque Mondiale et PRD (Pôle régional de développement) ; Banque Africaine de Développement ; ONU-Habitat et *Cities Alliance* ; Coopérations bilatérales, dont la coopération française (à travers l'AFD, qui a soutenu les programmes de développement des quartiers périphériques de Ouagadougou) ou la coopération néerlandaise (qui est intervenue sur les transports urbains) ; Union européenne (programme en cours sur la gouvernance locale et le renforcement des capacités municipales) ; sans oublier la

⁶² D'après une estimation du Conseiller technique auprès du Secrétaire général de la Mairie de Ouagadougou, l'appui financier de la coopération a représenté en 2008, toutes origines confondues, le quart environ du budget de la ville. Celle-ci a d'ailleurs fait de la coopération extérieure une de ses priorités : une direction des ressources internationales a été créée et le Maire, Simon Compaoré, une figure charismatique (localement comme à l'extérieur), consacre une part importante de son activité à cette mission.

coopération décentralisée (ex : jumelage en cours entre le Grand Lyon et la ville de Ouagadougou), etc... Les ONG en revanche, surtout présentes en milieu rural et dans les petites villes burkinabè, sont –sauf exception- moins investies dans la ville de Ouagadougou.

On évoquera, pour finir ce rapide tour d’horizon, une **question de gouvernance** qui tient à la répartition des rôles, au sein du secteur public, entre le niveau central et le niveau local.

Premier point, les **limites de la décentralisation**, dans un système où des secteurs clés pour le développement urbain, comme la politique de l’habitat ou celle des transports urbains, relèvent fondamentalement du niveau central⁶³ et où la coordination entre les deux niveaux de pouvoirs est souvent insuffisante. Cette situation pourrait évoluer à terme, avec la mise en place, en cours actuellement, d’une Commission communale de l’urbanisme et de la construction, chargée de coordonner l’action des différents intervenants dans ce domaine, ou d’une autre Commission communale sur les transports, qui devrait être créée un jour, en application de la loi sur les transports terrestres votée en 2008. Mais pour l’instant, on en est encore loin, et comme nous le verrons plus bas, dans la section sur les politiques du logement, c’est à l’état central que reviennent la plupart des initiatives sur l’habitat (même si ce sont avant tout les habitants, qui, par leurs pratiques résidentielles, « construisent » la ville). Certes, la décentralisation continue d’avancer, puisque le gouvernement vient par exemple de confier à la ville la gestion des écoles publiques, mais il reste encore du chemin à parcourir en matière de décentralisation⁶⁴, surtout si l’on tient compte de l’état des finances locales.

Les **finances locales** constituent un deuxième point d’achoppement. Il s’agit d’un problème récurrent, déjà évoqué dans l’étude de S. Jaglin (*op. cit.* : 100-119), et qui s’est peu amélioré depuis. Le « diagnostic financier » mené récemment dans l’étude du *City Development Strategy* (*op. cit.* : 100-116), montre bien qu’avec une enveloppe annuelle qui oscille entre 5,8 et 7,2 milliards de FCFA entre 2001 et 2005, les recettes de la ville sont systématiquement insuffisantes par rapport aux dépenses, d’où un budget constamment déficitaire, avec un taux de recouvrement compris entre 70 et 95% sur cette période. D’où une capacité d’investissement limitée et des dépenses de fonctionnement, contraintes pour l’essentiel, qui absorbent 75% des dépenses, malgré des dépenses de personnel relativement limitées (20% du total). Sans doute est-il possible d’augmenter un peu les recettes fiscales et les recettes de fonctionnement⁶⁵. De fait, en 2008 les dépenses de la ville ont pu s’élever à 16 milliards de FCFA, dont un quart provenant de la coopération extérieure⁶⁶. Cependant, même en progression, le budget de la commune reste limité et ne permet de couvrir qu’un nombre limité de dépenses, qui couvre les besoins essentiels de la ville. Cela limite sérieusement ses

⁶³ Les prérogatives des communes sont définies dans le « Code général des collectivités territoriales ».

⁶⁴ Une situation qui n’est pas sans rappeler, selon un Assistant technique français interrogé, celle de la France au début de la décentralisation et pour cette raison, il se montre relativement optimiste sur la consolidation à terme de la capacité de gestion municipale et du pouvoir local, au moins dans la ville de Ouagadougou, qui dispose de ressources humaines et financières plus importantes que les autres villes et communes du Burkina Faso.

⁶⁵ Selon un représentant de l’AFD interrogé, les recettes de la ville se sont améliorées, grâce à une amélioration progressive du niveau de prélèvement fiscal un endettement maîtrisé et des dépenses qui le sont également. L’AFD procède régulièrement à un audit de ses comptes de la ville de Ouagadougou, pour débloquer les prêts qu’elle lui octroie.

⁶⁶ Source : entretien auprès du Conseiller Technique auprès du Secrétaire général de la Mairie de Ouagadougou.

capacités à mener une politique d'aménagement ambitieuse, qui répondrait aux nombreux besoins de sa population, par ailleurs pauvre et demandeuse de nombreux services et équipements.

Troisième caractéristique de cette question de gouvernance, la forte **ingérence de l'Etat** dans le développement urbain de la ville, sans véritable concertation auprès des autorités municipales. L'illustration la plus frappante est la multiplication, durant la décennie passée, des « grands projets » (ou « projets présidentiels », comme on les désigne usuellement à Ouagadougou) que sont la construction du nouveau Palais présidentiel et du quartier résidentiel de haut standing, « Ouaga 2000 », aménagé au sud de la ville par la SONATUR⁶⁷ ; le Programme ZACA (Zone d'activités commerciales et administratives), qui est un programme de rénovation urbaine de l'ancien centre populaire et commerçant de la ville, de part et d'autre de l'avenue Kwame N'Krumah, lancé en 2001 ; les échangeurs routiers de l'avenue circulaire ; ou encore le programme de déménagement de l'Aéroport international. Liste à laquelle il faudrait rajouter la ZAD (Zone d'activités diverses), une zone d'activités commerciales et de services, située sur l'avenue circulaire, qui n'est pas un projet « présidentiel », puisque sa construction est pilotée par la Chambre de commerce, mais qui a également été mené sans concertation directe avec la commune de Ouagadougou. Certes, la ville ne se plaint pas vraiment de ces grands projets, qui contribuent à son développement et à l'amélioration de son image, mais la plupart des interlocuteurs locaux interrogés regrettent le manque de concertation avec la Mairie, ainsi que les nuisances que ces programmes ambitieux ne manquent pas de générer au quotidien (programmes ZACA, Ouaga 2000 et ZAD qui tardent à se concrétiser et à sortir de terre ; échangeurs qui ont contraint les services municipaux à procéder à des déguerpissement jamais plaisants à mener ; perspective de voir s'éloigner un aéroport qui a pourtant sa place dans la ville, etc.) Cette situation n'est sans doute pas une exclusive de la ville de Ouagadougou ; d'autres capitales africaines ont connu des initiatives analogues, voire plus radicales encore. Cette ingérence centrale n'en constitue pas moins une des caractéristiques fortes de la gouvernance urbaine locale à Ouagadougou.

C. Un élément clé dans la compréhension des mobilités urbaines : la production du logement et le rôle des politiques publiques

Dans l'étude générales des formes de mobilité à Ouagadougou, depuis les migrations internationales et nationales qui alimentent une croissance soutenue, jusqu'aux mobilités quotidiennes qui permettent de comprendre la relation « intime » que les Ouagalais entretiennent avec leur ville, le maillon du logement joue un rôle clé dans la dynamique urbaine. En effet, le marché du logement, formel et informel, détermine des stratégies et des pratiques résidentielles très variées, d'un individu à l'autre, mais aussi au cours du cycle de vie d'une même personne, et ces pratiques différenciées conditionnent à leur tour non seulement les conditions de vie de la population ouagalaise, mais les

⁶⁷ Société nationale d'aménagement des terrains urbains, qui procède de la fusion de l'ancienne administration du projet Ouaga 2000 et de l'ex Fonds National de l'Habitat. Relevant directement du Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme, elle n'a aucun lien avec la commune de Ouagadougou, mais pas de lien non plus avec la Direction Générale de la Promotion de l'Habitat et du Logement, qui relève pourtant du même Ministère et intervient également dans la production du logement.

formes de mobilités quotidiennes et les conditions d'accès aux ressources de la ville (emploi, services, réseaux sociaux, etc.)

Ainsi, un ménage « moyen », achetant légalement une petite maison ou une parcelle en périphérie de la ville, accédera au statut sécurisant de propriétaire, mais au prix d'un effort financier lourd et de long terme, qui limitera durablement son train de vie et le contraindra à augmenter son temps et son budget de transport. Un autre ménage, plus âgé, bénéficiant d'une location à bas prix ou d'un hébergement gratuit (cas de 16,5% de la population ouagalaise –cf. Chapitre Stratégies résidentielles), dans un vieux quartier dégradé du centre comme Dapoya, vivra certes dans un logement inconfortable et dans l'incertitude à long terme qui est le lot des non propriétaires, mais il bénéficiera d'un logement bien situé dans la ville, pour un coût très limité. Un troisième ménage enfin, jeune et parti tenter sa chance dans le non loti en acquérant informellement un petit terrain vivra dans l'espoir d'obtenir à terme une parcelle légale, qu'il pourra effectivement obtenir s'il a la chance d'être tiré au sort, mais il vivra aussi sous la menace permanente d'un déguerpissement, et devra se contenter de conditions de vie précaires, dans des constructions sommaires (ne pouvant améliorer son logement tant que son statut ne sera pas réglé), sans électricité ni eau courante, et à une distance du centre qui constituera un handicap quotidien pour l'accès à l'emploi, à l'éducation et aux services.

D'où l'importance des politiques urbaines menées en matière de logement, ainsi que des politiques menées dans d'autres domaines mais qui exercent une influence sur les pratiques résidentielles des habitants, comme la gestion du foncier, la politique du crédit, l'expansion des services domestiques ou encore les transports urbains. C'est à ces politiques que nous allons nous intéresser maintenant.

