

Comportement des usagers du bus et discipline sociale à Ouagadougou : une lecture sociologique de l'espace public

Sambdoubyèda BONKOUNGOU,
Centre universitaire de Dori : Université Thomas Sankara
bonksamch@yahoo.fr

Résumé

L'article analyse les pratiques des usagers du bus de la Société de Transport en Commun (SOTRACO) à Ouagadougou. Il tente de répondre à la problématique des interactions dans le bus à travers l'attente, la montée et la descente, le respect des règles et consignes reflétant les normes sociales et les formes de régulations collectives dans le bus. L'étude a fait recours à la méthode mixte qui est une combinaison de la méthode qualitative et de la méthode quantitative. Les résultats révèlent que la discipline sociale se manifeste par des règles implicites et explicites. Quant aux comportements, ils révèlent une cohabitation entre ordre et désordre. Le bus est perçu comme un microcosme de l'espace public, où se jouent des rapports de pouvoir, de solidarité et parfois de tension.

Mots clés : *Comportement, usagers, bus, discipline sociale, espace public*

Abstract

This article analyzes the practices of users of the SOTRACO public transport company's buses in Ouagadougou. It attempts to address the issue of interactions on the bus, focusing on waiting, boarding, and alighting, as well as adherence to rules and instructions reflecting social norms and forms of collective regulation. The study employed a mixed-methods approach, combining qualitative and quantitative methods.

The results reveal that social discipline manifests itself through both implicit and explicit rules. Behaviors reveal a coexistence of order and disorder. The bus is perceived as a microcosm of public space, where power dynamics, solidarity, and sometimes tension are at play.

Keywords: *Behavior, users, bus, social discipline, public space*

Introduction

Dans les sociétés contemporaines, les espaces publics constituent des lieux privilégiés d'observations des dynamiques sociales et des pratiques citoyennes. Comme le fait remarquer, C. Gibout (2009, p.163), l'espace public est un processus social, considéré comme

une production continue, construction, déconstruction et reconstruction de l'intérieur. Le choix de ce thème se justifie par l'importance croissante des besoins de transports collectifs et de la volonté des autorités de la Société de Transport en Commun (SOTRACO) d'étendre ses offres de service à tous les chefs-lieux de région ainsi que l'ouverture de lignes intercommunales.

Si l'on en croit L. V. Campenhout et R. Quivy (2011, p.174), les observations sociologiques portent d'abord sur les comportements des acteurs qui traduisent des systèmes de relations sociales y compris les structures spatiales. Par ailleurs, M. Berger, (2018, p. 10) laisse voir que pour les sociologues et anthropologues, l'espace public est multiple et pluriel. Il se déploie à travers des problèmes qui génèrent des controverses.

Observer donc les comportements des usagers permet de comprendre comment la discipline sociale se manifeste dans les pratiques quotidiennes et comment elles contribuent à la régulation de l'espace public. On retiendra également que la volonté de "disciplinarisation" de la société par les gouvernants s'est matérialisée par l'adoption de mesures comme la création d'une brigade dénommée Laabal dont l'intitulé de la devise « Pour l'Ordre et la Discipline » interpelle. (Décret n°2025-1013/PF/PRIM/MSECU/MDAC/MATDM/MJDHRI). En effet, la discipline sociale ne se limite pas au respect des règles de transport ; elle traduit une capacité des citoyens à intérioriser des normes communes, à faire preuve de civisme et à participer à la cohésion nationale. Dans un contexte marqué par des défis socio-politique et sécuritaire, cette étude met en lumière la nécessité de renforcer les pratiques de régulation collective et de promouvoir une culture civique de la société. Il est impérieux que les transports urbains aient une discipline sociale à même d'absorber le flux migratoire. En effet, le Ministère de l'Économie, des Finances et du Développement (MINEFID, p.43) prévoit un effectif de la population urbaine à près de 17,96 millions à l'horizon 2040. De plus, « Ouagadougou n'est plus seulement la capitale politico-administrative. Elle est devenue le régulateur du peuplement du pays entier. »

Notre réflexion se fixe pour objectif de répondre à la problématique suivante : le bus en tant qu'espace, constitue-t-il un microcosme où se négocient discipline sociale, rapports de pouvoir et apprentissage de la citoyenneté ? Autrement dit, les

comportements des usagers sont-ils régulés par des normes implicites qui favorisent la cohabitation malgré les contraintes ? Le bus fonctionne-t-il comme un espace d'apprentissage de la citoyenneté, où les individus expérimentent la civilité et la régulation collective ?

