

Mobilité scolaire des jeunes enfants à Ouagadougou : pourquoi faut-il en faire une population cible pour l'éducation routière ?

Aude NIKIEMA¹, Oussey SIGUE¹,
Yorsaon Christophe HIEN¹

Résumé

Il s'agit, dans cet article, d'analyser comment, d'une part, la distribution spatiale des écoles expose les élèves aux risques d'accidents routiers, et d'autre part, en quoi l'éducation routière est fondamentale dans la prévention de ces risques. La méthodologie repose sur la géolocalisation des établissements scolaires dans la ville de Ouagadougou et l'analyse de leur distribution spatiale selon le type (privé, public). Des enquêtes, portant sur les connaissances, la perception et le comportement en matière de sécurité routière ont été réalisées auprès de 170 élèves de classe de CM1. Les résultats mettent en évidence des disparités en termes de distance domicile-école à parcourir, l'aire d'attraction des établissements publics étant moins étendue que pour les établissements privés. Ceci impacte la mobilité des élèves du primaire. Ainsi, les parents accompagnent rarement leurs enfants à l'école lorsque celle-ci est proche du domicile. La grande majorité des scolaires se rend à l'école à pied (84,3%) ou à bicyclette (11,4%) et cela sans connaissance du code de la route. De plus, bien que seulement 16,4% des écoles soient à moins de 100 m d'une route à fort trafic, les risques d'accidents restent élevés, puisque 21,2% des élèves déclarent un accident au cours de l'année. Ces facteurs couplés au fait que les enfants des ménages modestes vivant à la périphérie sont majoritairement inscrits dans les établissements publics à scolarité peu coûteuse exposent les scolaires à toute sorte de risques routiers.

Mots clés : mobilité, école primaire, enfants, Ouagadougou

School mobility of young children in Ouagadougou: why should they be made a target population for road safety education?

Abstract

This article analyses how, on the one hand, the spatial distribution of schools exposes pupils to the risk of road accidents and, on the other hand, how road safety education is fundamental in preventing these risks. The methodology is based on the geolocation of schools in the city of Ouagadougou and the analysis of their spatial distribution according to type (private, public). Surveys on knowledge, perception and behaviour

¹ Institut des Sciences des Sociétés, Centre National de la Recherche Scientifique et Technologique (INSS/CNRST), 03 BP 7047 Ouagadougou ; Burkina Faso

*Auteur correspondant : NIKIEMA Aude, nikiaude2@gmail.com

DOI : <https://doi.org/10.64707/revstlsh.v4i1i.1862>

in relation to road safety were conducted among 170 pupils in Year 5. The results highlight disparities in terms of the distance between home and school, with the catchment area for public schools being smaller than for private schools. This has an impact on the mobility of primary school pupils. As a result, parents rarely accompany their children to school when it is close to home. The vast majority of schoolchildren walk (84.3%) or cycle (11.4%) to school without any knowledge of the rules of the road. Furthermore, although only 16.4% of schools are less than 100 metres from a busy road, the risk of accidents remains high, with 21.2% of pupils reporting an accident during the year. These factors, coupled with the fact that children from low-income households living on the outskirts are mostly enrolled in inexpensive public schools, expose schoolchildren to all kinds of road risks.

Keywords : mobility, primary school, children, Ouagadougou

Introduction

L'urbanisme contemporain repose sur les notions de développement durable et la multiplication d'interventions dans différents domaines dont celui de la mobilité. Les choix sont axés sur un recul du transport motorisé individuel et des aménagements qui privilégient la mobilité douce (marche, vélo). L'internationalisation des normes urbaines visent à étendre les pratiques considérées comme favorables à la santé des populations vivant en ville. Parmi ces normes, les aménagements destinés à réduire la vitesse de déplacement dont les zones de circulation 30 km/h, les ralentisseurs ou la réorganisation de l'espace de circulation. Cet espace de circulation constitue un enjeu central car il vise à desservir les quartiers, assurer les liaisons tout en réduisant les embouteillages et ses externalités négatives parmi lesquelles les accidents de la route. Certains pays du Nord développent ainsi la vision zéro accident en mettant en place un ensemble d'interventions urbanistiques, éducatives, etc.