1. *En amont de la problématique du logement : la gestion de la question foncière à Ouagadougou*

Rappelons tout d'abord un élément de contexte important, qui concerne les formes de production du logement à Ouagadougou. La capitale burkinabè est à la fois :

- Une ville de **propriétaires**, aux trois quarts ; les locataires ne représentant que 10% des occupants des logements recensés dans l'enquête Ouaga 2009, et les « hébergés gratuits » 15% environ (cf. Chapitre Stratégies résidentielles). Cette situation est à la fois le résultat d'une logique de la demande (l'aspiration dominante des ménages ouagalais à devenir propriétaires de leur logement) et d'une logique de l'offre (l'incapacité du secteur public et du secteur marchand formel à générer une offre locative de masse) ;
- Une ville **horizontale**, constituée essentiellement de **maisons** individuelles et d'unités d'habitations familiales (cf. Chapitre Morphologie urbaine : maisons, villas et concessions représentent 58% du total des logements), ou de maisons subdivisées en appartements de petite taille, sur le modèle des célibatériums (les logements de une à trois pièces représentent 39,7% du total). L'habitat collectif, dans les cités sankaristes ou dans les immeubles à étage du centre-ville, représente un parc de logement qui demeure anecdotique à l'échelle de la ville ;

- Une ville **autoconstruite**, pour plus de 90% de son parc de logements (Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme, 2008a : 18), où la moitié des logements sont édifiés en matériaux précaires (banco), dans le secteur non loti (qui représente 44,6% des logements dans l'enquête « Ouaga 2009 ») et où un cinquième seulement des logements dispose d'un raccordement à l'électricité et à un robinet privatif (cf. Chapitre Morphologie urbaine).

Le premier paramètre, qui a longtemps déterminé tous les autres dans la production du logement, est la **question foncière**. Le problème ne date pas d'hier et il a déjà été plusieurs fois signalé (Jaglin, 1995 ; Prat, 1996 ; Ouattara, 2006 ; Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme, 2008a ; etc.). Traditionnellement, les terres agricoles situées à la périphérie de Ouagadougou sont en la possession des « *naabas* », les chefs coutumiers des villages *mossé* situés autour de la ville, et leur intégration au foncier urbain, faisait, jusqu'à la révolution sankariste, l'objet d'une lourdeur procédurale telle que le développement de la ville était littéralement gelé (Ouattara, *op. cit.*, p. 290). Ainsi, avec 20 300 parcelles officiellement « loties » (urbanisables) en 1985 pour 89 000 ménages recensés, le déficit était énorme, ce qui a provoqué le développement d'énormes quartiers d'habitat spontané, le « non loti », qui représentait à la même date environ 70% du territoire urbain et 60% de la population (*Ibid.*). Le développement du non loti a été rendu possible par l'inaction de l'Etat, qui n'a pas développé de programme de logement social, qui n'a pas proposé aux ménages populaires d'alternatives pour se loger, ne serait-ce qu'en accompagnant l'autoconstruction, et qui a donc laissé se développer le non loti dans l'informalité la plus totale. Il est aussi le résultat de l'action des autorités coutumières, qui ont vendu des lots aux nouveaux arrivants de façon clandestine, en dehors de toute régulation, ainsi que des nombreux spéculateurs qui ont joué sur la forte pénurie de terrains en négociant de nombreuses parcelles dans le non loti. La rupture révolutionnaire inaugurée en 1983, radicale, a reposé sur un slogan simple (« une famille, un toit »), et un instrument qui l'était tout autant, la réorganisation agraire et foncière (RAF), c'est-à-dire la nationalisation du foncier rural (sous le contrôle du Domaine Foncier National). Comme l'ont bien montré Jaglin (*Op. Cit.*) et Ouattara (*Op. Cit.*), une politique du logement assez ambitieuse a été menée durant cette période, avec plus de 66 500 parcelles qui ont été loties (c'est-à-dire urbanisées formellement) entre 1983 et 1995 dans les périphéries informelles de l'époque, en procédant par « déguerpissement » progressif des quartiers non lotis, dont les habitants étaient relogés, au fur et à mesure, dans les nouveaux lotissements. Dans le même temps, plus de 3 200 « villas » et une petite centaine d'appartements étaient construits sur la même période (Ouattara, *Ibid.* : 294-295), dans les « cités révolutionnaires » qui correspondent aux actuels quartiers péricentraux de la ville (Cités An II, An II, An IV, 1200 logements, etc). L'aspect le plus spectaculaire de cette politique et son impact social le plus fort a bien sûr été la campagne massive de lotissements, qui a permis de résorber en grande partie, au moins provisoirement, les couronnes non loties, et qui a permis à de nombreux ménages modestes d'accéder à une parcelle dans des conditions très avantageuses : des terrains de 500 à 600 mètres carrés environ, pour une somme modique correspondant essentiellement au coût administratif de l'opération et non à la valeur commerciale de la terre.

Après le changement de régime, en 1987, l'application de la RAF a progressivement été assouplie : la propriété coutumière a de nouveau été reconnue, et l'administration a ouvert la possibilité de commercialiser certaines portions du DFN, pour faciliter la promotion privée. De même, la décentralisation a concédé aux collectivités locales l'administration du foncier, mais uniquement sur « un domaine propre constitué par les parties du domaine foncier national cédées à titre de propriété

par l'Etat » (Ouattara, Ibid. : P. 297). Dans les faits, ce sont les services de l'Etat (concrètement : la DGUTF, la Direction générale de l'urbanisme et des travaux fonciers) qui ont procédé au « bornage » des réserves foncières, c'est-à-dire à la planification des futurs lotissements et à la délimitation des parcelles correspondantes, et ce sont les services municipaux, via les mairies d'arrondissements, qui ont procédé ensuite à l'adjudication des lots ainsi créés.

Les deux dernières décennies ont été caractérisées, compte tenu la croissance démographique soutenue et des besoins croissants en logements, par un double mouvement :

- un développement accéléré de l'habitat non loti en périphérie de la ville, alimenté par l'accélération de la croissance démographique de Ouagadougou. Les autorités coutumières ont progressivement subdivisé et mis en vente leurs domaines, de façon informelle, sans aucun plan d'urbanisme ni accompagnement de la part des pouvoirs publics ;
- une poursuite –voire une accélération- du processus de lotissement dans les espaces non lotis et plus largement, dans toute la périphérie de la commune de Ouagadougou.

Aujourd'hui, l'essentiel du territoire municipal de Ouagadougou est « borné », c'est-à-dire que les parcelles des futurs lotissements sont repérées dans l'espace, et les maisons installées dans le non loti ont fait l'objet d'un recensement qui est régulièrement mis à jour. Ce qui traîne en revanche, ce sont les procédures d'attribution des nouvelles parcelles. Ainsi dans l'arrondissement de Bogodogo, au Sud-est de la ville, le bornage a été réalisé à partir de 2005 et il est quasiment achevé aujourd'hui (moyennant un accord avec la commune limitrophe Saaba pour délimiter la frontière entre les deux villes), mais l'adjudication n'est toujours pas faite dans toute la partie orientale de l'arrondissement, qui correspondant au secteur non loti et aux rares terres encore rurales situées sur le finage des anciens villages de Goundri, Taabtenga, Yamtenga, Balkuy. Peu ou prou, la même situation se répète dans toutes les périphéries de la ville.

2. *Les limites d'une politique du « tout lotissement »*

Le mode principal de production du logement à Ouagadougou repose donc sur un cycle « non loti – normalisation – lotissement », qui revient à détruire les quartiers d'habitat spontané au fur et à mesure de leur production, pour réinstaller leurs habitants sur des parcelles légales et viabilisées, où la plupart des constructions toutefois seront autoconstruites. Cette **politique du « tout lotissement »** présente plusieurs limites, dont beaucoup ont déjà été signalées. Les critiques portent à la fois sur :

- la dynamique d'urbanisation des quartiers non loti, qui génère une forme d'habitat très précaire et qui est gangrenée par les stratégies spéculatives ;
- la logique de la régularisation du non loti, autrement dit le passage du non loti aux lotissements, qui ne se fait pas dans des conditions satisfaisantes ;
- la conception même des lotissements et leur évolution, qui n'est guère cohérente d'un point urbanistique, mais aussi social.

Sur le premier point, le discours dominant auprès de la majorité des acteurs interrogés (mais on retrouve la même tonalité dans les textes officiels) est un discours globalement « accusatoire » contre l'anarchie des quartiers informels, dont le caractère urbain est souvent nié. Parfois décrits

comme des niches de migrants ayant reconstruit leur village aux portes de la ville, ils sont d'abord conçus comme des espaces qu'il faudra éradiquer. D'autres responsables interrogés, moins nombreux, soulignent au contraire les avantages du non loti, qui permet de fixer, à coût très faible pour la collectivité, des densités de peuplement beaucoup plus fortes que dans les lotissements, ce qui permet ensuite d'amortir plus facilement le coût des réseaux et des services (voirie, eau, électricité, éclairage, etc.). Mais cette idée est loin d'être dominante. Les habitants du non loti ont quant à eux intériorisé l'idée qu'ils ne sont là qu'à titre provisoire et tous ceux que nous avons rencontrés fondent leur projet résidentiel sur un espoir de relogement dans un lotissement.

Un des principaux problèmes évoqués sur la production des espaces non lotis est sa **dimension hautement spéculative**, qui opère à deux niveaux : d'abord dans l'action des autorités coutumières, qui ont rapidement démembré leurs terres agricoles pour les vendre aux nouveaux arrivants et en tirer un bénéfice qui, rapporté aux nombres de terrains vendus dans le non loti, atteint des proportions colossales ; ensuite de la part de nombreux acquéreurs de ces terrains, dont beaucoup n'ont pas pour objectif d'y résider mais d'obtenir un lot lors des opérations de régularisation. Incontestablement, cette forme de spéculation est très répandue, notamment parmi les classes moyennes, les fonctionnaires, les commerçants, etc. Sur le plan financier, l'opération est très rentable : le chiffre le plus couramment avancé pour l'achat d'un terrain aux chefs coutumiers dans le secteur non loti est de 50 000 FCFA⁶⁸. Ensuite, le prix à payer pour obtenir une parcelle dans un lotissement, lors de l'opération de régularisation du non loti, varie entre 50 000 et 100 000 FCFA. Il est donc possible, pour les plus chanceux, d'obtenir, après un passage plus ou moins long dans le secteur non loti, une parcelle légale et viabilisée en lotissement pour la somme de 100 à 150 000 FCFA, alors que le prix à la revente d'une parcelle nue dans un lotissement achevé se situe rarement en dessous d'un million de FCFA et peut facilement atteindre 2 ou 3 millions, voire davantage pour les parcelles bien situées (et souvent dotées d'une première construction). Les bénéficiaires potentiels sont donc importants, même en déduisant le coût de l'investissement de la première édification dans le non loti, qui en général est perdue dans l'opération de régularisation, et l'on comprend que beaucoup soient tentés par une telle opération.

