



RESEARCH ARTICLE

ACCÈS DIFFÉRENCIÉ AUX INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET TRAJECTOIRE RÉSIDEN- TIELLE DES FEMMES DANS UN CONTEXTE D'INÉGAL DÉVELOPPEMENT SPATIAL

Par Dr Tenee Angèle NABALOUM¹, Dr R. U. Emmanuel OUEDRAOGO¹, Dr Sidiki GUELBEOGO²
and Pr Georges COMPAORE¹

¹Laboratoire Dynamiques des Espaces et Sociétés, Département de Géographie, Université Joseph KI-ZERBO, Ouagadougou, Burkina Faso; ²Laboratoire d'Études et de Recherches sur les Milieux et Territoires, Département de Géographie, Université Joseph KI-ZERBO, Ouagadougou, Burkina Faso

ARTICLE INFO

Article History:

Received 20th October, 2025

Received in revised form

17th November, 2025

Accepted 28th December, 2025

Published online 30th January, 2026

Keywords:

Genre, Mobilité urbaine,
Infrastructures routières, Trajectoire
résidentielle, Inégalités spatiales

*Corresponding author:

Par Dr Tenee Angèle NABALOUM

ABSTRACT

Contexte et objectif: Cette étude analyse l'accès différencié des femmes aux infrastructures routières et l'impact de cette accessibilité sur leurs trajectoires résidentielles dans un contexte d'inégal développement spatial. En mobilisant les approches de la géographie sociale, de la mobilité urbaine et des études de genre, l'étude explore comment les contraintes d'accès aux infrastructures influencent les choix résidentiels et les stratégies d'adaptation des femmes dans les zones urbaines et périurbaines. **Méthodes et approche:** L'analyse s'appuie sur des données originales collectées à Ouagadougou auprès de femmes résidentes de différents arrondissements, combinées à des données géographiques et routières. Une approche quantitative et spatiale est adoptée: analyse statistique des modes de transport, distances domicile-travail, et accessibilité aux infrastructures routières, couplée à des cartographies SIG pour visualiser la distribution spatiale des contraintes et des opportunités. **Résultats:** Les résultats montrent une forte inégalité d'accès aux infrastructures routières à Ouagadougou, seules 5 % des parcelles bénéficiant d'un accès direct à une voirie bitumée. La majorité des femmes résident dans des quartiers périphériques peu équipés, ce qui influence leurs choix résidentiels et leur mobilité quotidienne. Elles se déplacent principalement à moto (60 %), l'usage de la voiture particulière restant marginal (2,37 %). En moyenne, 68 % parcourent 11 à 15 km par jour pour se rendre au travail, et plus de 20 % dépassent 16 km. Ces déplacements s'effectuent dans des conditions difficiles et à coûts élevés, les dépenses de transport représentant en moyenne 20 % du revenu mensuel, pouvant atteindre 25 à 30 % en périphérie. Ces contraintes renforcent les inégalités spatiales, économiques et sociales entre femmes et hommes. **Originalité et valeur:** Cette étude est la première à relier de manière empirique l'accès routier et les trajectoires résidentielles des femmes dans un contexte urbain africain, combinant analyse géographique, socio-économique et approche genre. Elle met en lumière les stratégies d'adaptation féminines face aux contraintes spatiales et aux inégalités de mobilité. **Implications théoriques, pratiques, économiques et sociales:** Théoriquement elle étend les recherches sur la mobilité et le genre en contexte urbain africain. Pratiquement, elle fournit des informations aux urbanistes et décideurs pour améliorer l'accessibilité des infrastructures et réduire les contraintes de mobilité féminine. Économiquement, elle souligne les coûts indirects des inégalités d'accès sur la productivité et les opportunités professionnelles des femmes. Socialement, elle met en évidence l'importance de l'intégration des besoins féminins dans la planification urbaine pour renforcer l'équité et l'inclusion.

