

Les impacts socio-économiques et environnementaux de l'élargissement de la route nationale n°2 dans l'arrondissement 3 de Ouagadougou (Burkina Faso)

Ouedraogo Habibou,
Université Joseph KY-ZERBO, Ouagadougou, Burkina Faso

Résumé :

Au Burkina Faso, les infrastructures routières constituent un moteur essentiel du développement économique et social. Cependant, la croissance démographique rapide de la ville de Ouagadougou, associée à une urbanisation accélérée, exerce une pression croissante sur le réseau routier. Cette situation entraîne une dégradation des conditions de circulation marquée par des embouteillages fréquents. Dans ce contexte, l'amélioration des infrastructures apparaît nécessaire pour renforcer la mobilité urbaine et soutenir les échanges économiques.

L'étude analyse les impacts socio-économiques et environnementaux de l'élargissement de la route nationale N°2. Elle repose sur une approche qualitative fondée sur des enquêtes auprès des commerçants et des autorités municipales, complétées par une revue documentaire.

Les résultats révèlent des effets positifs tels que l'amélioration de la fluidité du trafic, la réduction des accidents et du temps de déplacement. Toutefois, des impacts négatifs apparaissent, notamment les pertes d'activités, une baisse des revenus ainsi que la dégradation de l'environnement.

Mots-clés : *Élargissement de route, impacts, socio-économiques, environnement, Ouagadougou*

Summary:

In Burkina Faso, road infrastructure is a key driver of economic and social development. However, the rapid population growth of Ouagadougou, coupled with accelerated urbanization, is placing increasing pressure on the road network. This situation is leading to deteriorating traffic conditions, characterized by frequent congestion. In this context, infrastructure improvements are essential to strengthen urban mobility and support economic activity.

This study analyzes the socio-economic and environmental impacts of widening National Route No. 2. It employs a qualitative approach based on surveys of traders and municipal authorities, supplemented by a literature review.

The results reveal positive effects such as improved traffic flow, reduced accidents, and shorter travel times. However, negative impacts are also evident, including business losses, decreased income, and environmental degradation.

Keywords: Road widening, impacts, socio-economic, environment, Ouagadougou

Introduction

L'élargissement des infrastructures routières, en particulier les routes nationales, constitue une problématique complexe et multidimensionnelle. Ces projets sont généralement perçus comme des moteurs de développement économique, facilitant les échanges commerciaux, réduisant les coûts de transport et améliorant la connectivité entre les régions. Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS, 2024), les infrastructures routières modernes et sûres, contribuent à réduire les accidents de la route et à améliorer l'accès aux services essentiels, tels que les soins de santé et l'éducation. Par ailleurs, elles répondent aux besoins croissants de mobilité engendrés par la croissance démographique et les impératifs de développement économique, notamment dans les zones où la faible connectivité limite fortement l'accès aux marchés et aux services de base (ALAMGIR et al., 2019 ; THORN et al., 2022).

Cependant, leur élargissement a des implications sociales, économiques et environnementales et soulève des questions cruciales nécessitant une analyse approfondie. En effet, des études comme celles de P. MTWEWE et al. (2025) mettent en évidence les impacts négatifs possibles, notamment la déforestation, l'augmentation de la pollution et le déplacement des populations locales. De plus, ces projets posent la question de l'équilibre entre les exigences du développement socio-économique et la préservation de l'environnement, particulièrement lorsque les infrastructures traversent des écosystèmes fragiles ou perturbent des modes traditionnels d'occupation des terres (BERG et al., 2018).

En Afrique, les besoins en infrastructures de transport demeurent une préoccupation majeure pour les autorités, et l'amélioration des routes est souvent considérée comme une priorité stratégique pour le développement économique. Selon la Banque africaine de développement (BAD, 2018), une infrastructure routière bien conçue peut stimuler le commerce intra-africain, réduire les coûts de logistiques et renforcer l'intégration régionale. Toutefois, ces bénéfices s'accompagnent également d'importants défis environnementaux et sociaux. Plusieurs études ont documenté des impacts tels que la fragmentation des habitats naturels, la mortalité de la faune sauvage et la modification de la répartition des espèces (PATERSON et al., 2021 ; COLLINSON et al., 2019). Ces effets dépassent souvent le simple corridor routier pour affecter plus largement les écosystèmes environnants (HOPCRAFT et al., 2015). En outre, le développement routier peut entraîner des transformations indirectes, comme l'urbanisation secondaire, les changements d'affectation des sols et la modification des modes d'exploitation des ressources naturelles, altérant durablement les systèmes écologiques (AMENT et al., 2023).