De fait, cette logique de cycle « non loti – normalisation – lotissement », dominante dans la production du logement à Ouagadougou, encourage une telle pratique, d'autant qu'il n'existe pas de système efficace pour lutter contre cette forme de spéculation (au-delà du mode de classement des demandes de relogement exposé un peu plus loin) et que, d'autre part, il est quasiment impossible pour un ménage de classe moyenne d'accéder directement à l'achat d'une parcelle dans un lotissement légal sans passer par la « case » non loti, sauf à miser sur le marché de la revente des parcelles, dont le coût est beaucoup plus élevé⁶⁹. Autrement dit, la contradiction de ce système, qui prétend contourner les lois du marché en cédant presque gratuitement des terrains constructibles

⁶⁸ Valeur approximative citée par plusieurs des acteurs institutionnels interrogés, et confirmée lors d'un entretien auprès des chefs coutumiers des villages de Goundri, Taabtenga et Yamtenga, dans l'arrondissement de Bogodogo. Mais cette somme peut varier de façon importante, et la pratique du don de la terre, avec ou sans contrepartie non monétaire, était autrefois assez répandue dans les villages de la périphérie ouagalaise.

⁶⁹ Sans parler du cas, fréquent dans le non lotis, de familles modestes qui envoient leurs enfants, adolescents ou jeunes adultes, occuper plusieurs terrains, dans l'espoir d'obtenir ensuite plusieurs parcelles légales : sont-ils des « spéculateurs », ou n'ont-ils pas une stratégie assez compréhensible qui est d'anticiper sur la future décohabitation de leurs enfants qui, lors de leur mise en ménage, auront besoin d'un logement indépendant ?

aux ménages modestes, est qu'il favorise justement la spéculation, le marché « sauvage ». Les effets pervers de ce système, qui gonfle artificiellement la demande de parcelles, ne dépassent-ils pas les bénéfices attendus (offrir des terrains pas chers au plus pauvres) ?

Concernant la **stratégie spéculative des « autochtones »** -comme se désignent eux-mêmes les familles originaires des villages mossè de la périphérie ouagalaise-, la situation est complexe. Certes, les chefs coutumiers ont tiré largement profit du mode de production des logements dans la périphérie ouagalaise. Il y a d'ailleurs un double profit : une première fois lors de la vente de la terre, une seconde fois en revendiquant un nombre important de parcelles pour leurs familles lors des opérations de lotissement. Pourtant, la situation est plus compliquée qu'il n'y paraît au premier abord. D'abord parce qu'ils n'ont pas été en mesure de résister à la pression foncière urbaine : la croissance démographique et le déficit de logements à Ouagadougou étaient tel que le développement de l'habitat spontané en périphérie était impossible à endiguer. Les chefs coutumiers manient de ce point de vue, un discours défensif (« nous avons été spoliés de nos terres ») plus volontiers qu'ils ne reconnaissent avoir joué un rôle moteur dans le développement du non loti⁷⁰. Ensuite parce que la vente de leurs terres est irréversible et qu'au-delà du capital qu'ils ont pu se constituer dans l'opération, ils se trouvent aujourd'hui dépossédés de leur moyen de subsistance traditionnel : leurs terres agricoles. De fait, tous les autochtones ne sont pas affectés de la même façon : alors que les *naabas*, leur entourage proche et les chefs de famille ont pu obtenir des gains financiers parfois importants, d'autres, cadets sociaux et jeunes en général, paient un lourd tribut dans l'opération : faiblement scolarisés et travaillant traditionnellement dans l'agriculture et les activités rurales, ils se trouvent aujourd'hui sans ressources (la plupart n'ont rien reçu des ventes de terrain) et déclassés socialement, dans une ville qui offre peu de perspectives pour des jeunes dont le capital scolaire et professionnel ne dépasse pas, dans bien des cas, celui des jeunes migrants ruraux qui les entourent. Certains d'entre eux nourrissent un lourd ressentiment contre les opérations de lotissement, mais aussi contre leurs aînés, qui ont accaparé les bénéfices d'un système qui a contribué à les marginaliser socialement⁷¹. Parfois encore, ce sont les jeunes qui attisent la spéculation, forçant la main à leurs aînés en prenant l'initiative de vendre les terres, à leur profit, ce qui génère ensuite d'inextricable conflits intergénérationnels au sein du groupe autochtone, dont la cohésion a été sérieusement mise à mal par le mouvement d'urbanisation de leurs terres.

Un autre problème concerne l'**insécurité résidentielle** dans laquelle sont maintenus durablement les habitants du non loti, et la difficulté pour les pouvoirs publics à réaliser les lotissements dans des délais raisonnables. Tout le monde sait –ou suppose-, lorsqu'il s'installe dans le non loti, que tôt ou tard il sera délogé pour accéder, s'il a de la chance, à une parcelle légale, ou pour être repoussé, s'il n'a pas de chance, un peu plus loin en périphérie, où il faudra reconstruire une maison également provisoire. La procédure est relativement simple : les habitations construites sur le terrain sont recensées par l'administration (qui leur appose un « numéro de dénombrement ») et classées en trois catégories : les « RR » (résidents réels), c'est-à-dire les habitants qui habitent réellement les lieux depuis qu'ils ont acquis leur terrain ; les « PNR » (Propriétaires non résidents), c'est-à-dire ceux

⁷⁰ Source : entretien auprès de trois chefs coutumiers de l'arrondissement de Bogodogo, mai 2009.

⁷¹ Source : entretien réalisé auprès d'une association de jeunes autochtones de Yamtenga, avril 2009.

qui, dans une stratégie spéculative à long terme, ont édifié une bâtisse rudimentaire sur leur terrain, parfois appelée « maison alibi » (Prat, 1996), dans laquelle ils ont logé provisoirement des personnes de confiance, ou simplement des ménages pauvres qui n'avaient pas d'autre alternative ; enfin les NCH (Nouvelles constructions habitées), c'est-à-dire les terrains restés longtemps vides et qui n'ont été construits –et habités– qu'au moment où était lancée l'opération de légalisation, dans une logique clairement spéculative. Cette classification a pour but de limiter la spéculation en donnant la priorité aux plus nécessiteux lors de l'opération de régularisation du non loti. Parallèlement à cette opération de dénombrement, les services du Ministère de l'Habitat (concrètement : la Direction topographique et des travaux fonciers) procèdent à un bornage des espaces non lotis, qui reporte sur le sol le maillage des futurs lotissements : voirie, parcelles d'habitation ou à usage commercial, réserves foncières pour les infrastructures publiques, etc. Ensuite la Mairie de l'arrondissement concerné procède à une adjudication des parcelles, par tirage au sort. Les RR sont prioritaires lors du tirage et n'auront à payer que 50 000 FCFA pour leur parcelles, les occupants des maisons classées PNR viennent en second ordre de priorité, mais devront s'acquitter de 100 000 FCFA, enfin les NCH, qui auront à payer la même somme, sont considérés comme non prioritaires⁷².

L'efficacité de ce mode d'adjudication, qui cherche en même temps à limiter la spéculation, est limitée compte tenu de l'énorme décalage entre la demande de parcelles, énorme, et l'offre, qui est largement inférieure. Ainsi, rien qu'à Bogodogo, la délimitation des futurs lotissements a-t-il permis de dégager 18 000 parcelles environ, pour 53 000 ménages dénombrés dans le non loti⁷³. Dans ce contexte, la pression qui repose sur les tirages au sort est extrême, la suspicion est générale, et la contestation des résultats est fréquente (comme à Zongo ou à Yamtenga, où les premiers résultats du tirage au sort ont été annulés).

Une fois l'attribution des parcelles réalisée, les heureux bénéficiaires obtiennent un « Permis urbain d'habiter » sur leur futur terrain, qui n'est pas un titre de propriété (lequel viendra beaucoup plus tard), mais qui a immédiatement une valeur marchande, puisque sa revente est tolérée par les pouvoirs publics. Les cas de revente à ce stade sont fréquents, chez le plus pauvres notamment, qui privilégient le bénéfice d'une transaction immédiate sur la perspective, lointaine, d'avoir une parcelle qu'ils auraient difficilement les moyens de construire... Dans tous les cas, les délais de ce processus complexe sont très longs (plusieurs années) entre le moment où un habitant achète un terrain dans le non loti et celui où il prendra éventuellement possession de sa parcelle légale, et durant toute cette période, les habitants pâtissent d'une grande « insécurité résidentielle ». Ainsi dans le secteur de Yamtenga, le bornage a-t-il démarré en 2005, mais les adjudications des parcelles ne sont toujours pas faites, mi-2009, alors que par endroits, le non lotis a commencé à se développer dès le début des années 2000.

Enfin, on ne peut clore l'étude de ce cycle de la production du logement sans évoquer rapidement les problèmes du **modèle d'urbanisation des secteurs lotis**. La principale difficulté concerne les très faibles densités de peuplement de ces zones⁷⁴. Le modèle urbanistique qui a été appliqué dans les

⁷² Source : entretien auprès du Maire Adjoint de l'arrondissement de Bogodogo.

⁷³ Source : entretien auprès des chefs coutumiers de Bogodogo.

⁷⁴ Comme il apparaît dans le Chapitre Morphologie urbaine, la densité de peuplement n'est que de 64,9 hab./Ha dans les zones loties, contre 101,7 hab./Ha dans le non loti.

nouveaux lotissements, déployé de façon stéréotypée dans toute la périphérie de la ville, juxtapose des blocs d'habitations avec des parcelles oscillant entre 500 et 600 m² au départ, une voirie bordée, pour les axes principaux, de lots à usage commercial de plus grande taille, et de nombreux espaces non urbanisés : places, terrains de jeux et « réserves foncières » destinées à l'implantation de services collectifs (écoles, centres de santé, administrations, etc.). Souvent, ces réserves demeurent vides, ou notoirement sous-occupées, de même que certaines parcelles qui, pour différentes raisons, ne sont pas construites, ou occupées par des édifications précaires comparables à celles qu'on trouve dans le non loti. En théorie, la réglementation contraint les propriétaires de parcelles à construire dans un délai de cinq ans après l'acquisition de la parcelle, mais dans les faits, il est très difficile de faire appliquer cette clause, et encore plus de procéder à une expropriation, qui théoriquement est possible⁷⁵. On observe la même chose avec les parcelles à usage administratif ou économique, largement sous-occupées, comme c'est le cas pour de nombreuses écoles ou terrains de sport (Groupe Huit, 2009 : 14-15). Au total donc, on observe un gaspillage de l'espace, dans des secteurs anciennement lotis, qui sont aujourd'hui dans la première couronne périphérique de la ville, qui semble difficile à comprendre quand on connaît l'ampleur du déficit de logement à Ouagadougou, et qui invite à repenser le développement de la ville en termes de densification et de renouvellement urbain. Une première réponse a été de réduire la taille des parcelles en fixant à 250 m² le plafond maximal pour des opérations de logement social. Cette réduction permet à la fois d'augmenter l'offre de parcelles et de densifier les lotissements. Une autre solution serait de réfléchir à la façon de mieux occuper les réserves foncières et les infrastructures publiques ; une piste actuellement explorée par la mairie de Ouagadougou dans la conception de son POS (Groupe Huit, 2009).