Les mobilités sont donc au cœur des préoccupations urbanistiques pour différentes raisons. L'école tient une place importante. Lewis et Torres (2010, p.45) constatent qu'elle « marque le rythme d'activités des membres de la famille » et qu'elle « peut même être un facteur décisif dans le choix du lieu de résidence » car elle est à l'origine d'un grand nombre de déplacements selon des modes qui peuvent être plus ou moins vulnérables.

A Ouagadougou, le projet d'appui à la mobilité (PAMO) poursuit les réflexions autour d'orientations stratégiques afin de maîtriser l'importance des flux qui s'organisent le long des axes bitumés qui représentent à peine plus de 20% de l'ensemble de la voirie. Cette

mobilité² s'articule avec la sécurité urbaine et donne naissance à l'Observatoire de la sécurité urbaine (OSCO) devenu Direction de l'observatoire de la ville (DOV). Partant du constat de l'insuffisance des services de transport urbain, l'absence de politique de stationnement, l'inexistence de plans de circulation, des orientations sont prises. Il s'agit de la création de centralités secondaires destinées à réduire les mouvements pendulaires centre-périphérie, d'un axe de contournement de la ville, du développement des axes bitumés, de la construction d'échangeurs routiers. Il s'agit d'améliorer la mobilité dans la ville de Ouagadougou tout en assurant la sécurité des déplacements mais cet objectif reste intentionnel, la fluidité des déplacements restant la priorité et le risque routier demeure (Nikiema *et al.*, 2017).

Dans cet ensemble, il existe une diversité de catégories d'usagers de la route vulnérables parmi lesquelles les enfants sont considérés par les statistiques mondiales comme les plus à risques mais apparaissent rarement dans les statistiques burkinabè (Nikiema *et al.*, 2022). La question qui a guidé la recherche est la suivante : la mobilité liée à la distribution de l'offre éducative dans la ville participe-t-elle à la vulnérabilité et à l'exposition potentielle au risque d'accident des jeunes sur le chemin de l'école à Ouagadougou.

I. Méthodologie

Les données utilisées dans le cadre de cet article sont issues de deux projets. Le premier intitulé « Atlas scolaire permanent numérique de Ouagadougou (ASPENO) » avait pour objectif de géolocaliser l'ensemble des établissements scolaires de la ville de Ouagadougou. Les données de cette géolocalisation ont été complétées par des données descriptives recueillies auprès des services statistiques des ministères concernés. Piloté par l'IRD en collaboration avec l'INSS/CNRST et l'ISSP, il a concerné l'année 2015. Cet atlas avait pour objectif de décrire l'offre éducative dans la capitale du Burkina Faso, de montrer l'importance des différents types d'établissements (publics, privés) et d'analyser leur distribution spatiale afin de mettre en évidence les disparités d'accès et les difficultés liées à la distance, vécues par les élèves lors de leur scolarité.

² https://mairie-ouaga.bf/fileadmin/user_upload/programme_de_mandat_2016_2021.pdf

Pour cet article, seules les données géolocalisées des établissements d'enseignement primaire ont été exploitées. Elles ont ainsi été mises en carte et ont fait l'objet d'une analyse spatiale à l'aide de l'outil « average nearest neighbor » disponible dans le Système d'information géographique (SIG) ArcGIS. Cet outil mesure la distance entre chaque entité. L'objectif est de disposer d'informations sur la distribution spatiale des entités géographiques observées. Le résultat est disponible sous forme d'un indice R qui peut prendre plusieurs états : inférieur à 1 il indique une distribution agrégée, supérieur à 1, elle est dispersée. La question qui sous-tend l'utilisation de cet outil est la suivante : est-ce que l'offre éducative est distribuée de façon uniforme sur le territoire urbain ? L'objectif est de comprendre les logiques spatiales d'implantation. Ceci repose sur l'hypothèse que la connaissance de la distribution spatiale des établissements scolaires permet d'identifier les contraintes vécues par les élèves lors de leurs déplacements. Ceci repose sur le concept de distance, fondamental en géographie, et qui permet de mettre en évidence les contraintes d'accès.