1. Revue de littérature

La revue de littérature est organisée en deux sections à savoir des généralités sur l'espace public et un aperçu de la discipline sociale comme élément de la citoyenneté. Mais, intéressons-nous au champ disciplinaire et la théorie dans lesquels pourrait s'inscrire notre recherche.

Cette recherche est une contribution dans le champ de la sociologie de l'espace public analysé comme un lieu de vivre-ensemble. Commençons par L. Quéré (1992, p.79) qui soutient que Habermas conçoit l'espace public comme une sphère médiatrice dans la mesure où « il fait tampon entre l'État et la société civile ».

Pour Habermas cité par É. Neveu (2023, p.518), certaines sous-cultures rejettent l'idée d'un espace public commun et le débat politique ne parvient plus à fédérer les intérêts de tous les citoyens. Pour J. Habermas, l'espace public est un lieu de discussion, de confrontation et de reconnaissance mutuelle où les individus se rencontrent, échangent et construisent du sens collectif. De ce point de vue, le bus de la SOTRACO devient un micro-espace public où se rejouent les dynamiques de civilité, de conflits et de négociation sociale. Notre recherche se nourrit de la théorie de l'habitus de Bourdieu. En effet, l'espace public est en constante évolution et le comportement des usagers du bus de la SOTRACO, lu à l'aune de la théorie de l'habitus permet de saisir nettement la rencontre de deux habitus. Aux yeux de P. Bourdieu (1986, p.42), « entre gens du même groupe, dotés du même habitus, [...], tout va sans dire, même les conflits ; ils se comprennent à demi-mot, etc. Mais, avec habitus différents, apparaît la possibilité de l'accident, de la collision, du conflit... ». L'habitus chez P. Bourdieu, désigne l'ensemble des dispositions durables et transposables qui orientent les pratiques et les comportements des individus. Ces dispositions sont le produit de l'histoire sociale et des conditions de vie. L'habitus conduit certains usagers, à ne plus reconnaître le bus comme un espace public

inclusif. Le bus cesse d'être alors un espace communicationnel habermassien capable d'universaliser l'intérêt collectif et le vivre-ensemble.

1.1. Généralité sur l'espace public

Pour un bref historique, R. Rieffel (2015, p.46) nous apprend que l'espace public ayant pris « naissance au XVIII^e siècle bénéficie du succès des salons, des cafés, des clubs et des périodiques qui servent de relais aux lecteurs, auteurs et auditeurs ». De même, on nous signale que depuis ses origines, l'espace public est tiraillé entre une ouverture à tous et un contrôle social en permanence (Sénécal, 2019, p.18).

D'après R. Rieffel (2015, p.46), « Habermas remarque que chez les Grecs, la cité (polis) est la chose commune à tous les citoyens libres et qu'elle est strictement séparée de la sphère privée(oikos) qui est propre à chaque individu. » Par ailleurs, l'espace public trouve ses origines dans l'avènement du social, avec l'apparition d'un espace politique (Sénécal, 2019, p.19).

En conclusion, l'espace public est un fait social complexe comportant d'une part une mise en tension entre la liberté individuelle et les contraintes liées au système (Gibout, 2009, p.159). Le transport collectif fait partie intégrante de cet espace public et s'inscrit dans la dynamique des politiques publiques. À Ouagadougou, l'expansion continue fait du transport en commun une nécessité absolue (Yonli et al., 2025, p.70). Il est intéressant de convenir avec G. Sénécal (2019, p.20) qui fait remarquer que : « soulever la question du partage de l'espace public revient à s'intéresser à ce qui est commun et à ce qui ne l'est pas. »

Il faut relever enfin qu'il existe une corrélation positive entre la discipline sociale dans l'espace public, et la citoyenneté y compris le civisme.

