



L'ACAREF est un vaste réseau de chercheurs francophones et francophiles né à la suite d'une série de colloques, de séminaires et de journées d'études organisés au Département et français à l'Université du Ghana entre 2015 et 2019 rassemblant chaque année plusieurs nationalités de chercheurs et d'experts autour des questions liées à l'Education, à la pédagogie, aux langues et aux humanités. L'ACAREF est une vitrine des chercheurs francophones et se présente comme un creuset de documentations, de promotion de la recherche et de l'expertise francophones. Elle représente un pont entre les chercheurs de tous les horizons et encourage la collaboration entre chercheurs et Experts africains afin de leur donner plus de visibilité au plan international à travers une large diffusion de leurs travaux de recherches. L'ACAREF est également un lieu où plusieurs réseaux de chercheurs ou revues internationale se croisent. Elle représente en Afrique, l'Institut CEMIDES (Les cahiers CEMIDES), l'Observatoire Européen du Plurilinguisme (OEP, Collection Plurilinguisme) LEM - ITALIA (Langues d'Europe et de la Méditerranée), le RUIPI (Réseau Universitaire International pour la promotion de l'Interculturel) avec lesquels elle collabore.



OCT-2020

LES CAHIERS DE L'ACAREF

VOL. 2 N° 5



Numéro coordonné par
Aboubakar TANAI &
Koffi Ganyo AGBEFLE



Histoire
Science Politique
Géographie
Anthropologie
Sociologie
Communication

TOME 3

VOL. 2 N° 5 - OCT-2020

LES CAHIERS DE L'ACAREF
Vol. 2/N°5 – octobre 2020/Tome 3
ISBN 9782953729962

LES CAHIERS DE L'ACAREF

Revue dirigée par L'Académie Africaine de Recherches et d'Etudes
Francophones

Conseil restreint de direction scientifique du Numéro

Pierre Frath, Université de Reims, France

Christian Tremblay, OEP, Paris France

Marc Richeveaux, CEDIMES, France

Akimou Tchagnaou, Université de Zinder, Niger

Numéro coordonné par Aboubakar

TANAI &

Koffi Ganyo AGBEFLE

Equipe technique

Maquette et illustration : Koffi AMEWU

Mise en page : Rejoice A. D. KPATI

Comité scientifique international élargi

- AFELI Kossi Antoine, Université de Lomé, Togo
- AGRESTI Giovanni, Université Bordeaux Montaigne, France
- BADASU Cosmas. K., Université de Legon, Ghana,
- DAO Yao, Université de Lyon 2, France
- DEVRIESERE Viviane, Isfec Aquitaine, Bordeaux France
- ELHADJI YAWALE MAMAN, Université de Zinder, Niger
- FRATH Pierre, Université de Reims, France
- KOUDJO Bienvenu, Université d'Abomey Calavi, BENIN
- LEMAIRE Eva, Université d'Alberta, Canada
- LEZOU KOFFI Aimée-Danielle, UFHB, Abidjan, Côte d'Ivoire
- MAURER Bruno, Université de Montpellier 3, France
- NAPON Abou, Université de Ouagadougou 1, Burkina Faso
- NUTAKOR Mawushi, Université de Legon, Ghana
- RICHEVEAUX Marc, Institut CEDIMES, France
- SANDS Sarah, Université de Strasbourg, France
- TCHAGNAOU Akimou, Université de Zinder, Niger
- TCHEHOUALI Destiny, Montréal, Canada
- TIJANI Mufutau A., A. Bello University Zaria, Nigéria
- TREMBLAY Christian, OEP, Paris France
- TUBLU Yves, CELHTO UA Niamey, Niger
- YEBOUA Kouadio D., ENS UFH Côte d'Ivoire
- YENNAH Robert, Legon University, Ghana

SOMMAIRE

1. Introduction contextualisée _ TANAI Aboubakar & AGBEFLE Koffi Ganyo __ <i>Togo</i>	;,,,,;.....07
2. Urbanisation et dégradation des espaces verts aménagés dans l'arrondissement de Godomey au Bénin _ AGOÏ Thanguy, HOUNDJI Pamphile, CAPO Eusèbe C. M. & CLEDJO F.G.A. Placide __ <i>Bénin</i>	10
3. Une approche intégrée de la mécanisation agricole : l'exemple des coopératives d'utilisation de matériel agricole au Bénin _ AGUIA DAHO Jacques Evrard Charles, SINA D. Ilyass, VODOUNNOU TOTIN K. Marius __ <i>Bénin</i>	24
4. Analyse géographique des représentations sociales de l'eau dans le bassin versant de la Lobo a Nibehibe (Centre-Ouest Côte d'Ivoire) _ DIARRA Ali & KOUADIO Etelly Nassib __ <i>Côte d'Ivoire</i>	35
5. Niveau d'accessibilité aux soins de santé des populations, riveraines des baies du Banco et de Bietry dans la ville d'Abidjan (Côte d'Ivoire) AYENON Séka Fernand & OSSEY Anonfon Fourier __ <i>Côte d'Ivoire</i>	50
6. Perceptions locales des effets des feux de végétation sur les plantations au centre-Bénin. _ AKIYO Babatoundé Biaou Ingrid Romaric, TEKA Oscar, YABI Ibouaïma & SINSSIN Brice __ <i>Bénin</i>	66
7. La conquête coloniale française et la pacification dans la région des cascades (Ouest du Burkina Faso) : 1895 -1919 _ COULIBALY Pon Jean-Baptiste __ <i>Burkina Faso</i>	81
8. L'impact de la frontière sur le développement la ville de Niable _ KOUADIO Datté Anderson _ <i>Côte d'Ivoire</i>	94
9. Burundi : le parti CNDD-FDD ère Nkurunziza : « parti dominant » ou « parti dominant autoritaire (ment) domine » ? _ BANSHIMIYUBUSA Denis __ <i>Burundi</i>	103
10. Le Burundi et le Rwanda: pays jumeaux avec des relations en zigzags.... _ MANIRAKIZA Floribert __ <i>Burundi</i>	118
11. La problématique de la non publication par l'ONUDC des données relatives aux saisies de drogues en Afrique de l'ouest : le cas du Togo _ AKOUBIA Koshi _ <i>Togo</i>	131
12. La distribution du courrier et des colis postaux en Côte d'Ivoire 1960-1991 _ KOFFI Ignace _ <i>Côte d'Ivoire</i>	142