Au Burkina Faso, les infrastructures routières jouent un rôle clé dans le développement économique et social. Dans un contexte où l'économie demeure fortement tributaire de l'agriculture et des échanges interrégionaux, l'amélioration et la modernisation du réseau routier apparaissent indispensables pour faciliter l'accès des producteurs aux marchés et renforcer les échanges commerciaux notamment dans un contexte de croissance démographique. A cet égard, le Recensement général de la population et de l'habitation (RGPH) de 2006, indiquent que la population de la commune de Ouagadougou était estimée à 1475223 habitants contre 2415226 habitants en 2019.

Le projet d'élargissement de la route Nationale N°2 s'inscrit dans cette dynamique de l'augmentation de la population communale. Selon l'Agence nationale d'aménagement des routes (ANAR, 2022),

cette initiative vise à transformer la route nationale N°2 en un axe stratégique permettant d'améliorer la fluidité du trafic et stimuler le développement économique des régions. Dans la commune de Ouagadougou, on assiste à l'extension de la ville, une augmentation massive de la population entraînant des problèmes de mobilité dans la ville avec des voies très restreintes. C'est ainsi que le gouvernement, poussé par le cri de cœur de la population, a décidé d'élargir la route nationale N°2. Pourtant, plusieurs activités génératrices de revenus étaient menées le long de cette route. Alors le déplacement de ces acteurs est impératif pour pouvoir mener à bien ce projet. L'élargissement de la route implique un déguerpissement des riverains entraînant des conséquences socio-économiques et environnementaux. D'où la question principale de cette recherche : quels sont les impacts socio-économiques et environnementaux de l'élargissement de la route nationale N°2 dans l'arrondissement 3 de Ouagadougou ? De façon spécifique, cette recherche cherche à comprendre (i) les raisons de l'élargissement de la route nationale N°2 ; (ii) à analyser les impacts socio-économiques de l'élargissement de la route nationale N°2 et aussi (iii) les impacts environnementaux.

Elle est structurée en trois parties à savoir (i) contexte et présentation de la zone d'étude, (ii) source de donnée et méthodologie, (iii) résultats de l'étude, (iii) discussion et conclusion

1. Contexte/présentation de la zone d'étude

L'étude est réalisée dans l'Arrondissement 3 de Ouagadougou (carte N°1), l'un des arrondissements administratifs de la ville de Ouagadougou, située dans la province du Kadiogo relevant de la région du centre. Cet arrondissement 3 est situé au nord de Ouagadougou. Il est traversé par la route nationale N°2 pour relier Ouahigouya jusqu'au Mali. L'arrondissement 3 se caractérise par la présence de zones résidentielles, d'activités commerciales et

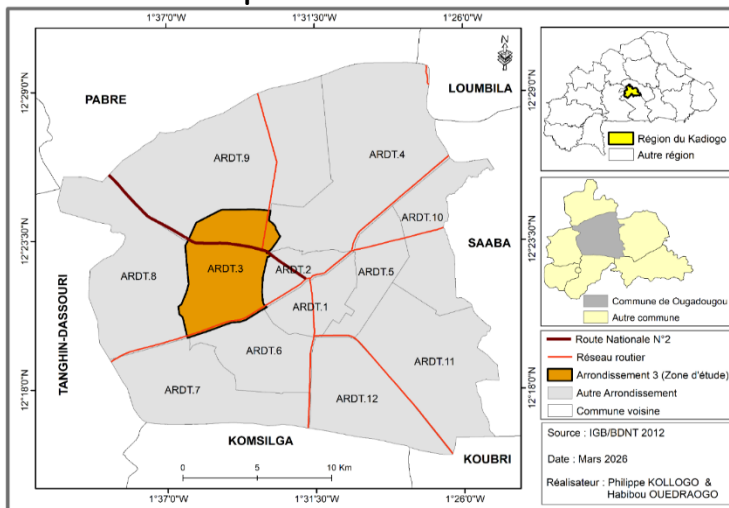
d'infrastructures administratives qui génèrent d'importants flux de circulation au quotidien.

