

# Problématique du stationnement à Ouagadougou, au Burkina Faso

---

Mohamed Ibrahim BALLO<sup>1,\*</sup>, Stanislas BAMAS<sup>2</sup>, Isidore Pawendkisgou YANOGO<sup>3</sup>

## Résumé

Le trafic urbain à Ouagadougou se caractérise par des déplacements pendulaires dynamiques des populations des communes périphériques vers l'hypercentre, renchérit par les trafics des véhicules en transit. Ces déplacements engendrent d'énormes besoins de stationnement qui s'effectuent de façon gênante et dangereuse. La présente étude vise, ainsi à analyser les facteurs de la problématique du stationnement à Ouagadougou. A cet effet, en plus de la recherche documentaire et de l'observation directe, des données ont été collectées, à travers les techniques de l'approche qualitative et quantitative. Des entretiens semi-structurés ont été réalisés avec des usagers et les acteurs du transport urbain. Les résultats de l'étude montrent que 40% des stationnements à Ouagadougou sont dus aux stationnements pour les achats. Pour le choix du site de stationnement, les usagers priorisent plus la proximité entre le lieu de stationnement et leur destination. Il ressort également un enchevêtrement de rôles des acteurs en charge du stationnement et un cadre juridique qui ne favorise pas un stationnement durable et harmonieux à Ouagadougou. Enfin, l'étude fait ressortir une désarticulation entre la dynamique d'occupation des sols et la planification des espaces de stationnement.

**Mots-clés :** transport urbain, stationnement, Ouagadougou, Burkina Faso.

## Title: Parking issues in Ouagadougou, Burkina Faso

### Abstract

The urban traffic in Ouagadougou is characterized by a dynamic pendulum movement of the populations of the surrounding communes towards the hyper center, increased by the traffic of vehicles in transit. Those movements generate huge parking needs that happen in an awkward and dangerous way. The present study thus aims to analyze the problems of parking in Ouagadougou. So for this purpose, in addition to documentary research and direct observation the collection of data was conducted through the techniques of qualitative and quantitative approach. Some semi structured interviews were realized with some road users and actors of urban transport. The results of the study show that 40% of parking lots in Ouagadougou are due to purchase reasons. For the choice of the parking site, the road users prioritize proximity between their parking place and their destination. Furthermore, there emerges a tangle of roles

---

<sup>1</sup> Doctorant, Laboratoire de Recherche en Sciences-Humaines (LABOSH), Département de Géographie, Université Norbert ZONGO, Burkina Faso, B.P 376 Koudougou, email : [amedi.ballo@gmail.com](mailto:amedi.ballo@gmail.com).

\*Répondant/ correspondant

<sup>2</sup> Maître-Assistant, Département de Géographie, Université Joseph KI ZERBO, Ouagadougou, Burkina Faso, email : [bamass2002@yahoo.fr](mailto:bamass2002@yahoo.fr)

<sup>3</sup> Maître de Conférences, Laboratoire de Recherche en Sciences-Humaines (LABOSH), Département de Géographie, Université Norbert ZONGO, Burkina Faso, B.P 376 Koudougou, email : [yanogoisi@gmail.com](mailto:yanogoisi@gmail.com).

of the actors in charge of parking and a legal framework with limits that do not promote sustainable reliable and harmonious parking lots in Ouagadougou.

Last but not least, the study reveals a disarticulation between the dynamics of land use and the planning of parking spaces

**Key words:** urbain transport, parking, Ouagadougou, Burkina Faso.

## Introduction

En Afrique subsaharienne, la population des principales villes a considérablement augmenté produisant des agglomérations millionnaires (H. Yaye Saidou, 2014, p. 14). Ces villes font face à une planification urbaine insuffisante avec pour corollaire des services de base insuffisants, un déficit d'infrastructures, des services de transport qui se dégradent continuellement. Cette situation engendre des externalités négatives, notamment, une congestion croissante de la circulation, une pollution de plus en plus importante, et des capacités de gestion urbaine insuffisantes. Le Burkina-Faso n'est pas resté en marge de cette dynamique urbaine. En effet, l'urbanisation s'y est traduite ces dernières années par une croissance relativement rapide. Cette urbanisation se caractérise par un accroissement non seulement en taille mais aussi en nombre des villes (A. Kaboré, 2010, p. 2). Le Burkina Faso connaît une croissance urbaine rapide soutenue par une forte croissance démographique. Entre 2018 et 2030, d'après les projections démographiques, les villes burkinabè devraient accueillir 4,3 millions d'habitants supplémentaires. En 2030, Ouagadougou atteindra 4,4 millions d'habitants (M. Stucki, 2019, p. 9). La situation devient particulièrement problématique dans la capitale Ouagadougou, où le taux de motorisation dominé par les deux roues est bien plus élevé que dans le reste du pays. En 2020, avec près de 3,238 millions de deux-roues immatriculés à l'échelle nationale, le Burkina Faso affiche un taux de motorisation supérieur à 158 motos / 1 000 habitants, selon l'annuaire statistique du Ministère des transports, de la mobilité urbaine et de la sécurité routière (2021, p. 21). Toutefois, il convient de préciser que ces chiffres sont théoriques car ils prennent en compte des motos qui ne sont peut-être plus en circulation ; le parc opérationnel étant difficile à dénombrer. Toute chose qui n'affecte pas l'évolution notoire du parc des engins à deux roues motorisés.

En outre, la dynamique des déplacements au centre-ville dus au développement des services et commerces et la circulation des véhicules poids lourds en transit par Ouagadougou engendrent d'énormes défis dont la question du stationnement, faisant appel à une responsabilité des différents acteurs du sous-secteur du transport urbain. A cet effet, S. Bamas (2002, p. 13) précise que le manque d'organisation des transports urbains est souvent source de dysfonctionnements de l'espace urbain. De nos jours, il devient de plus en plus consensuel que l'un des plus grands défis auxquels nos sociétés font face est celui de la gestion du stationnement (A. Diallo, 2012, p. 5). Malgré sa

grande voracité à consommer l'espace (10 m<sup>2</sup> pour un emplacement de voiture), le bon stationnement est une condition *sine qua non* pour que les quartiers les plus denses restent accessibles. On peut donc gérer la politique de stationnement pour instaurer un usage sélectif de la voirie, d'où la nécessité de sa maîtrise et de sa cohérence avec la planification des transports. Le stationnement est un volet délicat sur lequel les acteurs de l'aménagement doivent se pencher. L'enjeu est plus généralement orienté vers les conditions de réussite de la mobilité ou vers une gestion de l'aménagement urbain (F. Pezzoli, 2001, p. 2).

Par ailleurs, l'extension du tissu urbain a induit des modifications dans la fonction de la ville : « centralité et attractivité des équipements en centre-ville ». L'équilibre entre espace d'activités et espace de circulation, donc de stationnement est loin d'être atteint, conduisant à une circulation très dense et des stationnements dangereux dans la zone centrale (A. Saadi et T. Sahnoune, 2019, p. 46).

Dans la commune de Ouagadougou, le stationnement des véhicules automobiles est peu contraint et se fait de manière relativement anarchique. Dans le centre-ville, les accotements sont occupés par du stationnement longue durée à proximité des équipements marchands et des services publics. Les piétons sont contraints de marcher sur la chaussée s'exposant ainsi aux accidents de circulation. L'absence d'aménagements prévus sur la majorité des axes de la voirie conduit des véhicules à stationner sur l'emprise de la chaussée. Le constat de ce stationnement gênant s'observe encore plus au niveau de l'hypercentre, surtout à proximité du marché central de Ouagadougou. La voirie est encombrée par le stationnement des véhicules poids lourds. Le stationnement des taxis constitue un problème dans certains cas, notamment aux arrêts de bus souvent utilisés comme « têtes de taxis » (M. Stucki, 2019, p. 28). Cette situation s'avère encore plus alarmante avec le déplacement pendulaire de la population citadine qui est obligée d'effectuer des stationnements pour divers besoins (travail, commerce, etc.). Toutefois, plusieurs obstacles en lien avec l'étude du stationnement en font un domaine peu couvert en matière de recherche en transport. Parmi ces obstacles, on peut citer les difficultés liées à la collecte de données en stationnement comme le plus important (A. Diallo, 2012, p. V). Alors, l'objectif de la présente recherche consiste à analyser la problématique du stationnement à Ouagadougou.