13. **Marché central et impact sur la mobilité urbaine : les taxis motos à Fada N’gourma.** _ DAHANI Issaka & COMPAORE Georges _ *Burkina Faso*.....153
14. **L’exploitation coloniale de l’agriculture en Côte d’Ivoire : le cas de la localité de Bingerville (1895-1941)** _ KOBI Joseph Abo _ *Côte d’Ivoire*.....167
15. **Quelle gouvernance foncière dans le contexte des affectations foncières agro-industrielles au Cameroun?** _ NNOMENKO’O Joseph-Éric _ *Cameroun*.....181
16. **Management de la chaîne d’approvisionnement et de commercialisation des produits miniers par le port d’Abidjan** _ KOFFI Kouadio Jean Philippe, N’GUESSAN Atsé Alexis Bernard & TAPE Bidi Jean _ *Côte d’Ivoire*.....195
17. **Les mutations dans l’habitat économique dénommé habitat-nimbo à Bouaké (Côte d’Ivoire)** _ KOUAKOU Bah, ASSUÉ Yao Jean-Aimé & KOFFI Brou Émile _ *Côte d’Ivoire*.....211
18. **Essor du marché de fripes à Abidjan, la grande métropole ivoirienne** _ BRENOUM Kouakou David _ *Côte d’Ivoire*.....226
19. **Entreprises industrielles et dynamiques des activités portuaires à San-Pedro (Sud-ouest de la Côte d’Ivoire)** _ OGOU Atsé Willy Arnaud, MOUTO Gnakan Maguil & N’GUESSAN Atsé Alexis Bernard _ *Côte d’Ivoire*.....240
20. **Crise humanitaire au Cameroun : esquisse d’analyse d’une action humanitaire obsédante** _ ABENELANG Salomon Mickson _ *Cameroun*254
21. **Analyse des indicateurs de sensibilité sociale de l’élevage pastoral bovin aux contraintes sociales à l’Extrême Nord du Bénin** _ TABOU Talahatou, ZAKARI Soufouyane , YABI Ibouaraïma & HOUSSOU Christophe Sègbè _ *Bénin*270
22. **Emigration des jeunes dans la commune de Matéri : une pratique de développement au Bénin** _ MODIBO Karim Talata Souleymane, DEGBOE Rolande, OUASSA KOUARO Monique _ *Bénin*.....291
23. **Transit routier de marchandises du Mali et développement local des communes frontalières de Faramana et de Koloko au Burkina Faso** _ ZOMA Vincent _ *Burkina Faso*.....304
24. **Les obstacles historiques, juridico-économiques et sociopolitiques à l’intégrations en Afrique** _ DIPAMA W.V. Arsène _ *Burkina Faso*.....321

- 25. Activités anthropiques et risques d'eutrophisation du lac de Tengréla** _ SIRIMA B Abdoulaye, SOME Yélézouomin Stpéhane Corentin, YAMEOGO Augustin, DA Dapola Evariste Constant __ *Burkina Faso*.....334
- 26. Les acceptions de la corruption politique chez machiavel** _ BINDA Oualoufeye Razack __ *Bénin*.....350
- 27. Modélisation du stock de carbone dans le parc national du W au Bénin** _ TOKO ISSIAKA Nourou , AROUNA Ousséni , ISSIFOU MOUMOUNI Yaya, TENTE Brice A. , HOMAS Omer T & TOKO IMOROU Ismaïla __ *Bénin*.....359
- 28. Le nord-Togo dans le circuit de la traite négrière : les esclaves Lama, Nawdeba et Biyobe ont-ils atteint la côte ?** __ TANAI Aboubakar __ Togo.....376

Introduction contextualisée

Nos sociétés attendent de nous de leur apporter des réponses concrètes et capitalisables vis-à-vis des défis auxquels elles font face. Nous ne devons pas perdre cela de vue. Il nous faut dépasser la recherche pour la recherche. Faisons de la recherche scientifique qui met en relations étroites nos ambitions de promotion personnelle et les apports utilitaires de celles-ci à nos sociétés. Travaillons, publions, produisons et diffusons du savoir à partir de notre engagement scientifique dès lors que nous sommes appelés chercheurs et/ou enseignants-chercheurs. Tel est le leitmotiv de l'ACAREF.

Nous nous interrogeons souvent sur ce qui suit : les penseurs comme Platon, Voltaire, Jean-Paul Sartre, et bien d'autres encore... ont-ils développé leurs théories en tenant compte des réalités de la dimension humaine dans toute sa globalité et sa diversité ? Amadou Hampaté Bâ, Joseph Ki-Zerbo, Cheikh Anta Diop et bien d'autres encore ne sont-ils pas des penseurs au même titre que les premiers que nous avons cités ? Autrement dit, où est la place de la philosophie africaine au sens large dans le concert des nations ? où est la place de la pensée africaine dans les rendez-vous avec les sociétés humaines ? Pussions-nous, chers/chères collègues, chacun(e) dans son domaine de spécialisation, continuer à porter nos regards sur ces questions qui nous interpellent ? **L'Afrique se doit de produire des savoirs, de les diffuser et de les défendre ; et nous en sommes tous, à nos rangs, grades et titres respectifs, les garants.**

En 2019, à l'occasion du lancement officiel du premier congrès mondial des chercheurs francophones, tenu à Accra au Ghana, nous nous indignions du fait que la plupart de nos publications s'appuyaient sur des références bibliographiques exogènes et surtout occidentales ; et les auteurs s'efforçaient de faire appel à des théories qui, en réalité, ne sont pas utilement nécessaires à la thèse qu'ils défendaient. Nous avons pris l'exemple des trois ouvrages spéciaux lancés et publiés à l'occasion de ce congrès pour illustrer cet état de fait : 95% de ces références étaient des travaux des chercheurs occidentaux contre seulement 5% pour les travaux africains. Triste record ! n'est-ce pas ? Ce que je dis est discutable, je le sais, mais je pense que cet état de fait doit nous interpeler.

Collaborer pour plus d'efficacité et d'affirmation sur l'échiquier mondial...

Le vrai problème auquel fait face la recherche en Afrique, en dehors de toutes autres considérations pécuniaires ou volonté politique, est le manque de visibilité. Il existe déjà de très bonnes recherches dans divers domaines de la vie en Afrique. Ces recherches sont des sources du savoir pour l'Afrique et constituent pour l'humanité des repères non négligeables. Malheureusement, personne n'en parle ; au mieux, peu de personnes en parlent. La recherche souffre de son manque de visibilité en Afrique.