3. *Quelles perspectives d'évolution pour les politiques du logement à Ouagadougou ?*

Pour reprendre la formule employée par un Conseiller de coopération technique à la Mairie de Ouagadougou, la ville se trouve aujourd'hui à un point de bascule. En effet, l'essentiel du territoire municipal encore vide est d'ores et déjà borné, et les opérations de lotissements devraient suivre, sous des délais plus ou moins longs. Cet état de fait est entériné dans le Schéma Directeur d'Aménagement du Grand Ouaga, qui reconnaît comme « Zone d'urbanisation future tout la ceinture externe de la commune de Ouagadougou. Le problème du développement de l'habitat spontané devrait donc se déplacer à terme dans les communes périphériques, où l'expansion des « banlieues » est parfois déjà en marche, à Saaba principalement. La ville de Saaba a d'ailleurs passé un accord tacite avec la mairie de l'arrondissement voisin de Bogodogo, pour fixer la limite entre les deux communes, et a procédé à une vague de lotissements sur son territoire, le long de sa frontière Ouagadougou, pour éviter d'être envahie par le non loti ouagalais. Il n'y a pas encore de situation équivalente avec les autres communes périphériques, dont le noyau urbain principal est encore éloigné des quartiers périphériques de Ouagadougou. Par contre, le non loti ouagalais dépasse ou s'approche en plusieurs endroits de la ligne qui est actuellement considérée comme marquant les limites administratives de la commune, comme il apparaît clairement sur la carte générale du

⁷⁵ Source : entretien auprès du Secrétaire Général et d'un représentant de la Direction des Etudes et de la Planification de la Mairie de Ouagadougou.

chapitre Cartographie, ou sur les cartes du SDAGO. Il devrait donc, en théorie, se déverser prochainement dans les communes voisines qui, transformées ainsi en « banlieues », auraient à charge de gérer les conséquences de l'expansion ouagalaise. Mais dans les faits, la situation est plus complexe. En effet, il n'existe actuellement pas de délimitation précise du découpage administratif à l'intérieur de la région centre, ce qui fait que les limites extérieures de la commune de Ouagadougou ne sont pas fixées de façon précise. L'usage, dans ces circonstances, est de repousser les limites extérieures de la ville au fur et à mesure de l'expansion des quartiers périphériques⁷⁶.

En avril 2008, le Maire de Ouagadougou a pris la décision d'arrêter provisoirement l'expansion des lotissements au 31 décembre de la même année, pour ne pas encourager davantage l'expansion du non loti, considérant que celle-ci était stimulée justement par les opérations de lotissement. L'Etat et la ville de Ouagadougou affichent aujourd'hui un relatif consensus, au travers du SDAGO (AAPUI – ARCADE, 2009, Vol. 2 : p. 38) et des « Termes de référence » du POS (Commune de Ouagadougou, 2009 : p. 2-3), sur la volonté d'arrêter l'expansion de l'habitat spontané dans les périphéries de la ville et de donner ainsi des limites à la ville. Cette idée est d'ailleurs reprise par tous les acteurs institutionnels que nous avons rencontrés. De fait, la limite actuellement du bornage des futurs lotissements correspond à peu près aux limites de la commune de Ouagadougou qui apparaissent sur les cartes, et sur la carte de synthèse du SDAGO à l'horizon 2025 (AAPUI – ARCADE, 2009 : 43), toute la bande située entre front d'urbanisation actuel et la limite extérieure de la commune a été classée en « Zone d'urbanisation future ». A court terme, il y a encore de quoi loger une population importante dans cette réserve de parcelles. Mais rapidement, cette réserve de parcelles va s'épuiser et il semble illusoire de penser qu'elle pourra contenir longtemps la demande de nouveaux logements, sauf à ignorer la réalité de la croissance démographique ouagalaise. Car les perspectives de croissance démographiques considérées dans ce rapport (Chapitre Evolution passée et future de la ville de Ouagadougou), avec un taux de 7,6% entre 1996 et 2006, vont au-delà de l'hypothèse de travail du POS (4,3%), ainsi que de celle du SDAGO (6,7%). Dans ces conditions, et en tenant compte du phénomène de décohobitation et de diminution de la taille des ménages, l'idée d'arrêter l'expansion de la ville informelle apparaît comme une pure utopie, si l'on n'est pas en mesure de modifier les modalités actuelles de production du logement. Dans un avenir assez proche, si aucune alternative réaliste n'est proposée aux nouveaux accédants sur le marché du logement (jeunes et migrants principalement), il est fort probable que le non loti continuera de s'étendre à l'extérieur des actuelles limites de la ville.

Quoiqu'il en soit, le stock accumulé des espaces lotis et des logements déjà construits est désormais important à Ouagadougou. Compte tenu de cela, compte tenu également des faibles densités des espaces centraux et péricentraux, et des difficultés pour la ville à intégrer des périphéries toujours plus éloignées, on ne peut plus penser la production du logement en termes d'expansion périphérique. Peut-être arrive-t-on aujourd'hui aux limites d'un cycle, celui du « tout lotissement », pour entrer dans une nouvelle phase du développement de la ville, une phase de « **renouvellement**

⁷⁶ Un comité vient d'être constitué, sur recommandation du Gouverneur régional, pour procéder à cette délimitation. Celle-ci devra être validée par le vote d'une loi par l'Assemblée Nationale. Source : entretien auprès du Secrétaire Général et d'un représentant de la Direction des Etudes et de la Planification de la Mairie de Ouagadougou.

urbain » où l'évolution –la requalification éventuelle- des espaces déjà construits jouera un rôle aussi important dans la dynamique du logement que l'étalement de la ville. Le défi qui s'impose aujourd'hui est de densifier la ville, de rationaliser l'occupation de l'espace, dans les secteurs résidentiels comme dans les zones d'activités économiques, et de produire une ville plus « durable », c'est-à-dire plus dense et offrant aux couches populaires des alternatives de logement autres que l'échappatoire actuel de l'autoconstruction dans la périphérie non lotie.

Les politiques publiques devront donc se pencher sur d'autres solutions, qui restent à définir et à mettre en œuvre : densification des vieux lotissements, verticalisation de l'habitat et développement de la co-propriété, soutien au développement de l'offre locative, etc. Sinon, comme c'est depuis toujours le cas dans cette ville, ce sont les arrangements résidentiels de la population ouagalaise, largement contraints par la pénurie de logements, ainsi que le marché du logement lui-même, qui détermineront l'évolution des conditions de logement dans la ville. Il est fort probable que la densification se fera de façon spontanée, par agrandissement des logements dans les lotissements anciens, ou par leur subdivision en petites unités à usage locatif (situation déjà très répandue, avec la subdivision de nombreuses villas en célibatériums), par la construction de nouveaux édifices dans les parcelles aujourd'hui faiblement construites, par la verticalisation des maisons individuelles, ou encore par la suroccupation des logements. Sans parler bien sûr du développement du non loti dans les communes périphériques qui, si rien n'est fait, devraient reproduire les mêmes cycles que ceux jusque ici observés dans la commune de Ouagadougou.

La **prise de conscience** de l'ensemble de ces défis concernant la production du logement à Ouagadougou est en cours au sein des pouvoirs publics, ainsi que chez la plupart des interlocuteurs interrogés. De fait, le gouvernement burkinabè a multiplié récemment les réformes en faveur d'un changement de modèle dans la production du logement. La création en 2005 d'un ministère autonome de l'Habitat et de l'Urbanisme, faisant du logement une priorité des politiques d'urbanisme, est un premier signe. Puis d'autres dispositifs du changement en cours ont suivi. Outre les éléments généraux de planification déjà évoqués en début de chapitre, comme le SDAGO ou le Programme Stratégique « Ouagadougou Horizon 2025 », on retiendra :

- la création en 2005 de la Banque de l'Habitat, chargée de répondre à un goulet d'étranglement important dans la production du logement, qui est celui du crédit immobilier (quasiment inexistant jusqu'alors) ;
- l'adoption en 2006 d'un Code de l'Urbanisme et du logement. Celui-ci, premier document de référence sur les normes de l'urbanisation au Burkina Faso, pose notamment les principes de la restructuration du tissu urbain et de la rénovation des quartiers anciens, de la restauration immobilière des immeubles défectueux, du remembrement urbain ou encore du droit de préemption et d'expropriation pour cause d'utilité publique. De même, il prévoit la mise en place de POS ; chantier aujourd'hui en cours dans la ville de Ouagadougou.
- le Programme des « 10 000 logements », lancé en 2007 par le ministère, qui doit produire autant de logements à caractère « social » (en accession très aidée, pour les ménages modestes) ou « économique » (en accession aidée, pour ceux disposant de ressources un peu plus élevées). La souscription à ce programme, début 2008, a permis de recueillir 30 000 candidatures, sur lesquelles ont disposé d'informations assez précises (Ministère de

l'Habitat et de l'Urbanisme, 2008c). Plus de la moitié des demandes ont été déposées à Ouagadougou, ce qui illustre deux choses : l'ampleur de la crise du logement dans cette ville, sans équivalent dans le reste du pays, et l'existence d'autre part d'une « petite classe moyenne ascendante », aspirant à un logement formel subventionné. De fait, les personnes sélectionnées dans le cadre du premier programme, la Cité de l'espérance, étaient essentiellement des fonctionnaires dont les revenus mensuels oscillent entre 100 000 et 150 000 FCFA. Avec un prix de vente de 6,7 millions de FCFA, et des crédits avantageux concédés par la Banque de l'Habitat (des prêts sur 15 à 20 ans, à un taux bonifié de 5% ; des conditions sans équivalent chez les banques commerciales), l'opération s'est avérée très attractive, malgré quelques difficultés dans l'achèvement des travaux, et en dépit du grand éloignement de la cité, située à 12 kms du centre-ville⁷⁷. Le problème principal est la modestie du programme, qui n'a livré que deux opérations à ce jour, la Cité de l'espérance et celle de Karpala, soit 230 maisons à peine, et qui doit livrer, au terme de l'opération, 5300 logements à Ouagadougou. Il est prévu d'accélérer le mouvement dans les années à venir, mais ce sera difficile, car les deux organismes chargés du programme, la DGPHL et le CEGECI, autofinancent pour l'essentiel l'opération : elles doivent donc attendre d'avoir fini une opération et vendu les logements avant de lancer la suivante ;

- la Loi de promotion immobilière, en 2008, dont l'objectif est de promouvoir et faciliter l'investissement des opérateurs privés dans la production du logement, pour pallier l'incapacité du secteur public à produire du logement ;
- la promotion en 2009 de la DPHL (Direction de la Promotion de l'habitat et du logement) en Direction générale, avec pour mission de réfléchir, entre autres, à une diversification de l'offre de logements et des aides apportées dans ce domaine (offre locative, construction en hauteur et développement de l'habitat collectif, accompagnement de l'autoconstruction, aide à l'amélioration de l'habitat ancien, etc.). qui réfléchit à de nouvelles pistes sur le logement. Les pistes proposées sont intéressantes, mais la réflexion démarre tout juste ;
- Le vote, prévu au second semestre 2009, d'une loi sur la co-propriété, pour lever un handicap structurel, l'inexistence d'une forme légale de co-propriété, qui empêche le développement de l'habitat collectif, puisqu'un même édifice ne peut actuellement pas avoir plusieurs propriétaires, ce qui empêche les Ouagalais d'acheter formellement un appartement dans un immeuble collectif. Cette loi est indispensable pour la densification de l'habitat dans la ville ; elle pourra s'appliquer aux immeubles mais aussi à d'autres formes de logements comme les célibatériums.