## **1. Le cadre théorique et physique de l'étude et l'approche méthodologique**

### **1.1. Le modèle théorique d'analyse**

Le stationnement constitue un maillon essentiel des déplacements dans une ville. Il fait intervenir plusieurs composantes. En effet, la question du stationnement fait appel au foncier, à l'immobilier et aux déplacements urbains. Par ailleurs, elle fait appel aux

questions de gouvernance, de performance, d'occupation des sols et de durabilité. Alors, afin de parvenir à une analyse holistique, la présente étude procède par l'approche systémique, tant dans la conception des outils de collecte, dans la collecte des données que dans leur traitement et analyse. En considérant la question du stationnement comme un ensemble d'éléments (espaces, infrastructures, mécanismes de fonctionnement et de gestion, acteurs, etc.) interdépendants, ce type d'approche a permis d'analyser ces éléments en les assimilant à un système constitué d'ensemble d'éléments interdépendants qui interagissent. Le choix de l'approche systémique pour l'étude du stationnement s'explique principalement par deux raisons B. Houda (2017, p. 73). Selon l'auteur, la première tient à la complexité du stationnement en tant qu'objet d'observation. De par sa nature multidimensionnelle, son caractère transversal et son inscription sur différentes échelles spatiales et temporelles, le stationnement est doté de plusieurs facettes. L'appréhension et l'analyse du stationnement impliquent *de facto* d'appréhender cette complexité et de la formaliser. En ce sens, l'approche systémique se présente comme une méthode capable de guider la compréhension et la représentation des systèmes complexes. Et la seconde raison réside dans le caractère global de cette approche.

Quant à la démarche, elle est à la fois quantitative et qualitative, afin d'intégrer tous les aspects du sujet et d'aboutir à une analyse conséquente.

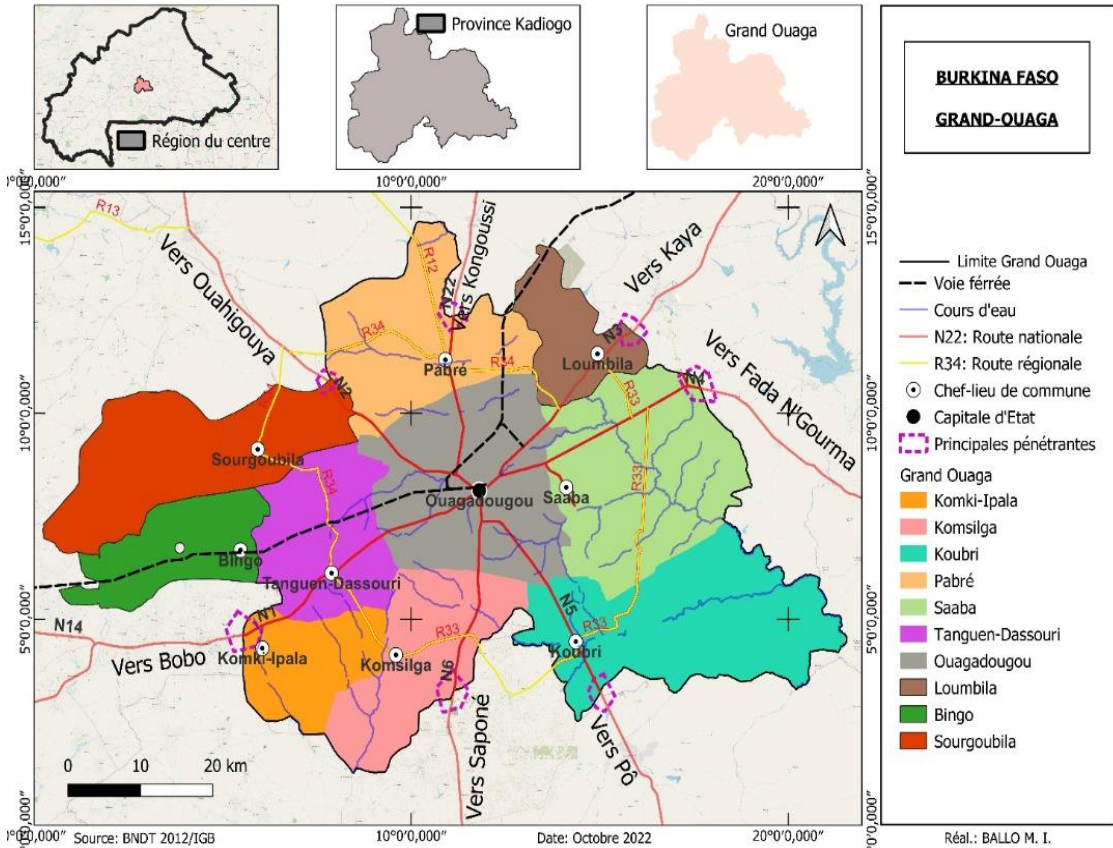
## **1.2. La zone d'étude**

La présente étude a été conduite principalement dans la commune de Ouagadougou, région du Centre (Carte 1). Cependant, pour des compléments d'informations, des observations terrain ont été menées dans certaines communes périphériques, notamment Saaba et Tanghin Dassouri (région du Centre).

Les résultats définitifs du cinquième recensement général de la population et de l'habitat (RGPH) réalisé en 2019 donne une population de 2 415 266 habitants pour la commune de Ouagadougou ; avec une superficie de près de 600 Km<sup>2</sup>.

Le choix de Ouagadougou s'explique par le fait qu'elle demeure, de nos jours, le théâtre d'une dynamique notoire du trafic urbain caractérisé par des stationnements gênants et même dangereux et le trafic des véhicules poids lourds. Par ailleurs, on y note de nombreux bouchons sur plusieurs axes et des zones congestionnées tant au niveau des pénétrantes que sur la voirie secondaire, notamment au niveau de l'hypercentre, présentant un véritable défi du stationnement des usagers.

**Carte 1 : Localisation de la zone d'étude**



### 1.3. L'approche méthodologique : les techniques et les outils de collecte de données

La prospection de la littérature afférente au transport urbain et au sujet du stationnement nous a permis d'aboutir à un bilan descriptif, réflexif. Cela nous a conduit à une méga-analyse comparée des données produites à partir des expériences passées et des études sur la problématique du stationnement à Ouagadougou et dans d'autres villes à contexte socio-urbain identique ou peu similaire. A travers cette méthode nous avons procédé à la synthèse des données secondaires permettant d'effectuer une revue thématique renvoyant au sujet d'étude et aux questions auxiliaires, notamment l'occupation du sol et les activités génératrices de stationnement. Par ailleurs, l'analyse du Schéma Directeur d'Aménagement du Grand Ouaga (SDAGO) et du Plan d'Occupation des Sols

(POS) nous a permis d'appréhender la dynamique de l'extension urbaine et les limites de la planification urbaine en lien avec la question du stationnement. La recherche et l'analyse de textes réglementaires à la direction des études et de la législation (DEL) du ministère en charge des transports permettent d'évaluer le « poids » juridique du cadre existant pour la réglementation du stationnement à Ouagadougou. Ensuite, à travers des entretiens semi-structurés, des collectes de données primaires ont été réalisées auprès des différents acteurs. Ainsi, à l'aide de guides d'entretien utilisés, des informations sur le stationnement et l'usage des sols ont été collectées auprès des structures techniques des ministères et d'autres structures, notamment la Direction Générale de la Mobilité Urbaine (DGMU), le Comptoir Burkinabè des Chargeurs (CBC), la Direction Générale de l'Urbanisme, de la Viabilisation et de la Topographie (DGUVT), la Direction de l'Observatoire de la Ville (DOV) de Ouagadougou. Il s'est agi également de réaliser des interviews avec les services techniques de la collectivité de Ouagadougou. En outre, des guides spécifiques ont permis de s'entretenir avec les acteurs en charge de la gestion des espaces de stationnement que sont les associations des parkeurs de Ouagadougou. Cette collecte a été réalisée à travers des entretiens, sur la base de guides adressés aux partenaires sociaux du secteur des transports urbains, précisément la fédération nationale des syndicats des taximen et des acteurs du transport urbain (FNST/ATU-B), la faîtière unique des transporteurs routiers du Burkina (FUTRB), l'Union des chauffeurs routiers du Burkina (UCRB), le Haut Conseil des transporteurs du Burkina (HCTB), l'association des conducteurs de tricycles. Parallèlement à ces entretiens, des enquêtes empiriques, à travers la technique de l'entretien individuel ont été organisées pour le diagnostic de l'activité et du service du stationnement. L'enquête a consisté à administrer des fiches d'enquêtes individuelles aux usagers des espaces de stationnement et aux chauffeurs en escale se trouvant en transit à Ouagadougou ; renforcée également par une observation directe des faits de stationnement. Toutefois, il faut retenir que ces fiches d'enquêtes individuelles ont été mises sous format numérique afin d'être renseignées à travers le logiciel *Kobo Toolbox* pour une collecte plus sécurisée.