Depuis plusieurs décennies, Ouagadougou connaît une croissance démographique particulièrement soutenue. Les données montrent que la population de la ville est passée de 1475223 habitants en 2006 à 2415266 habitants en 2019. Parallèlement, la densité de la population a fortement augmenté dans la région, passant de 602,2 habitants par km² en 2006 puis à 1014,1 habitants par km² en 2019 (INSD,2022). Cette forte expansion démographique s'accompagne d'une extension spatiale de la ville, marquée notamment par la création de nouveaux quartiers et l'occupation progressive des zones périphéries (ZOMA et al.,2022). La ville de Ouagadougou concentre une part importante de la population urbaine et constitue un pôle majeur d'attraction pour les populations rurales en quête d'opportunités d'emplois et d'un meilleur accès aux services sociaux de base (INSD,2022). Cette concentration des activités économiques et des populations contribue à accélérer le processus d'urbanisation et à renforcer la dynamique spatiale observée dans les différents arrondissements de la ville (OCDE/CSAO, 2020). Cette dynamique urbaine se traduit également par une augmentation importante des déplacements urbains, ce qui exerce une pression croissante sur les infrastructures routières. Toutefois, le réseau routier ainsi que les systèmes de transport public demeurent encore insuffisamment développés pour répondre à la demande croissante de mobilité des populations urbaines (BANQUE MONDIALE, 2023). Dans ce contexte, la circulation dans la ville de Ouagadougou devient de plus en plus difficile. Les principaux axes routiers sont fréquemment confrontés à des embouteillages importants, particulièrement aux heures de pointe du matin et surtout aux heures de descente en fin de journée. Ces embouteillages se caractérisent par la présence de longues files de motocyclettes et de véhicules sur les grandes artères de la ville (L'ÉCONOMISTE DU FASO, 2018).

Cette situation engendre plusieurs conséquences pour les usagers et la ville en général, notamment des pertes de temps considérables dans les déplacements quotidiens, une augmentation du stress lié à la circulation, une hausse de la consommation de carburant ainsi qu'une dégradation progressive de la qualité de l'air urbain.

L'élargissement des routes est un phénomène très important dans la mobilité urbaine. Ainsi, la trame urbaine de Ouagadougou renferme une voirie importante qu'il convient d'aménager afin d'améliorer la qualité des dessertes et de désenclaver les quartiers périphériques (SDAGO, juin 2020). Selon AFRICAN DEVELOPMENT GROUP, le coût de transport est lié à l'état de la route, donc une route en mauvais état entraîne un problème de transport de marchandises. Il est nécessaire de réhabiliter les voies pour la réduction des coûts de transports et de faciliter la mobilité.

Carte n°1 : présentation de la zone d'étude.



2. Source de données et méthode d'analyse

La méthodologie adoptée pour mettre en exergue les actions entreprises par les autorités étatiques pour l'amélioration du trafic routier sur la RN2 ainsi que leurs impacts socio-économiques et environnementaux a consisté à la recherche documentaire, à l'observation, à l'inventaire et aux entretiens.

La recherche documentaire réalisée dans les bibliothèques et les cercles documentaires comme la bibliothèque communale, le centre de documentation de l'Institut de recherche et de développement (IRD), le ministère des infrastructures et sur l'internet a fait référence à des ouvrages et documents statistiques et cartographiques nécessaires à la compréhension du sujet. Cette documentation a permis de voir les politiques de l'Etat en matière d'équipements et d'infrastructures routières ainsi que les actions réalisées pour améliorer le trafic routier au Burkina Faso et particulièrement dans la grande ville de Ouagadougou.

L'observation, effectuée en novembre 2024, a consisté à une prise de contact avec l'espace d'étude. Elle a permis d'identifier et d'inventorier les différents travaux d'infrastructures routières réalisés et en cours de réalisation sur l'espace urbain à Ouagadougou. Cette opération a permis de mieux comprendre l'état d'avancement des travaux et les effets induits de ces travaux.

Les parcours d'observation ont été accompagnés de prises de vue pour prendre en compte les réalités du terrain.

L'inventaire a permis au-delà de l'objectif de notre étude, de répertorier et de localiser les différents sites de réalisation d'infrastructures routières. Aussi, il a permis d'apprécier la répartition et la distribution spatiales de ces infrastructures. Il ressort de cet inventaire que de nombreux travaux d'infrastructures routières sont en cours de réalisation dans la ville de Ouagadougou.

L'enquête qualitative a été menée auprès des commerçants composés des boutiquiers, des vendeuses de fruits, de nourritures,

des gérants de kiosques, etc installés sur les emprises des voies et la mairie. Deux guides d'entretien ont été utilisés à cet effet pour les commerçants et pour la mairie.