1.2. La discipline sociale et la citoyenneté

Nous nous intéressons ici à l'individu en tant qu'acteur social et non à l'individu au sens psychologique du terme (Doucet, 2009, p.36). La discipline comme la définit S. O. Bodo (2020), est une conduite qui impose le respect des règles sociales, par autocontrôle ou par contrôle d'autrui.

Toutefois, au Burkina Faso, l'incivisme et l'incivilité sont grandissants y compris la défiance de l'autorité publique (Ministère

de l'Économie et des Finance (MEF), 2024, p.35). À titre illustratif, F. Bassolé (2022) fait remarquer que dans les rues de Ouagadougou, le téléphone au volant est un geste banal, le respect du panneau stop comme perte de temps ; griller les feux tricolores est devenu la norme. Pour exemple, mille deux cent vingt-quatre (1 224) engins ont été saisis en seulement trois jours dans une opération de la police aux feux tricolores de certaines intersections de Ouagadougou (A. L. G. Sidibé, 2016).

Pourtant, la discipline présente beaucoup d'avantages pour la cohésion sociale et le vivre-ensemble. Le respect par chaque individu de ses obligations est le fondement de la cohésion sociale et du développement (Ministère de l'Administration territoriale de la Décentralisation et de la Sécurité (MATDS), 2023, p.49).

Pour M. Janowitz (1975), cité par A. Le Goff (2016, p.7), la discipline et le contrôle social sont des concepts qui voisinent et tous deux sont des termes de grande importance de la sociologie classique. Il s'agit de l'intérêt accordé à la manière dont les sujets ont été façonnés par des processus de « disciplinarisation » qui rassemble de nombreux auteurs de Max Weber à Michel Foucault.

La montée de l'individualisme, source d'indiscipline est donc perceptible à beaucoup de niveaux notamment dans l'espace public. Dans les sociétés modernes, l'individualisme se traduit par la primauté accordée à la sphère privée à la place publique. Champeau et al. (2009, p.120). En outre, la discipline est d'ailleurs une question de citoyenneté. Le concept de citoyenneté de la Terre englobe toutes les autres identités que nous nous attribuons (Yuva 2015, p.40).

En résumé, l'exercice de la liberté individuelle est nécessairement borné par le droit égal de tous à pouvoir en jouir (De Coster, 1996, p.48). Discipline sociale et citoyenneté sont non seulement liées mais aussi indissociables. Dans ce sens, le citoyen de la Terre, vit en harmonie avec la nature, et agit pour la santé de la planète et de l'humanité (Yuva, 2015, p.40) et le titre de l'ouvrage de E. Morin (2011), intitulé « Enseigner à vivre » prend tout son sens dans le comportement des uns et des autres dans l'espace public dont les usagers du bus.

En définitive, il est crucial de retenir qu'un peuple discipliné est un peuple à forte potentialité de vivre dans la cohésion sociale ; mieux il serait apte à défendre sa patrie ainsi que ses intérêts à travers la promotion de l'intérêt général.

2. Méthodologie

Comme le soulignent si bien L. V. Campenhout et R. Quivy (2011, p.7), la démarche en sciences sociales s'apparente à celle d'un prospecteur pétrolier en ce sens que le hasard ne suffit pas. Forer sans méthode, sans cibler un terrain précis, ne permet pas de trouver ce que l'on cherche. Ainsi, avons-nous opté le bus comme terrain d'investigation en combinant méthode qualitative et méthode quantitative : la méthode mixte.

Comme on le sait, la méthode qualitative a une visée textuelle et celle quantitative s'intéresse aux données chiffrées dans le but de calculer des fréquences, moyennes, etc. et la construction des tableaux ou de graphiques. Ce faisant, un questionnaire composé essentiellement de questions fermées a été utilisé pour la collecte des données quantitatives. Il a fait l'objet de prétest qui a permis de le réajuster en fonction des réponses obtenues ou des préoccupations diverses soulevées par les enquêtés.

Un guide d'entretien a servi à la collecte des données textuelles (discours, témoignage, récit et autres) ; l'entretien a été semi directif.

Comme le relèvent si bien L. V. Campenhout et R. Quivy, 2011, p.174, : « les méthodes d'observation directe constituent les seules méthodes de recherche sociale qui captent les comportements au moment où ils se produisent sans l'intermédiaire d'un document ou d'un témoignage ». Ce faisant, nous avons eu recours à l'observation participante en ce sens que nous nous sommes abonné au bus pour faciliter les déplacements.