On se trouve donc aujourd'hui dans une situation paradoxale : d'un côté, les pouvoirs publics semblent avoir pris la mesure du problème posé par la question du logement à Ouagadougou, et tentent d'y apporter des réponses institutionnelles, qui marquent un changement par rapport à la période précédente, mais de l'autre, on note une certaine obstination à vouloir arrêter l'expansion du non loti, alors même que les évidences démographiques indiquent que la demande en logements neufs va être soutenue dans les années à venir.

⁷⁷ Source : entretiens auprès du Directeur de la Direction Générale de la Promotion de l'Habitat et du Logement, à l'initiative du Programme 10 000 Logements, du Directeur Général du CEGECI, chargé de la réalisation de la Cité de l'espérance, et deux habitants du quartier.

D. Mobilités quotidiennes et gestion des transports urbains : un thème qui n'est pas prioritaire pour les acteurs publics

La question des mobilités quotidiennes dans la ville de Ouagadougou, ou plus exactement la question des transports urbains, a fait l'objet de deux enquêtes importantes qui donnent une base de départ pour observer l'évolution des conditions de déplacement dans la ville (SITRASS, 2003 : 9-27) :

- l'enquête « *Analyse du système de déplacements à Ouagadougou* » de 1992, commanditée par la Régie Nationale des Transports en Commun X9 et financée par la coopération française, qui a été réalisée par l'INRETS, en collaboration avec le LET (Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon) ;
- L'« *Etude d'amélioration des conditions de déplacements dans l'agglomération de Ouagadougou* », réalisée en 2000 par CIMA+ International, un bureau d'études canadien, qui a procédé notamment à un comptage de la circulation et à une enquête origine-destination dans la ville de Ouagadougou.

Ces deux enquêtes, les publications qui en découlent, ainsi que les données issues de la thèse de Stanislas Bamas (2003a : 59-90), permettent de dégager les grandes tendances des conditions de déplacement des populations dans la ville de Ouagadougou. Globalement, ces tendances semblent confirmées par l'enquête Ouaga 2009, même si la méthodologie des trois enquêtes est radicalement différente, ce qui fait que les chiffres ci-dessous ne sont pas comparables entre eux.

1. La distribution modale des déplacements quotidiens

DISTRIBUTION DES MODES DE TRANSPORTS URBAINS A OUAGADOUGOU

(Marche à pied exclue)

Enquête INRETS 1992

Répartition modale des déplacements des chefs de ménages enquêtés et de leurs épouses

	TOTAL*
Bicyclette	17%
Moto	67%
Voiture	10%
Total Transport Individuel	95%
Transports Collectifs	5%
TOTAL *	100%

Source : Diaz, Plat et Pochet (1998 :23)

Enquête CIMA 2000

Estimation par comptage de la distribution, par mode de transport urbain, des individus se déplaçant sur les cinq axes principaux de Ouagadougou entre 6h et 20h

	TOTAL
Bicyclette	17,9%
Moto	45,0%
Voiture	22,2%
Total Transport Individuel	85,1%
Bus	4,7%
Taxi	10,2%
Total Transport Collectif	14,9%
TOTAL	100%

Source : CIMA, Phase 1 (2000 :32)

Enquête OUAGA 2009

Pourcentage d'individus de + de 12 ans, propriétaires d'un véhicule individuel en état de marche, utilisé au moins une fois par semaine pour les déplacements urbains :

	Total	Hommes	Femmes
Bicyclette	37,6%	43,4%	31,6%
Moto	18,2%	25,1%	11,0%
Voiture	1,9%	2,7%	1,0%
TOTAL	57,7%	71,2%	43,6%

Source : Enquête OUAGA 2009, UMR 201, IRD

Pourcentage d'individus de + de 12 ans, non propriétaires d'un véhicule individuel, utilisant comme mode de transport, au moins 1 fois par semaine

	Total	Hommes	Femmes
Bicyclette	15,5%	12,5%	18,5%
Moto comme conducteur	12,1%	12,3%	11,9%
Moto comme passager	0,9%	0,8%	1,1%
Total Moto	13,1%	13,1%	13,0%
Voiture comme conducteur	0,7%	1,1%	0,3%
Voiture comme passager	0,8%	0,9%	0,8%
Total Voiture	1,5%	2,0%	1,1%
Total Transport Individuel	30,0%	27,6%	32,6%
Bus	2,4%	2,9%	3,0%
Taxi	5,3%	4,4%	6,3%
Total Transport Collectif	7,8%	7,3%	9,3%
Total Individuel + Collectif	37,8%	34,9%	41,8%

Source : Enquête OUAGA 2009, UMR 201, IRD

Traditionnellement, la distribution des différents modes de transports urbains à Ouagadougou est marquée par une forte prévalence des « deux roues », au détriment des autres modes de transports. Ils représentaient environ 80% du total des déplacements urbains (marche à pied exclue) en 1992 et en 2009), et près des deux tiers en 2000. Cette prévalence est une spécificité ouagalaise, les autres modes de transport étant davantage répandus dans les autres capitales africaines. Elle est en partie subie par les habitants, étant le produit d'une politique des transports qui n'a pas su développer les transports en commun et qui a limité l'essor des transports collectifs informels, mais elle est aussi en partie choisie par eux, les deux roues assurant aux populations modestes une autonomie de déplacements que ne leur procureraient pas les transports collectifs, à un coût relativement maîtrisé.

Une surprise apparente de l'enquête Ouaga 2009 porte sur la prévalence de la bicyclette, qui représente la moitié environ des déplacements urbains, au détriment de tous les moyens de transports motorisés, y compris la moto (un tiers environ des déplacements) et surtout de l'automobile (moins de 5% des déplacements). En réalité, la différence observée avec les deux enquêtes précédentes ne peut en aucun cas être interprétée comme une « progression » de la bicyclette, ou un « déclin » de la moto et de la voiture. Les enquêtes de 1992 étaient centrées sur les déplacements, observées essentiellement à travers des chefs de ménage en 1992 (d'où des taux de motorisation élevés) et à travers des flux sur les principaux axes urbains en 2000 (avec les mêmes résultats ; les grands axes bitumés concentrant de façon préférentielles les déplacements motorisés, ainsi que les navettes des actifs se rendant sur leur lieu de travail ou d'étude). L'enquête de 2009 en revanche, centrée sur les individus enquêtés et non sur les déplacements, et portant sur l'ensemble de la population (y compris les enfants et les inactifs) ainsi que sur l'ensemble de la ville (y compris les espaces non lotis), donne une image plus complète de la ville, où logiquement le poids de la bicyclette, très sensible à l'effet de l'âge et de la condition sociale (le vélo étant un mode de déplacement important pour les plus jeunes et les plus pauvres ; inactifs notamment), est plus important. Le faible poids de l'automobile en revanche montre que celle-ci reste un privilège pour les populations les plus aisées, et un mode de déplacement assez peu partagé, voire sous-utilisé (il n'est pas impossible que certains propriétaires de véhicules l'utilisent peu dans leurs navettes quotidiennes). Sans surprise, la part des transports collectifs reste très modeste (moins d'un déplacement sur dix), qu'il s'agisse des taxis ou des bus.

Si l'on entre dans le détail, les inégalités dans les déplacements quotidiens sont d'abord marquées par un effet de **stratification sociale**, qui pénalise les plus pauvres (Diaz, Plat et Pochet, 1997 : 119-134). Globalement, la mobilité des plus riches est plus importante que celle des pauvres ; les personnes de niveau social plus élevés se déplacent plus souvent et plus loin (et dans des meilleures conditions de transport) ; une règle qui toutefois comporte de nombreux contre-exemples ; nous y reviendrons. Ensuite, et pour paraphraser de Diaz, Plat et Pochet, la « hiérarchie modale » est avant tout une « hiérarchie sociale » (1998 : 103-105), c'est-à-dire que les modes de transport utilisés sont globalement corrélés à la position sociale. Une série de seuils oppose, depuis le sommet de la pyramide sociale jusqu'à la base, ceux qui vont au travail (où à l'école) en voiture, en moto et en vélo (ou en transports collectifs). Tout en bas, on trouve même certains individus trop pauvres pour posséder une bicyclette.

Deux autres effets, déjà observés dans les enquêtes précédentes, sont confirmés en 2009 : l'**âge** et le **genre**. En effet, les plus jeunes, enfants, adolescents et jeunes adultes demeurant en situation de

dépendance familiale, réalisent moins fréquemment leurs déplacements en voiture ou en moto, et sont plus dépendants des vélos ou du bus, dont ils constituent la principale clientèle (les deux tiers des usagers des bus sont des scolaires ou des étudiants en 2009, d'après le comptage interne de la SOTRACO⁷⁸). Les personnes âgées de leur côté voient leur liberté de mouvement limitée par l'âge et la difficulté de circuler en deux roues. Moins mobiles, elles sont largement dépendantes, quand leur condition sociale le permet, du covoiturage par leurs proches⁷⁹. Elles constituent également un autre segment de la clientèle captive du bus.