Pour la taille de l'échantillon, elle a été définie à travers la méthode de REA et *al.* citée par A. Pires (1997, p. 78). Cette méthode a permis d'avoir un échantillon corrigé, en considérant une marge d'erreur de plus ou moins 5% avec un intervalle de confiance de 95%, à travers la formule suivante :

$$n = \frac{t_p^2 \times P(1 - P) \times N}{t_p^2 \times P(1 - P) + (N-1) \times y^2}$$

- *n* : taille de l'échantillon corrigée et à utiliser

- *N* : taille de la population cible issue du 5<sup>e</sup> recensement général de la population et de l'habitat (RGPH, 2022)
- *P* : proportion attendue d'une réponse de la population ou proportion réelle. Si l'enquête ne porte que sur un seul critère et qu'il existe une proportion de référence donnée, celle-ci est utilisée à cet effet. Cependant, dans le cas d'une étude multicritère comme la nôtre portant sur la question du stationnement faisant appel à plusieurs composantes, *P* est fixée à 0,5 par défaut, ce qui permet d'avoir le plus grand échantillon possible
- *tp* : intervalle de confiance d'échantillonnage, correspondant à 95%
- *y* : marge d'erreur d'échantillonnage, correspondant à 5%

Ainsi, à travers toutes les techniques utilisées, les entretiens ont permis d'échanger avec 173 personnes (tableau I).

**Tableau I** : L'identité des enquêtés

<b>Profil des acteurs enquêtés</b>	<b>Nombre</b>
Techniciens des structures publiques (ministères en charge de l'urbanisme, de la mobilité urbaine et de la sécurité routière), privées et des collectivités (mairies de Ouagadougou, Saaba et Komsilga)	35
Partenaires sociaux du transport urbain et du transport de fret : responsables des organisations de syndicats de transporteurs, de chauffeurs routiers, de taxis, de tricycles, de promoteurs de parking, etc.	11
Usagers des espaces de stationnement : deux roues, voitures particulières, véhicules poids lourds, tricycles, taxis	127
<b>Total</b>	<b>173</b>

**Source** : Enquêtes terrain, septembre 2022

Notre méthodologie s'appuie sur un processus d'entretien avec les usagers de la circulation (deux roues, voitures particulières, véhicules poids lourds, tricycles, taxis) qui stationnement sur la voirie ou au niveau des espaces dédiés au stationnement pour leurs achats ou autres motifs. Toutefois, l'observation directe nous a également permis de renchérir les analyses. Le choix des sites s'est effectué de façon aléatoire en se basant sur les pôles générateurs de flux et les activités marchandes génératrices de stationnement. Ainsi, des entretiens et des observations directes ont été menés au niveau de l'hypercentre de la ville notamment autour du marché central (Rood-Wooko) de Ouagadougou, dans la zone des écoles et sur l'avenue Bassawarga. En sus, des enquêtes ont été effectuées également sur des sites au niveau des quartiers résidentiels (Pissy, Bassinko, Nagrin, Wayalguin). Pour appréhender la problématique du stationnement

spécifique des véhicules poids lourds, une opération de comptage, des enquêtes et des observations ont été réalisées au niveau des sites suivants : la ZAD (Zone d'Activités Diverses), la ZACA (Zone d'Activités Commerciales et Administratives), Ouaga Inter, la zone industrielle de Kossodo, Saaba et le poste de douane de Tanghin Dassouri.

Le choix des structures et techniciens en charge d'urbanisme et du stationnement s'est fait de façon raisonnée, eu égard de la cartographie des acteurs et des compétences et attributions confiées à chaque groupe d'acteurs.

#### **1.4. Le traitement et l'analyse des données**

Les informations qualitatives obtenues suite aux entretiens ont été retranscrites intégralement grâce au logiciel F4. Ensuite, le traitement et le dépouillement des données ont été faits sur la base du logiciel *QDA Miner Lite* qui a servi à la fois de base de données permettant d'intégrer plusieurs composantes, tout en offrant une opportunité d'analyse des données qualitatives. Ce traitement nous a permis de faire une analyse descriptive et réflexive des informations recueillies pour dégager les logiques d'acteurs et comprendre la dynamique d'occupation des sols, le mécanisme de gestion des aires de stationnement et la réglementation. Pour le traitement des fiches d'enquête (questionnaires) individuelles, le logiciel SPSS version 20 a été utilisé. Toutefois, le diagnostic du cadre juridique réglementant le stationnement à Ouagadougou s'est fait à travers l'analyse FFOM (forces, faiblesses, opportunités et menaces).

La représentation cartographique a été réalisée grâce au logiciel cartographique QGIS3.20.1. en se servant des données de la base nationale de données topographiques (BNDT).

## **2. Les résultats-discussions**

La méthodologie ci-dessus décrite a permis d'aboutir à un certain nombre de résultats organisés en trois sous-parties. Il s'agit principalement des pratiques de stationnement à Ouagadougou, l'analyse de la gouvernance de l'activité du stationnement et les enjeux de la dynamique de l'occupation des sols.

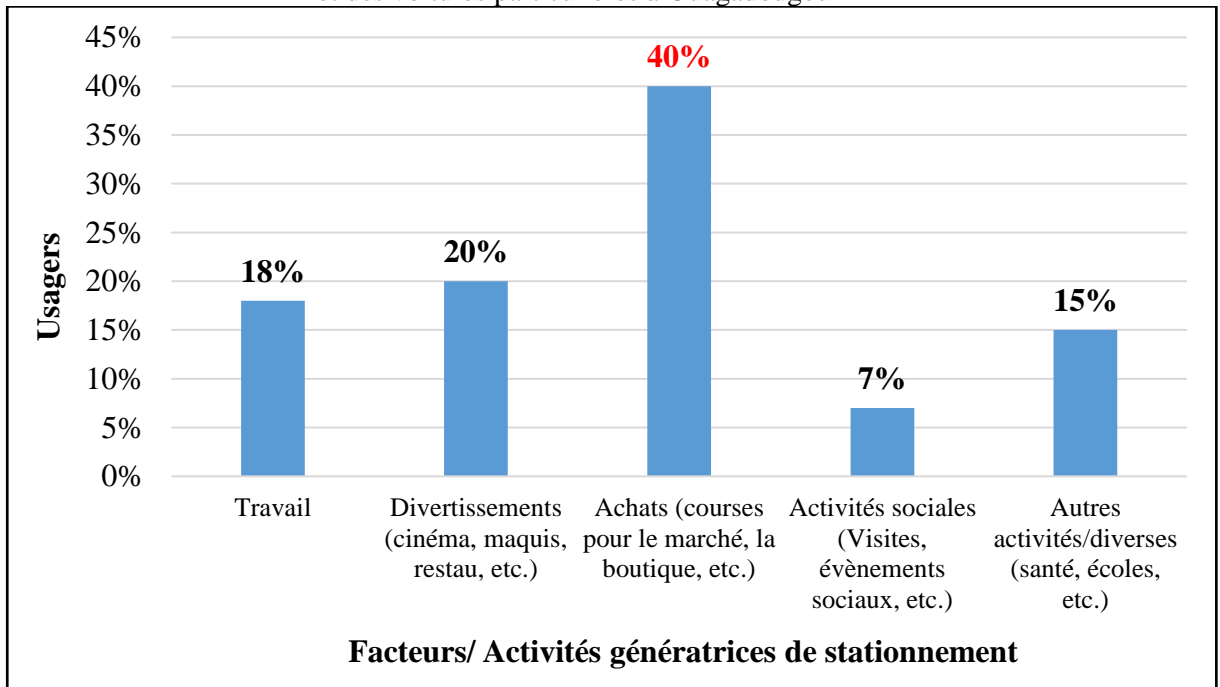
### **2.1. Les pratiques de stationnement à Ouagadougou**

#### **2.1.1. Les générateurs du stationnement et les mobiles du choix du site par les usagers**

La demande du stationnement est soutenue par plusieurs activités et services socioéconomiques autour des commerces, des marchés, des lieux de travail, des boutiques et magasins, des domiciles et des évènements sociaux (graphique 1). Ainsi, la

dynamique du stationnement est intimement liée à celle de l'activité génératrice des déplacements ou de l'évènement polarisateur.

