

La SOTRACO à Bobo-Dioulasso : une solution à la crise du transport urbain ?

Houd KANAZOE^{1*}
Raymond SOUMBOUGOUMA²
Mohamed Ibrahim BALLO³

Résumé

Cet article analyse le rôle de la SOTRACO dans la résolution de la crise du transport urbain à Bobo-Dioulasso, dans un contexte marqué par les échecs répétés des compagnies publiques d'autobus en Afrique subsaharienne et la domination du transport artisanal. À travers une approche géospatiale basée sur les Systèmes d'Information Géographique (SIG) et une analyse du contenu de 2 entretiens semi-structurés auprès des responsables administratifs de la SOTRACO, l'étude évalue l'adéquation entre le déploiement des arrêts de bus et la configuration urbaine ainsi que la répartition de la population.

Les résultats montrent que, malgré une couverture spatiale globale de 53,13 %, le réseau de la SOTRACO est fortement concentré dans les zones centrales et péri-centrales, historiquement mieux équipées, tandis que les périphéries, qui abritent plus de la moitié de la population, restent insuffisamment desservies. Cette inégale répartition entraîne des distances plus importantes à parcourir pour accéder aux arrêts de bus dans les zones les plus peuplées, limitant ainsi l'inclusivité du service et laissant une place importante aux modes de transport informels. Cependant, l'analyse des performances économiques révèle une progression constante des recettes et une adhésion croissante des usagers. Cette dynamique s'explique notamment par une tarification accessible, un soutien financier significatif de l'État et une stratégie ciblée envers les élèves et les étudiants. Malgré ses limites spatiales, la SOTRACO apparaît ainsi comme une réponse partielle mais prometteuse à la crise de mobilité urbaine.

Mots clés : Mobilité urbaine, transport urbain, crise, SOTRACO, Bobo-Dioulasso

¹ Université Virtuelle du Burkina Faso, département de Géomatique, E-mail : houdkanazoe@yahoo.fr

² Observatoire National du Foncier au Burkina (ONF-BF), E-mail : soumbray@yahoo.fr

³ Ministère de l'Administration Territoriale et de la Mobilité, E-mail : amediballo@gmail.com

*Auteur correspondant : Houd KANAZOE - Email : houdkanazoe@yahoo.fr.
ORCID iD : [0009-0002-9961-8873](https://orcid.org/0009-0002-9961-8873)

SOTRACO in Bobo-Dioulasso: A Solution to the Urban Transport Crisis?

Abstract

This article examines the role of SOTRACO in addressing the urban transport crisis in Bobo-Dioulasso, within a context characterized by the repeated failure of public bus companies in Sub-Saharan Africa and the predominance of informal transport services. Using a geospatial approach based on Geographic Information Systems (GIS) and a content analysis of two semi-structured interviews conducted with SOTRACO's administrative managers, the study assesses the extent to which the spatial distribution of bus stops corresponds to the city's urban structure and population distribution.

The findings indicate that, despite an overall spatial coverage of 53.13%, SOTRACO's network is heavily concentrated in the central and inner-city areas, which have historically benefited from better infrastructure, while the peripheral districts, home to more than half of the city's population, remain inadequately served. This uneven spatial distribution results in longer walking distances to bus stops in the most densely populated areas, thereby limiting the inclusiveness of the service and leaving substantial room for informal transport modes. However, the analysis of the company's economic performance reveals a continuous increase in revenue and a growing level of user adoption. This positive trend is largely attributable to affordable fares, substantial government financial support, and a service strategy specifically targeting school pupils and university students. Despite its spatial limitations, SOTRACO thus emerges as a partial yet promising response to the urban mobility crisis.

Keywords: Urban mobility; Urban transport; Transport crisis; SOTRACO; Bobo-Dioulasso

Introduction

L'un des constats majeurs communs à l'ensemble des villes subsahariennes en ce qui concerne le transport urbain est la difficulté de l'offre publique par autobus à s'imposer comme une solution pérenne. Dans de nombreux pays, plusieurs entreprises d'autobus se sont en effet succédé depuis les années 1960 avec à la clé de nombreux échecs. C'est notamment le cas à Bamako avec Transport Urbain de Bamako (TUB), remplacé par la Compagnie Malienne des Transports Routiers (CMTR) puis la SOTRAMA (Société des Transports du Mali) (I. Fofana et I. Togola, 2020). Au Sénégal, la Société des Transports en Commun du Cap-Vert (SOTRAC) créée en 1971 a fait faillite en 1998 et avant d'être remplacée en 2001 par Dakar Dem Dikk (J. Lombard et M-R. Zouhoula Bi, 2008). A Niamey la Société Nationale de Transport Nigérien (SNTN) qui avait absorbé la Société Nationale de Transport

Urbain (SNTU) en 1977 a connu à partir de 1985 une longue agonie pour céder la place à la SOTRUNI en 1996 (Y. Saidou 2014).