Copyright©2026, Par Dr Tenee Angèle NABALOUM et al. 2026. This is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

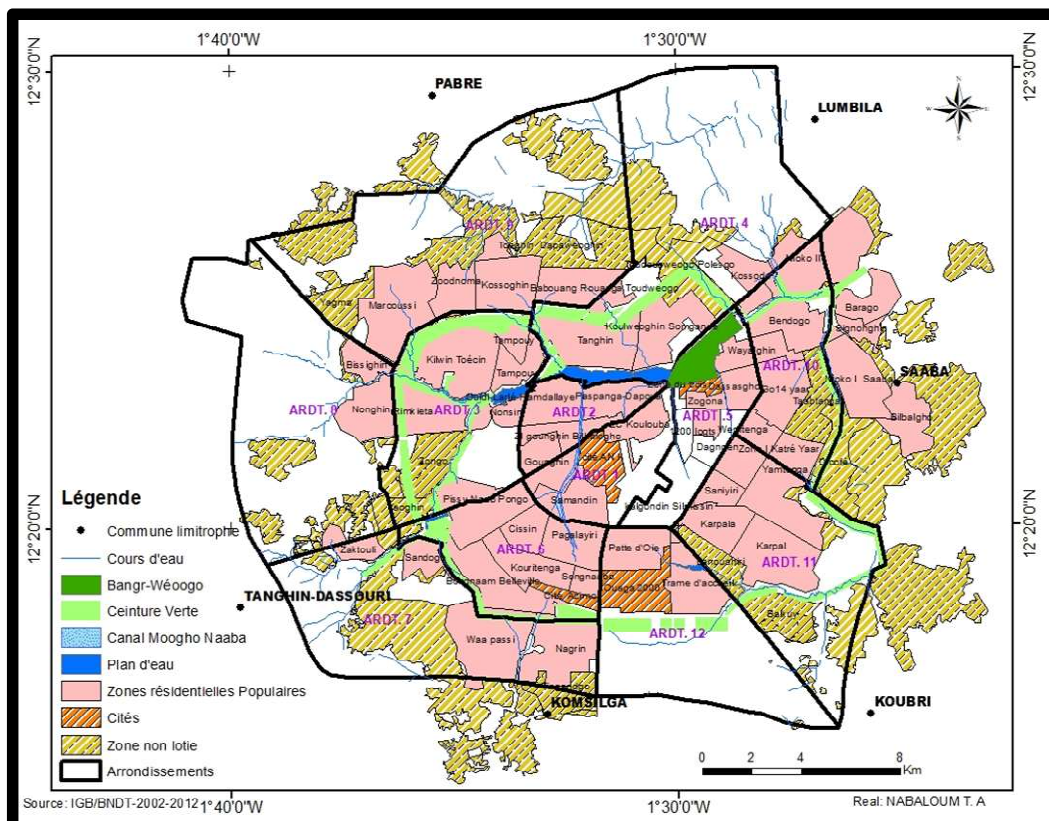
Citation: Par Dr Tenee Angèle NABALOUM, Dr R. U. Emmanuel OUEDRAOGO, Dr Sidiki GUELBEOGO and Pr Georges COMPAORE. 2026. "Accès différencié aux infrastructures routières et trajectoire résidentielle des femmes dans un contexte d'inégal développement spatial". *International Journal of Current Research*, 18, (01), 36037-36040.

INTRODUCTION

Les femmes figurent parmi les groupes les plus exposés à la précarité résidentielle. Leur accès à un logement adéquat est freiné par une combinaison de facteurs structurels: faiblesse des revenus, instabilité professionnelle, accès limité au crédit bancaire et aux titres fonciers, sans oublier les normes sociales et coutumières qui restreignent leur droit à la propriété (Fall A.S., 2008; Ouattara Y., 2017). L'accès aux infrastructures routières jouent un rôle déterminant dans la trajectoire résidentielle, influençant à la fois la mobilité, la sécurité et l'autonomie économique.