Ce questionnaire a permis d'appréhender les sentiments des populations sur les travaux réalisés ainsi que les impacts de ces travaux sur leur cadre et condition de vie. La combinaison de toutes ces méthodes de collecte de données a abouti à des résultats structurés autour des raisons de l'élargissement de la route, des impacts socioéconomiques et environnementales, des actions de l'Etat pour une mobilité durable dans la ville de Ouagadougou. Quant à la démarche méthodologique suivie pour l'étude, elle se veut plus analytique.

3. Résultats

L'élargissement de la route nationale N°2 est un projet gouvernemental de décongestion du trafic à l'intérieur de la capitale, Ouagadougou. Financé par le ministère des infrastructures et du désenclavement dans le budget de l'Etat et VISTA Bank Burkina, le projet comprend le bitumage d'une chaussée de deux fois deux voies revêtues en béton bitumineux avec une terre pleine centrale et des contre-allées de part et d'autre sur une longueur de 15,9 km avec un couloir propre aux bus et un mini échangeur. Le projet est exécuté par l'entreprise PFO Africa Burkina Faso d'une durée de 36 mois hors saisons pluvieuses.

3.1 Les raisons de l'élargissement de la route.

3.1.1 Sécurité routière

La sécurité routière est l'un des objectifs du projet de l'élargissement de la route nationale N°2 en ce sens que ce projet va faciliter la mise en place de mesures permettant de réduire les risques d'accidents et de blessés graves sur la voie. Parlant de risques d'accidents et de blessés graves, il faut dire qu'ils

constituent le quotidien des riverains. Des accidents sont enregistrés tous les jours sur la voie en témoigne les populations aux abords de la voie. Des usagers ont perdu leur vie selon les populations enquêtées et pour ces dernières, ces accidents sont liés en partie à l'étroitesse de la voie qui est pourtant très fréquentée surtout aux heures de pointe et qui ne facilite pas les dépassements sur la voie. C'est ce qui ressort dans les propos d'un enquêté lorsqu'il souligne que « *Des usagers ont perdu leur vie et ces accidents sont liés en partie à l'étroitesse de la route* » (Albert, gérant de restaurant). L'élargissement de la route va sans doute garantir la sécurité routière au profit des usagers.

3.1.2 Réduction de la congestion

La RN2 est l'une des voies de la ville de Ouagadougou fortement touchée par les embouteillages, particulièrement aux heures de pointe (matin et soir). Les usagers provenant généralement des zones périphériques telles que Rimkieta et Bissighin, s'accumulent sur la voie créant ainsi des embouteillages qui occasionnent des accidents, des accrochages, une circulation lente et discontinue. Les résultats indiquent que ces congestions sont aussi en partie liées à l'étroitesse de la voie, où les deux sens de circulation partagent le même espace, rendant les dépassements difficiles. Cette situation affecte le bon déroulement des activités des riverains qui voient leur espace commercial envahi par des véhicules et des motos comme en témoigne ce riverain : « *lorsqu'il y a des embouteillages, certains usagers sont obligés de descendre carrément du goudron pour circuler devant les boutiques et autres activités et cela impacte négativement le déroulement de nos activités.* » Ainsi, les enquêtés sont unanimes que la réalisation d'une voie en 2 × 2 voies permettra de décongestionner significativement cet axe routier.

3.1.3 Accès aux infrastructures

L'élargissement de la voie va permettre aux usagers d'accéder facilement aux infrastructures pour leurs occupations. En effet, de nombreux élèves, étudiants et travailleurs empruntent quotidiennement cet axe pour se rendre dans les établissements scolaires, universitaires ou sur leurs lieux de travail. Selon Sarata (vendeuse de fruit),

« Toutes ces personnes venant des périphéries ont des heures fixes qu'ils doivent être dans leurs services ou lieux de travail, ce qui veut dire que les embouteillages et autres incidents sur la voie leur pénalisent. Mais si la voie est élargie et que la circulation devient fluide, chaque usager pourra arriver là où il désire y être dans de bonnes conditions ». C'est dire donc que l'élargissement de la voie constitue un soulagement des usagers qui ont vécu un calvaire pendant longtemps.

3.2 Les impacts socio-économiques de l'élargissement de la route

Globalement, l'élargissement de la route nationale N°2 devrait améliorer la fluidité de la circulation, réduire les temps de déplacement entre les périphéries et le centre-ville, diminuer les accidents et moderniser les infrastructures routières. Toutefois, il engendre également des effets sociaux et économiques contrastés.

3.2.1 Les impacts sociaux

L'élargissement d'une route nationale entraîne des impacts sociaux majeurs : l'amélioration de la sécurité routière (réduction des accidents) et de la fluidité du trafic, le désenclavement des zones rurales et un meilleur accès aux services sociaux. Cependant, il provoque également des impacts négatifs comme le déplacement de populations, la destruction de commerces sur l'emprise et des perturbations de voisinage.