**Graphique 1** : Les principaux facteurs générateurs du stationnement des deux roues motorisées et des voitures particulières à Ouagadougou



**Source** : Enquêtes terrain, septembre 2022

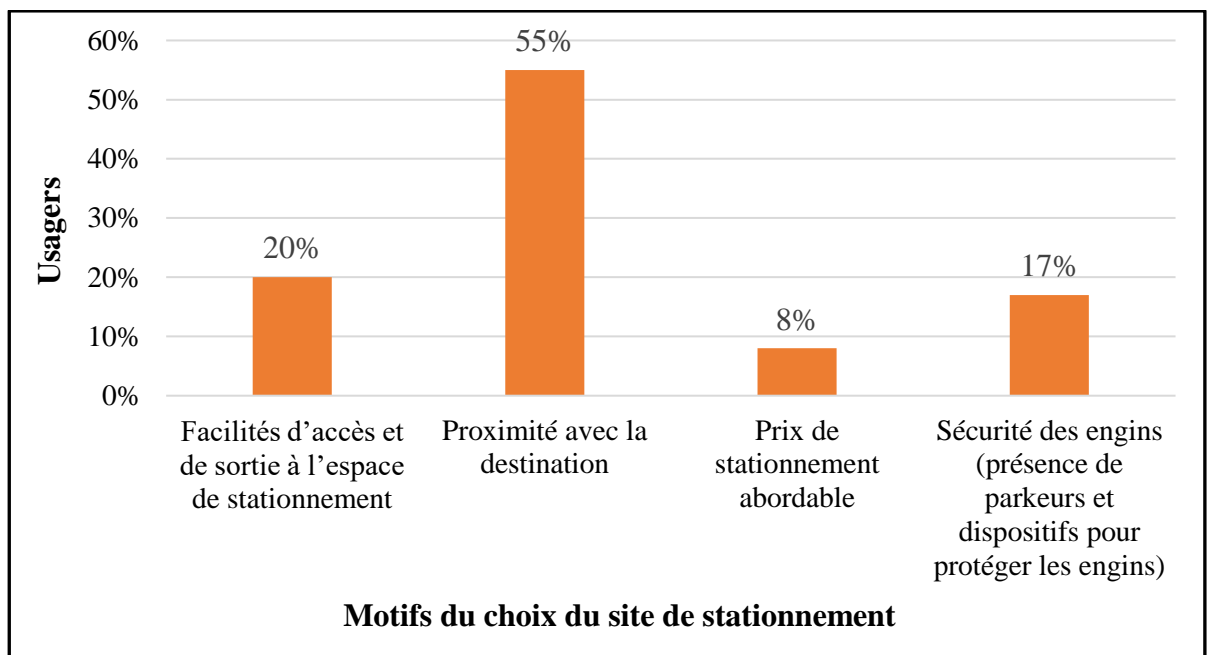
La principale raison du stationnement à Ouagadougou est liée aux besoins de courses et d'achats. Ces achats concernent les courses pour les approvisionnements alimentaires et divers au niveau des marchés et yaar, des boutiques et des magasins (alimentation, surface, etc.). En effet, la majorité (40%) des usagers (moto et voiture) explique tout d'abord leur demande de stationnement généralement par des besoins d'effectuer des achats divers dans des marchés, des magasins et des boutiques. S'en suivent ensuite, le stationnement pour les divertissements (généralement autour des maquis, des restaurants et des salles de cinéma) et celui pour des raisons de travail qui concernent respectivement 20% et 18% des usagers (moto et voiture). Par ailleurs, le stationnement lié aux activités d'ordre social et communautaire concerne 7% de ces usagers, largement en deçà du stationnement lié aux activités diverses (écoles, centre de santé, etc.) qui concerne 15% des usagers (moto et voiture).

Toutefois, on retient que les motifs générateurs de stationnement les plus dominants à Ouagadougou sont les stationnements pour les achats qui se caractérisent comme de courte durée, c'est-à-dire n'excédant pas 45 minutes. Cependant, le stationnement

qualifié de longue durée, car allant au-delà de 4 heures concernent les stationnements pour motif de travail d'une part et de divertissement d'autre part. De façon générale, sur un même territoire et une même période, différents motifs de stationnement sont susceptibles de se juxtaposer et, en cas de pénurie, d'entrer en compétition pour l'occupation des places. En effet, il arrive qu'on trouve des cas de stationnement qui sont effectués sur un même site pour effectuer plusieurs tâches de natures différentes. Souvent, cette concurrence est problématique à cause de l'absence de réglementation de l'offre publique (B. E. Houda, 2017, p. 206).

De notre étude, il ressort que plusieurs raisons et facteurs déterminent le choix des sites de stationnement par les usagers à Ouagadougou (graphique 2). Ainsi, le stationnement hors voirie n'attire pas beaucoup de voitures, cela est dû essentiellement à la difficulté d'y accéder. C'est pour cette raison que beaucoup d'automobilistes préfèrent stationner sur les places d'accès faciles même si à ce niveau, le stationnement est formellement interdit (A. Saadi et T. Sahnoune, 2019, p. 141).

**Graphique 2 :** Les principaux motifs du choix des sites de stationnement par les usagers des deux roues motorisées et des voitures particulières à Ouagadougou



**Source :** Enquêtes terrain, septembre 2022

A Ouagadougou, le choix de l'aire de stationnement est essentiellement guidé par la proximité avec la destination. En effet, plus de 50% des usagers (motos et voitures) des aires de stationnement justifient le choix de leur site de stationnement par la proximité

entre le point de stationnement et la destination du déplacement. Les seconds motifs du choix de l'aire de stationnement s'expliquent par les facilités d'accès et de sorties voulues par ces usagers à moto et en voiture particulière et la sécurité des engins, selon respectivement 20% et 17% d'entre-eux. Le choix du site lié au prix de stationnement est marginal, car moins de 10% de ces usagers seulement choisissent leur aire de stationnement en tenant compte du prix raisonnable.

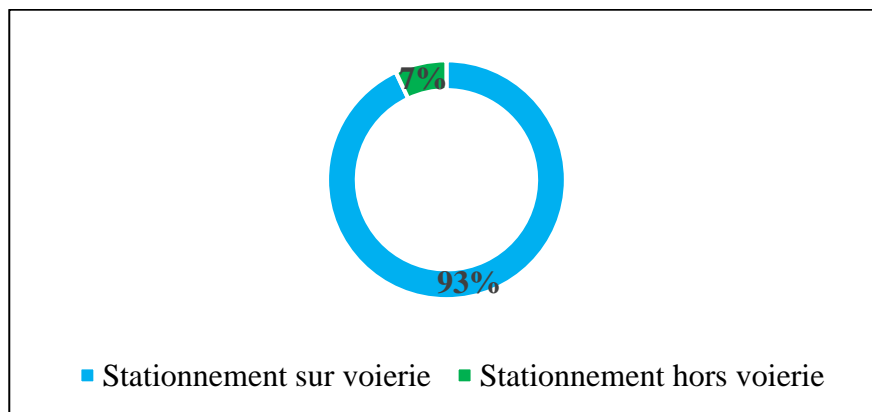
Ainsi, d'un point de vue physique et macroscopique, la demande se traduit par un flux fixe de véhicules localisés en un lieu et restant immobiles pendant un certain temps. La distribution spatiale des flux de demande de stationnement est déterminée par la localisation des établissements d'activités et des établissements sociaux, qui constituent des générateurs de trafic. Localement, la propagation de cette demande est limitée à des aires délimitées par les bassins de proximité des destinations finales (B. E. Houda, 2017, p. 206).

Cependant, le principal déterminant de la demande en stationnement est d'abord et avant tout l'attractivité. Un lieu est attractif parce qu'il génère des gains de productivité importants (par les économies d'agglomération) ou qu'il possède des qualités intrinsèques ayant un impact positif sur la qualité de vie (aménités locales). Plus un lieu est attractif, plus il sera considéré comme un point d'origine ou de destination pour les déplacements. Toutes choses égales par ailleurs, cela implique que la demande en stationnement y sera plus élevée (P. S. Florence et al., 2015, p. 10).

### 2.1.2. L'occupation de la voirie par le stationnement

Dans la commune de Ouagadougou, le stationnement se caractérise par une prédominance d'occupation de la voirie comme l'indique le graphique 3.

**Graphique 3 :** Occupation de la voirie par les parkings (motos et voitures particulières) à Ouagadougou



**Source :** Enquête terrain, septembre 2022

La commune de Ouagadougou a pris une délibération relative à l'occupation du domaine public. Cependant, on y note toujours des mauvaises pratiques de stationnement qui échappent le plus souvent aux contrôles policiers, comme constaté sur l'avenue 2.01 Bassawarga (Photo 1), séparant le secteur 1 (Bilbalogho) et le secteur 2 (Quartiers Saints), au cours de notre enquête. Les résultats de cette étude précisent que plus de 90% des parkings (motos et voitures particulières) à Ouagadougou procèdent à des stationnements sur la voirie. Cette situation est source de plusieurs externalités négatives de la mobilité urbaine, notamment la congestion engendrée et les accidents de circulation qui en découlent. Ces résultats corroborent le constat fait par certains auteurs. En effet, les infrastructures de l'intermodalité, dont les gares routières et les aires de stationnement et autres équipements annexes ne sont pas suffisamment prises en compte lors des études techniques pour la construction des routes et des infrastructures économiques et marchandes. On assiste fréquemment à des congestions de trafic dues à de multiples usages de l'espace public de voirie. A titre d'exemple, une mauvaise organisation de la circulation et du stationnement des camions, ou un mauvais stationnement sur la voie publique sont en grande partie la cause de la congestion routière et des accidents (B. E. Tahir, 2014, p. 13).