La difficulté de l'offre publique à tenir dans le temps est la résultante d'un certain nombre de facteurs tels que les dysfonctionnements ou la mauvaise gouvernance (N. Agossou 2004; Diaz Olvera et *al.*, 2007), leur mise en place tardive avec des insuffisances au plan humain et financier (D. Plat, 2003, p.4) ou encore les crises économiques qui ont secoué ces pays notamment dans la décennie 80 (Y. Saidou 2014, p.122). De ce fait, dans de nombreuses villes subsahariennes , le bus a dû laisser sa place ou céder du terrain soit aux mini-cars comme les *gbakas* d'Abidjan en Côte d'Ivoire (I. Kassi, 2007), les *cars rapides* de Dakar au Sénégal (D. Faye, 2013), les *tro-tro* d'Accra au Ghana (A. Kumar et F. Barrett, 2008), soit aux taxis artisanaux comme les *woro-woro* d'Abidjan (Y. Meite, 2014), soit aux taxis-motos comme les *benskins* de Douala au Cameroun (D. Feudjio, 2014), les *zemijan* de Porto Novo au Bénin (N. Agossou, 2004), ou encore les *bodaboda* de Dar es Salam en Tanzanie (M. Rizzo, 2017).

Cette crise de l'offre publique de transport par autobus, qui a longtemps affecté ces villes et permis au secteur artisanal et/ou informel de prospérer, a également touché Bobo-Dioulasso, deuxième centre urbain du Burkina Faso. La ville a en effet, vécu des difficultés dans le transport urbain avec les multiples revers subis par les différentes compagnies qui se sont succédé. En effet, la ville a connu une expérience assez tardive dans l'implémentation du bus pour le transport urbain puisque ce n'est qu'en 1984 que la première société a vu le jour avec la Régie Nationale de Transport en Commun Urbain X9 (RNTC X9) (S. Bamas, 2002). Cette entreprise après sa faillite en 1992 fut remplacée par la Société Burkinabè de Transport (SOBUTRANS) qui a également connu aussi le même sort que la précédente (A. Kaboré, 2024). Si plusieurs causes ont été à l'origine de ces échecs, notamment l'augmentation des tarifs visant à ajuster les comptes des entreprises, laquelle a entraîné une baisse drastique du nombre de passagers (S. Bamas, 2002; A. Kaboré, 2010), d'autres facteurs ont également contribué à cette situation. Il s'agit notamment de la concurrence des deux-roues, imputable à des prix d'achat devenus abordables grâce aux importations chinoises et au développement du secteur artisanal qui a su combler le vide des périodes d'absence du bus.

Mais la domination du secteur artisanal du transport urbain n'a pas pour autant résolu la crise du transport urbain dans la ville. Les taxis

artisans opèrent dans des conditions sécuritaires pas optimales avec l'usage du gaz butane pour des voitures initialement conçues pour rouler avec d'autres sources d'énergie. Quant aux tricycles, ils se sont simplement incrustés dans une activité qui ne leur était pas destinée en décidant de transporter des hommes au lieu des marchandises autorisées par la réglementation (H. Kanazoé et S. Séré, 2023) au mépris de l'article 4 du décret N°2012-559/PRES/PM/MTPEN/MEF/MICA/MATDS qui leur interdit ce type de transport. A l'heure actuelle, ces deux moyens de transport parviennent à légitimer leurs pratiques illégales par une forme de «*recipro-legitimation* ». Celle-ci consiste pour chacun (acteurs de tricycle et taxi à gaz) à justifier ses propres pratiques illégales par le non-respect de la réglementation par son concurrent, également en faute, dans un contexte marqué par la complicité ou l'invisibilisation de l'autorité publique (H. Kanazoé, 2022, p.94).

Pour résoudre la crise, le retour à une mobilité urbaine à travers une offre publique de transport par autobus a été décidé et mis en œuvre par l'autorité publique. Ainsi, depuis juin 2018, les populations de la ville de Bobo-Dioulasso peuvent utiliser à nouveau des bus, notamment ceux de la Société de Transport en Commun (SOTRACO) comme moyen de transport collectif.

Mais, au regard de l'échec des entreprises précédentes, une investigation s'impose à travers le questionnement suivant : le retour du bus dans le paysage urbain de Bobo-Dioulasso constitue-t-il une réponse adaptée à la crise du transport urbain, au regard de son ancrage spatial ? L'hypothèse de recherche postule que l'ancrage spatial de la SOTRACO, fondé sur une distance d'accès maximale de 1 km («*dernier kilomètre* »), demeure insuffisant pour assurer une desserte spatialement équitable. Toutefois, cette insuffisance ne remet pas en cause sa contribution actuelle à la résolution de la crise du transport urbain à Bobo-Dioulasso.