La collecte des données s'est déroulée durant le premier trimestre de l'année 2026. Elle a été hybride (classique et en ligne). Le questionnaire a été converti en un lien Google Forms à qui a été envoyé dans des groupes WhatsApp de la SOTRACO, et dans d'autres plateformes numériques. L'observation et les entretiens ont été effectués dans l'espace du bus. Au total, 179 usagers ont participé au questionnaire ; 15 usagers et 10 du personnel SOTRACO pour les entretiens. Les enquêtés ont été rassurés du caractère confidentiel et anonyme de leurs opinions conformément à l'éthique de la recherche. En somme, la démarche rigoureusement suivie a permis d'aboutir à des résultats que nous présenterons dans la section suivante.

3. Résultats et discussions

Comme nous avons utilisé la méthode mixte, l'analyse articule chiffres et récits pour révéler les dynamiques sociales.

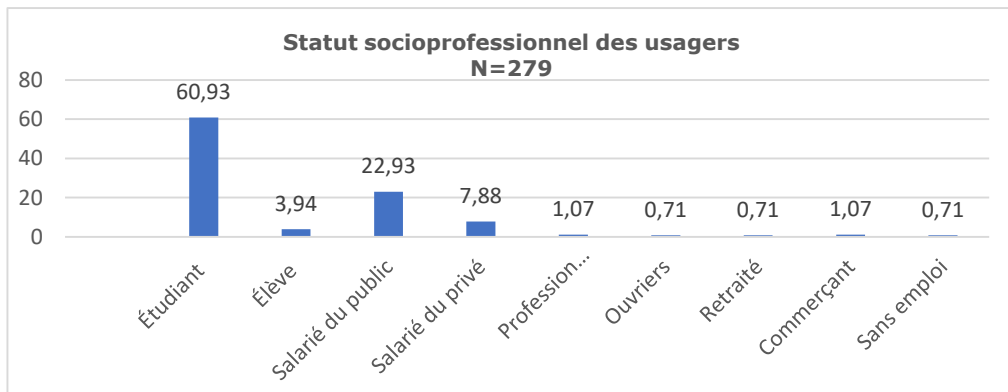
3.1. Résultats

Nos résultats sont organisés en sections qui vont des catégories sociales empruntant le bus de la SOTRACO, l'état de la discipline y compris les interactions sociales de ses usagers d'une part. Ils s'intéressent à l'espace du bus qui se révèle comme un espace de tolérance, d'apprentissage de la citoyenneté et de solidarité d'autre part.

3.1.1. Statut socio-professionnel des usagers du bus

Le statut socio-professionnel des usagers du bus, s'entend par la principale occupation des usagers du bus pour laquelle ils se déplacent.

Graphique n°1 : Statut socio-professionnel des usagers



Source : Données de terrain

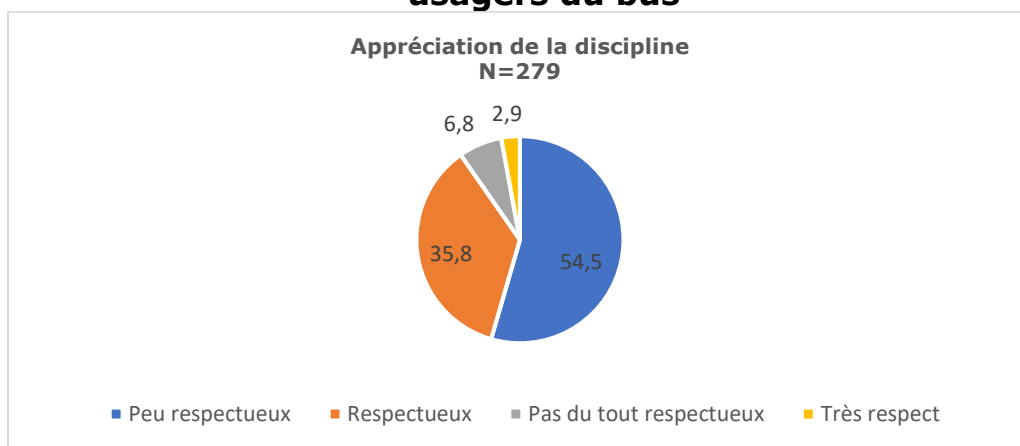
Ce graphique laisse voir diverses catégories socio-professionnelles qui empruntent à Ouagadougou le bus de la SOTRACO. Le cumule des fréquences autres que les élèves et étudiants dépassent 30% : salariés du secteur public (22,93%), salariés du secteur privé (7,88%). Il fait ressortir également que la majorité des usagers utilisent le bus pour accéder à l'éducation (élèves et étudiants). Des données qualitatives renforcent ces chiffres. « Je suis abonnée au bus depuis septembre 2021 au temps