**Photo 1 :** L'occupation des terrepleins centraux par le stationnement des voitures particulière sur l'avenue Bassawarga à Ouagadougou



**Prise de vue :** BALLO M. I., septembre 2022

Cette pratique d'occupation des terre-pleins centraux s'observe de façon notoire à Ouagadougou. Par ailleurs, plusieurs maquis, à Ouagadougou utilisent les terre-pleins centraux pour le stationnement de leur clientèle, surtout la nuit. A cette occupation anarchique s'ajoute le non-aménagement des parkings privés qui en grande partie empiètent sur la voirie, comme constaté au quartier Pissy (photo 2). Cela s'explique souvent par l'insuffisance de la voirie qui ne prévoit pas des accotements pour des stationnements. Ces résultats corroborent l'assertion qui stipule que l'aménagement de la voirie qui n'a prévu aucun espace, ni aucune disposition pour le stationnement de véhicules particuliers, ajouté à l'installation anarchique des étals tout au long de la chaussée, constitue un danger pour la sécurité routière et la mobilité urbaine (K. A. Djanikro, 2017, p. 39).

Toutefois, de nos observations directes, on note que par faute de « *têtes de taxis* », les taximen s'adonnent à des stationnements sur la voirie et à proximité des lieux leur offrant l'opportunité d'avoir le plus de clients possible. Le constat est similaire pour les tricycles qui ne disposent pas d'espaces dédiés pour le stationnement, d'où des stationnements tout azimut et dangereux. Cela pose alors un défi de coordination entre les différents acteurs (état, collectivité et taximen) dans le choix stratégique des sites de « *têtes de taxis* ». En effet, déjà en l'an 2000, seules trois têtes de taxis étaient encore fonctionnelles parce que les points retenus par la mairie ne correspondent pas aux points de stationnement réels des taxis. Les lieux de stationnement (choisis par les taximen eux-mêmes) sont localisés dans les gares routières, autour du grand marché, des marchés secondaires disséminés dans la ville et des centres sanitaires. Ces stations de taxis non aménagées ont été choisies par les conducteurs eux-mêmes. Ce sont des endroits par excellence où on trouve plus ou moins régulièrement des clients (O. Sigué, 2008, p. 62-65). Et cela est renchéri par les propos du président de la fédération des acteurs de taxis, lors de nos enquêtes, en ces termes : « *aujourd'hui, nos taxis n'ont plus de lieux de stationnement. Nous sommes obligés de squatter les espaces en face des gares privées et autres. Nos lieux de stationnement sont occupés aujourd'hui par les bus de la SOTRACO. Pourtant, nous nous acquittons des taxes de stationnement* ».

**Photo 2 :** Le stationnement sur la voirie par les parkings privés au quartier Pissy, à Ouagadougou



Prise de vue : BALLO M. I., septembre 2022

### 2.1.3. La dynamique du stationnement des véhicules poids lourds à Ouagadougou

Ouagadougou constitue une zone de transit pour les véhicules en direction des pays voisins. Cette situation se manifeste par la forte dynamique du trafic des véhicules poids lourds qui y passent. C'est ainsi qu'on constate des stationnements de véhicules poids lourds au niveau des différentes pénétrantes, notamment à l'entrée des routes nationales. A travers une opération de comptage que nous avons réalisée, on constate que certains de ces véhicules utilisent des sites à l'intérieur de la ville et en périphérie pour leur stationnement (tableau II).

**Tableau II** : Les principaux sites occupés par les véhicules poids lourds à Ouagadougou

Sites	Proportion de Poids
-------	---------------------

	<b>Lourds stationnés (%)</b>
ZAD (Zone d'Activités Diverses)	30
Sankaryaré	16
ZACA (Zone d'activités commerciales et administratives)	11
Ouaga Inter	19
Saaba	15
Poste de douane de Tanghin Dassouri	4
Zone industrielle de Kossodo	5
Total	100

**Source :** Enquêtes terrain, septembre 2022

Toutefois, il faut souligner que la plupart des sites de stationnement des véhicules poids lourds ne sont pas des sites dédiés. C'est le cas par exemple de la Zone d'Activités Diverses (ZAD) qui enregistrent la plus grande partie (30%) du stationnement des véhicules poids lourds à Ouagadougou, qui cependant n'est utilisée que de façon *ad-hoc* pour résoudre un problème de stationnement sans être formalisé par aucun texte. Cette « occupation arrangée » s'explique par l'insuffisance des espaces de stationnement pour les véhicules poids lourds de livraison et de transit. D'autre part, l'afflux des poids lourds en ville s'explique par les services recherchés par ces usagers au niveau des aires de stationnement. Certains espaces en périphérie ne leur fournissent pas toutes les commodités voulues, notamment le besoin de sécurité, de restauration et de rechange des pièces de leurs véhicules, surtout pour les poids lourds en transit. Cette situation les oblige à se ruer vers des « sites négociés » dans la ville de Ouagadougou (tableau II), occasionnant des risques d'accidents et de congestion. Il serait alors judicieux et nécessaire de créer ou aménager des aires de stationnement de grande capacité, spécifiques aux poids lourds, en dehors des zones ci-dessus citées. Leur utilisation serait appréciable dès lors que la durée estimée d'immobilisation est importante (plus de 4 heures), que le tri par destination est intéressant et/ou que l'assistance aux chauffeurs routiers s'avère nécessaire comme le recommande le Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (2009, p. 95).

Selon l'Observatoire social Régional des Transports (2006, p. 3), la fréquentation des aires d'arrêt aménagées pour les poids lourds présente une forte dissymétrie selon qu'il s'agit d'aires de repos ou d'aires de services, mais également selon le moment de la journée, voire de la nuit. Ainsi, les conducteurs routiers privilégient les aires de services, et ce tout au long de la journée ; elles sont donc toujours fréquentées. En fin d'après-midi, 40% des places de stationnement délimitées sont occupées par des poids

lourds. Au plus fort de la soirée, le taux d'occupation moyen dépasse les 100%. La plupart de ces aires (71%) connaissent des situations de sur-fréquentation, c'est à dire que le nombre de véhicules stationnés est supérieur au nombre de places autorisées.

## 2.2. Les enjeux de la gouvernance actuelle du stationnement à Ouagadougou

### 2.2.1. L'analyse institutionnelle du stationnement à Ouagadougou

L'activité du stationnement à Ouagadougou fait intervenir plusieurs acteurs de profils socioprofessionnels et institutionnels variés. Comme l'indique le tableau III, ces acteurs concernent aussi bien les structures publiques de l'Etat que celles privées et les organisations socioprofessionnelles des partenaires sociaux du transport urbain.

**Tableau III** : La cartographie des acteurs du stationnement à Ouagadougou

<b>STRUCTURES/ACTEURS</b>	<b>NIVEAU D'ENCRAGE</b>
<b>Ministère en charge du transport et de la mobilité urbaine</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Direction Générale de la Mobilité Urbaine (DGMU)</li> <li>- Direction des Etudes et de la Législation (DEL)</li> </ul>	Acteurs de la réglementation, de la planification et de la régulation, chargé d'élaboration de la vision prospective en matière du stationnement
<b>Ministère en charge de l'urbanisme</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Direction Générale de l'Urbanisme, de la Viabilisation et de la Topographie (DGUVT)</li> </ul>	Acteurs de la planification et de la régulation
<b>Ministère en charge des infrastructures</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Direction Générale des Infrastructures Routières (DGIR)</li> </ul>	Acteurs de la régulation
<b>Ministère en charge de finances</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Agence Nationale du Domaine Foncier des Organismes Publics (ANDFOP)</li> </ul>	Acteurs de la régulation et de l'offre
<b>Ministère en charge de la sécurité et de la défense</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Direction Générale de la Police Nationale</li> <li>- Gendarmerie Nationale</li> </ul>	Acteurs de la régulation
<b>Ministère en charge des collectivités et de l'administration territoriale</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Commune de Ouagadougou</li> <li>- Police municipale</li> <li>- Direction de l'Observatoire de la Ville (DOV)</li> </ul>	Acteurs de régulation et de l'offre