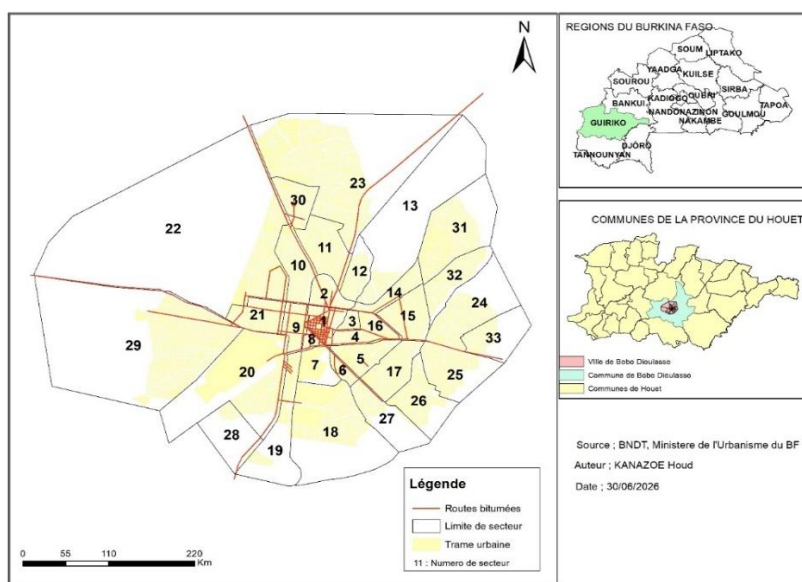
L'objectif de cet article est donc d'analyser à l'aide des outils de géostatistique des SIG, l'apport de la SOTRACO à la résolution de la crise du transport public dans la ville de Bobo-Dioulasso. En d'autres termes, notre ambition est d'une part, d'évaluer dans quelle mesure l'implantation des arrêts de la société a-t-elle adapté la configuration géographique de la ville et d'autre part d'apprécier le niveau d'appropriation du bus par les populations.

1. La méthodologie de recherche

1.1. Le cadre géographique

La ville de Bobo-Dioulasso située à l'Ouest du pays dans la région Guiriko est le site sur lequel se déroule cette étude. Elle comptait en 2019 au moment du dernier recensement de la population et de l'habitation 904 920 habitants (INSD 2022) alors que sa population n'était que de 54 300 habitants en 1960 (A. Ouattara et L. Somé, 2009). Cette augmentation de la population a nécessairement impacté le cadre géographique de la ville traduit par une importante extension spatiale (voir carte 1) sans une véritable reconfiguration de la structuration fonctionnelle de la ville. Les principales ressources urbaines qu'elles soient économiques, sociales voire religieuses continuent d'être localisées dans l'ancienne « ville blanche » héritée de la colonisation. Par conséquent, la distance aidant, de nombreuses personnes se trouvent confrontées à une ville hors de portée, où le recours à la bicyclette, la moto ou la voiture particulière n'est plus chose aisée (Diaz Olvera et *al.*, 2005, p.145). Ainsi, toute chose égale par ailleurs, le redéploiement du bus à travers la SOTRACO s'avère être une probable solution aux difficultés de mobilité rencontrées dans la ville.

Carte 1 : Localisation de la ville de Bobo-Dioulasso



1.2. La collecte et l'analyse des données

L'enquête s'est déroulée entre deux phases. La première, entre septembre et novembre 2023 a consisté en la prise au GPS des coordonnées géographiques de tous les arrêts de bus déployés par la SOTRACO à travers la ville de Bobo-Dioulasso puis à la collecte de la base de données SIG du Ministère de l'Urbanisme du Burkina Faso sur la ville. Cette base contenait des données shapefiles sur la limite de la ville, la trame urbaine, la nature des zones (habitation, zone industrielle, commerciale etc.). Cette première phase s'est soldée par une collecte de données qualitatives à travers des entretiens semi-structurés auprès de deux responsables administratifs à la Direction de l'Exploitation du Réseau et la Direction des Affaires Financières de la SOTRACO.

Les évolutions récentes dans la politique de l'offre de transport urbain à travers l'Initiative Présidentielle pour une éducation de qualité (IPEQ) matérialisées par l'acquisition progressive de 530 autobus au profit de la SOTRACO nous ont conduit à un retour sur le terrain en mars 2025 pour actualiser nos données.

Pour analyser les rapports entre l'aménagement de la ville et le déploiement de la SOTRACO à travers ses arrêts de bus, une première étape a été la stratification de la ville en 3 strates que sont : la zone centrale, la zone péricentrale et la zone périphérique (voir carte 2). Les données SIG ont été intégrées dans le logiciel QGIS 3.28 pour la réalisation des analyses spatiales. La première analyse spatiale a consisté à réaliser des buffer (zone tampon) d'un km de rayon autour des différents arrêts de bus en tenant compte de la stratification préétablie. Ensuite, une polygonisation de Thiessen a été réalisée dans le but d'apprécier la densité des arrêts de bus selon des polygones théoriques prévus par le modèle.

Les cartes obtenues ont permis la visualisation et l'analyse de la corrélation entre l'espace de la ville et le déploiement de la SOTRACO.