La variable du genre est également très forte : au sein des familles, les véhicules motorisés, surtout les voitures, sont préférentiellement « confisqués » par les hommes chefs de ménage (Diaz & Plat, 1997 : 213-225). Cette logique de « relégation » des femmes vers des modes de transport « subalterne » se retrouve de plusieurs façons. Ainsi dans l'Enquête Ouaga 2009, les femmes apparaissent en retrait dans la possession comme dans l'usage des voitures et des motos, mais utilisent davantage les vélos, le bus ou le taxi que les hommes. De même, il est significatif que les chiffres sur la propriété d'un véhicule individuel pénalisent davantage les femmes que ceux sur l'usage du même véhicule individuel⁸⁰. Autre indicateur : les femmes sont plus nombreuses que les hommes à se déplacer à pied. Les statistiques sur la marche à pied sont encore plus difficiles à utiliser et à comparer que celles sur les transports « mécaniques », puisque selon qu'on inclue ou qu'on écarte les déplacements de proximité (tous motifs confondus), beaucoup plus fréquents que les navettes domicile-travail, on obtient une prévalence qui peut osciller entre 42 des déplacements (enquête de 1992) ou 3% seulement (enquête de 2000). Néanmoins, dans tous les cas on observe que les femmes recourent davantage à la marche à pied pour se déplacer. En 2000, la marche représentait 42% des déplacements pour l'ensemble de la population, mais 56% pour les femmes (Cusset, 1997 : 87-104)⁸¹.

2. *L'offre insuffisante de transports en commun et les vicissitudes de la SOTRACO*

La place extrêmement limitée des transports collectifs urbains, qu'il s'agisse des **transports en commun**, les bus de la SOTRACO, des **transports privés formels** (bus d'entreprise ou ramassage scolaire) **ou informels** (taxis collectifs) est incontestablement une originalité de Ouagadougou, où pauvreté ne rime pas avec transports collectifs, comme dans tant d'autres villes africaines. Les taxis collectifs sont peu nombreux, au regard de la population ouagalaise. Dans l'étude de Bamas (2003a : 69-71), à la fin des années 90, la ville comptait un millier d'artisans taxi à usage collectif, et un nombre anecdotique de taxis à compteur, à usage individuel. On parle aujourd'hui de 4000 artisans

⁷⁸ Source : entretien auprès du Directeur de la SOTRACO. La SOTRACO ne diffuse pas ses résultats d'exploitation.

⁷⁹ Cas rencontré lors d'un entretien qualitatif réalisé auprès d'une magistrate de 60 ans, veuve et vivant seule à son domicile. Disposant d'un véhicule de fonction avec chauffeur en semaine, elle a revendu sa voiture, qu'elle aurait pourtant les moyens d'entretenir, craignant les conditions de circulation dans la ville de Ouaga. Le week-end, elle demande à son entourage de la conduire, ou elle utilise, ponctuellement, le service d'un taxi particulier.

⁸⁰ Le cas extrême étant celui des vélos : les femmes sont 11,8% moins nombreuses que les hommes à en posséder un ; mais celles qui n'en possèdent pas sont 6% plus nombreuses que les hommes à en utiliser un. Autrement dit, dans bien des cas, les vélos appartiennent aux hommes, mais ces sont les femmes qui les utilisent.

⁸¹ Une différence toutefois moins sensible pour les femmes à capital culturel ou statut social plus élevés : parmi les salariés ou les étudiants, le taux de déplacement en marche à pied est à peine supérieur pour les femmes.

taxis environ⁸², dont tous ne sont pas en état de marche ni en circulation en même temps. D'où un poids faible des taxis collectifs dans les mobilités quotidiennes à Ouagadougou, même si ce mode de transport joue un rôle important pour ceux qui l'empruntent régulièrement. Le contraste avec les autres capitales de la sous région, où prolifèrent les taxis collectifs, les « Carpis » (à Dakar), les « Woros-woros » (à Abidjan), etc., est manifeste. De même, les motos-taxis, très répandues à Cotonou par exemple, n'existent pas à Ouagadougou et l'utilisation de véhicules particuliers comme taxis pirates n'est pas une pratique courante. Le faible développement des transports collectifs informels est sans doute moins lié à la prolifération des deux roues –qui est avant tout une réponse à cette déficience– qu'à un choix politique, qui est d'empêcher le développement des transports collectifs informels, pour assurer le monopole du transports de passagers à la régie des transports en commun, afin de garantir ainsi les conditions de son développement⁸³.

L'insuffisance manifeste de l'offre de transports en commun (2,4% des déplacements selon l'enquête de 2009, 5% à peine dans les deux enquêtes précédentes) est un problème chronique, déjà signalé dans toutes les études antérieures sur le sujet. Ainsi, la ville de Ouagadougou a connu successivement trois entreprises de transports en commun au cours des 15 dernières années, constituées sur trois modèles de gestion différents, sans que soit jamais résolu le problème de leur efficacité et de leur pérennité financière. La première, la RNTC X9, créée dans les années 80, était une entreprise publique nationale, sur le modèle centraliste de la période révolutionnaire (les transports constituant alors une compétence centrale). Chroniquement déficitaire, la X9 a été liquidée à partir de 1994, sous la pression notamment des bailleurs de fonds, qui souhaitaient la création d'une entreprise ouverte au capital privée. C'est ainsi qu'a été créée en 1996 la SOTRAO (Société de Transports de Ouagadougou), une entreprise à capitaux mixtes, où l'Etat restait actionnaire, mais à titre minoritaire. Se trouvant aux prises avec les mêmes difficultés financières, la SOTRAO a cessé ses activités en 2002. Après plus d'un an d'interruption totale du service, la SOTRACO (Société de Société de Transport en Commun de Ouagadougou) a pris la relève en 2003. Cet épisode a sans doute conduit de nombreux usagers à se détourner du bus, d'autant que c'est à peu près à cette époque que les motos chinoises faisaient leur apparition dans la ville, avec des prix avantageux et une politique commerciale très agressive. La SOTRACO est une entreprise qui a été conçue sur un modèle à la fois libéral et décentralisé : au moment de sa création, les investisseurs privés détenaient 85% de son capital environ⁸⁴ et la Mairie de Ouagadougou 15% environ. Cet *aggiornamento* managérial n'a pourtant pas été suffisant : l'entreprise est aujourd'hui encore largement déficitaire. Elle cumule plusieurs handicaps importants :

- un parc de bus très insuffisant et vétuste (50 bus en tout, dont 35 seulement étaient en état de marche en mai 2009), qui ne permet pas d'assurer une couverture suffisante de la ville ;
- une ville très étendue et peu dense, qui permet difficilement de rentabiliser l'exploitation des lignes, d'autant qu'une part importante de la clientèle potentielle, dans les périphéries populaires, n'est pas desservie pas les lignes de la SOTRACO ;

⁸² Source : entretien à l'AFD.

⁸³ Source : entretien auprès du Responsable du SDAGO.

⁸⁴ La plupart des investisseurs sont des entreprises de transport : Burkina-moto (un des principaux revendeurs de cyclomoteurs assemblés au Burkina), Kilimandjaro (Société libyenne de transport routier international de passagers), la STMB (Société de Transports Mixtes Bangrin, une compagnie de bus, qui fait aussi agence de voyages), la SOGEBAF (Société Générale Bamogo et Frères, une entreprise de transports), la TCV (Transport Confort Voyageurs, une entreprise de bus inter-urbains), mais aussi la BCB (Banque Commerciale du Burkina), l'entreprise Médiacom, etc.

- des conditions de circulations difficiles et une voirie inadaptée, qui contraint les bus à circuler sur les axes bitumés seulement et limite le réseau à neuf lignes seulement⁸⁵ ;
- une mauvaise répartition quotidienne de la demande, concentrée sur quatre pics de fréquentation principalement (autour de 7h, 12h, 14h30 et 18h) et très faible le reste de la journée, d'où une offre de bus insuffisante en heure de pointe, et une demande qui ne permet pas de remplir les bus en heures creuses (CIMA+, 2000 : Rapport de synthèse, p. 5) ;
- un taux de remplissage médiocre, de 30 à 35%, alors qu'il devrait, selon les estimations de la SOTRACO, s'élever à 70% pour couvrir les frais d'exploitation ;
- des tarifs plafonnés, pour des raisons sociales, à 150 FCFA⁸⁶ ; ce qui représente un budget relativement important pour les plus pauvres (7000 FCFA par mois environ pour une navette quotidienne), mais qui, paradoxalement, ne permet pas à l'entreprise de couvrir ses coûts d'exploitation, qui s'élèvent à 183 FCFA par voyage, sur la base d'un taux de remplissage de 70% (ce qui est loin d'être le cas)⁸⁷ ;
- des conditions de voyage assez inconfortables pour les passagers, avec des horaires assez mal respectés, une desserte très irrégulière en heures creuses, et au final des temps de transports beaucoup plus élevés que pour les autres modes de déplacement (54 minutes ; cf. Chapitre Stratégies résidentielles).
- un niveau de capitalisation très insuffisant pour renouveler le parc roulant.

Face à l'ensemble de ces difficultés, l'entreprise a sollicité, avec l'appui de la Mairie de Ouagadougou, l'aide des bailleurs de fonds internationaux. Des pourparlers ont été menés pendant plus de cinq ans avec la coopération néerlandaise et sa banque de développement, le FMO, pour permettre de recapitaliser l'entreprise, de moderniser son fonctionnement et d'acheter, dans des conditions financières avantageuses, une centaine de bus, afin de disposer du nombre de véhicules suffisants pour assurer un service étendu, régulier et de qualité ; une condition essentielle à l'élargissement de la clientèle de la SOTRACO. Les négociations ayant définitivement échoué en mars 2009, la SOTRACO se retrouve de nouveau dans une impasse, avec un service à la fois déficient, sur le plan opérationnel et déficitaire, sur le plan financier⁸⁸. Dans ces conditions, et faute d'une intervention extérieure forte, l'offre de transports en commun n'est pas prête de s'améliorer à Ouagadougou.

3. *L'absence d'une politique claire des transports urbains*

Plus largement, l'échec des transports en commun à Ouagadougou reflète l'absence d'une politique claire des transports urbains. Ce problème est signalé, de façon un peu répétitive, dans chaque étude ou rapport commandité sur le sujet, au moins depuis l'Enquête INRETS de 1992.

Une première série de difficultés, à caractère « technique » plutôt qu'institutionnel, est évoquée dans ces différentes études :

⁸⁵ Officiellement il y en a 14, mais 5 d'entre elles ne sont pas en fonctionnement.

⁸⁶ La SOTRAO avait un temps essayé de monter les tarifs à 200 FCFA, mais a été contrainte de descendre ensuite.