L'élargissement nécessite des déguerpissements dont des commerçants, artisans, acteurs du secteur informel ainsi que plusieurs activités rémunératrices s'effectuant aux abords de la route. Cette situation entraîne une désorganisation sociale et engendre le chômage lié à la perte d'activités par des acteurs comme les commerçants, les artisans, et les acteurs du secteur informel. C'est que déclare un chef d'atelier de mécanique en ces termes : *« je suis contraint de réduire mes employés car l'élargissement de la route prend une partie de mon atelier »*. A cela s'ajoute le problème de réinitialisation de certains déguerpis du a l'éloignement des nouveaux sites d'installation ou l'inadaptation de leurs activités au nouveau site. En effet, certains utilisateurs des abords de la route, surtout ceux qui exerçaient des activités commerciales n'ont pas suivi le mot d'ordre donné par les autorités communales et ont attendu le début des travaux avant de libérer les lieux. Il faut noter que cela est dû au fait que ces derniers ne savent pas où se réinstaller. Ces personnes ont été sûrement affectées par un choc psychologique car voyant leur commerce qui va sombrer alors que ce sont les revenus de cette activité qui couvrait les besoins fondamentaux (nourriture, santé, éducation, etc.) du ménage.

En plus, on note la frustration de certains déguerpis se croyant propriétaire des occupations des espaces publics par ignorance du droit de réquisition Communal de l'espace public pour besoin d'intérêt général. Malgré tout, le déguerpissement n'a pas connu de violence ni de destruction de bien grâce à la coopération des acteurs impliqués selon les autorités communales.

Il est à noter que dans cette désorganisation, certains seront obligés de suspendre leurs activités pendant un bout de temps et d'autres même s'ils vont se réinstaller perdront leurs clients ce qui va jouer énormément sur les revenus. Selon les autorités municipales, les occupants ne bénéficieront d'aucun dédommagement dans la mesure où ils ont occupé les abords de façon illégale.

3.2.2. Les impacts économiques

La majorité des activités économiques menées aux abords de la route relèvent du secteur informel qui, bien que souvent non régulé, joue un rôle moteur majeur dans les économies en développement et représente plus de 70 % de l'emploi et environ un tiers du PIB (SHU Yu et DANA Vorisek, 2021). Le secteur informel soutient la survie des ménages, crée des emplois et favorise l'entrepreneuriat.

Sur le plan économique, le déguerpissement entraîne une baisse significative des revenus des acteurs affectés. Les vendeurs aux abords de la route sont contraints de suspendre leurs activités durant toute la période des travaux. Ceux qui sont partis s'installer dans d'autres sites vont perdre la clientèle. La baisse du chiffre d'affaires va entraîner le licenciement de certains employés. Cette situation peut accentuer la pauvreté et, dans certains cas, conduire au chômage. À titre illustratif, une enquêtée montre que la perte de son espace de travail a entraîné des difficultés financières, au point de ne pas pouvoir assurer les frais de scolarité de son enfant.

3.3 Les impacts environnementaux

La construction d'une route nationale engendre des impacts environnementaux majeurs, principalement la fragmentation des écosystèmes, la déforestation, l'imperméabilisation des sols, et la pollution (air, eau, bruit). Les travaux génèrent des déchets, poussières et érosions, tandis que l'exploitation à long terme provoque plus de 90 % des émissions polluantes (CO₂).

Pour élargir la route, il est nécessaire de couper les arbres sur les emprises. Dans notre cadre, nous avons observé des arbres tels que les calcera, les manguiers, les neemiers et plusieurs types d'arbres ont été touchés (Photo n°1 et 2), ce qu'entraîne la destruction de la végétation et des habitations naturels des espèces locales.

Les travaux d'élargissement modifient la structure du sol et la couverture végétale, ce qui peut entraîner une érosion accrue.

Photo N°1 : un arbre
déraciné sur l'emprise
De la route.



Source : photo prise lors de
l'enquête terrain, novembre
2024.

Photo N°2 : des arbres
coupés sur l'emprise de la
route.