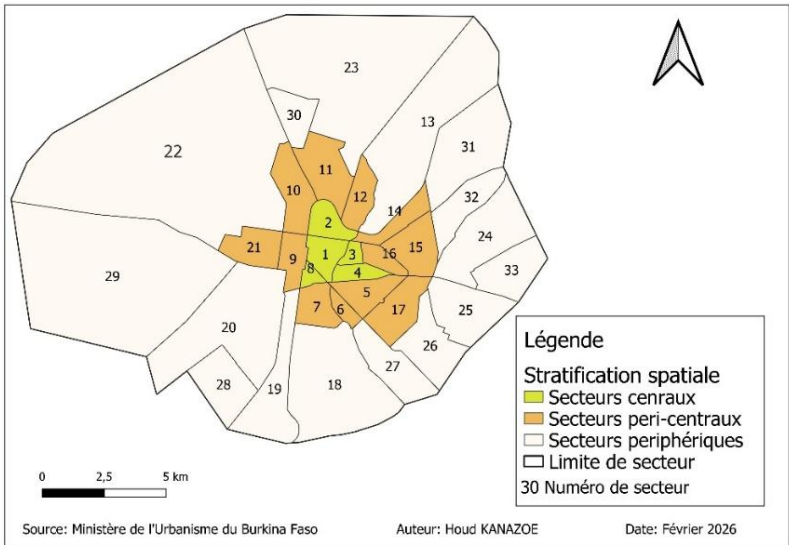
1. Résultats

1.1. Des distances encore importantes pour accéder aux bus

La SOTRACO a débuté ses activités dans la ville de Bobo-Dioulasso en 2018 avec un réseau couvrant une longueur totale de 238 kilomètres, composé de douze (12) lignes ordinaires et de trois (03) lignes spéciales destinées aux étudiants. En 2023, le nombre de lignes est passé à 18

quand bien même le parc connaissait une baisse de 26 à 21 autobus (A. Kaboré, 2024, p.143).

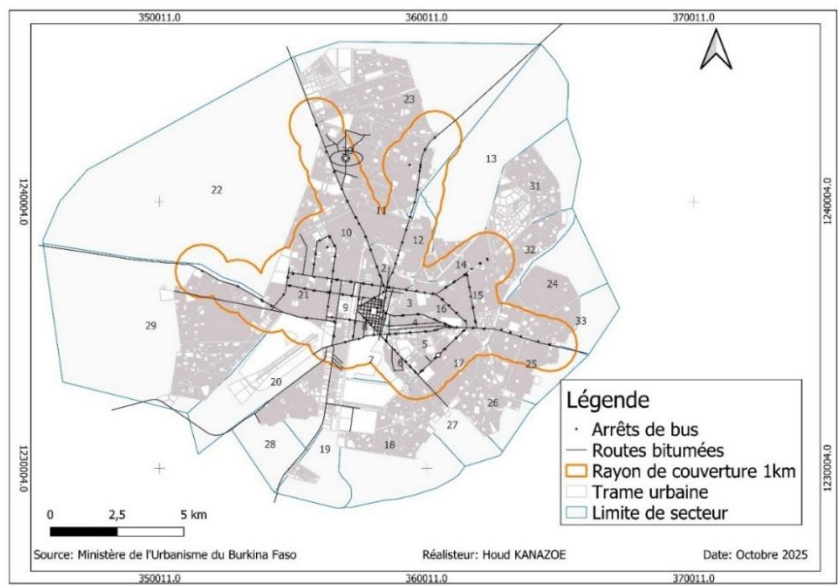
Carte 2 : Stratification spatiale



Si l’Initiative Présidentielle pour une Education de Qualité est certes en phase de modifier son offre grâce à l’octroi de 38 nouveaux autobus, il convient de noter que « *le déploiement des nouveaux bus à Bobo a permis de retirer les anciens bus du réseau tout en renforçant les lignes existantes. La mise en exploitation des nouvelles lignes validées se fera progressivement à partir du mois d’avril* » (responsable à la Direction de l’Exploitation du Réseau de la SOTRACO). Dans les faits donc, le réseau ordinaire est toujours articulé autour d’un terminus central, implanté à la Place Tiéfo Amoro, et de quatorze (15) terminus périphériques. L’ensemble du réseau compte 336 points d’arrêts répartis sur l’ensemble du territoire desservi. En ce qui concerne la couverture spatiale (carte 3) des arrêts de bus, force est de constater que leur l’implantation dans la ville n’épouse pas de façon équitable la géographie de la ville. En effet, en prenant comme hypothèse un rayon de couverture de 1km autour des arrêts de bus, la zone couverte pour l’activité de la SOTRACO représente un rayon d’action de 7800 ha sur une superficie 14 679 ha de l’ensemble de la ville soit un taux de couverture de 53,13%. En d’autres termes, un peu plus de la moitié des

espaces bâtis de la ville est à environ 1km d'un arrêt de bus dans la ville de Bobo-Dioulasso.

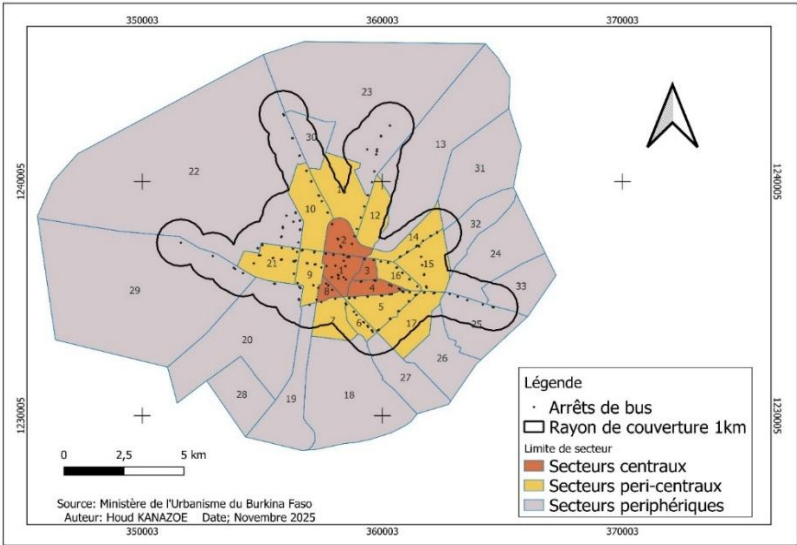
Carte 3 : Couverture spatiale des arrêts de bus