Deux raisons fondamentales justifient cette situation :

- La première raison, c'est **le manque de visibilité des résultats de travaux de recherche des universitaires et experts africains**. En effet ; nous avons découvert au fil de ces quelques années, de très bons travaux de recherches de nos collègues, de nos maîtres et formateurs africains. Et, généralement, ces travaux se retrouvent entre les mains de nos collègues occidentaux qui, par le biais de nos échanges, nous interpellent sur tel ou tel autre aspect de ces recherches. Malheureusement, et c'est bien souvent le cas, nous n'avions pas connaissance de l'existence de ces travaux pertinents avant que ces collègues et amis européens, animés de bonne foi, y attirent notre attention. Que s'était-il passé entre temps ? Ces travaux n'avaient pas été rendus visibles par nos universités et/ou centres de recherche.

- La deuxième raison, c'est le refus de rendre publiques ou plutôt accessibles nos publications. Permettez-nous de crever l'abcès. Il existe encore, et je ne sais pour quels motifs, des collègues qui ont du mal à mettre à la disposition du monde universitaire leurs travaux de recherche (articles, ouvrages collectifs, monographies, etc.) et quelquefois même des appels à contributions et/ou à communications. Cette situation est bien complexe à comprendre et donne l'impression que ces personnes « cachent leurs travaux » (pour reprendre les propos souvent entendus de plusieurs universitaires africains) déjà publiés à leurs collègues. Résultats : nous évoluons ainsi dans l'ombre et nous nous faisons du « mal » ; puis nous portons ainsi, sans le savoir, un coup à la visibilité de la recherche universitaire africaine.

D'autres raisons existent et nous en sommes tous conscients et chacun pourrait, selon les différents contextes, compléter la liste...

Une chose est de chercher pour trouver ; une autre est de pouvoir mettre à la disposition du monde les résultats de ce qu'on trouve. La différence entre nos collègues occidentaux et nous, réside dans leur capacité à diffuser à grande échelle les résultats de leurs recherches. Nos universités et centres de recherche doivent œuvrer dans ce sens. Nous devons contribuer aussi, chacun à son échelle, à faire connaître les résultats de nos travaux de recherche.

Comment y parvenir ? Il faut créer des cadres de collaborations sud-sud d'abord et sud-nord-sud ensuite. Collaborons pour plus d'efficacité et de visibilité de nos recherches. C'est ce à quoi aspire l'ACAREF/DELLA, notre réseau qui vise entre autres à :

- contribuer à la valorisation et à une plus large diffusion des recherches en Afrique, à leur visibilité internationale,
- faciliter la coordination institutionnelle de ces recherches et de nouvelles formes de coopération,
- encourager l'émergence de nouvelles thématiques ainsi que les approches interdisciplinaires et transversales en lettres et sciences humaines/sociales.

Chers/Chères collègues, notre force réside dans la collaboration au sens franc du terme. Cette collaboration aura pour « effets indésirables » *la perturbation de nos habitudes, le dérangement de nos égos de « chercheurs spécialistes de ... »* ; mais nous sommes convaincus qu'elle nous apportera plus de bien que de mal.

C'est donc fort de cette conviction que nous avons pu développer, grâce à vous, ce réseau de chercheurs enthousiastes et motivés ; réseau qui se répand, s'étend et devient un réseau mondial. L'ACAREF (ou L'ACAREF/DELLA, comme certaines personnes aiment l'appeler) est un réseau associatif mondial.

C'est donc dans cet esprit de collaboration que nous inscrivons l'ensemble des contributions contenu dans ce Tome 3 des CAHIERS de l'ACAREF en prenant en compte leurs dimensions utilitaires pour nos sociétés.

ABOUBAKAR TANAI,
Université de Lomé, Togo &
KOFFI GANYO AGBEFLE
Coordonnateur de l'ACAREF

MARCHE CENTRAL ET IMPACT SUR LA MOBILITE URBAINE : LES TAXIS MOTOS A FADA N'GOURMA

Issaka DAHANI,

*Laboratoire Dynamique des Espaces et Sociétés (LDES), Université Joseph KI-ZERBO de Ouagadougou, Burkina Faso
dahanissak@yahoo.fr*

Georges COMPAORÉ,

*Laboratoire Dynamique des Espaces et Sociétés (LDES), Université Joseph KI-ZERBO de Ouagadougou, Burkina Faso
compaorgeorges2018@gmail.com*

Résumé

L'agglomération urbaine de Fada N'Gourma dans la partie Est du Burkina, recouvre 350 km². Sa commune abritait une population d'environ 207 855 personnes dont 66 173 habitants pour la ville de Fada N'Gourma en 2019. (INSD-Est, 1996-2006 : 222 ; Projection DAHANI, I, 2020). Cette population emprunte plusieurs types de moyens de transport pour le déplacement intra urbain. Ce besoin croissant de mobilité a conduit à la naissance des taxis motos comme moyen de transport en commun. Aussi le marché central de Fada N'Gourma étant le principal de la ville, toute la population le fréquente pour divers besoins. C'est dans ce contexte que le marché central de Fada N'Gourma impacte sur la mobilité urbaine en amplifiant le transport en commun avec des motos.

La présente investigation qui s'est essentiellement basée sur une recherche de terrain en collectant des données primaires. Elle vise à analyser l'influence du marché central de Fada N'Gourma sur l'utilisation de taxis motos comme transport en commun pour la mobilité urbaine. Ainsi, l'examen de l'usage des motos comme moyen de transport en commun en relation avec les activités marchandes révèle qu'il y a une interdépendance des deux secteurs et que le marché central est le principal catalyseur du secteur du transport en commun par les motos à Fada N'Gourma.

Mots clés : *marché central, mobilité urbaine, taxis moto*

Abstract

The urban agglomeration of FadaN'Gourma in the eastern part of Burkina Faso covers 350 km². Its municipality had a population of approximately 207,855 people, including 66,173 inhabitants for the town of FadaN'Gourma in 2019 (INSD-Est, 1996-2006 : 222 ; Projection DAHANI, I, 2020). This population uses several types of means of transport for intra-urban travel. This growing need for mobility led to the birth of motorcycle taxis as a means of public transport. Also the central market of FadaN'Gourma being the main one in the city, all the population frequent it for various needs. It is in this context that the central market of FadaN'Gourma impacts on urban mobility by amplifying public transport with motorcycles.

The present investigation, which was essentially based on field research by collecting primary data. It aims to analyze the influence of the central market of FadaN'Gourma on the use of motorcycle taxis as public transport for urban mobility. Thus, an examination of the use of motorcycles as a means of public transport in relation to market activities reveals that there is an interdependence of the two sectors and

that the central market is the main catalyst of the public transport sector by motorcycles in FadaN’Gourma.