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conseil des Transports du Grand Ouaga (CTGO)</li> <li>- Agence Municipale des Grands Travaux (AMGT)</li> </ul>	
<b>Privé</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Structures et organisations du foncier et de la promotion immobilière</li> <li>- Entreprises du stationnement</li> </ul>	Acteurs de l'offre
<b>-Usagers de la route</b> <b>-Municipalité</b> <b>-Infrastructures et services générateurs de déplacements (commerce, administration, culte, écoles/éducation et formation, santé social, etc.)</b>	Acteurs de la demande

Source : Enquête terrain, septembre 2022

Le cadre institutionnel de la gouvernance du stationnement à Ouagadougou présente une pluralité d'acteurs. A priori, l'existence de ce cadre devrait être un atout pour le sous-secteur de l'activité et du service du stationnement. Cependant, de l'analyse de la cartographie des acteurs, plusieurs limites se présentent, notamment le manque de coordination entre les différents acteurs et les limites organisationnelles de certains d'entre-eux. En effet, l'absence de cadres d'échanges et de coordination entre les différents acteurs engendrent un « vide institutionnel » conduisant généralement chaque structure et acteur à engager des actions isolées non inscrites dans une dynamique globale. Par ailleurs, les attributions des différentes structures et acteurs ne sont pas définies dans des périmètres d'actions précis, conduisant à un chevauchement de rôles et d'intervention à différents niveaux entre les différents acteurs. Cette confusion d'attributions et de missions engendre des conflits de compétences préjudiciables à une bonne organisation du stationnement à Ouagadougou. La question du stationnement urbain concerne donc un système complexe d'acteurs dont les logiques ou les "référentiels d'actions" sont différents. Du législateur au planificateur urbain, de l'homme politique au promoteur immobilier, du chef d'entreprise au responsable administratif, c'est tout un jeu de relations croisées qui s'est instauré autour de la question des normes de stationnement. Pour les uns, ces normes doivent être fortement règlementées. Pour les autres, l'insuffisance des espaces de stationnement peut constituer un frein au développement de l'activité économique (E. Le Van et V. Cathérin, 2001, p. 9).

On peut noter que souvent les objectifs peuvent être contradictoires, selon l'acteur considéré. Ce sont ces contradictions qui justifient les études précises sur le stationnement, afin d'aider les décideurs dans leur choix, davantage issus de compromis que d'une politique d'adhésion globale, difficilement atteignable en matière de stationnement (Transitec, 2017, p. 50). Il existe alors la nécessité d'une coordination publique pour favoriser l'initiative privée (S. Mathon, 2001, p. 32).

L'absence ou les difficultés de coordination et d'agencement des actions et des interventions de ces différents intervenants conduit à des actions isolées, parfois préjudiciables à une gestion concertée des problèmes de transports urbains (S. Bamas, 1996, p. 51). C'est fort de ce constat que le séminaire sur la politique de transport urbain de Ouagadougou tenu en avril 1993 a recommandé la création d'un cadre fédérateur de réflexion et d'échanges du transport urbain de Ouagadougou, en vue de développer la concertation entre tous les intervenants dans le secteur des transports urbains mais surtout de favoriser la définition d'une politique globale et cohérente des transports urbains (S. Bamas, 2001, p. 73). A cet effet, le Conseil des Transports du Grand Ouaga (CTGO) a été mis en place par et pour le compte de la collectivité. Cependant, cette structure, aujourd'hui est confrontée à des défis, notamment institutionnels et financiers pour la rendre plus opérationnelle au profit de l'organisation du transport urbain de façon générale et du stationnement de façon particulière dans la commune de Ouagadougou, voire dans tout l'espace du Grand Ouaga.

### **2.2.2. L'analyse du cadre juridique du stationnement à Ouagadougou**

Le stationnement des véhicules automobiles et des autres types d'engin au Burkina Faso, et particulièrement à Ouagadougou est régi par un ensemble d'instruments juridiques. L'inventaire des supports actifs juridiques pour la réglementation, l'organisation et la gestion de la circulation de façon générale et particulièrement du stationnement des usagers, en transit et en circulation à Ouagadougou se caractérise principalement par des lois, des décrets, des arrêtés, des délibérations communales. Ce cadre juridique est également renforcé par des outils de planification urbaine, notamment le Schéma Directeur d'Aménagement du Grand Ouaga (SDAGO), horizon 2025 et le Plan d'Occupation des Sols.

Malgré l'existence d'un cadre juridique qui constitue en soi un atout majeur, il n'en demeure pas moins qu'il présente quelques limites qui ne concourent pas à une réglementation efficiente du stationnement à Ouagadougou. De l'analyse des textes, il convient de noter un vide juridique pour la réglementation d'un certain nombre de faits de stationnement. En effet, aucune délibération municipale n'institue le stationnement sur voirie payant. Egalement, dans la commune de Ouagadougou, le stationnement sur voirie autorisé sur les encoches, n'est nulle part limité dans le temps de stationnement, car aucune délibération communale ne prescrit une taxe sur le stationnement et donc sur la durée. En plus, de l'analyse du code de l'urbanisme et de la construction, on constate qu'il ne fait pas obligation lors des opérations d'urbanisme de recourir aux services et à l'expertise d'un planificateur en transport urbain et mobilité urbaine. Cet assouplissement donne lieu à des incohérences et des limites dans des projets d'aménagement qui ne prennent pas en compte obligatoirement la question du stationnement de façon singulière. En sus, demeure le problème de gestion des parkings en ville. En effet, pour le régime juridique de gestion des parkings, notamment des

engins à deux (2) roues, le texte y relatif comporte des insuffisances du point de vue de sa rédaction, car il ne précise pas la durée de validité de l'agrément. Cette ouverture laisse croire à une autorisation permanente qui n'est pourtant pas le cas. Un autre point critique et source de conflits entre les usagers et les exploitants des domaines fonciers se situe au niveau de la fixation abusive des signalisations indiquant « *le stationnement interdit* » ; car il n'est pas rare de voir devant un commerce ou autre infrastructure, une inscription « interdit de stationner » sans référence à un arrêté municipal.

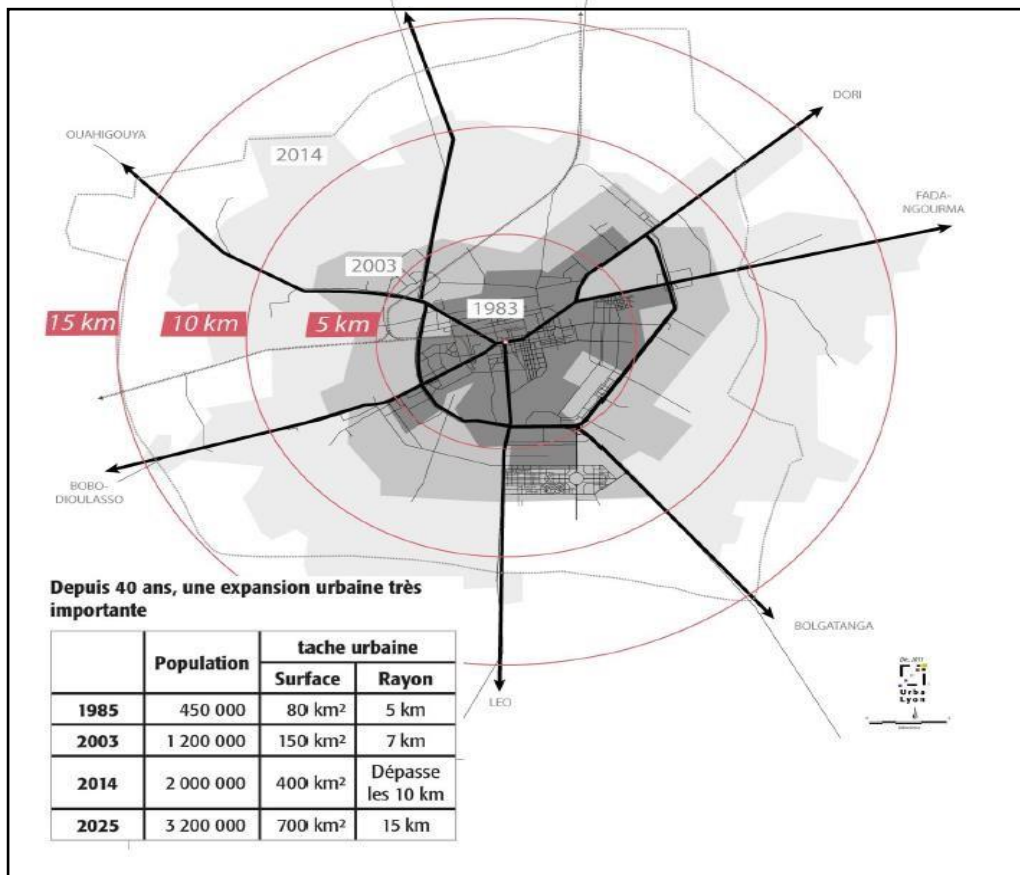
En outre, la promotion immobilière n'intègre pas toujours les prescriptions indiquées par les documents de planification urbaine, car les actes imposés par le Centre de Facilitation des Actes de Construire (CEFAC), structure habilitée à délivrer les actes de construire au Burkina Faso, ne prescrivent pas obligatoirement un dossier spécifique en lien avec le stationnement avant l'autorisation de construire quel que soit le type de bâtiment. Cela donne lieu de constater dans la commune de Ouagadougou des bâtiments dépourvus de tout espace dédié au stationnement d'où des stationnements sur voirie ou gênants. Aujourd'hui, les collectivités ne disposent pas des leviers nécessaires pour organiser un stationnement adapté aux spécificités locales, fondé sur des recettes stables et prévisibles, et pour assurer un contrôle et des taux de recouvrement du stationnement payant permettant une organisation efficace. La mise en œuvre des politiques de stationnement rencontre des difficultés – voire des incohérences – qui s'expliquent d'une part par l'éclatement des compétences entre les politiques de déplacements et la réglementation locale du stationnement, d'autre part par l'inadéquation des instruments juridiques de réglementation et de contrôle. Les incohérences s'expliquent d'abord par les contradictions entre les objectifs des plans de déplacements urbains en matière d'organisation de la mobilité à l'échelle de l'agglomération, qui est sous la responsabilité de l'autorité organisatrice des transports urbains, et les dispositions locales définies en matière de réglementation et de tarification du stationnement public, qui relèvent des pouvoirs de police du maire. Elles proviennent ensuite de l'absence de lien entre l'offre publique de stationnement (sur voirie et dans les parkings publics) et l'offre privée qui est soumise aux règles des plans locaux d'urbanisme (Commissariat général à la stratégie et à la prospective, 2013, p. 9).