Ce rayon d'action couvre intégralement à la fois les secteurs centraux de la ville (carte 4), correspondant aux anciens quartiers tels que *Dioulassoba, Farakan, Koko et Kombougou*, et le centre-ville. Cette dernière qui constitue aujourd'hui le cœur administratif, économique et social de Bobo-Dioulasso est en fait l'ancien « centre européenne » qui, depuis l'époque coloniale est doté d'infrastructure importantes (L. Fourchard, 2001). Le rayon englobe par ailleurs la quasi-totalité des espaces péricentraux, à l'exception de quelques portions des secteurs 7, 11 et 17.

Si le taux de couverture spatiale au-dessus de la moyenne laissait croire à une certaine équité spatiale voire un maillage satisfaisant du territoire pour une distance maximale à parcourir de 1 km (dernier kilomètre), la mise en corrélation de cette situation avec la répartition spatiale de la population de la ville, donne une autre image de la réalité. La zone centrale, la mieux couverte, ne concentre que 7,75% de la population de la ville (voir tableau I) et la zone périphérique qui a la plus faible couverture spatiale concentre à elle seule plus de la moitié de la population.

Carte 4 : Couverture spatiale des arrêts de bus selon la stratification spatiale



Ainsi, les distances les plus importantes à parcourir pour rejoindre un arrêt se trouve là où se concentre la plus grande partie de la population. Pris sous ce prisme, le service de la SOTRACO n’est pas suffisamment inclusif et fait la part belle à une zone plus économique que résidentielle. Cette situation laisse encore une chance au transport artisanal quand on sait qu’il a toujours su tirer profit des insuffisances de l’offre du transport public. Cette situation est aussi la résultante du fait que les lignes de la SOTRACO exploitent principalement les voies principales (pénétrantes) qui convergent vers le centre-ville. Elles délaissent à ce titre, les sous espaces de la périphérie produits par l’extension spatiale de la ville et insuffisamment bitumés.

Tableau I : Échantillonnage spatial et démographique

Situation géographique des secteurs	Nombre de secteur par strate	Population totale	% dans la population totale
Centraux	05	70165	7,75
Péricentraux	12	330648	36,53
Périphériques	16	490845	55,70
Total	33	904920	99.99

Source : INSD (2022)

1.2. Une densité d'arrêt à l'avantage du centre-ville

Si les arrêts de bus sont plus concentrés au centre-ville, que dans le reste de la ville, une autre réalité géographique grâce au SIG à travers le polygone de Thiessen ou Voronoï a pu être relevée. Pour rappel, un polygone de Thiessen est une zone construite autour d'un point (un arrêt de bus dans notre cas) de telle sorte que toutes les localisations situées à l'intérieur de ce polygone sont plus proches de ce point que de tout autre. En un mot, il permet de définir une zone d'influence d'un point par rapport à un autre point de même nature. Dans cette étude, il permet surtout d'apprécier la concentration des arrêts de bus dans chaque polygone qui lui-même est associé à un espace (centre-ville, péricentre, périphérie). Par ce fait il permet de mettre en évidence les distances entre arrêts de bus selon les zones. Comme il est admis que dans un réseau parfait de centres équipotents les polygones de Thiessen soient des hexagones (R. Brunet, 2017), force est de constater que le réseau d'arrêts de bus à Bobo-Dioulasso n'est pas parfait au regard des formes de polygones obtenues (voir carte 5). En d'autres termes, les arrêts de bus ne sont disposés de sorte à ce que chaque habitant de la ville ait en théorie la même distance à parcourir pour atteindre un arrêt de bus quelle que soit sa situation géographique. Les espaces du centre et du péricentre ont des polygones de petites tailles et plus resserrés traduisant une forte densité de desserte contrairement à la périphérie où les polygones sont larges et éloignés témoignant d'un important espacement entre arrêts de bus. Ainsi, d'une manière générale à Bobo-Dioulasso, plus l'on s'éloigne du centre-ville historique, plus la distance entre arrêts de bus augmente. Ainsi, la périphérie constitue « des blancs » de la mobilité par le bus à l'image des blancs de carte de O. Robineau (2014) constitués par les non-lotis, qui bien que présents sur l'espace urbain, bénéficient très peu des commodités urbaines. En effet, le manque de voies bitumées dans cette partie de la ville limite son exploitation par le bus.

1.1.Des résultats économiques satisfaisants malgré tout

La divergence entre l'aménagement de la ville, la répartition spatiale de la population et celle des arrêts de bus mise en exergue par les analyses spatiales effectuées semblent ne pas avoir un impact substantiel sur les activités de la SOTRACO si l'on se base sur les recettes de la société de 2019 à 2022 (voir tableau II).