Le second projet qui a servi de support à cet article s'intitule « Changer les comportements des élèves en circulation routière ». Financé par le Fonds pour la recherche et le développement (FONRID) il était piloté par l'INSS/CNRST en collaboration avec l'Institut de recherche pour le développement (IRD), l'Université Joseph Ki Zerbo (UJZK) et deux associations spécialisées en sécurité routière. Il a permis d'intervenir auprès d'élèves du primaire, du post-primaire et du secondaire en 2021. Seules les données relatives aux établissements d'enseignement primaire ont été utilisées dans cet article. Elles concernent deux établissements : Samandin A (public) et Le petit monde (privé laïc) et un total de 170 élèves de classe de CM1. Les établissements ont été choisis de façon aléatoire dans la liste des établissements géolocalisés par le projet ASPENO. L'approche était quantitative et l'échantillonnage repose sur un critère de sélection, il s'agit du type d'établissement, public ou privé. Ce critère reposait sur l'hypothèse que ces différents types n'ont pas la même aire d'attraction et n'impliquent pas les mêmes distances à parcourir et de ce fait les mêmes risques, du point de vue des accidents, lors du déplacement. Les élèves ont fait l'objet d'enquêtes, au début du projet. Le questionnaire était construit autour de quatre modules : description de l'élève, connaissances des règles de circulation, perception du risque routier, comportement lors du déplacement. Ces modules avaient pour objectif d'acquérir des informations permettant d'analyser le lien potentiel entre le niveau

socio-économique des élèves et le risque potentiel vécu lors de la mobilité domicile-école. Pour cet article, seules les données relatives à la distance à parcourir pour se rendre à l'école, les modes de déplacement et le profil socio-économique de l'élève ont été pris en compte pour l'analyse. L'objectif était de montrer en quoi la distance et le niveau de vie des ménages peuvent être des déterminants au risque d'accident lors de la mobilité quotidienne des enfants pour se rendre dans leur école. Les résultats ont été cartographiés.

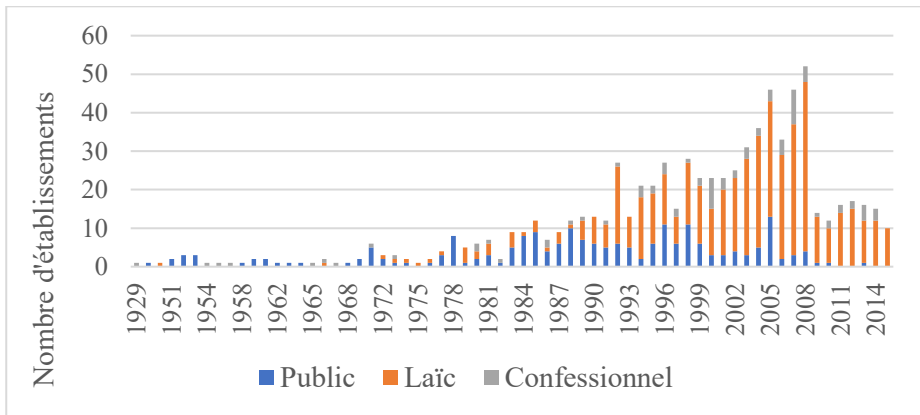
La commune de Ouagadougou constitue la zone d'étude. Capitale du Burkina Faso, elle accueillait au dernier recensement démographique de 2019 une population de 2 415 266 habitants (INSD, 2022). La description géographique de la ville retient une extension de la tâche urbaine croissante en raison des modes d'habiter qui reposent essentiellement sur des maisons individuelles de plain-pied. La ville a connu plusieurs politiques d'urbanisation qui expliquent des plans d'aménagement variés et qui se concrétisent par des densités de construction et des surfaces de parcelles très variables. Les quartiers les plus anciennement lotis, situés en centre-ville, connaissent des programmes d'aménagement qui ont entraîné une rénovation complète de certains quartiers (ZACA), les constructions en banco faisant place à des bâtiments à étage aux matériaux modernes. Les périphéries peuvent être décrites selon leur période d'aménagement, la plus remarquable parmi les anciennes étant liée à la politique révolutionnaire des années 1980 suivi de la rectification au cours des années 1990. Puis les années 2000 jusqu'à aujourd'hui ont favorisé l'aménagement de vastes quartiers ou des zones plus ciblées destinées à jouer un rôle de régulateur dans les déplacements comme l'avait imaginé le Schéma directeur d'aménagement du Grand Ouaga (SDAGO). Enfin, sur les marges extrêmes se trouvent les quartiers non lotis. Il s'agit d'espaces non aménagés progressivement conquis sur les terres agricoles. Leur accès est soumis à la négociation avec le pouvoir traditionnel. Longtemps associés à la spéculation foncière, ces espaces constituent aujourd'hui des lieux d'habitat pour les ménages les plus modestes mais également pour les jeunes ménages en quête d'un terrain à construire ou d'un logement à moindre coût. Bien que, de plus en plus, ces quartiers tendent à s'organiser sur les modèles des quartiers planifiés, à l'initiative des populations, la grande majorité d'entre eux est constituée d'un ensemble d'habitations à la distribution spatiale aléatoire, parcourus par des axes de circulation sinueux.