Keywords : *central market, urban mobility, motorcycle taxis*

Introduction

La ville de Fada N’Gourma, classé comme une agglomération urbaine moyenne au Burkina Faso, est située dans la partie Est du pays. Elle est le chef-lieu administratif de la région de l’Est, de la province du Gourma et de la commune urbaine à laquelle elle appartient et qui porte son nom. La population qu’elle abrite emprunte plusieurs types de moyens pour se déplacer. Cette mobilité urbaine a une intensité de trafic qui révèle des mouvements pendulaires conséquents entre les périphéries et le centre-ville.

En outre, l’attraction du marché central intensifie le trafic de la mobilité urbaine à Fada N’Gourma. Cela, depuis la période précoloniale à la naissance de ce marché où le besoin d’approvisionnement des populations entraînait des déplacements. Ce marché étant le principal de la ville, toute la population le fréquente pour divers besoins. La croissance démographique et le phénomène de l’étalement urbain ont contribué à amplifier le trafic orienté vers le marché central. Cette amplification a contribué à la naissance des taxis motos pour combler les besoins des populations en termes de mobilité. En effet, plus de 297 motos deux roues et plus de 300 motos tricycles sont immatriculé par la mairie de la ville Fada N’Gourma à la demande des acteurs comme faisant le transport en commun au sein de la commune.

Le présent article vise à analyser l’impact du marché central sur le sous-secteur du transport en commun par les motos dans la ville de Fada N’Gourma et la contribution de cette activité au développement. De quelle manière les activités du marché central influencent-elles l’offre de transport en commun par les motos à Fada N’Gourma ? Quel apport dans la mobilisation des ressources local ? Quelles sont les retombés pour les acteurs ? Quelles sont les zones desservies dans l’espace urbain ? En quoi contribue ce secteur au développement marchand urbain ? La réponse à ces questions passe par une analyse géographique fine des activités du marché central et de l’offre de transport par les motos afin de mieux appréhender les différentes influences du marché central sur le transport en commun à moto.

1. Cadre de l’étude

La ville de Fada N’Gourma est érigée en poste administratif en 1909, en commune de plein exercice en 1970 et en 2004 en commune urbaine. L’espace de la commune de Fada N’Gourma comprend une agglomération urbaine et un espace rural constitué par les villages rattachés (34). L’agglomération urbaine

correspond en grande partie à la zone aménagée de la commune, c'est à-dire la ville de Fada N'Gourma. Elle est divisée en douze secteurs administratifs et recouvre 350 km². (Commune de Fada N'Gourma, 2015 : 20). Les données démographiques, selon le recensement général de la population et de l'habitat (RGPH) de 2006, montraient que la commune urbaine de Fada N'Gourma comptait 124 577 habitants dont 49,9% hommes et 51,1% de femmes. Cette population est très jeune, avec 46,7% qui avait moins de 15 ans, 50,4% avait un âge compris entre 15 et 64 ans ; 2,5% avait plus de 65 ans. (INSD-Est, 2017 : 222). Elle est inégalement répartie entre l'urbain 33,5% et le rural 66,5% de la population totale ; avec aussi une inégalité entre les différents villages de la commune. Il est à noter une forte croissance de la population de l'ordre de 3,5% par an. Ainsi, sur la base de projections, la commune de Fada N'Gourma, aurait une population d'environ 187 474 personnes en 2016 et 207 855 personnes dont 66 173 habitants pour la ville de Fada N'Gourma en 2019. (INSD-Est, 1996-2006 : 222 ; Projection DAHANI. I, 2020). Ces chiffres sont cependant perturbés avec l'arrivée massif et continue de plusieurs milliers de personnes déplacées dans la ville de Fada N'Gourma à cause de la crise liée au terrorisme. L'effet conjugué de la poussée démographique due en majorité à l'exode rural, de la croissance des quartiers non lotis avec des habitats spontanés et de l'implantation des populations déplacées ; contribue à l'étalement urbain de la Ville de Fada N'Gourma (OUATTARA. A et SOME. L, 2009 : 21 et Commune de Fada N'Gourma 2015 : 19, 20). Par contre, cette croissance spatiale de la ville n'est pas à la même dynamique que la réalisation de marchés ; ce qui engendre de plus en plus l'accroissement du trafic urbain lié au marché central pour les différents besoins marchands des populations.

2. Méthodologie

Le présent article a été rédigé sur la base de collecte de données primaire lors de l'enquête terrain qui s'est déroulée à Fada N'Gourma du 07 au 28 août 2019 ; sur un échantillon de 250 clients, 125 commerçants et 60 conducteurs de taxis motos reconnus officiellement par la mairie de la ville. Il s'agit d'un sous échantillon de l'enquête de terrain, résultant de la collecte de données de la thèse intitulée « *marché et développement dans une ville moyenne du Burkina Faso : marché central de Fada N'Gourma* » datant de 2019.

Le questionnaire comporte plusieurs parties : les informations sociodémographiques du conducteur ; la relation de l'activité des taxis moto au marché central ; les distances et zones couvertes ; les tarifs appliqués ; les revenus et apport dans l'assiette fiscale communale ; l'utilisation des revenus et l'impact socioéconomique. Des informations complémentaires ont été collectées à partir de la recherche documentaire.

Les résultats de notre travail sont articulés autour de l'organisation spatiale, le système de transport, la voirie, la mobilité et l'activité de transport en commun avec moto dans la ville de Fada N'Gourma. Elles sont complétées par des discussions.

3. Résultats de la recherche

3.1 Structuration spatiale de la ville de fada n'gourma

L'aménagement de la ville de Fada N'Gourma s'est fait selon plusieurs étapes dont les plus importantes sont : jusqu'en 1960 avec l'administration coloniale, 147 ha correspondant à l'ancien noyau ; 1960 à 1999 quelques aménagements de faible envergure sur 585 ha. 1999 à 2005 : Période des aménagements les plus significatifs avec l'arrivée des maires élus. Plus de 12 000 parcelles ont été dégagées sur 1 685 ha, notamment dans les secteurs suivants : secteur 1 : 4 595 parcelles ; secteur 2 : 4 800 parcelles ; secteurs 8 et 9 : 3 067 parcelles ; secteur 6 : 3 904 parcelles. De cela en 2004, la ville de Fada N'Gourma s'étendait sur une superficie totale de 2417 ha aménagés. La mise en valeur de ces parcelles et les aménagements ont quelque peu amélioré le cadre de vie public et privé. (Commune de Fada N'Gourma 2015 : 50).