Carte 5 : Inscription spatiale des arrêts de bus selon le polygone de Thiessen

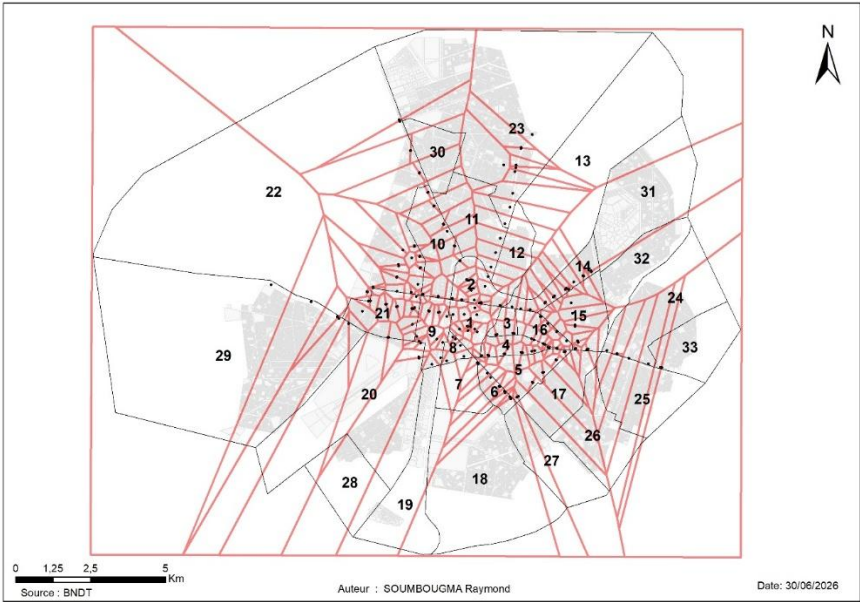


Tableau II : Recettes d’exploitation de la SOTRACO de Bobo-Dioulasso de 2019 à 2022

Recettes	2019	2020	2021	2022
Lignes Tickets	163 565 350	197 926 050	266 568 450	291 249 780
Lignes Abonnements	64 699 650	89 148 100	138 837 917	172 403 900
Autres transports à la demande	30 942 167	29 225 000	30 807 474	58 631 722
Subventions Ministère	596 386 033	633 715 869	638 588 565	592 610 425
Autres recettes (publicité, contraventions)	222 517	274 925	598 250	1 159 283
Total des recettes	855 815 717	950 289 944	1 075 400 656	1 116 055 110

Source : Ade Transport 2023

En effet, quelle que soit la nature de la recette considérée, les montants sont à la hausse (plus 78% pour les tickets). Et si l’on considère uniquement les tickets et les abonnements liés à la mobilité quotidienne, il est loisible de s’apercevoir une adhésion progressive du bus par les populations de la ville. Cet état de fait est le témoignage d’une adhésion et une fidélisation progressive de la clientèle au service de la SOTRACO. Cette observation corrobore les propos des responsables de la SOTRACO affirmant que « *notre exploitation ici à Bobo-Dioulasso est rentable* ». (Responsable à la SOTRACO).

A l'analyse, ces résultats encourageants dans le sens de la résolution de la crise de la mobilité urbaine peuvent s'expliquer par plusieurs facteurs. D'abord le coût du ticket relativement concurrentiel par rapport aux taxis artisanaux (300FCFA) et du tricycle (100F CFA) et le coût de l'abonnement mensuel de 3000 FCFA ont pu jouer un rôle positif même si cela se fait au prix d'une subvention importante de l'Etat. Cette contribution importante de l'Etat entre 55 à 70% des recettes est la preuve que la mobilité par le bus est d'abord perçue comme service social.

Ensuite, la stratégie de ciblage de la clientèle constituée par les élèves et étudiants implémentée et explicitée dans le verbatim ci-dessous est de nature à maximiser les profits de la compagnie :

« Les élèves et les étudiants sont au cœur de notre stratégie. Si vous voyez le bus passe devant la plupart des établissements secondaires publics de la ville. Nous avons des lignes qui rejoignent les universités et les cités universitaires. D'ailleurs pendant les vacances scolaires et universitaires nous diminuons le nombre de bus » (Responsable à la SOTRACO)

Enfin la diversification des sources de revenu à travers la location des bus pour des événements ponctuels à des particuliers ou encore la publicité sont autant d'aspects qui concourent à la bonne santé économique actuelle de la société. En tout état de cause la SOTRACO est dans une dynamique encourageante.

2. Discussions

Le recours à l'offre publique de transport par autobus comme solution aux crises du transport urbain a déjà fait l'objet de nombreuses recherches. La plupart des études abordent la création de sociétés de transport par autobus dans des contextes marqués par l'absence d'une offre structurée, situation synonyme de difficultés de mobilité dans un cadre de forte demande (J-Y. Kiettyetta, 2013, p.222). Dans bien des cas, l'introduction du bus vise cependant à répondre à une crise urbaine liée à des enjeux de santé publique. À Bouaké en Côte d'Ivoire, par exemple, l'implantation des bus de la SOTRA apparaît comme une réponse non seulement à la prolifération des transports informels, fortement impliqués dans les accidents de la circulation, mais aussi

comme une opportunité d'offrir un transport de masse plus sûr (N. Sangaré et al., 2025). Notre étude s'inscrit dans cette même dynamique, en envisageant l'offre de transport public comme une solution à une crise, qu'elle soit liée à l'insuffisance de l'offre ou à des impératifs sanitaires.