Source : photo prise lors de
l'enquête terrain, novembre
2024

L'élargissement des routes est un phénomène très important dans la mobilité urbaine. Il contribue à améliorer la sécurité routière, à réduire la congestion et à faciliter l'accès des populations aux infrastructures de base. Toutefois, l'élargissement des routes entraîne des impacts socio-économiques et environnementaux. L'étude a abouti à des résultats qui méritent d'être discutés en lien avec les conclusions d'autres auteurs. Les résultats de cette étude montrent ainsi que l'élargissement de la route nationale n°2 devrait favoriser une meilleure fluidité du trafic, réduire les temps de déplacement entre les zones périphériques et le centre-ville, diminuer les risques d'accidents et participer à la modernisation des infrastructures urbaines. Cet état de fait a été

souligné par M. BEURAN et al. (2015, P.2) lorsqu'il montre qu'en Afrique subsaharienne, les infrastructures routières constituent le principal moyen de transport d'environ 75 % des marchandises et des passagers. L'expansion des réseaux routiers est une étape majeure vers la modernité, promet une meilleure connectivité et un progrès économique (FOSTER et al., 2010, P.2). Aussi, elles engendrent des changements à grande échelle dans les stratégies de subsistance traditionnelles (PERUMAL et al., 2021, P.9). Abordant dans le même sens R. Ali et al. (2015, P. 6) ont démontré le rôle déterminant des routes dans le développement économique des régions. De même, L. KALVELAGE et al. (2021, p. 11) mettent en évidence leur importance dans la facilitation du commerce, du transport de marchandises et du tourisme. Aussi, ces observations corroborent les travaux de S.J. SEWELL et S.A. DESAI (2016, P. 25) qui ont révélé que les routes améliorent l'accès aux infrastructures physiques (écoles, hôpitaux, marchés, etc.), techniques (réseaux électriques, communications, barrages, etc.) et sociales (éducation et services de santé etc.).

Cependant, malgré ces effets positifs, l'élargissement de la route engendre des conséquences sociales importantes. L'un des principaux impacts observés est le déguerpissement des populations riveraines, qui entraîne une désorganisation du tissu social local. Cette situation affecte particulièrement les acteurs du secteur informel, tels que les commerçants et les artisans, dont les activités sont interrompues, occasionnant des pertes d'emplois et de revenus. En outre, les difficultés liées à la réinstallation des populations déplacées peuvent provoquer un choc psychologique marqué par la perte des moyens de subsistance et un sentiment de frustration, souvent associé à une méconnaissance du statut des espaces publics. Ces résultats rejoignent ceux de C. GREINER et al. (2021, P.1065) qui ont montré que l'élargissement des routes entraîne la perturbation des pratiques établies. En effet, elle engendre des vulnérabilités, en particulier pour les communautés marginalisées, telles que des changements socioculturels,

l'acquisition et le déplacement de terres, l'augmentation du coût de la vie due à la hausse des prix fonciers, la propagation des maladies, l'aggravation des inégalités sociales et des problèmes de sécurité. Il en est de même pour ABRAM et al. (2022, P. 16), qui mettent en évidence le déplacement progressif des groupes les plus vulnérables, notamment les populations pauvres, les petits exploitants agricoles et les communautés autochtones. Ces phénomènes ont été, également démontrés par (KINUTHIA et al., 2021, P.7) lors de la construction de la rocade de Nairobi, dans la région métropolitaine du Kenya, qui a considérablement accru le morcellement des terrains et les transactions entre différents groupes vivant à proximité de la rocade.

Dans le même sens, les impacts économiques apparaissent étroitement liés aux effets sociaux observés. Le déguerpissement entraîne une diminution significative des revenus des populations affectées, contribuant ainsi à l'aggravation de la pauvreté et, dans certains cas, au chômage. Par ailleurs, les travaux d'élargissement perturbent temporairement l'accessibilité aux commerces, ce qui réduit les arrêts des usagers et affecte négativement le chiffre d'affaires des acteurs économiques. Ces résultats sont en cohérence avec ceux rapportés par AFRICAN DEVELOPMENT BANK GROUP (2018, P.12), qui montre qu'au Sénégal, l'élargissement de la route nationale n°4 et des pistes de la boucle des Kalounayes a affecté des marchés permanents et hebdomadaires, entraînant une baisse notable des revenus d'environ 145 personnes. Abordant dans le même sens, J. THORN et al. (2022, P.214) montre que la construction du Corridor au Kenya a entraîné la fermeture d'entreprises qui a engendré des pertes d'emploi pour les chargeurs, les chauffeurs, les mécaniciens, les entreprises routières, les transitaires et autres entreprises d'entreposage.