⁸⁷ Source : entretien auprès du Directeur de la SOTRACO.

⁸⁸ Source : entretiens auprès du Directeur de la SOTRACO et du Premier Secrétaire de l'Ambassade des Pays-Bas.

- une voirie largement insuffisante, en mauvais état et constamment en retard par rapport l'expansion territoriale de la ville, extrêmement rapide et qui obéit à un modèle résidentiel, déjà évoqué en début de Chapitre, de haute informalité et de faible densité, ce qui compromet par avance la rentabilité des investissements dans la voirie ;
- une signalisation horizontale et verticale très insuffisante, tout comme l'éclairage public;
- une absence de plan de circulation (ou de plan de déplacement), ce qui augmente la difficulté des conditions de circulations ;
- une occupation des espaces publics, par le commerce informel notamment, qui renforce les difficultés de circulation, surtout le long des grandes axes bitumés (comme à Larlé, à Gounghin ou sur la route de Fada N'Gourma), qui polarisent un petit commerce incroyablement dense qui est assez incompatible avec la fluidité des voies de pénétration dans la ville ;
- une distribution modale qui fait cohabiter, sur une même chaussée, les deux roues et les quatre roues, ce qui a pour effet à la fois de ralentir la circulation et d'augmenter la dangerosité du transport urbain. Ainsi Bamas (2003a : 76-77) a-t-il montré que les nombres d'accidents ont triplé à Ouagadougou entre le début des années 80 et la fin des années 90 ;
- une congestion croissante du trafic ; un problème qu'on croyait autrefois réservée aux autres capitales africaines mais qui est désormais le lot quotidien de Ouagadougou, surtout dans certaines lieux (centre-ville et pénétrantes principalement) et à certains moments (aux heures de pointe) ;
- une pollution qui ne cesse d'augmenter, avec un carburant de mauvaise qualité, un parc de véhicules anciens et en mauvais état, et un système de contrôle technique des véhicule (le CCVA) peu efficace ;
- plus rarement évoqué, un déficit de formation : la grande majorité des personnes qui circulent en deux roues sur la chaussée, jeunes et moins jeunes, ne sont pas titulaires du permis de conduire auto et n'ont qu'une connaissance rudimentaire des règles de conduite ;

Mais au delà de ces difficultés « techniques », toutes les études insistent sur un problème d'ordre institutionnel, dont dérivent tous les autres. En effet, le secteur des transports fait partie, historiquement, des prérogatives centrales de l'état, qui n'ont été que partiellement et récemment décentralisées, ce qui fait que sa gestion échappe en partie au pouvoir local. D'autre part la question spécifique des transports urbains n'a jamais constitué une priorité ni pour le gouvernement central, ni pour les autorités locales. D'où un vrai problème de gouvernance des transports urbains, avec un cadre institutionnel et réglementaire assez mal défini et une atomisation des prérogatives, avec une mauvaise coordination entre les différents acteurs (CIMA+, 2000 : Rapport de synthèse, p. 8 ; SITRASS, 2003 : p. 10-11)⁸⁹. Ainsi, sur le plan gouvernemental, au moins sept Ministères sont concernés par la gestion des transports urbains, dont bien sûr le Ministère des Transports, mais aussi la DGTTM (Direction générale des transports terrestres et maritimes), qui en dépend. L'action entre ces différents Ministères (voire parfois entre services au sein d'un Ministère) ne fait pas l'objet d'une concertation d'ensemble, alors que, paradoxalement, certaines missions importantes au bon fonctionnement des transports ne sont pas assurées (CIMA+, *Ibid.*), comme par exemple la gestion de la circulation au sens complet du terme. Sur le plan local, comme le rappelle le même rapport

⁸⁹ Source : Compte-rendu de la réunion de coordination des partenaires techniques et financiers du secteur des transports du 24-01-2008.

(*Ibid.*), l'action de la Mairie est limitée en raison de la faiblesse de ses moyens, mais son domaine d'intervention est potentiellement très large et il implique de nombreux services (depuis les services techniques pour la voirie à la Police municipale pour la gestion du trafic et l'occupation de l'espace public), sans qu'existe une vision et une gestion d'ensemble sur la question des déplacements urbains. De même le Maire, qui dispose d'un siège au Conseil d'administration de la SOTRACO, exerce une influence politique importante sur la SOTRACO, mais ne la contrôle pas pour autant (la grande majorité des administrateurs étant des entreprises privées). La SOTRACO garde son autonomie de gestion, qui ne va pas forcément dans le sens d'une politique concertée et intégrée des transports locaux. Mais l'illustration la plus patente du problème de gouvernance des transports urbains à Ouagadougou est sans doute le cas du CETUO (Conseil Exécutif des Transports Urbains de Ouagadougou). Créé officiellement en 1995, comme suite au Séminaire conclusif de l'étude de l'INRETS de 1992 tenu en 1993), le CETUO était censé apporter des réponses au problème institutionnel déjà mis en avant dans cette étude (même si on ne parlait pas encore, à l'époque, de « gouvernance » !). Sa mission était de réunir les différents acteurs du « système transport » au sein d'une instance unique chargée de développer une vision d'ensemble et de donner des orientations allant dans le sens d'une « gestion intégrée » (un autre terme peu employé à l'époque !) Il s'agissait d'une figure assez audacieuse, ne rentrant pas dans les cadres habituels de l'administration Burkinabè. De fait, à cheval entre plusieurs institutions ayant peu l'habitude de discuter entre elles, dépourvues de moyens propres (en budget, en personnel), le CETUO a rapidement cessé de fonctionner (CIMA +, *Op. Cit.*) et n'a pas trouvé sa place dans le nouveau cadre introduit par la décentralisation de 1995, qui a renforcé, au moins sur le papier, les pouvoirs du Maire de Ouagadougou, sans lui donner par ailleurs les moyens financiers et matériels de mener une politique ambitieuse, dans les transports comme dans tous ses autres domaines d'intervention.

La récente « Loi d'orientation des transports terrestres au Burkina Faso », adoptée en juin 2008⁹⁰ est censée apporter des réponses aux problèmes évoqués, puisque puisqu'elle place la promotion des transports collectifs comme première orientation majeure des transports terrestres (Art. 2), en lien avec la décentralisation. De même, elle invoque les notions de « droit au transport » (Chap. 2, Section 1) et de « satisfaction des besoins des usagers » (Art. 9), et redéfinit un mode de gouvernance des transports urbains où les collectivités territoriales (Art. 13), les entreprises privées (Art. 15), les ONG et la société civile (Art. 16) auraient leur mot à dire, aux côtés bien sûr de l'Etat (représenté par le Ministère des Transports et la DGTTM). Elle prévoit pour cela la création d'instances consultatives, les Commissions des transports terrestres (CTT), qui sont créées aux trois niveaux hiérarchiques de l'Etat burkinabè : la nation (Art. 18), la région et la commune (Art. 20). Enfin, il est prévu l'établissement de Schémas Directeurs d'Infrastructures (SDI) fixant les priorités en matière de transports, également aux trois échelles nationale, régionale et communale (Art. 30). Toutefois, la loi reste très générale, pour ne pas dire floue, sur la façon dont les transports urbains pourraient être gérés, et n'apporte aucune réponse précise aux difficultés récurrentes des transports urbains (hormis indiquer, sur la question cruciale de l'équilibre financier des entreprises, que la tarification des transports doit permettre une juste rémunération du transporteur et de ses personnels – Art. 39). A notre connaissance, aucune CTT n'est encore à l'ordre du jour de l'agenda

⁹⁰ http://www.legiburkina.bf/jo/jo2008/no_25/loi_AN_2008_00025.htm

politique ouagalais (où elle remplacerait pourtant avantageusement l'ex CETUO, qui n'a jamais vraiment fonctionné) et aucune réflexion sur le SDI n'a été lancée.

En conclusion de cette section sur les mobilités urbaines, on retiendra l'idée que, en dépit des difficultés assez nombreuses et par ailleurs croissantes qui sont évoquées ici, la situation générale des transports urbains à Ouagadougou reste relativement « gérable », en apparence au moins, et pour le moment encore, car la taille de la ville reste relativement modeste, au regard de nombreuses capitales du Sud, avec –pour combien de temps encore ?- moins de 2 millions d'habitants et seulement 20 à 25 kms du nord au sud et d'est en ouest. Notre enquête et nos entretiens auprès des habitants le confirment : avec un temps moyen de déplacement de 24 minutes en moyenne pour les navettes domicile-travail et de 18 minutes pour les déplacements vers les lieux d'étude (cf. Chapitre Stratégies résidentielles), il reste possible de circuler dans Ouagadougou et la question des transports n'est pas encore considérée, auprès des acteurs institutionnels comme parmi les habitants, comme en situation de crise. Moyennant des conditions de confort, de sécurité et de pollution parfois médiocre, il reste possible de circuler dans Ouagadougou, même pour les plus pauvres et ce qui habitent en périphérie. On commence toutefois à rencontrer des situations critiques où la pauvreté et la taille de la ville contribuent à entraver la libre mobilité des personnes, ou à rendre leurs conditions de déplacements pénibles. Ainsi Abdou, un gardien de nuit interrogé sur son lieu de résidence, dans le non loti, à Yaoghin (à la sortie ouest de la ville, après Zongo), qui travaille sur la route de Pô, à l'autre bout de la ville et qui, trop pauvre pour se payer une moto (ou le bus), ne possède qu'une bicyclette, passe-t-il deux heures par jour pour aller et revenir de son travail, dans des conditions fatigantes et dangereuses. Mais on rencontre aussi des situations où, plus que la taille de la ville ou l'inefficacité des transports, c'est la position sociale des personnes qui les contraint à des situations de mobilité limitée, voire « d'astreinte à résidence » : chômeurs et inactifs, femmes au foyer, personnes âgées, jeunes enfants... De fait, l'inégal accès à la mobilité dans la ville constitue bien, sinon un indicateur de pauvreté, tout au moins un facteur de différenciation sociale important, certains circulant rapidement et dans de bonnes conditions dans toute la ville tandis que d'autres, beaucoup plus nombreux et pauvres circulent peu et sont peu mobiles.