A l'échelle de la ville de Fada N'Gourma, les terres sont occupées essentiellement par un tissu urbain discontinu entrecoupé par le plan d'eau constitué par les barrages 1 et 2. Dans le périmètre urbain de Fada N'Gourma, on distingue plusieurs types de tissus : le noyau ancien est une zone relativement dense correspondant aux tous premiers lotissements réalisés en 1959-1960. Il est caractérisé par une forme d'occupation régulière et densément bâti avec un réseau de voirie constitué de voies d'emprise 20 à 30

m. Ce noyau ancien abrite la zone commerciale qui se concentre autour du marché central et se diffuse sur la route du Niger. Ensuite, la zone péricentrale est le tissu urbain de la périphérie correspond aux lotissements successifs effectués de 1980 à 2005. Enfin, la périphérie urbaine, constituée de l'habitat spontané, elle est localisée au-delà des zones loties ou aménagée tout autour de la ville. (Commune de Fada N'Gourma, 2015 : 52, 53).

Le contexte urbain et la compétition spatiale pour l'accès aux ressources naturelles (terre et eau) entraînent un ensemble de processus comme la surexploitation des terres, la saturation de l'espace, la dégradation des écosystèmes, la pression foncière, l'expropriation des terres des producteurs, etc. (CONCHITA et al., 2010 : 3). En outre, la croissance de la population, à la fois imputable au dynamisme démographique de la ville, à l'exode rural et aux déplacements massif liés au terrorisme, a pour effet immédiat un étalement croissant de l'espace urbain, ayant pour corollaire, des problèmes d'équipements. (COMPAORE. G et NIKIEMA. E. D, 2015 : 13). Cette poussée conjuguée de

la population et du développement anarchique spatial rend complexe la gestion des ressources. Cette extension spatiale de la ville pose de nombreuses difficultés d'aménagement et de gestion. (COMPAORE G, 2003 : 5). De cette structuration spatiale urbaine, il en découle une voirie accommodée à un système de transport en commun.

3.2 Système de transport en commun

La croissance urbaine démographique, spatial et économique ; s'est traduite au cours du temps par une croissance de la demande en transport. (COMPAORE. G, 2000 : 8). Parmi les services de transport en commun intra urbain, le transport taxi moto au moyen de motos deux et trois roues sont développés à Fada N'Gourma et constituent principalement les services de transport en commun intra urbain reconnus et existants. Les transports en commun avec taxi automobiles n'ont pas connu de succès malgré les multiples tentatives. Car les charges de fonctionnement sont élevées par rapport aux recettes réalisables et aussi ils n'ont pas eu l'adhésion des populations à cause principalement de la structuration spatiale urbaine et des facteurs socioculturels. Aussi, selon les statistiques, il y a une croissance d'année en année du nombre de nouvelles motos dans la région de l'Est passant de 2 819 en 2008 à 7 730 en 2015. (Direction Régionale-Est de l'INSD ; 2017 : 199). La structuration spatiale de la ville de Fada N'Gourma est favorable à l'usage des motos ; en plus son relief est dans son ensemble plat et parsemé de quelques pentes douces. Ce qui a en partie contribué à l'usage croissant des motos dans la ville. Au fur et à mesure que la ville s'étale avec la croissance démographique et l'augmentation du trafic vers la zone commerciale située autour du marché central, le besoin en transport a engendré la naissance du transport en commun avec moto autour de l'année 1998. Ce début fut avec quelques motos, avec la satisfaction des clients, le nombre croît d'année en année et a même entraîné la création de l'association régionale des taxis motos de la région de l'Est. Ainsi dans la ville, la mairie dénombrait 210 en 2015 et 297 taxis moto deux roues immatriculés pour le transport en commun des personnes en 2019. Pour les taxis motos tricycles immatriculés, 283 en 2015 et plus de 300 qui sont enregistrés et déclarés pour le transport de marchandises et matériel en 2019. C'est cet ensemble de motos qui alimente le trafic lié au transport en commun dans la ville de Fada N'Gourma, sur un réseau routier urbain dégradé.

3.3 Réseau routier urbaine de Fada N'gourma

La route est un facteur capital dans les échanges commerciaux, pour la mobilité et pour la sécurité de la vie humaine. En effet, de par sa position géographique et de son rôle, le marché central représente la plaque tournante de la mobilité

humaine et des transactions commerciales dans la ville de Fada N’Gourma. En outre, elle comporte un réseau routier qui constitue le support de cette mobilité urbaine ; constitué de trois types de voies : La voirie primaire, est constituée par le prolongement à l’intérieur de la ville des routes nationales et celles reliant Fada N’Gourma aux chefs-lieux des provinces. La caractéristique principale est que toutes ces voies sont en terres. La ville est desservie par trois voies primaires bitumées, il s’agit de : la route nationale n°4 ; 18 et 19. Ensuite, la voirie secondaire, elle relie les différents secteurs de la ville et est raccordée aux routes nationales ou voirie primaire. En effet, la voirie secondaire charpente la structure générale de la ville, dont la majorité n’est pas encore aménagée. Enfin, la voirie tertiaire quant à elle, assure la desserte directe des habitants et des équipements et structure le réseau primaire de voirie à l’échelle de la ville. L’ensemble du réseau de voirie donne à la ville d’être accessible contrairement aux villages de l’interland dont 21 sur 33 villages, soit 63,63% sont distants de plus de 20km du chef-lieu, Fada N’Gourma.

L’état des voies dans la ville est dans l’ensemble dégradé. Les routes inter secteurs sont fortement érodées faute d’entretien régulier. Cette situation s’aggrave pendant la saison des pluies où de nombreux secteurs sont difficilement accessibles. (Commune de Fada N’Gourma, 2015 :76 et77).

3.4 Moyens utilisés pour la mobilité urbaine marchand à Fada N’Gourma

Les activités marchandes du marché central de Fada N’Gourma, par leurs natures influencent la mobilité urbaine. Cette mobilité est principalement soutenue par le trafic lié aux commerçants et clients. Ils utilisent plusieurs types de moyens de transports pour s’y rendre ou pour les différents besoins de déplacements en lien avec le marché central.

3.4.1 Moyens de transport pour la mobilité des commerçants dans la ville

Les moyens de déplacement que possède les commerçants du marché central de Fada N’Gourma sont principalement les motos de toute cylindrée confondue environ 95,12%, suivi des véhicules automobiles environ 3,25% et en fin la bicyclette autour de 1,63%. Ils les utilisent plus pour leurs activités marchandes, mais aussi pour les usages communs de la vie. De l’ensemble des commerçants plus de 63% déclarent être des usagers de taxis motos deux ou trois roues pour leurs déplacements ou le transport de leurs marchandises. En effet, les activités marchandes engendrent des mouvements pendulaires sur l’ensemble de la ville pendant la journée.