II. Résultats

II.1- Une offre éducative primaire abondante et concentrée

En 2015, lors de la géolocalisation de l'ensemble des établissements éducatifs dans la commune de Ouagadougou, l'offre primaire s'élevait à 954 écoles. Elles se répartissent comme suit : 233 relevaient du domaine public, 621 du secteur privé laïc et 100 appartenaient aux structures confessionnelles. Le nombre d'ouvertures de nouvelles écoles primaires s'est accru à partir des années 1980 avec une explosion de la part du privé (graphique 1).

Graphique 1 : Evolution annuelle du nombre d'ouverture annuelle des écoles primaires



Source : données ASPENO, 2015

Une analyse géographique de leur répartition sur le territoire communal, à l'aide de l'outil de calcul de la moyenne du plus proche voisin, indique leur concentration spatiale (tableau 1).

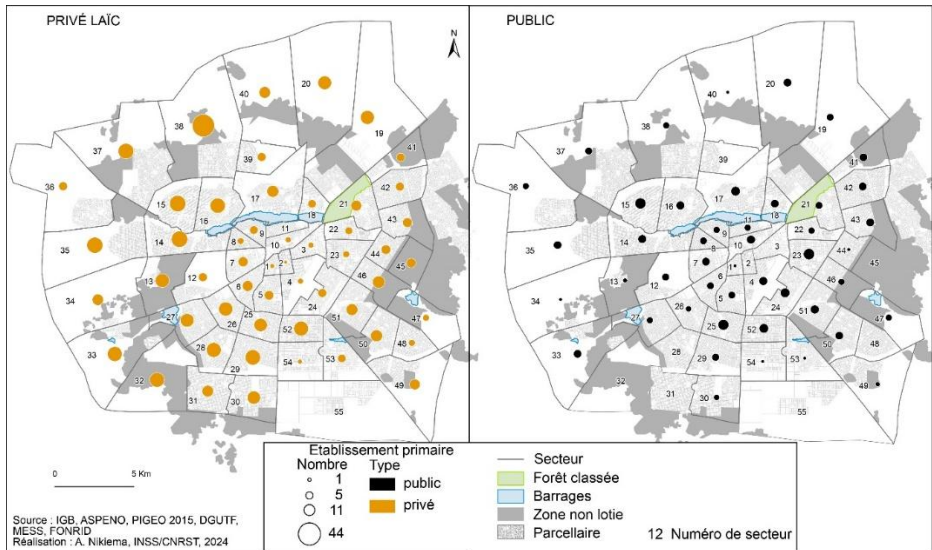
Tableau I : Résultats de l'analyse de la moyenne du plus proche voisin

Indice plus proche voisin	Public	Privé laïc	Privé confessionnel
R	0,78	0,42	0,86
Zscore	-10,04	-16	-2,51
p Value	0	0	0,01
Distance expected (en mètres)	418	749	955
Distance observed (en mètres)	330	321	829