De plus, les impacts environnementaux constituent également un enjeu majeur associé à l'élargissement de la route. Dans l'arrondissement 3, les travaux entraînent l'abattage d'arbres, la

destruction de la couverture végétale et la perturbation des habitats naturels, ce qui se traduit par une perte de biodiversité locale. A cela s'ajoute, la modification de la structure du sol et la réduction de la couverture végétale favorisent les phénomènes d'érosion. Ces observations sont conformes aux conclusions de AFRICAN DEVELOPMENT BANK GROUP (2018, P.12), selon lesquelles la réhabilitation des routes entraîne des enjeux environnementaux, elle entraîne la destruction de la végétation sur l'ensemble de la zone emprise et une destruction partielle en bordure de celle-ci du fait de la circulation des engins, des personnes spécifiquement au niveau de la piste des Kalounayes. Il en est de même pour les recherches menées sur les corridors au Kenya, qui ont relevé que les corridors de développement ont produit toute une série de compromis environnementaux à grande échelle, tels que la destruction de la forêt de Kibwezi, les collines de Ngong, les forêts sèches, les forêts riveraines, les arbres urbains et agricoles (THORN et al.,2022, P.211).

Conclusion

L'élargissement des routes est un phénomène aux effets contrastés, présentant à la fois des atouts et des inconvénients. L'élargissement de la route nationale n°2 dans l'arrondissement 3 de Ouagadougou s'inscrit dans une dynamique de modernisation des infrastructures urbaines visant à répondre à la croissance démographique rapide et à l'intensification des mobilités quotidiennes dans la capitale. Face à la congestion croissante de cet axe stratégique, ce projet apparaît d'une part comme un élément important d'amélioration de la mobilité urbaine. Il favorise la fluidité du trafic, réduit les temps de déplacement, renforce la sécurité routière et permet un meilleur accès aux infrastructures et aux opportunités économiques. Ces effets positifs, largement confirmés par la littérature, soulignent le rôle structurant des

infrastructures routières dans le développement urbain et régional.

L'analyse met toutefois en évidence, qu'au-delà de ses bénéfices attendus sur le plan de la mobilité, ce projet engendre des coûts sociaux, économiques et environnementaux non négligeables. Le déguerpissement des populations riveraines, la perte d'activités génératrices de revenus, les difficultés liées à la réinstallation et les perturbations du tissu social traduisent une vulnérabilité accrue des groupes les plus fragiles. Sur le plan économique, la baisse des revenus et les perturbations temporaires des activités commerciales témoignent des effets à court terme souvent défavorables des travaux. Par ailleurs, les impacts environnementaux, notamment la destruction de la couverture végétale, la perte de la biodiversité et l'augmentation des émissions polluantes, soulignent les pressions exercées sur les écosystèmes locaux.

Ainsi, ces résultats soulignent la nécessité d'adopter une approche intégrée dans la planification et la mise en œuvre des projets d'infrastructures routières. Une telle approche devrait concilier les objectifs de développement urbain avec des mesures efficaces de protection sociale et environnementale, notamment à travers des mécanismes adéquats d'indemnisation, de réinstallation des populations affectées et de préservation des ressources naturelles. En somme, l'élargissement des routes ne saurait être pleinement bénéfique que s'il s'inscrit dans une logique de développement durable, prenant en compte à la fois les dimensions économiques, sociales et environnementales.

Références bibliographiques

ABRAM Nicola Karen, LIM Hong Ye, NG Casey Keat-Chuan, YOARTH Sylvia, RAZI Mohamed Haleem Mohamed, ONG Cynthia Gaik Suan, CHEN Kok-On et WILSONAL Kenneth Brockington, 2022, « The socioeconomic and cultural impacts of the pan borneo

highway on indigenous and local communities in Sabah, Malaysian Borneo», PLoS ONE, N°17, Vol 6
<https://doi.org/10.1371/journal.pone.0269890>

AFRICAN DEVELOPMENT BANK GROUP, 2018. *Rehabilitation of the senoba -ziguinchor -mpack road and opening up of the southern regions*, 49P

ALI R., BARRA A.F, BERG C, DAMANIA R., NASH J et RUSS J, 2015, « Highways to success or byways to waste: estimating the economic benefits of roads in Africa », <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-0654-4>

BAD, 2018. *Perspectives économiques en Afrique et infrastructures de transport*

BANQUE MONDIALE, 2023. *Mémoire économique pays pour le Burkina Faso : Rendre la croissance plus efficace, durable et inclusive*, Washington, 96p

BEURAN Monica, GACHASSIN Marie Castaing et Raballand GAËL, 2015, « Are there myths on road impact and transport in Sub-Saharan Africa? », Pol. Rev. Vol 33, pp 673-700, <https://doi.org/10.1111/dpr.12125>