3.4.2 Moyens de transports utilisés pour la mobilité des clients du marché central

Les moyens de transport utilisés par les clients sont diversifiés. En général 76,70% des acheteurs du marché central de Fada N'Gourma, viennent avec des engins à deux-roues motorisé, 15% avec des vélos, 6,60% à pieds et 1,7% en voiture. En particulier, il y a 63,3% qui utilisent des motos personnelles, 6,7% des taxis moto, 5% de mixage moto et vélo, 1,7% de mixage taxi moto et pieds. En effet, les piétons sont en général ceux qui habitent à moins de 2 km du marché, les vélos sont principalement utilisés par les personnes à situation modeste.

En outre l'utilisation des taxis motos deux roues et tricycles est fréquente pour les besoins des clients. Ainsi 8,4% des clients qui utilisent les taxis motos deux roues, les empruntent régulièrement c'est-à-dire plusieurs fois par semaine pour rallier le marché central de Fada N'Gourma. Autour de 87,34% des clients déclarent utiliser les taxis motos deux roues occasionnellement. Environ 95% des clients utilisent de temps en temps les taxis moto tricycles pour le transport des produits qu'ils achètent.

3.5 Offres de services de transports de marchandises et des clients

Un ensemble d'offre pour les besoins de transport de personnes et de marchandises existe autour du marché central. Ces services sont principalement offerts par les taxis moto tricycle ou deux roues, qui rallient le marché central aux les différents secteurs et quartiers de la ville. Les moyens de transport sont constitués essentiellement de la marche à pied, des deux roues, des charrettes et des camions. Chaque type de moyens, a un rôle différent dans le transport :

- La marche, ce mode de transport est porté principalement sur les marchandises achetées à l'intérieur du marché et est proposé par des personnes qui en ont fait un métier pour leur gagne-pain. En effet, ils accostent les clients lors des achats et leur proposent de les aider à apporter les marchandises hors du marché, en général les produits transportés sont de quantité modeste et le coût de ces transports est à la guise du client, qui donne ce qu'il a. Ils sont en très petit effectif environ une dizaine dans le marché central.
- Les charrettes, elles sont beaucoup utilisées pour le transport de marchandises des magasins vers les boutiques situées à l'intérieur du marché. Occasionnellement ces charrettes servent aux transports des produits des clients de l'intérieur du marché à leurs véhicules ou moyens de déplacements. Pendant les congés scolaires, certains élèves se font de l'argent en transportant les produits achetés par les clients.

- Les taxis moto deux roues, ce sont des privés qui sont immatriculés à la mairie. Ils offrent ce service pour le déplacement des clients ou commerçants qui n'ont presque pas de bagages des quartiers au marché central ou vice versa. Ils disposent de numéros de téléphone que leurs clients peuvent utiliser pour les joindre en vue d'aller au marché central ou vers le domicile. Le coût de ces services varie entre 300 à 1000F CFA par personne d'un lieu à un autre dans la ville, mais peut varier en fonction de la distance.
- Les taxis motos tricycles, ils transportent uniquement les marchandises ou matériel des clients vers la destination voulue ou des commerçants en fonction du besoin. Ce service est utilisé pour le transport de produits à l'intérieur de la ville. Le coût par transport est d'au moins 500F CFA et varie en fonction de la quantité, du poids et de la distance de la destination.
- Les véhicules automobiles, ce sont principalement des camions ou semi-remorques qui transportent les marchandises des clients revendeurs pour aller dans d'autres localités ou les marchandises des commerçants du marché central de lieux d'achat en général dans d'autres villes vers leur magasin situé aux alentours du marché. Ces véhicules permettent de transporter de grandes quantités de marchandises, et le paiement le plus souvent est fonction du type de produits, de la quantité et de la distance à parcourir. Par exemple le prix du transport par sac varie entre 300 et 1000F CFA pour les petites distances.

Les services rendus par ces différents types de transports, permettent le bon déroulement de l'activité marchande dans le marché central de Fada N'Gourma, sans lesquels le commerce serait paralysé.

4. Discussion

4.1 Marché central et son influence sur la mobilité à Fada N'Gourma

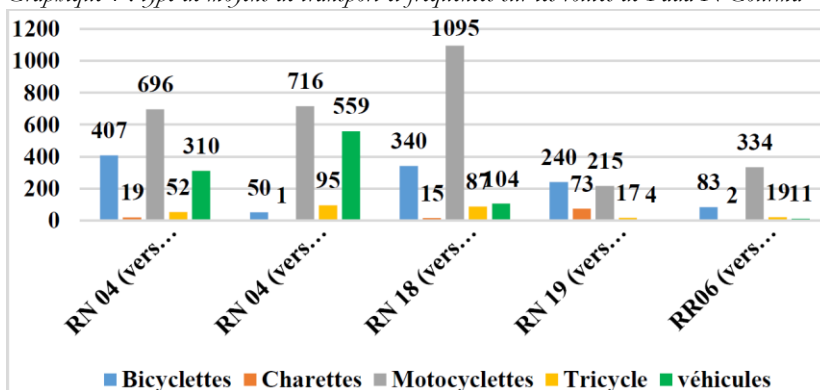
Les activités marchandes du marché central de Fada N'Gourma contribue à l'amplification des flux de la mobilité urbaine dans cette ville. En effet, ce marché étant le principal, le plus anciens et ayant contribué à la mise en place du noyau urbain, avec une situation géographique centrale dans la ville et une zone d'influence englobant l'ensemble de la région de l'Est du Burkina Faso ; influe sur la dynamique de la mobilité urbaine de cette ville. En cela, les déplacements liés au marché central à l'intérieurs de la ville ont plusieurs variantes ; celle à

travers des moyens de transports personnels que les clients ou les commerçants utilisent et celle du transport en commun.

En ce qui concerne les distances parcourues ; pour le transport en commun intra urbain, les conducteurs de taxis moto deux roues déclarent parcourir entre 10 à plus de 100km par jour dans leurs déplacements liés aux activités du marché central ; avec une moyenne de 6 à 60 personnes qu'ils transportent par jour dans la ville. Les commerçants et les clients disposent de véhicules, moto et vélos pour leur déplacement lié au marché. Pour les clients, ils parcourent en moyenne entre 2,5 à 10km par jour pour leurs besoins au marché central. Quant aux commerçants, leurs déplacements par jour sont compris entre 5 à plus de 50km à l'intérieur de la ville.