Source : données d'enquête, 2021

L'indice R inférieur à 1 indique une distribution spatiale concentrée des établissements scolaires. Toutefois, elle ne se fait pas avec la même intensité. Elle est très marquée pour le secteur laïc tandis que le confessionnel l'est beaucoup moins. Le pValue confirme que les résultats sont statistiquement significatifs. Le Zscore indique que la distribution est statistiquement concentrée pour les écoles relevant du domaine public et laïc. Il y aurait donc une logique qui guiderait l'implantation des établissements. Le public est soumis à l'équipement des secteurs administratifs. A cette échelle, leur nombre décroît (carte 1) du centre vers la périphérie, c'est-à-dire des unités les plus anciennement loties vers les plus récentes. Cette distribution s'inverse pour le secteur privé laïc qui répond à d'autres logiques, plus économiques et concurrentielles. Le secteur de l'enseignement privé confessionnel présente un profil différent puisque le Zscore calculé est compris dans la classe $-2,56 : 2,56$, ce qui indique le caractère aléatoire de la distribution géographique dans la commune. Il y a pour ces établissements une forte tendance à s'implanter en périphérie et à consacrer une attention particulière aux quartiers non lotis où 27% des écoles sont présentes. Ces espaces périphériques du territoire urbain attirent 24,5% des établissements laïcs et seulement 8,1% pour le public.

Carte 1 : Répartition du nombre d'établissements primaires par secteur en 2015



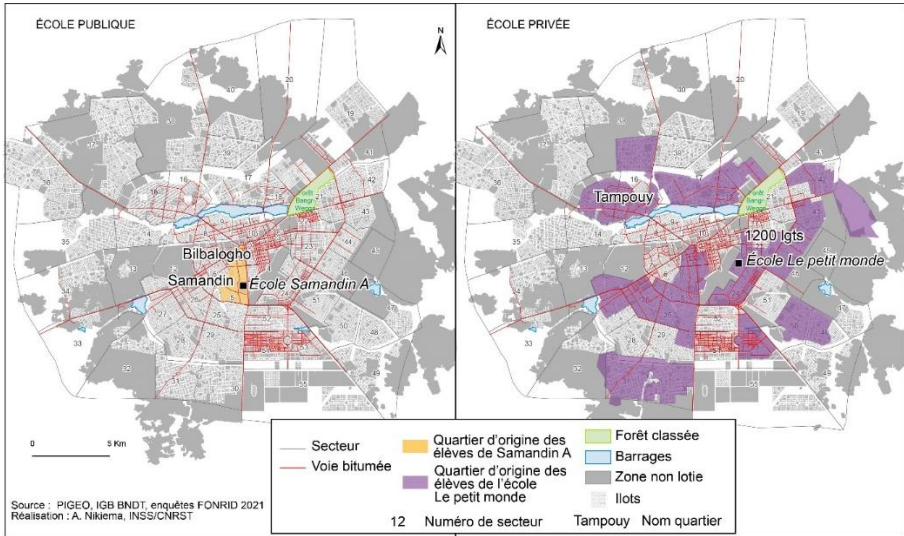
II.2- Des élèves confrontés au risque routier

Selon l'analyse du plus proche voisin, la distance observée entre établissements primaires est à peu près identique pour le secteur public (330 m) et le secteur privé laïc (321 m). En revanche, elle est presque trois fois plus élevée pour les établissements confessionnels moins nombreux et plus dispersés dans la commune. Il y a donc une forme de proximité entre le lieu de résidence et l'établissement. Ceci conduit à deux constats.

Le premier concerne l'accessibilité. A Ouagadougou, sur les 2300 kms de voies seuls 500 kms sont bitumés. Ceci place 16,4% des écoles à moins de 100 m d'une voie bitumée et donc d'une circulation dense. Si ce pourcentage paraît faible, les enfants ne sont pas épargnés sur le chemin de l'école par le risque d'accident. Lors des enquêtes menées auprès des 170 élèves, 21,2% ont déclaré avoir eu un accident au cours des mois précédents.