MÉTHODOLOGIE

Présentation de l'enquête de terrain: Ouagadougou, capitale du Burkina Faso, est également le chef-lieu de la région du Centre et de la province du Kadiogo. Avec une population estimée à 2 453 496 habitants, soit près de la moitié de l'ensemble des citoyens du pays (INSD, 2020), elle constitue la plus grande agglomération nationale. Elle s'étend sur 12 arrondissements comprenant à la fois un centre-ville dense, relativement bien équipé en infrastructures routières, et de vastes quartiers périphériques marqués par des déficits en voiries, assainissement et services de base.



Ces zones périphériques, où se concentre une grande partie de la croissance urbaine, sont particulièrement affectées par des conditions d'accessibilité difficiles, ce qui influence fortement le choix résidentiel des ménages, notamment des femmes.

Collecte des données: La recherche repose sur une approche mixte, combinant méthodes quantitatives et qualitatives, afin de croiser les chiffres et les récits d'expérience. L'enquête de terrain a concerné 400 personnes, femmes et hommes, réparties dans les 12 arrondissements de Ouagadougou. Les participants ont été sélectionnés aussi bien dans les quartiers centraux, relativement mieux équipés, que dans les périphéries. Différents outils ont été mobilisés pour la collecte des informations. Des questionnaires ont permis de recueillir des données chiffrées sur la mobilité des enquêtés ainsi que sur les contraintes rencontrées par les ménages. Des entretiens semi-directifs ont ensuite donné la parole aux habitants, en particulier aux femmes, afin de comprendre leurs stratégies et leurs difficultés quotidiennes liées à leur mobilité. Ces données ont été complétées par des observations directes réalisées dans plusieurs quartiers. Enfin, une recherche documentaire a été menée tout au long de l'étude. Elle a permis de mobiliser des données cartographiques, statistiques et bibliographiques.



Source: NABALOU M T. Angèle, Enquête terrain, 2019
Photo 1. Route impraticable à Nagrin



Source: NABALOU M T. Angèle, Enquête terrain, 2019

Photo 2. Route impraticable dans le quartier Bassinko au secteur 35

RÉSULTATS ET DISCUSSIONS

L'importance de la localisation et de l'accessibilité: L'accessibilité à la voirie et aux transports constitue un critère essentiel dans le choix d'un logement. À Ouagadougou, seulement 5 % des parcelles bâties disposent d'un accès direct à une route goudronnée (Delaunay, D& Boyer, F, 2017), les 95 % restants donnant sur des pistes ou de simples sentiers, particulièrement dans les quartiers périphériques. Cette situation se traduit par des difficultés accrues pour les habitants, notamment les femmes, qui doivent parcourir de longues distances dans des conditions précaires pour accéder aux services et opportunités localisés au centre-ville.

Des quartiers comme Bassinko (secteur 35 et 36 de l'arrondissement 8) illustrent bien cette réalité. Après leur lotissement, aucun aménagement n'y a été réalisé : absence de routes bitumées, de caniveaux, et voies impraticables en saison pluvieuse. Les habitants, et en particulier les femmes, sont ainsi coupés du reste de la ville lors des périodes pluvieuses.

Modes de transport à Ouagadougou: focus sur les femmes: Les moyens de transport dans la ville de Ouagadougou se répartissent en transports individuels et collectifs, chacun présentant des caractéristiques distinctes selon l'accessibilité, le coût et la couverture géographique. L'analyse du genre révèle des différences marquées

dans le recours aux différents modes de transport, mettant en lumière les inégalités et les contraintes spécifiques rencontrées par les femmes.