Ces différents déplacements d'allers et de retours, créent des mouvements pendulaires dans la ville de Fada N'Gourma. Les différents flux liés à la mobilité dans la ville de Fada N'Gourma sont plus caractérisés par les moyens de déplacements utilisés. L'analyse du graphique 1 qui illustre la moyenne journalière des flux de mobilité urbaine dans cette ville, montre que sur l'ensemble de son réseau routier l'utilisation des motos est plus élevée que les autres moyens de déplacements, suivi de façon chronologique des bicyclettes, des véhicules, des motos tricycles et en fin les charrettes sont les moins utilisées. Pour ce dernier cela est lié à l'arrivée des motos tricycles qui sont entraîné de remplacer progressivement les charrettes, en milieu urbain.

Graphique 1 : type de moyens de transport et fréquences sur les routes de Fada N'Gourma



Source : Direction Régionale du Transport-Est, 2019

4.2 Influences du marché central sur le secteur du transport en commun avec moto

Le marché est le vecteur d'une consommation débridée, et entraîne des flux de marchandises et de mobilités des consommateurs et vendeurs. Ainsi il interagit étroitement avec le secteur du transport pour la survie des activités marchandes.

4.2.1 Interdépendance du marché central et du secteur du transport en commun

La mise en évidence des relations entre les marchés urbains et le transport en commun n'est pas une préoccupation récente. Le marché central de Fada N'Gourma par les activités qui s'y déroulent impulse une dynamique au secteur des transports en commun avec moto. Les besoins en transport qu'il engendre a fait naître le transport en commun à moto, bien adapté aux activités marchandes de cette ville. Ce secteur est florissant à cause du marché central qui est une rampe à partir de laquelle, les taxis motos partent et reviennent en vue de satisfaire la demande en transport. Par contre 6,30% des conducteurs le font à temps partiel dans la journée car ils ont d'autres activités. Ils choisissent en général les heures favorables de la journée où il y a l'affluence pour maximiser leurs recettes. 15,60% occasionnellement pour subvenir à certains besoins en profitant de l'affluence des dimanches, les arrivages de marchandises et de cars autobus de passagers pour mener leurs activités. En réalité seul 78,10% des conducteurs font l'activité à plein temps et régulièrement, donc comme activité principale et quasiment leur seule source de revenus.

4.2.2 Taxis moto deux roues

L'utilisation de moto deux roues dans la ville de Fada N'Gourma comme taxi pour le transport en commun, relève d'une particularité au Burkina Faso. Car cela est rare dans ce pays, quasiment c'est la seule ville où se mène cette activité avec une telle ampleur. En effet, La dynamique du marché central a contribué à l'amplification de l'offre du service de transport en commun par les deux roues motorisées. Ainsi dans la ville, la mairie dénombrait 210 en 2015 et en 2019, environ 297 taxis moto deux roues immatriculés pour le transport en commun, qui sont inscrit dans le registre de la mairie et qui payent une taxe communale de 7000F CFA par an. En outre, il faut noter que ce nombre des taxis deux roues est en croissance, du fait que l'activité est rentable et permet aux jeunes sans emploi de trouver une occupation lucrative et des revenus réguliers.

La moyenne des personnes que ces taxis deux roues transportent par jour, varie de 06 à 60 clients en liens avec le marché de Fada N'Gourma, avec un coût

minimal de 300F CFA par trajet et peut être revue à la hausse en fonction de la demande du client. Ce qui fait que leurs recettes varient de 1800 à plus de 18000F CFA par jour, suivant de l'affluence du jour. En effet, en termes de revenus journaliers moyens des conducteurs de taxis, 40% d'entre eux ont pour recettes moins de 5.000F CFA par jour ; 26,67% plus de 5.000F CFA ; 26,67% ont plus de 10.000F CFA par jour et seulement 6,67% ont plus de 15.000F CFA comme recette journalière. Donc, de cet ensemble 60% ont plus de 5.000F CFA comme recette journalière. Leurs dépenses sont d'environ 1.500F CFA pour une recette de 5.000F CFA, soit 30% des recettes pour le carburant et l'entretien.

Les conducteurs de ces taxis motos deux roues prennent en charge d'autres personnes grâce aux revenus qu'ils font. En effet, 60% des conducteurs sont mariés ; 93,33% ont au moins une personne en charge ; ou maximum 10 personnes, soit en moyenne 6 personnes en charge chacun. En outre, ces recettes réalisées par ces activités ont permis la création d'activités génératrice de revenus pour d'autres jeunes. 13,33% d'entre eux ont au moins un employé pour qui ils mettent à disposition un taxi moto deux roues, ces employés reversent entre 2.000 à 3.000F CFA par jour aux propriétaires des motos, hormis les frais de carburant à leurs charges. L'entretien des motos est à la charge du propriétaire.

4.2.3 Taxis tricycle

Les taxis motos tricycles sont devenus les moyens de transports les plus utilisés pour le transport intra urbain de marchandises et matériels de petite quantité dans les villes du Burkina Faso. Pour la ville de Fada N'gourma la mairie a dénombré un effectif de 283 taxis motos tricycles immatriculés en 2015 et plus de 300 enregistrés et déclarés pour le transport de marchandises et matériel en 2019, ce nombre est en pleine croissance. Les propriétaires de ces taxis motos, payent une taxe communale de 20.000F CFA par an et par taxi tricycle, afin d'exercer légalement cette activité.

Pour les revenus liés au marché central, 26,67% des conducteurs de taxis motos tricycles ont moins de 5.000F CFA par jour ; 46,67% plus de 5.000F CFA ; 13,33% plus de 10.000F CFA et 13,33% plus de 20.000F CFA comme recette journalière. Le prix de base pour un trajet est de 1.000F CFA, il varie en fonction de la quantité du matériel, du poids et de la distance à parcourir. Ces conducteurs, par leurs activités permettent à d'autres jeunes d'avoir des revenus en tant qu'employés ou aides avec une rémunération journalière qui varie de 1.000 à 3.000F CFA, en fonction des recettes de la journée. 53,33% n'ont ni employés ni aide ; 13,33% ont un employé et 33,33% ont 2 employés ou aides. Ils ont également des personnes à leur charge, ce nombre varie de 0 à plus de 10 personnes, avec plus de 5,4 personnes par conducteur en moyenne. Mais seul les

80% d'entre eux ont au moins une personne à sa charge, les autres 20% n'ont personne à part eux-mêmes à leur charge.