Le second constat concerne le mode de déplacement. Même si la gravité n'avait pas nécessité de soins, la probabilité d'être heurté par un véhicule sur le chemin de l'école reste présent pour des enfants confrontés très tôt à l'autonomie de déplacement. En effet, selon leurs déclarations, ils avaient en moyenne 7 ans lorsqu'ils ont commencé à se déplacer seuls sur la route. Les élèves des établissements publics sont particulièrement confrontés à cette situation car ces écoles recrutent dans une aire relativement proche (carte 2). Dans notre cas d'étude, l'école de Samandin, l'ensemble des enfants (dont l'âge se situe entre 8 et 10 ans) déclare se déplacer sans l'accompagnement d'un adulte, soit à pied (84,3%) soit à vélo (11,4%). En revanche, les établissements privés peuvent recruter bien au-delà des quartiers limitrophes, c'est le cas de notre établissement d'étude dont la réputation attire des familles résidant parfois à plusieurs kilomètres (carte 2). Dans ce cas l'enfant est accompagné le plus souvent en véhicule motorisé, en voiture (82%) ou à moto (12%). Les conséquences d'un accident corporel sont donc variables selon le moyen de déplacement utilisé.

Carte 2 : Quartiers d'origine des élèves des écoles Samandin et Le petit monde



III. Discussion

III. 1- Une offre éducative soumise à des logiques d'implantation différenciées et marquée par l'empreinte inégale de la qualité des équipements

L'offre éducative au Burkina Faso a été longtemps dominée par le secteur public. Un changement important s'opère à partir de 1991, année à partir de laquelle les Programmes d'ajustement structurel (PAS) donnent l'opportunité au secteur privé d'investir différents domaines, dont l'éducation. La croissance de l'offre éducative primaire privée augmente et « l'Etat burkinabè négocie avec l'église catholique la "rétrocession" progressive des écoles » (Pilon, 2004, p.147). Parmi les établissements confessionnels, ceux dépendants de la religion catholique dominant et la proportion des écoles protestantes et musulmanes demeure marginale (1,9 % et 7 % sur 2000-15) (Pilon *et al.*, 2021).

La part des établissements privés va continuer à s'étendre jusqu'à se livrer une forme de compétition et soumettre des frais de scolarité souvent démesurés, ce qui limite l'accès à certaines catégories socio-économiques (Sankara, 2020). Ceci n'est pas sans conséquence pour les ménages les plus modestes et les familles vivant dans les quartiers non

aménagés de la capitale dans lesquels l'Etat n'investit pas. Les établissements publics sont rares dans cette partie du territoire urbain. Ils sont par ailleurs représentatifs de la forte hétérogénéité en matière d'équipements (eau, électricité, latrines) (Pilon *et al.*, 2021). En effet, les périphéries non loties, privées d'équipements en réseau, sont tout naturellement les espaces urbains les plus touchés par ces disparités. La privatisation accroît « les processus de ségrégation résidentielle, sociale » et les écoles privées laïques « n'offrent des conditions d'enseignement suffisantes qu'en fonction des capacités financières des familles » (Boly et Lange, 2022, p.22).

Ces disparités spatiales ont des conséquences à la fois sur les modes de déplacement et les distances parcourues par les élèves à Ouagadougou. Les études réalisées dans d'autres pays le confirment, la distance et le type d'école influent sur le choix modal lors des trajets scolaires (Lewis et Torres, 2010).

III.2- Entre autonomie des déplacements et manque d'aménagements : les enfants face au risque différencié d'accident

Selon Marc Pilon (2007), en 2001, à Ouagadougou, 28,6% des élèves devaient parcourir entre 1 et 3 km pour accéder à une école. L'auteur ajoutait que certains parents privilégiaient les établissements à proximité de leur lieu de travail et déposaient donc leur enfant en voiture ou à moto. Il y a donc deux profils d'enfants en déplacement : ceux dont l'autonomie est très tôt imposée par la proximité de l'établissement scolaire avec leur domicile et ceux qui sont plus rarement confrontés aux enjeux sécuritaires de la mobilité. Cette remarque est importante car dans les pays du Nord il est constaté une vulnérabilité croissante en raison de la perte d'autonomie des enfants sur le chemin de l'école. En effet, l'insécurité urbaine guide les choix de nombreux parents en matière d'accompagnement. Ceci se concrétise par « la motorisation des déplacements au détriment de la marche ou du vélo » (Lewis et Torres, 2010, p.2). Ces auteurs insistent sur le fait que les mobilités autonomes sont l'occasion de s'appropriier l'environnement urbain et constitue une forme d'apprentissage au même titre que celui dispensé par les familles ou l'école. Prezza *et al.* (2005) retiennent certaines caractéristiques favorables à l'autonomie des enfants à l'extérieur. Il s'agit de la typologie des quartiers, du faible degré d'urbanisation et de l'existence d'espaces de jeu appropriés à proximité de la maison.