Transports individuels: La marche à pied est un moyen de transport gratuit et accessible à toutes les tranches d'âge, des enfants aux personnes âgées. Elle nécessite cependant un effort physique important et devient difficile sur de longues distances. Dans l'échantillon étudié, 3,16 % des répondants se déplacent à pied, dont 3,05 % de femmes et 3,40 % d'hommes. Bien que la proportion de femmes marcheuses soit légèrement inférieure à celle des hommes, la marche demeure essentielle pour celles qui n'ont pas accès à d'autres moyens de transport ou qui disposent de revenus limités. Les bicyclettes, mode de transport non motorisé, concernent 9,05 % des déplacements, avec une proportion plus élevée chez les femmes (10,16 %) que chez les hommes (6,80 %). L'usage du vélo par les femmes traduit à la fois une contrainte économique et un besoin de mobilité autonome. Contrairement aux contextes occidentaux, où le vélo est souvent choisi pour des raisons écologiques ou sanitaires, au Burkina Faso il reste un indicateur de ressources financières limitées et illustre la capacité des femmes à surmonter les obstacles liés à la mobilité. Les motocyclettes représentent le mode de transport individuel le plus utilisé, avec 59,72 % des répondants y ayant recours, dont 60 % de femmes et 59,18 % d'hommes. Leur popularité s'explique par la flexibilité et la rapidité qu'elles offrent dans un réseau urbain partiellement bitumé, ainsi que par leur accessibilité financière comparée aux voitures particulières. L'usage des motos permet aux femmes de réduire leur dépendance aux transports collectifs limités et de gagner en autonomie pour leurs déplacements professionnels et domestiques. Toutefois, cette mobilité accrue s'accompagne de risques élevés d'accidents et d'exposition à des conditions de circulation difficiles, rendant les femmes particulièrement vulnérables. La voiture particulière est utilisée par 27,14 % des répondants, avec une nette prédominance masculine (29,25 % d'hommes contre seulement 2,37 % de femmes). Ce mode de transport reste réservé aux ménages aisés et constitue un indicateur de statut social, offrant confort et sécurité. L'accès très limité des femmes à la voiture particulière renforce leur dépendance aux modes de transport moins sûrs ou moins flexibles tels que le vélo ou la moto et reflète les inégalités économiques et sociales dans la mobilité urbaine.

et reflète les inégalités économiques et sociales dans la mobilité urbaine.

Transports collectives: Les transports collectifs sont peu développés et regroupent principalement les taxis et les bus de la Société de Transport en Commun de Ouagadougou (SOTRACO). Les taxis, reconnaissables à leur carrosserie verte, représentent seulement 1 % des déplacements. Ils desservent principalement des trajets prédéfinis sur les axes bitumés et les zones périphériques sont peu couvertes, ce qui limite l'accès des femmes en raison de considérations de sécurité et de disponibilité. Les bus SOTRACO desservent essentiellement les grands axes bitumés. En 2019, le réseau comprenait 14 lignes, dont 13 étaient opérationnelles, incluant trois Lignes Spéciales Étudiants et deux lignes intercommunales vers Koubri et Ziniaré. (Commune de Ouagadougou, 2022). Seulement 0,9 % des répondants utilisent les bus, dont 0,67 % de femmes et 1,36 % d'hommes. La faible utilisation par les femmes reflète les contraintes liées à la sécurité, aux horaires et à la localisation des lignes, en particulier pour celles résidant dans les zones périphériques) (Nabaloum T. A., 2019).

Synthèse statistique des modes de transport: les pourcentages « Femmes » et « Hommes » indiquent la proportion de femmes et d'hommes parmi les usagers de chaque mode de transport. La colonne « Part du mode dans l'ensemble des déplacements » exprime la contribution de chaque mode à l'ensemble des déplacements observés. Au regard des résultats, les besoins des femmes en matière de logement diffèrent de ceux des hommes, non seulement en ce qui concerne les aspects matériels mais surtout en ce qui concerne l'accès aux infrastructures et équipements. Elles utilisent en général des engins à 2 roues motorisés pour se déplacer souvent dans des conditions difficile d'accès comme le montre la photo 1.