FOSTER Vivien et Briceno-Garmendia Cecilia, (2010). *Africa's infrastructure : A Time for Transformation*, World bank, Washington

GREINER Clemens, GREVEN David et KLAGGE Britta, 2021, « Roads to Change : Livelihoods, Land Disputes, and Anticipation of Future Developments in Rural Kenya », The European Journal of Development Research, N°33, April 2021, pp 1044-1068, <https://doi.org/10.1057/s41287-021-00396-y>

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DE LA DEMOGRAPHIE, 2008. *Recensement Général de la Population et de l'Habitation (RGPH 2006) : résultats définitifs*, Ouagadougou, Burkina Faso, 52p

INSD, 2022. *Résultats cinquième recensement général de la population et de l'habitation : monographie de la région du centre*, 188p

KALVELAGE Linus, DIEZ Javier Revilla et BOLLIG Michael, 2021, « Do tar roads bring tourism? growth corridor policy and tourism development in the Zambezi region, Namibia », *Eur. J. Dev. Res.* Vol 33, 1021p

KINUTHIA H, MAJALE C, et LETEMA S, 2021, « Influence of public policy planning on peri-urban land speculation in (Greater) Eastern Bypass in Nairobi metropolitan », *Land Use Policy*, Vol 107, 11p, <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2021.105515>.

L'ÉCONOMISTE DU FASO, 2018. *Mobilité urbaine au Burkina Faso : le gouvernement à la recherche de solutions pérennes*. [En ligne] <https://leconomistedufaso.com/2018/03/26/mobilite-urbaine-au-burkina-faso-le-gouvernement-a-la-recherche-de-solutions-perennes/>

MTWEWE Philipo, MOSETI Vincent, MAHMOUD Nady, KRAMM Tanja, BOGNER Christina, IBISCH Pierre, BIBER-FREUDENBERGER Lisa, 2025, « Exploring socioeconomic and environmental impacts of road infrastructure development in Sub-Saharan Africa: A systematic literature review », *Environmental Development*, Vol 54, 13p

MINISTERE DE L'URBANISME ET DE L'HABITAT, 2020. *Schéma d'Aménagement du grand Ouaga (SDAGO), volume I*, 131p

MINISTERE DE L'URBANISME ET DE L'HABITAT, 2020. *Schéma d'Aménagement du grand Ouaga (SDAGO), volume II*, 125p

OCDE/CSAO, 2020. *Dynamiques de l'urbanisation africaine : Africapolis, une nouvelle géographie urbaine*, *Cahiers de l'Afrique de l'Ouest*, 208p

OMS, 2024. *Région Méditerranée orientale : Cadre d'action stratégique visant à renforcer les systèmes de sécurité routière dans la Région de la Méditerranée orientale*/Organisation mondiale de la Santé, Bureau régional de la Méditerranée orientale, ISBN 978-92-9274-237-9 | ISBN 978-92-9274-238-6 (en ligne) <https://applications.emro.who.int/docs/9789292742386-fre.pdf>

PERUMAL Lavinia, NEW Mark G, JONAS Matthias et LIU Wei, 2021, « The impact of roads on sub-Saharan African ecosystems: a systematic review », Environ. Res. Lett, Vol 16, <https://doi.org/10.1088/1748-9326/ac2ad9>

SEWELL S.J et DESAI S.A, 2016, « The impacts of undeveloped roads on the livelihoods of rural women: case study of Nyamana community », Rev. Soc. Sci., N°1, Vol 08, 29p

SHU Yu et DANA Vorisek, 2021. *Cinq raisons de s'inquiéter du poids de l'économie informelle* ; <https://blogs.worldbank.org/fr/voices/cinq-raisons-de-sinquieter-du-poids-de-leconomie-informelle#:~:text=%C3%89conomie%20de%20l'ombre%2C%20g rise,de%20l'Est%20et%20Pacifique>.

THORN Jessica P.R, ROBERT Marchant A et HOBBS Jonathan, 2022. Exploring the potential of scenario planning for more effective environmental assessments: standard gauge railway development corridor Kenya. In: impact assessment for corridors: from infrastructure to development corridor, J. HOBBS & D. JUFFE-BIGNOLI. (eds.), pp 200-220, Cambridge

ZOMA Vincent, KIEMDE Abdoulaye, SAWADOGO, Yassiya, 2022, « Principaux facteurs de la croissance urbaine de Ouagadougou Main factors of urban growth in Ouagadougou », Journal of Research in Humanities and Social Science, N°10, Vol 7, 8p.