Toutefois, un autre défi demeure au niveau du cadre juridique. En effet, on note une méconnaissance des différents textes par les usagers et même par moment par certains acteurs de régulation. L'analyse du niveau de connaissances des textes par les usagers révèle un défi de la vulgarisation des dispositions prises. En effet, de nos investigations au près des techniciens, moins de 40% d'entre-eux connaissent les dispositions des textes relatifs au stationnement à Ouagadougou. Cet aspect est trop souvent négligé, alors que seule une véritable démarche de communication et de concertation permet de sensibiliser la population, de la faire adhérer aux politiques de stationnement et d'encourager les changements de comportement (Centre d'études et expérience en risques, environnement, mobilité et urbanisme, 2015, p. 12).

### 2.3. Les défis du stationnement à la loupe de la planification urbaine

Les installations humaines et les activités anthropiques ont occasionné une occupation très dynamique des sols dans la commune de Ouagadougou et au-delà. Pour le seul cas de Ouagadougou, la situation semble évoluer de façon exponentielle comme l'indique la figure 1 ; car la ville de Ouagadougou constitue la principale polarité du Grand Ouaga, voire au niveau national.

**Figure 1 : L'expansion de Ouagadougou entre 1983 et 2025**

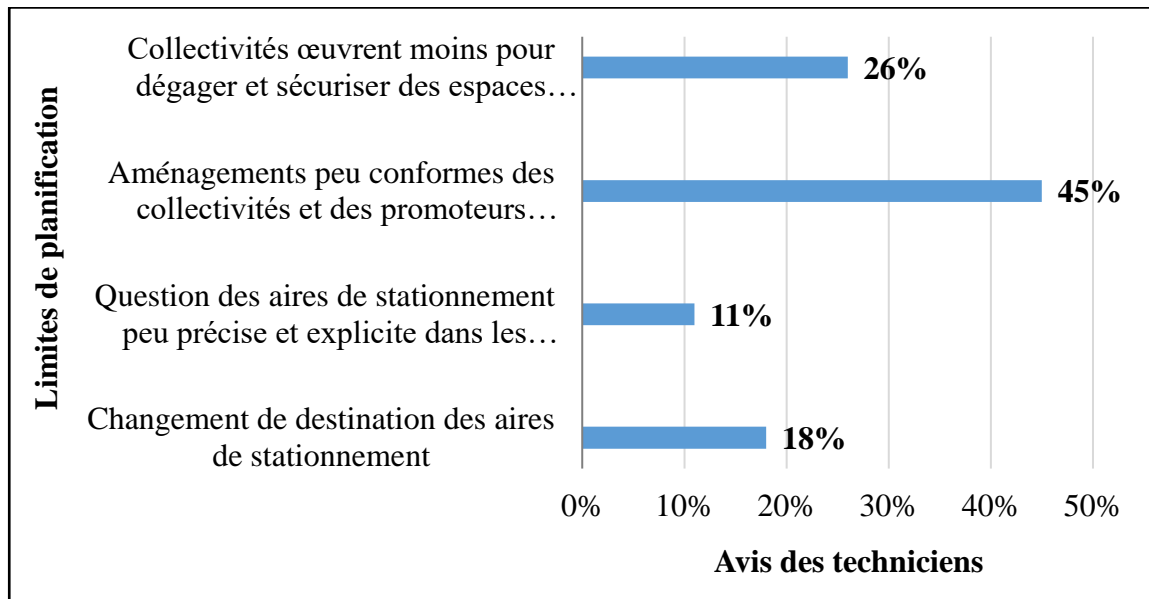


**Source :** Référentiel, hiérarchie des voiries ouagalaises, 2020, p. 5

Cette dynamique d'occupation des sols conjuguée à la pression foncière impacte négativement la disponibilité des espaces pour le stationnement. Par ailleurs, malgré l'existence des outils de planification urbaine, notamment le schéma directeur d'aménagement du Grand Ouaga (SDAGO) et le plan d'occupation des sols (POS), un

décalage s’observe entre la prévision d’occupation et l’existant (graphique 4), ne permettant pas d’obtenir conséquemment des espaces dédiés au stationnement des usagers. En effet, un entretien spécifique avec les différents techniciens des ministères en charge de l’urbanisme, de la mobilité urbaine et de la mairie nous permet de mieux percevoir les limites de la planification urbaine et ses enjeux sur la question du stationnement.

**Graphique 4 :** Les principales raisons du manque d’espaces pour le stationnement à Ouagadougou



**Source :** Enquêtes terrain, septembre 2022

Il convient de noter que même si certains aménagements font l’effort en dégagant des aires de stationnement, une mention expresse et obligatoire n’est pas faite par certains outils de planification urbaine, notamment des schémas directeurs d’aménagement et d’urbanisme (SDAU) et des plans d’occupation des sols (POS) qui ne donnent pas des orientations singulières et précises pour la prise en compte des aires de stationnement dans les projets d’aménagements. Les espaces de stationnement faisant partie du lot des équipements ne sont pas généralement considérés par la collectivité et des promoteurs immobiliers lors des projets d’aménagement foncier, d’où un manque d’espace dédié ou de sites propres pour le stationnement des usagers.

La majorité (45%) des techniciens en charge de l’urbanisme et de la mobilité urbaine enquêtés explique l’insuffisance et même l’absence d’aires de stationnement à Ouagadougou par des incohérences constatées au niveau des différents travaux d’aménagement antérieurs et en cours. En effet, lors des différents projets

d'aménagement (lotissement, extension, etc.), les collectivités se détachent le plus souvent des prévisions et des orientations données dans les outils de planification. Ce non-respect des grilles d'aménagement contribue à marginaliser la prise en compte des espaces de stationnement lors des aménagements fonciers. Il convient alors de dire que le stationnement efficient découle de la bonne articulation entre l'urbanisme et la mobilité. Ces résultats sont soutenus par certains auteurs qui affirment que la politique de stationnement fait le lien entre une vision stratégique liée aux enjeux de limitation de la consommation foncière et des politiques de mobilité menées sur le territoire, et les objectifs locaux, spécifiques au contexte urbain, portés par les communes. De plus, les politiques de stationnement résultent de l'aménagement de l'espace urbain à l'échelle des territoires de proximité, s'adaptant au contexte et réclamant, dans certains cas, la création d'une offre publique de stationnement sur voirie ou hors voirie. Ainsi, la politique du stationnement s'attache à deux aspects dans le but de parvenir au bon fonctionnement de la chaîne du stationnement : la conception et l'aménagement de l'offre nouvelle, et la gestion du stationnement, les deux étant liés (E. Deloffre, 2016, p. 20).