Mobilité quotidienne et contraintes féminines: Les résultats de l'enquête révèlent que plus de 63 % des enquêtés parcourent entre 11 et 15 km pour rejoindre leur lieu de travail, avec une proportion encore plus élevée chez les femmes (68 % contre 50 % pour les hommes). Près de 24 % effectuent des trajets de 16 à 25 km, dont 21 % de femmes et 33 % d'hommes, et 3 % dépassent les 25 km, notamment ceux qui travaillent hors de la ville (Voir tableau 2). (Nabaloum T. A., 2019)

Tableau 1 : Synthèse statistique des modes de transport

Mode de transport	Part du mode dans l'ensemble des déplacements (%)	Femmes parmi les usagers du mode (%)	Hommes parmi les usagers du mode (%)	Analyse spécifique aux femmes
Marche à pied	3,16	3,05	3,40	Moyen gratuit mais exigeant physiquement, utilisé par femmes à faibles revenus
Vélo (non motorisé)	9,05	10,16	6,80	Usage plus élevé chez les femmes, illustrant autonomie et contraintes économiques
Motocyclette	59,72	60,00	59,18	Permet mobilité et indépendance des femmes, mais risque sécuritaire élevé
Voiture particulière	27,14	2,37	29,25	Faiblement accessible aux femmes, reflète inégalités économiques et sociales
Taxi	1,00	0,74	1,51	Faible couverture, accès limité pour femmes dans périphéries
Bus	0,90	0,67	1,36	Sous-représentation féminine, liée à sécurité et localisation des lignes

Source: NABALOU M. Angèle, Enquête terrain, 2019

Tableau 2. Distance parcourue par les femmes entre leur domicile et leur lieu de travail

Dist	Féminin	Masculin	Total
0 à 5 km	1%	1%	1%
6 à 10Kms	7%	14%	9%
11 à 15km	68%	50%	63%
16 à 25 km	21%	33%	24%
plus de 25km	3%	2%	3%
Total	71%	29%	100%

Source: NABALOU M. Angèle, Enquête terrain, 2019

Les déplacements quotidiens sur de longues distances et des routes difficiles d'accès entraînent de multiples répercussions, tant sur les plans physique, sanitaire, social, économique que sécuritaire.

Conséquences physiques et sanitaires: Sur le plan physique et sanitaire, les déplacements quotidiens sur de longues distances sur des routes impraticables entraînent une fatigue accrue, particulièrement pour les femmes qui cumulent responsabilités professionnelles et tâches domestiques. Ils sont aussi source de stress et d'épuisement psychologique, réduisant le temps disponible pour la famille et limitant la participation aux dynamiques sociales. La répétition de ces efforts dans des conditions de transport inadaptées contribue à une détérioration progressive de la santé, avec l'apparition de douleurs chroniques et de troubles liés à l'épuisement. Certaines femmes rapportent même être tombées avec leurs charges.

Conséquences sociaux: Sur le plan social, les contraintes de mobilité réduisent significativement la liberté de déplacement des femmes et compromettent leur accès aux services sociaux de base tels que la santé, l'éducation et les activités communautaires. La charge financière des déplacements, cumulée à la perte de temps et d'énergie, diminue les ressources disponibles pour d'autres besoins essentiels du ménage, accentuant ainsi la précarité économique et sociale des femmes.

Conséquences économiques: Les coûts liés aux déplacements constituent une charge importante pour les ménages, en particulier pour les familles monoparentales dirigées par des femmes. Les dépenses de transport absorbent une part significative du budget familial, au détriment d'autres besoins essentiels tels que la santé, l'alimentation ou l'éducation des enfants. Le temps passé sur la route réduit également les opportunités de développer des activités génératrices de revenus, renforçant la dépendance économique des femmes vis-à-vis de leurs conjoints ou d'autres membres de la famille. À Ouagadougou, ces dépenses représentent en moyenne 20 % du revenu mensuel, mais peuvent atteindre 25 à 30 % pour les familles résidant dans les quartiers périphériques, où les logements sont éloignés des lieux de travail et des infrastructures. Cette charge financière varie également en fonction du mode de transport utilisé, notamment, les trajets en motos, véhicules privés entraînent des coûts beaucoup plus élevés que les déplacements à pied ou en transport en commun collectif.