Toutefois, l'expérience de l'environnement urbain ne constitue pas une forme de protection dès lors que cet environnement souffre d'une insuffisance d'aménagement. Ouedraogo et Bonnet (2023) le constatent à Ouagadougou : « le risque d'être impliqué dans un accident de la route chez les enfants dans une zone lotie est plus élevé qu'en zone non lotie ». Par ailleurs, dans les quartiers lotis dominés par des axes en terre de plus ou moins bonne qualité, l'occupation des abords des routes par des commerces informels, l'absence de trottoirs et la concentration de la circulation sur le réseau bitumé amènent les enfants à occuper l'espace de circulation des véhicules. Ceci constitue, de fait, un facteur de risque spécifique aux espaces urbains peu ou mal aménagés. L'enfant est un acteur dynamique de la ville mais il est souvent oublié. Pourtant, les moins de 10 ans représentent à Ouagadougou 24,4% de l'ensemble de la population recensée en 2019 (INSD, 2022). Le constat de nombreux auteurs est que « les villes sont de moins en moins adaptées aux enfants, aménagées généralement pour répondre aux besoins, aux habitudes et aux moyens des adultes » (Cloutier et Torres, 2010, p.2). La portion de l'axe de circulation à laquelle le piéton a le droit, le trottoir, est pratiquement inexistante au Burkina Faso. Et l'ensemble des études s'accordent à dire que « la plupart des accidents qui impliquent les piétons surviennent en zone urbaine et ne surviennent pas aux intersections » (Glélé Ahanhanzo et al., 2023, p. 54). Il y a donc une évidente nécessité d'aménager et de sécuriser les abords des chaussées. Ceci est particulièrement important autour des établissements scolaires surtout lorsqu'ils sont situés à proximité d'une voie bitumée qui entraîne des flux de circulation variables au cours de la journée (Sigué et Barry, 2025). Mais les établissements scolaires sont également caractérisés par un commerce alimentaire, à destination en partie des élèves, qui implique parfois la traversée des axes et place alors les élèves dans des situations à risques.

Conclusion

L'inégale répartition géographique des établissements primaires publics et privés sur le territoire de la ville de Ouagadougou crée des inégalités d'accès à l'offre d'éducation. En effet, selon les moyens financiers dont disposent les ménages, le choix de l'établissement d'inscription diffère et avec lui le mode de déplacement. Les résultats montrent que la proximité implique le recours à la mobilité douce (marche ou vélo). La proximité école-domicile est associée aux établissements publics et aux ménages modestes, mais la littérature indique qu'il est fréquent pour les parents inscrivent leurs enfants à

proximité de leur lieu de travail. Toutefois ces proximités n'impliquent pas les mêmes pratiques de déplacement. Pour les premiers, ils se feront de façon autonome pour l'enfant, pour les seconds, les parents assureront la mobilité soit à moto, soit en voiture. Les parents qui disposent de moyens financiers ont la possibilité d'inscrire dans les écoles de leur choix et assurer leur déplacement, ce qui peut induire de plus longues distances à parcourir pour rejoindre l'école. Dans ce cas, l'enfant est souvent accompagné par un adulte.

Dans tous les cas les enfants sont exposés au risque d'accident, puisque plus de deux sur dix déclarent en avoir été victime sur le chemin de l'école au cours de l'année scolaire. L'autonomie des déplacements, sans accompagnement des adultes, est une raison qui peut être avancée. Pourtant, la revue de la littérature montre que dans les pays du nord, c'est le manque d'autonomie qui expose les enfants car se déplaçant le plus souvent en voiture, ils ne sont pas en capacité d'acquérir une expérience de la rue avec laquelle ils ont peu de contacts. De façon générale, les risques routiers sont plus grands en raison du fait que ces jeunes scolaires en tant usagers de la route n'ont généralement aucune connaissance du code de la route. Mais leur exposition à Ouagadougou pourrait être également liée au manque de connaissances de la population en générale et de l'incivisme en circulation qui fait peu cas des enfants qui traversent ou se déplacent le long de la route. Or, la route au Burkina Faso est marquée par un déficit d'équipements, comme les trottoirs. Il est donc nécessaire de mettre œuvre l'apprentissage de sécurité routière dès le plus jeune âge afin d'associer la notion de danger à la mobilité et de permettre des changements progressifs des comportements, plus respectueux des règles de circulation.