## Conclusion

Plusieurs recherches ont été menées dans le secteur des transports au Burkina Faso, et précisément sur la commune de Ouagadougou. Cependant, le sous-secteur du transport urbain et de la mobilité urbaine, longtemps confondu au transport routier (interurbain) mérite encore un regard particulier, car de nos jours, l'urbain présente d'énormes défis en termes de mobilité et du transport des citadins et des marchandises en ville (logistique urbaine). Ainsi, la question du stationnement à Ouagadougou demeure une problématique aussi bien pour le pouvoir public, communal que pour les partenaires au développement. Le stationnement occupe une place de choix dans les transports urbains, car tout en constituant le nœud de l'intermodalité des déplacements, il se trouve tant en amont qu'en aval des parcours effectués. A cet effet, les aires de stationnement permettent de mieux réguler le déplacement des usagers, en prévenant l'occupation anarchique de la voirie, donc les accidents routiers et en facilitant le report modal. Toutefois, l'organisation du stationnement à Ouagadougou se trouve confrontée à un défi de gouvernance et de planification, exacerbée par une occupation dynamique du sol et une pression foncière. Il faudrait alors engager des perspectives à travers un urbanisme négocié et un renforcement institutionnel et juridique de la gouvernance du stationnement. Aussi, il demeure urgent à ce jour, compte tenu de la dynamique des déplacements urbains à Ouagadougou d'élaborer au profit de ladite commune et même des communes périphériques (communes du Grand Ouaga), un outil de planification de la mobilité, précisément un Plan de Déplacement Urbain (PDU). Par ailleurs, l'une des perspectives fondamentales viendra également de l'engagement des parties (acteurs et

structures en charge de la gouvernance du stationnement), rappelant ainsi aux collectivités leur plein devoir qui consiste à la gestion efficace du domaine public communal, gage d'un stationnement durable et efficace dans les communes du Burkina Faso, notamment à Ouagadougou.

## Références bibliographiques

- BAMAS Stanislas, 1996. *Document de politique sectorielle des transports urbains de Ouagadougou*. Burkina Faso, Ouagadougou : Comité des transports urbains, 74 p.
- BAMAS Stanislas, 2001. *Les transports urbains à Ouagadougou : diagnostic et perspectives*, in VENNETIER, P. (éd.), *Etudes urbaines à Ouagadougou, Burkina Faso*, Bordeaux : CRET, collection Pays enclavés, pp. 59-90.
- BAMAS Stanislas, 2002. *L'implication des collectivités locales dans la gestion des transports urbains en Afrique de l'Ouest et du Centre : Le cas de Bobo-Dioulasso*, SITRASS, rapport final, 30p.
- CENTRE D'ETUDES ET EXPERIENCE EN RISQUES, ENVIRONNEMENT, MOBILITE ET URBANISME (CEREMA), 2015. *Décentralisation du stationnement payant sur voirie*. Guide de recommandations à l'attention des collectivités territoriales ; Lyon ; Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) ; 134 p.
- COMMISSARIAT GENERAL A LA STRATEGIE ET A LA PROSPECTIVE, 2013. *Pour une politique du stationnement au service des usagers*. Rapport du groupe de travail ; Premier Ministère ; République Française ; 150 p.
- DJANIKRO Kouassi Amidou, 2017. *Amélioration de la fluidité du trafic routier à Abobo : traitement localisé des zones d'encombrement du trafic routier*. Diplôme d'Aptitude à l'Ingénierie des Techniques des routes et transports ; Ecole de formation continue et de perfectionnement des cadres de l'Institut National Polytechnique Felix Houphouët Boigny, Côte d'Ivoire, 66 p.
- DELOFFRE Ellie, 2016. *De l'espace de stockage à la halte urbaine : aménager les espaces de stationnement sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille*. Master Sciences du territoire, Spécialité « Urbanisme et projet urbain » ; Institut d'Urbanisme de Grenoble - Université Pierre Mendès France ; 101 p.
- DIALLO Abdoulaye, 2012. *Méthodologie d'analyse des stationnements*. Mémoire de maîtrise ès sciences appliquées (génie civil), Université de Montréal, 164 p.
- FLORENCE Paulhiac Scherrer, JEAN-PHILIPPE Meloche et CATHERINE Morency, 2015. *POUR UNE CONNAISSANCE ET UNE GESTION RENOUVELÉES DU STATIONNEMENT : Propositions théoriques et*

- méthodologiques*. Québec ; Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud de l'île de Montréal ; rapport final ; 81 p.
- HOUDA Boujnah El Missaoui, 2017. *Modélisation et simulation du système de stationnement pour la planification de la mobilité urbaine : application au territoire de la cité Descartes* ; thèse de doctorat en Transport ; Université Paris-Est ; 419 p.
  - KABORE Aminata, 2010. *Les transports urbains de personnes dans les ménages à Bobo-Dioulasso*. Mémoire de maîtrise, département de Géographie, Université de Ouagadougou, 93 p.
  - LE VAN Elsa et CATHERIN Véronique, 2001. *Perspective de maîtrise de l'usage de la voiture et dynamique tertiaire des villes*. Lyon ; Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) ; Isis ; 148 p.
  - MATHON Sylvie, 2001. *Approche économique du stationnement résidentiel en centre-ville*. Lyon ; Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) ; 56 p.
  - MINISTERE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITE URBAINE ET DE LA SECURITE ROUTIERE (MTMUSR), 2021. *Annuaire statistique 2020 du secteur des transports*. Direction générale des études et des statistiques sectorielles (DGESS) ; Burkina Faso ; 77 p.
  - MINISTERE DE L'URBANISME ET DE L'HABITAT, 2019. *Schéma Directeur d'Aménagement du Grand Ouaga (SDAGO), horizon 2025 ; Burkina Faso ; Volume I ; le portrait du Grand Ouaga ; rapport final actualisé ; 234 p.*
  - OBSERVATOIRE SOCIAL REGIONAL DES TRANSPORTS (ORT), 2006. *Utilisation des aires de stationnement pour le transport routier de marchandises en Pays de la Loire*. Direction régionale de l'équipement Pays de la Loire ; 45 p.
  - PEZZOLI François, 2001. *Processus d'évaluation dans le stationnement automobile à domicile*. THEMA UMR 6049 du CNRS, Université de Franche-Comté, Ve rencontre de Théo Quant, 11 p.
  - PIRES Alvaro, 1997. *Échantillonnage et recherche qualitative : essai théorique et méthodologique*. École de criminologie, Université d'Ottawa ; 88 p.
  - REFERENTIEL HIERARCHIE DES VOIRIES OUAGALAISES, 2020. Commune de Ouagadougou, deuxième version, 48 p
  - SAADI Ahmed et SAHNOUNE Tayeb, 2019. *Le problème de la circulation et du stationnement dans le centre-ville de Constantine*. Article, revue *Sciences Technologiques.*, Synthèse Vol 25, numéro 1 : 45-61, 17 p.

- SERVICE D'ETUDES SUR LES TRANSPORTS, LES ROUTES ET LEURS AMENAGEMENTS (SETRA), 2009. *Gestion du trafic des poids lourds en situation de crise ; éléments de méthode*. Guide méthodologique ; Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer ; république française ; 104 p.
- SIGUE Oussény, 2008. *Les transports collectifs à Ouagadougou : le cas des taxis*. Mémoire de Maîtrise en Géographie, option : Géographie urbaine ; Université de Ouagadougou, 119 p.
- STUCKI Martin, 2019. *Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes du Burkina Faso*. Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP), rapport de diagnostic, SWISS confédération, Secrétariat d'État à l'économie – SECO, 56 p.
- TAHIR Banda Ebiré, 2014. *Amélioration de la mobilité urbaine à N'Djamena : cas de l'avenue Charles de Gaulle*. Mémoire pour l'obtention du Master 2 ; option : génie civil/ route et transport ; institut international d'ingénierie de l'eau et de l'environnement (2ie) ; 95 p.
- TRANSITEC, 2017. *Elaboration et mise en œuvre des plans de circulation et de stationnement*. Publié par la Coopération Municipale – CoMun, Gouvernance Locale et Participative au Maghreb ; Royaume du Maroc ; 72 p.
- YAYE SAIDOU Hadiara, 2014. *Se déplacer à Niamey, mobilité et dynamique urbaine*. Thèse cotutelle en Géographie ; Université de Grenoble (France) et Université Abdou Moumouni (Niger), 339 p.