L'usage des Systèmes d'Information Géographique (SIG) pour analyser les relations entre le déploiement des infrastructures de transport et la configuration spatiale des villes a également été largement documenté. À Agadir, au Maroc, les SIG ont notamment permis d'évaluer l'accessibilité aux bus. Les résultats montrent que les quartiers de la périphérie nord présentent une accessibilité insuffisante au regard du seuil espace-temps retenu de 30 minutes (Benichou et al., 2018, p.44). Dans la même perspective, mais en adoptant une hypothèse différente notamment une distance maximale acceptable de 300 m pour rejoindre un arrêt de bus, contre 1 km dans notre étude, Boulkaibet et al., (2019) démontrent que les habitants situés le long des lignes radiales bénéficient d'une meilleure accessibilité que ceux résidant en périphérie. Bien qu'elles concernent des contextes d'Afrique du Nord, différents du nôtre (Afrique subsaharienne), ces études corroborent nos résultats.

En Afrique subsaharienne, les conclusions des études disponibles vont également dans le même sens que celles obtenues dans notre travail. À Lomé au Togo, K. Kokou (2024, p.121) montre que l'accessibilité aux bus de la SOTRAL dépend des rayons d'action définis autour des arrêts. Elle est élevée à 500 m, moyenne à 1 km, faible à 1,5 km et très faible à 2 km. Par ailleurs, le choix d'un rayon de 1 km comme zone d'influence des arrêts, retenu par Kokou, rejoint l'hypothèse adoptée dans notre étude. La couverture spatiale obtenue sur cette base de l'ordre 51,62 % est d'ailleurs quasi identique à celle que nous observons (53,13 %). Enfin, à Ouagadougou comme à Bobo-Dioulasso, les travaux antérieurs confirment la marginalisation de la périphérie en matière d'offre de transport, contrairement au centre-ville mieux desservi (Kaboré 2024; Kiettyetta 2013).

Conclusion

L'évaluation du déploiement de la SOTRACO à Bobo-Dioulasso révèle une amélioration réelle mais incomplète de la mobilité urbaine. L'analyse spatiale montre que, malgré une couverture théorique de

53,13 %, le réseau reste fortement polarisé autour du centre et du péricentre, laissant les périphéries — où réside plus de la moitié de la population — en relative marge de l'offre. Cette inégale répartition suggère que la configuration actuelle du réseau répond davantage à la structure historique de la ville qu'aux besoins démographiques contemporains.

Pourtant, les performances économiques et l'évolution de la fréquentation indiquent une adhésion croissante des usagers, portée par une tarification accessible, des subventions publiques importantes et une stratégie efficace de ciblage des clientèles scolaires et universitaires. Cette dynamique montre que l'offre publique de transport par autobus peut constituer un levier crédible de réponse à la crise de mobilité, à condition d'être adaptée aux réalités socio-spatiales de la ville.

Ainsi, la résolution durable des enjeux de déplacement à Bobo-Dioulasso dépendra de la capacité à étendre la desserte vers les périphéries, à améliorer l'articulation entre offre publique et mobilité artisanale, et à accompagner l'expansion urbaine par une planification intégrée. La SOTRACO représente une avancée significative, mais son efficacité reste conditionnée à un ajustement territorial plus inclusif et à un soutien institutionnel pérenne.

Références bibliographiques

- Ade Transport. 2023. Évaluation du potentiel de participation du secteur privé à la fourniture de services de transport public à Bobo-Dioulasso. Rapport provisoire.
- AGOSSOU Noukpo. 2004. « Les taxis-motos zemijan à Porto-Novo et Cotonou ». *Autrepart* 32 (4). pp 135-148 . <https://doi.org/10.3917/autr.032.0135>.
- BAMAS Stanislas. 2002. « X comme X9 ou la fin de l'entreprise publique d'auX comme X9 ou la fin de l'entreprise publique d'autobustobus ». In X. Godard (Ed), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débouille et du désordre inventif*, Karthala-Inrerts., Paris-Arceuil. pp 373-378
- BENICHOU Charaf eddine, ALAOUI Mokhlis Derkaoui et FALEH Ali. 2018. « Approche SIG pour la modélisation du réseau routier et la mesure de l'accessibilité aux équipements publics :