Toutefois, on trouve dans nos enquêtes et nos entretiens une extrême diversité de situations, avec une autonomie de déplacements, mais aussi des conditions de transports et une maîtrise des temps et des coûts de transports qui varient beaucoup d'un individu à l'autre, parfois au sein d'un même ménage. Même si la hiérarchie sociale détermine en grande partie les conditions de mobilité dans la ville, on rencontre de nombreuses situations qui dérogent à cette règle, ou qui l'atténuent certains pauvres sont bien situés dans la ville (dans le centre, près de leur lieu de travail ou à proximité d'une ligne de bus ou de taxi collectif) ou en situation familiale avantageuse (chefs de ménages, actifs disposant d'un revenu fixe, enfants aînés...), qui leur permet de disposer d'un mode de transport rapide, moto ou plus rarement auto, dont ne dispose par le reste de la famille ; alors qu'à l'inverse, certains ménages ou certaines personnes de statut sociale intermédiaire voire élevé, se trouvent désavantagés par leur situation résidentielle (surtout quand l'acquisition d'une parcelle ou d'un logement s'est traduit par une réduction forcée des dépenses courantes, dont le budget transport), par leur position dans la famille (cas des épouses et des enfants), ou par leurs caractéristiques individuelles (cas des personnes âgées ayant vu leurs sorties se réduire)...

Bibliographie

AAPUI – Arcade (2009) - Schéma Directeur d'Aménagement du Grand Ouaga, Horizon 2025 (SDAGO). Rapport final, Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme, Direction générale de l'urbanisme et des travaux fonciers, Ouagadougou, Volume 1, « Le portrait du Grand Ouaga », 200 p., et Volume 2, « La stratégie d'aménagement », 100 p.

Bamas Stanislas (2003a) - « Les transports urbains à Ouagadougou : diagnostic et perspectives », in CRET, *Etudes urbaines à Ouagadougou, Burkina Faso*, Presses Universitaires de Bordeaux, Pessac, P. 59-90.

Bamas Stanislas (2003b) - « L'implication des collectivités locales dans la gestion des transports urbains en Afrique de l'Ouest et du Centre », in *Africités 2003. Atelier Transport et Mobilité urbaine*, CODATU-SITRASS, Ouagadougou, 10 p.

CIMA+ International (2000) - *Etude d'amélioration des conditions de déplacements dans l'agglomération de Ouagadougou*, Ouagadougou, Ministère des Transports et du Tourisme, Direction des Etudes et de la Planification, 3 Volumes + Rapport de synthèse et annexes.

City Development Strategy (2007) - *Etude diagnostique de l'agglomération de Ouagadougou. Rapport définitif*, Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme – UN-Habitat – PNUD – Ville de Ouagadougou - Cities Alliance, Ouagadougou, 157 p.

City Development Strategy (2008) - *Stratégie de développement urbain de l'agglomération de Ouagadougou. Horizon 2025*, Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme – UN-Habitat – PNUD – Ville de Ouagadougou - Cities Alliance, Ouagadougou, 86 p. + Annexes.

Commune de Ouagadougou (2009) - *Projet d'aménagement et de développement des quartiers périphériques. Mission d'appui à maîtrise d'ouvrage, DGSTM - Direction de l'Urbanisme, Projet de termes de référence du POS, Financement AFD, Ouagadougou, mai 2009, 10 p.*

Coquery-Vidrovitch Catherine, 1988, « Villes coloniales et histoire des Africains », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, No. 20. (Oct. - Dec.), pp. 49-73.

Cusset Jean-Michel (1997) - « Mobilité des deux roues et politique de transport à Ouagadougou et à Hanoi », in Figueroa O., Godard X. et Henry E. (dir.), *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement*, Actes des Journées spécialisées INRETS, 30-31 janvier 1997, INRETS, Actes n° 55, p. 87-104.

Denis Eric et Moriconi-Ebrard François (Dir.) (2008) - *Africapolis. Dynamiques de l'urbanisation, 1950-2020 : Approche géo-statistique. Afrique de l'ouest*, Paris, AFD – Université Paris VII – ANR – UMR SEDET – IRvSIG - CNRS, 4 volumes.

Diaz Olvera Lourdes et Plat Didier (1997) - « Confisquée, partagée, consensuelle. La voiture à Ouagadougou », in Figueroa O., Godard X. et Henry E. (dir.), *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement*, Actes des Journées spécialisées INRETS, 30-31 janvier 1997, INRETS, Actes n° 55, p. 213-225.

Diaz Olvera Lourdes, Plat Didier et Pochet Pascal (1998) - « Hiérarchie sociale, hiérarchie modale », in Diaz Olvera L., Plat D. et Pochet P., *Villes africaines au quotidien*, LET, Etudes et Recherches N°9, Chapitre 7, Lyon, p. 103-105.

DIRASSET-G2 Conception (2008) - *Etude du Schéma National d'Aménagement du territoire du Burkina Faso. Rapport provisoire de la phase II*, Ministère de l'économie et des finances, Direction Générale de l'aménagement du territoire, du développement local et régional, Cellule de coordination de l'étude des schémas d'aménagement du territoire, Ouagadougou, 422 p.

DIRASSET-G2 Conception (2008) - *Schéma National d'Aménagement du territoire du Burkina Faso. Phase 1*, Ministère de l'économie et des finances, Direction Générale de l'aménagement du territoire, du développement local et régional, Cellule de coordination de l'étude des schémas d'aménagement du territoire, Ouagadougou, 2 Volumes + Rapport de synthèse.

Fournet Florence, Meunier-Nikiema Aude et Salem Gérard (dir.) (2008) - *Ouagadougou (1850-2004). Une urbanisation différenciée*, Marseille, IRD Editions, Coll. « Petit atlas urbain », 143 p.

Groupe Huit – Grand Lyon (2009) - *Réflexion sur le POS de Ouagadougou. Atelier n° 3*, Mairie de Ouagadougou – Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme - AFD, Diaporama, 90 diapositives.

Institut National de la Statistique et de la Démographie (2004) - *Enquête Démographique et de Santé 2003*, Calverton (USA), INSD - Ministère de l'Économie et du Développement, 348 p. + Annexes.

Jaglin Sylvie (1995) - *Gestion urbaine partagée à Ouagadougou. Pouvoirs et périphéries (1983-1991)*, Karthala- ORSTOM, Coll. Hommes et Sociétés, 659 p.

Le Bris Emile (2000a) - « Ouagadougou », in Dureau F. et al. (coord.), *Métropoles en mouvement. Une comparaison internationale*, Section 14, p. 582-589.

Le Bris Emile (2000b) - « Ouagadougou : de l'immobilisme à l'entropie », in Dureau F. et al. (coord.), *Métropoles en mouvement. Une comparaison internationale*, Section 26, p. 381-392.

Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme (2007) - *Symposium international sur les enjeux du développement urbain durable au Burkina Faso. Rapport général*, Ouagadougou, 54 p.

Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme (2008a) - *Politique Nationale de l'Habitat et du Développement Urbain*, Décret n° 2008-431, Présidence du Faso, Ouagadougou, 53 p.

Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme (2008b) - *Plan d'Actions pour l'Habitat et le Développement Urbain*, Conseil des Ministres, 95 p.

Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme (2008c) - *Rapport sur la campagne d'inscription au programme « 10 000 logements sociaux » et son processus de mise en œuvre*, Ouagadougou, 31 p.

Nombre Adama et al. (1999) - *Schéma Directeur d'Aménagement du Grand Ouaga (Horizon 2010). Volume I : Etat des lieux – Tendances de Développement*, Ministère des infrastructures, de l'habitat et de l'urbanisme, Direction Générale de l'Urbanisme et de la Topographie, Projet « Villages centres banlieue de Ouagadougou », 199 p.

Ouattara Ardjouma (2006) - « Les processus d'urbanisation et l'aménagement urbain à Ouagadougou », in Hien P.C. et Compaoré M. (dir.), *Histoire de Ouagadougou des origines à nos jours*, Chapitre 11, DIST – CNRST, Ouagadougou, p. 283-313.

Prat Alain (1996) - « Ouagadougou, capitale sahéenne : croissance urbaine et enjeu foncier », *Mappemonde*, n° 1/96, p. 18-24.

SITRASS (2003) - *Etude complémentaire pour l'évaluation d'un programme de transports urbains à Ouagadougou. Rapport Final*, Ouagadougou, Ministère des Infrastructures, des transports et de l'habitat, Projet Sectoriel des Transports, 124 p.

Liste des entretiens réalisés auprès des acteurs institutionnels

INSTITUTION	FONCTIONS	DATE
NIVEAU CENTRAL		
Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme	Directeur Général des Etudes et de la Planification	04 mai
Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme	Directeur - Promotion de l'Habitat et du Logement	14 mai
SONATUR	Directeur Technique	13 mai
ZACA	Directeur Technique	15 mai
CEGECI	Directeur Général	3 juin
NIVEAU MUNICIPAL		
Mairie de Ouagadougou	Secrétaire Général	4 juin
Mairie de Ouagadougou	Conseiller technique auprès du Secrétaire général	12 janvier et 15 mai
Mairie de Ouagadougou	Direction des Etudes et de la Planification	4 juin
Mairie de l'arrondissement de Bogodogo	Premier adjoint au maire	05 mai
SOTRACO	Directeur Général	07 mai
CDS (City Development Strategy)	Directeur	19 janvier
Bureau d'études AAPUI	Directeur	2 juin
Yamtenga Naaba (Bogodogo)	Chef coutumier	19 mai
COOPERATION INTERNATIONALE		
Agence Française de Développement	Chargé de mission Développement urbain	13 et 19 janvier
Agence Française de Développement	Directeur	13 janvier
Union Européenne	Chef de section Infrastructures	08 mai
Union Européenne	Chargée du Programme Gouvernance	08 mai
Ambassade des Pays-Bas	Premier Secrétaire	12 mai
Banque Mondiale	Spécialiste urbain	18 mai

Liste des entretiens réalisés auprès des habitants

Point Enquête	Quartier	Personne enquêtée	Type de logement	Date
850006	Sanyiri	Référente logement	Villa en construction (propriété)	25-avr
A40022	Ouaga 2000, Trame d'accueil	Référent logement	Petite maison en propriété + Local professionnel	06-mai
840012	Karpala	Référent logement + conjointe	Autoconstruction (en zone lotie)	07-mai
830004	Patte d'Oie	Référente logement	Villa en propriété	08-mai
730008	Cité 1200 Logements	Ménage propriétaire du logement (non enquêté).	Villa en propriété	10-mai
C90002	Yaoghin (non loti)	Référent logement	Autoconstruction (en non loti)	13-mai
910006	Tampouy	Référent logement	Maison en location	14-mai
C90014	Zongo (non loti)	Référent logement	Autoconstruction (en non loti)	15-mai
	Cité de l'espérance	Chef de famille	Maison en accession à la propriété	16-mai
	Cité de l'espérance	Chef de famille	Maison en accession à la propriété	16-mai
890012	Somgande	Référente logement	Célibatium en location	27-mai