du système magnétique », Salarié du secteur public, entretien 16 mars 2026. Des observations, beaucoup d'usagers ont un titre de transport mensuel ou plus. Le bus est un vecteur d'inclusion sociale, permettant aux élèves et étudiants de participer à la vie scolaire et universitaire. De ce point de vue, le bus devient un instrument de mobilité sociale, car il facilite l'accès au savoir. La diversité socio-professionnelle révèle une intégration progressive de ce mode de transport dans les pratiques quotidiennes. Mais quelle appréciation les usagers du bus font-ils de l'état de discipline et du comportement dans l'espace public ?

3.1.2. Appréciation de la discipline dans le bus

La discipline et l'ordre présentent des avantages importants dans la vie d'un groupe ou d'une organisation. Beaucoup d'usagers ont essayé le bus, s'y sont abonnés et le recommandent à d'autres au regard de son caractère économique, écologique et aussi sa sécurité : « J'ai garé ma voiture et je viens au travail en bus. Le bus est vraiment économique et sécurisant » Salarié du secteur public, entretien 09 mars 2026. Cependant, force est de constater qu'un manque de discipline peut être répulsif.

Graphique n° 2 : Appréciation de la discipline des usagers du bus



Source : Données de terrain

Ce graphique laisse apparaître une distribution déséquilibrée des appréciations de la discipline des usagers par eux-mêmes. En effet, 54,5% des usagers indiquent que les usagers sont peu respectueux, 35,8% les estiment respectueux. Les deux extrêmes

sont marginaux à savoir ‘pas du tout respectueux’ et ‘très respectueux’ 6,8% et 2,9% respectivement. Des observations et des entretiens, il ressort que la discipline reste problématique dans le bus « Il n’y a pas la discipline dans le bus », « il faut des contrôleurs militaires pour faire régner l’ordre et la discipline » sont des expressions que nous avons enregistrées à plusieurs reprises dans le cadre des entretiens formels et informels. Certains enquêtés ont relativisé leur appréciation de la discipline : « Ce n’est pas tout le monde qui est indiscipliné » (Étudiant, entretien du 25 mars 2026).

L’analyse laisse voir que les usagers du bus de la SOTRACO ne voient pas le chaos total, mais ils trouvent que le bus n’est pas non plus perçu comme un espace de civilité exemplaire. C’est un entre-deux tendu. Le fait que 54,5% des usagers indiquent que les usagers sont peu respectueux pourrait montrer une dégradation de la civilité perçue. Ce n’est pas l’anomie totale au sens sociologique, mais le vivre-ensemble est touché. Chacun défend sa place et son confort. L’ordre et la discipline interrogent la place de l’intérêt général gage de cohésion sociale et de développement. Il est évident que l’intérêt général est relégué au second plan alors qu’il devrait être le centre, le pilier de l’action sociale au sens wébérien.

3.1.3. Respect des consignes de la SOTRACO

Les consignes émanent le plus souvent d’un fondement juridique ou légal. Par conséquent, il s’agit de l’autorité de l’État d’autant plus que la SOTRACO est un service public. Des données quantitatives et qualitatives nous éclairent sur le respect des consignes de la SOTRACO.