- cas de la ville d'Agadir ». *European Scientific Journal*, ESJ 14 (2): pp.38-38. <https://doi.org/10.19044/esj.2018.v14n2p38>.
- BOULKAIBET Aissa, BOUSMAHA Ahmed et MEDJADJ Tarek. 2019. « L'apport des SIG dans l'étude de la couverture spatiale du transport en commun : le cas de la ville de Skikda ». *Bulletin des sciences géographiques de l'INCT* 23 (1), pp 26-33.
- BRUNET Roger. 2017. « Distance, attraction et lois dans l'espace ». In R. Brunet (Ed), *Le déchiffrement du Monde. Théorie et pratique de la géographie*, Belin/Humensis. Belin. pp 193-226
- DIAZ OLVERA Lourdes, PLAT Didier et POCHET Pascal. 2005. « La ville hors de portée ? Marche à pied, accès aux services et ségrégation spatiale en Afrique subsaharienne ». *Espace populations sociétés*, (1) pp 145-161. <https://doi.org/10.4000/eps.2771>.
- DIAZ OLVERA Lourdes, PLAT Didier et POCHET Pascal. 2007. « Mobilité quotidienne en temps de crise ». *Belgeo : Revue Belge de Géographie*, (2), pp. 173-87. <https://doi.org/10.4000/belgeo.11255>.
- FAYE Djib. 2013. « Urbanisation et dynamique des transports "informel" et des mobilités dans les villes secondaires sénégalaises : les cas de Touba, Thiès et Saint Louis ». 2013BOR30005. Thèse, Université Michel de Montaigne - Bordeaux III. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00880883>.
- FEUDJIO Djouda Yves Bertrand. 2014. « Les jeunes benskineurs au Cameroun : entre stratégie de survie et violence de l'État ». *Autrepart* 71 (3): 97-117. Cairn.info. <https://doi.org/10.3917/autr.071.0097>.
- FOFANA Issa, et TOGOLA Issa. 2020. « Urbanisation et nouveaux modes de transport urbain en Afrique de l'Ouest : cas de la ville de Bamako (Mali) ». *European Scientific Journal*, ESJ, 16 (17), pp. 206-223. <https://doi.org/10.19044/esj.2020.v16n17p206>.
- FOURCHARD Laurent. 2001. *De la ville coloniale à la cour africaine Espaces, pouvoirs et sociétés à Ouagadougou et à Bobo-Dioulasso (Haute-Volta) fin XIX^e siècle-1960*. L'harmattan. Paris.
- INSD. 2019. Recensement Général de la Population et de l'Habitation du Burkina Faso, fichier village.

- INSD. 2022. Cinquième Recensement Général de la Population et de l'Habitation du Burkina Faso : chiffres clés des résultats définitifs.
http://cns.bf/IMG/pdf/plaquette_resultats_definitifs_rgph_2019_-_revu_30-12-2022.pdf.
- KABORE Aminata. 2010. « Les transports urbains de personnes dans les ménages à Bobo-Dioulasso ». Université de Ouagadougou.
- KABORE Aminata. 2024. *Les transports urbains à Bobo-Dioulasso : concurrence et complémentarité*. Thèse, Université Joseph KIZERBO.
- KANAZOE Houd. 2022. *Mobilité urbaine et navigation socio-spatiale à Bobo-Dioulasso, un angle pour saisir une ville africaine*. PhD, Université de Leipzig.
- KANAZOE Houd et SERE Seydou. 2023. « Choix rationnel de l'usage du gaz comme carburant par les taxis artisanaux de Bobo-Dioulasso (Burkina Faso) à l'épreuve du terrain ». *Wiiré* 1 (14), pp. 200-2013.
- KASSI Irène. 2007. « Régulations des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan ». Thèse, Université Michel de Montaigne - Bordeaux III.
<https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00177509>.
- KIETTYETTA Jean Yves. 2013. *L'évolution du système de transport collectif urbain à Ouagadougou*. Thèse, Université Paris 8.
<http://www.theses.fr/2013PA083563>.
- KOKOU Kokouvi Azok. 2024. « Cartographie de l'offre de service de transport urbain de la société de transport de LOME à partir du système d'information géographique dans le Grand-LOME au TOGO ». *Revue Espace Géographique et Société Marocaine*, (83), pp. 103-26.
- KUMAR Ajay, et BARRETT Fanny. 2008. Stuck in traffic: Urban transport in Africa. AICD Background paper, 1.
- LOMBARD Jérôme, et M. R. ZOUHOULA BI. 2008. « Minibus et taxis à Abidjan et Dakar : 50 ans de lutte pour la reconnaissance du secteur privé ». In Abidjan, Dakar : des villes à vendre ? : la privatisation « made in Africa » des services urbains. *Etudes Africaines*. pp 43-62 L'Harmattan.
<https://www.documentation.ird.fr/hor/fdi:010045105>.

- MEITE Youssouf. 2014. *Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire)*. Thèse, Université de Strasbourg. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01140115>.
- OUATTARA Ardjouma et SOME Lanko. 2009. La croissance urbaine au Burkina Faso : Rapport d'analyse des données du Recensement Général de la population et de l'habitat de 2006.
- PLAT Didier. 2003. *Mobilités quotidiennes en Afrique subsaharienne*. Habilitation à diriger des recherches, Université Lumière - Lyon II. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00173699>.
- RIZZO Matteo. 2017. *Taken for a ride: grounding neoliberalism, precarious labour, and public transport in an African Metropolis*. Oxford University Press.
- ROBINEAU Ophélie. 2014. « Les quartiers non-lotis : espaces de l'entre-deux dans la ville Burkinabé ». *Carnets de Géographes*, (7), pp. 1-11 <https://agritrop.cirad.fr/574604/>.
- SANGARE Nouhoun, GBOCHO, Yapo Antoine et AFFORO Guy Matthieu Ettien. 2025. « Implications socio-économiques et spatiales du déploiement de la SOTRA dans la ville de Bouaké (cote d'ivoire) ». *Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes*, (18), pp. 396-415.
- SAIDOU HADIARA Yaye. 2014. « Se déplacer à Niamey, mobilité et dynamique urbaine ». Thèse, Université de Grenoble ; Université de Niamey. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01262455>.