Conséquences sécuritaires: Enfin, les dimensions sécuritaires demeurent préoccupantes. Les déplacements tôt le matin ou tard le soir exposent fréquemment les femmes à des risques d'agressions ou de harcèlement. Cette insécurité, conjuguée aux mauvaises conditions de circulation, accroît leur vulnérabilité et freine davantage leur mobilité, limitant leur autonomie et leur participation pleine à la vie urbaine.

CONCLUSION

Les difficultés rencontrées par les femmes dans l'accès au logement à Ouagadougou ne se limitent pas à la seule question de la qualité ou de la disponibilité des habitations. Elles englobent également des contraintes majeures liées à la mobilité urbaine.

Les routes mal entretenues ou inexistantes, la faiblesse des infrastructures de transport et le coût élevé des déplacements exposent les femmes à des contraintes physiques, psychologiques et sécuritaires importantes. Ces facteurs influencent directement leur trajectoire résidentielle et renforcent les inégalités spatiales au sein de la ville. L'amélioration des infrastructures collectives et de la mobilité urbaine constitue donc un levier essentiel pour promouvoir l'égalité d'accès au logement et l'autonomie des femmes. L'analyse des contraintes d'accès des femmes au logement à Ouagadougou met en évidence la nécessité d'une approche intégrée, reliant logement, mobilité et infrastructures urbaines. Il est nécessaire de renforcer les infrastructures routières, notamment dans les quartiers périphériques, par la construction de routes bitumées, de caniveaux et de voies praticables en toute saison. Le développement d'un réseau de transport collectif fiable, sûr et adapté aux besoins des populations vulnérables, particulièrement les femmes, apparaît également indispensable pour réduire leur dépendance aux engins à deux roues et améliorer leur sécurité. Enfin, la mise en œuvre de politiques publiques intégrant une approche genre dans la planification urbaine est primordiale. Cela suppose un accès facilité aux parcelles viabilisées, à des programmes de mobilité durable et à des mécanismes de financement inclusifs. La combinaison de ces mesures permettrait non seulement d'améliorer les conditions de vie et de déplacement des femmes, mais aussi de construire une ville plus équitable, inclusive et résiliente, où l'accès aux infrastructures et aux services urbains devient un droit effectif pour toutes et pour tous.

RÉFÉRENCES

- Delaunay, D., & Boyer, F. (2017). *Habiter Ouagadougou*. Nogent-sur-Marne : IEDES. Monographies Sud-Nord, n°5. ISSN 2554-3687, 84 p.
- Fall, A. S. (2008). *Le logement urbain et les inégalités*. Ouagadougou : Presses Universitaires du Burkina, 210 p.
- Nabaloum, T. A. (2025). *Approche géographique de l'accès des femmes aux logements urbains au Burkina Faso : Ouagadougou, ville capitale*. Thèse de doctorat en géographie, Université Joseph Ki-Zerbo, Ouagadougou, Burkina Faso, 300 p.
- Ouattara, A., & Somé, L. (2009). *La croissance urbaine au Burkina Faso : Analyse des données du RGPH-2006*. Ouagadougou : INSD, 152 p.
- Ouédraogo, R. U. E. (2022). Le logement, un indicateur de faible urbanisation à Pô (Burkina Faso). *Revue Djiboul*, 2(3), 452–463.
- Sere, S. (2020). *L'accès au logement des jeunes adultes à Ouagadougou (Burkina Faso): Pratiques et stratégies résidentielles*. Mémoire de master, Université Rennes 2 ; Université Joseph Ki-Zerbo, Ouagadougou, Burkina Faso, 316 p.
- Sory, I., Lingani, S., & Korbéogo, G. (2015). Comment loger les couches sociales à faible revenu en milieu urbain burkinabé ? L'introuvable politique de logements sociaux à Ouagadougou. *Revue des Hautes Terres*, 1–2(5), 259–285.
- Commune de Ouagadougou, (2022) , Rapport d'analyse des résultats de la campagne de comptages routiers de 2022, Ouagadougou, Commune de Ouagadougou, 28p.