4.3 Complémentarité des taxis motos deux roues et tricycles

Le sous-secteur du transport en commun avec moto dans la ville de Fada N'Gourma est segmenté en fonction du type de moto, c'est-à-dire le nombre de roues et le type de carrosserie. Cette segmentation est régie par la mairie de ladite ville. En effet, la mairie de la commune urbaine de Fada N'Gourma a organisé le domaine en sorte que les motos deux roues ne transportent que les personnes avec un maximum de 2 passagers hormis le conducteur. Quant aux trois roues ou tricycles, ils ne sont autorisés que pour le transport de marchandises et matériels. Ainsi, la police municipale de la ville veille à l'entière application, par des contrôles de routines sur les différents axes routiers de la ville.

Cette organisation par la segmentation de ce sous-secteur du transport engendre une complémentarité du transport en commun avec moto, ce qui permet une meilleure synergie de ce sous-secteur. Il est à noter que cette complémentarité est étroitement liée aux activités du marché central. Ainsi, ce marché, autant il influence ce sous-secteur, autant il en est influencé, car en dépend essentiellement la vie de ces flux d'échanges commerciaux surtout dans l'espace communal de Fada N'Gourma.

4.4 Accessibilité des taxis motos à Fada N'Gourma

Les activités de transport en commun dans la ville de Fada N'Gourma au travers des motos, offre une couverture de l'ensemble de la zone communale et même au-delà, au dépend de la demande du client et de l'entente avec le conducteur. La ville bénéficie d'une réelle couverture en service de transport en commun par les motos, elle est bien desservie. En ce qui concerne les destinations, les conducteurs offrent le choix aux clients, de se faire déposer aux lieux souhaités, devant son domicile, un service ou autres. Les clients ont également la possibilité d'appeler par téléphone un conducteur pour le rejoindre et lui offrir le déplacement souhaité.

En plus, au plan des coûts ou tarifs, les clients dans la quasi-totalité (100%) sont satisfaits et les trouvent adéquat aux vues des services que ce sous-secteur offre. Les tarifs standards sont de 300F CFA par passagers pour les taxis motos deux roues et de 1000F CFA pour les taxis motos tricycles dans le transport de marchandises ou matériels. Mais, ils sont revus à la hausse si la distance excède l'espace urbain ou en fonction du poids pour les marchandises ou matériels pondéraux.

4.5 Transport en commun avec moto, une ressource locale pour le développement

La mobilisation des ressources locales est un facteur déterminant dans les investissements pour le développement urbain au Burkina Faso. Ainsi, l'instauration d'une taxe communale annuelle de 7 000F CFA pour les taxis motos deux roues et de 20 000F CFA pour les tricycles ; contribue à rehausser l'assiette fiscale de la commune. Ainsi, cette contribution est de plus de 2 000 000F CFA par an pour les taxis deux roues et de plus de 6 000 000F CFA pour les taxis tricycles. Globalement le sous-secteur du transport en commun avec moto dans la ville de Fada N'Gourma apport plus de 8 000 000F CFA à la commune chaque année. Cet apport de ce sous-secteur est essentiellement grâce au marché central et permet de contribuer aux investissements pour le développement urbain de Fada N'Gourma.

Conclusion

D'une manière générale, l'analyse de la mobilité urbaine marchande de Fada N'Gourma montre une prépondérance de l'offre des transports en commun par les motos. Elle dépend principalement du marché central de cette ville. La disponibilité de cette offre de service s'étend de ce noyau central marchand vers les périphéries urbaines et le milieu rural de cette commune. Les activités marchandes du marché central de Fada N'gourma et le sous-secteur du transport en commun avec moto sont interdépendants, bien que le marché influe plus sur celui-ci. Cependant, l'état des voies de communication rend difficile l'exercice du service de transport en commun par les motos.

La croissance du nombre de taxis motos deux roues et tricycles engendre de plus en plus une disponibilité de cette offre de transport en commun ; donc réduit l'opportunité d'affaire des conducteurs. Ce qui pourrait entraîner une saturation du secteur dans la ville de Fada N'Gourma. Pourtant, le transport en commun les taxis motos contribue à l'assiette fiscale de la commune de Fada N'Gourma. Leur organisation en association a permis une meilleure structuration de ce sous-secteur, ce qui réduit les désagréments.

Références bibliographiques

Compaoré. G (2000) ; « mobilités et modalités de transport à Ouagadougou ». *In l'armature du développement en Afrique : industrie, transport et communication*, collection maîtrise de l'espace et développement ; éditions Karthala 22-24

boulevard Arago 75013 Paris 2010, ISBN : 978-2-8111-0370-5. Volume 6 ; pages 135-168.

Compaoré. G et Nikiéma. E. D (2015) ; « structuration urbaine et sante à Ouagadougou », in *Société Environnement Développement*, collection Les Cahiers du Centre Béninois de la Recherche Scientifique et Technique ; Cahiers du CBRST, Cotonou (Bénin) ISSN : 1840-703X, N° 7 juin 2015 Volume 3, pages 434-457

Compaoré G (2003) ; « Les espaces péri-urbains à Ouagadougou », in *Etudes urbaines à Ouagadougou, Collection Pays enclavés N 11* – CRET – Institut de géographie, Université Michel de Montaigne, Bordeaux III pp 29 – 58 Conchita MèvoGuézoKédowidé et al. (2010) ; « Dynamique spatiotemporelle de l'agriculture urbaine à Ouagadougou : Cas du Maraîchage comme une activité montante de stratégie de

survie » <https://www.erudit.org/en/journals/vertigo/1900-v1-n1/vertigo3982/045510ar/abstract/>. Consulté le 08/08/2020

Kedowide C. M. G., Sedogo M.P. et Cisse G (2010), « Dynamique spatiotemporelle de l'agriculture urbaine à Ouagadougou : Cas du Maraîchage comme une activité montante de stratégie de survie », *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement* [En ligne], Volume 10 numéro 2 | septembre 2010, mis en ligne le 30 septembre 2010, consulté le 02 juin 2020. URL : <http://vertigo.revues.org/10312> ; DOI : 10.4000/vertigo.10312

Ouattara A. et Somé L (2009), « *La croissance urbaine au Burkina Faso* », Rapport d'analyse des données du Recensement Général de la population et de l'habitat de 2006, 118p

Commune de Fada N’Gourma 2015 : Schéma de Développement et d'Aménagement Urbain (SDAU) de la ville de Fada N’Gourma. 224p

Commune de Fada N’Gourma, 2017 : Plan Communal de Développement. 193p

Commune de Fada N’Gourma, 2015 : Plan Communal de Développement. 200P

Direction Régional des Infrastructure, 2019 : rapport annuel, 174p