Références bibliographiques

BOLY Dramane, LANGE Marie-France, 2022, « Le rôle de la privatisation de l'éducation dans l'accroissement des inégalités scolaires en milieu urbain au Burkina Faso », *L'éducation en débats : analyse comparée*, 12(2), p.5-29.

CLOUTIER Marie-Soleil, TORRES Juan, 2010, « L'enfant et la ville : notes introductives Enfances, Familles », *Généralisations*, 12, p. 1-16.

GLELE AHANHANZO Yolaine, KPOZEHOUEN, D., SOSSA, J., SOPOH, G. E., TEDJI, H., YETE, K., LEVEQUE A. 2023." Mon droit de marcher, mon droit de vivre". Mortalité des piétons, routes et caractéristiques environnementales au Bénin, In « Les traumatismes

routiers en Afrique de l'Ouest : l'épidémie oubliée » (dir. Emmanuel Bonnet, Aude Nikiema), p. 43-63.

INSD, 2022, Résultats cinquième recensement général de la population et de l'habitation monographie de la commune de Ouagadougou, 136 p.

LEWIS Paul, TORRES Juan, 2010, « Les parents et les déplacements entre la maison et l'école primaire : quelle place pour l'enfant dans la ville ? », *Enfances, familles, générations*, 12, p. 44-64.

NIKIEMA Aude, BONNET Emmanuel, SIDBEGA Salifou, RIDDE Valéry, 2017, « Les accidents de la route à Ouagadougou, un révélateur de la gestion urbaine », *Lien social et Politiques*, 78, p. 89-111.

NIKIEMA Aude, SIGUE Ousseny, BARRY Mamatou, 2022, « Modes de transport des élèves et aménagement routier à Ouagadougou : source d'insécurité ? », *PASRES*, 34, p. 114-122.

OUEDRAOGO Manhamady, BONNET Emmanuel, 2023, « Les enfants de moins de 5 ans face au risque d'accident de la route à Ouagadougou, Burkina Faso », In « Les traumatismes routiers en Afrique de l'Ouest : l'épidémie oubliées » (dir. E. BONNET et A. NIKIEMA), Edition Science et Bien Commun, p. 83-109

PILON Marc, 2004, « L'évolution du champ scolaire au Burkina Faso : entre diversification et privatisation », *Cahiers de la recherche sur l'éducation et les savoirs*, 3, p. 143-165.

PILON Marc, 2007, « La scolarisation au primaire à Ouagadougou: niveaux, disparités », In « La Question éducative au Burkina Faso. Regards pluriels » (dir. Compaore F., Compaore M., Lange M.-F., Pilon M.), CNRST, Ouagadougou, p.145-159.

PILON Marc, NIKIEMA Aude, Boly Dramane, OUEDRAOGO Issiaka, OUEDRAOGO Habibou, KOBIANE Jean-François, BONNET Emmanuel, 2022, *Atlas scolaire permanent numérique de Ouagadougou (Burkina Faso) ASPENO*, IRD, Ouagadougou, en ligne https://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/2022-06/010083444.pdf

PREZZA Miretta, ALPARONE Francesca Romana, CRISTALLO Carmela, SECCHAINO Luigi, 2005 « Parental perception of social risk and of positive potentiality of outdoor autonomy for children : The development of two instruments », *Journal of environmental psychology*, 25(4), p.437-453.

SANKARA, T., 2020, « L'enseignement privé au Burkina Faso : manne culturelle ou manne financière ? » *Liens*, 1 (30), p. 137-160

SIGUE Ousseney, BARRY Mamatou Kiswendsida, 2024, « De l'environnement des établissements d'enseignement et les modes de déplacement des élèves à Ouagadougou : quelle articulation ? », In « La sécurité routière au Burkina Faso : regards croisés » (dir. Nikiema A., Sigué O., Hien C.), Presses universitaires de Ouagadougou, p. 123-154