3.1.3.1. Rang comme signe de discipline et d’ordre

Le rang comme signe de discipline et d’ordre donne de constater des situations différentes au niveau des usagers du bus de la SOTRACO à Ouagadougou. Les files d’attente formelles ou informelles n’existent que dans certains points : terminus pour étudiants (Universités Joseph Ki-Zerbo et Thomas Sankara), place Naba Kom (point de rencontre de tous les bus), dans certains terminus de la périphérie. À l’arrivée du bus c’est quelquefois la bousculade. Le non-respect du rang le cas échéant est courant. De nos observations, nous avons vu pour la première fois des hommes de tenue [il s’agit des Volontaires pour la Défense de la

Patrie (VDP)] porter des gilets de la SOTRACO. Nous leur avons posé la question de savoir pourquoi ils y étaient. L'un d'entre eux nous a répondu : « *Nous sommes là pour l'ordre. Quand l'ordre va s'installer peut-être que nous repartirons* ». Entretien du 15 janvier 2026.

Une enquêtée décrit la discipline à l'Université Thomas Sankara : « nous faisons le rang à l'aide des sacs en les déposant mais on les déplace pendant que nous sommes en classe, tu peux passer de 3^e à 21^e même 30^e. ». Étudiante, entretien du 17 février 2026.

Les résultats de notre étude permettent de relever une cohabitation entre ordre et désordre, discipline et indiscipline et bien d'autres contrastes au niveau des usagers du bus de la SOTRACO à Ouagadougou.

L'ordre et la discipline dans l'espace public sont des questions préoccupantes. En effet, au Burkina Faso en général et singulièrement à Ouagadougou, le comportement laisse voir un bafouement des règles de discipline dans l'espace public. L'habitus de désordre ou du "sans loi" prend tout son sens ici.

3.1.3.2. Respect des consignes de la SOTRACO

Un focus sera mis dans cette section sur le comportement des usagers étudiants et des usagers commerçants (les jeunes commerçants ou employés de commerce), ces derniers étant cités comme les plus indociles.

3.1.3.2.1. Les usagers étudiants et les consignes

Le respect des consignes dans un service public est signe de civisme et de citoyenneté, les consignes visant bien entendu l'intérêt général. Toutefois, les consignes à la SOTRACO semblent être bafouées, et ce n'est pas propre à une catégorie sociale donnée. Tous sont concernés mais les étudiants et les commerçants sont les plus cités comme indociles.

Nous avons été témoin durant notre recherche, de nombreuses scènes de violence verbale dans le bus entre les usagers et les machinistes, les contrôleurs et quelquefois entre usagers de fait de non-respect des consignes.

Dans les innovations, la SOTRACO a décidé que les étudiants s'abonnent pour le titre de transport en ligne via la plateforme campusfaso conçue pour l'orientation post-baccalauréat et pour d'autres services universitaires. Après inscription, l'étudiant a

l'obligation de faire imprimer sa carte d'abonnement en couleur qu'il présentera au machiniste ou au contrôleur. Pour cette consigne, les altercations observées entre étudiants et machinistes, entre étudiants et contrôleurs sont légion durant notre recherche. Ces extraits d'entretien corroborent nos observations.

Les étudiants, reçoivent les informations et les consignes en temps réel à travers un groupe WhatsApp spécial mais ils ne respectent pas, jusqu'à présent, il y en a qui montrent la version électronique de la carte d'abonnement aux machinistes. Beaucoup ne les impriment pas ou le font en noir et blanc. » Contrôleur civil, entretien du 20 mars 2026.

Un autre enquêté renchérit : « nous avons des problèmes avec les étudiants. Les étudiants croient qu'ils connaissent... » Contrôleur civil, entretien du 20 mars 2026.

Les données ici présentées mettent en évidence les difficultés quotidiennes auxquelles font face les machinistes et les contrôleurs. Ces difficultés s'inscrivent dans le registre des incivilités de la part des étudiants : bousculades à la montée, refus d'obtempérer, fraude et autres. La frontière entre le *moi* et le collectif est bien perceptible. L'étudiant revendique sa liberté au détriment des règles communes. Conformément au règlement intérieur, le bus est un espace partagé, mais cette primauté du moi crée des tensions directes avec le personnel de la SOTRACO. L'explication sociologique que l'on peut donner est que l'étudiant se perçoit comme un acteur du changement donc enclin à se soumettre à une autorité qu'il juge *technique* : le contrôleur et le machiniste. Il confond liberté et absence de règles. La SOTRACO manque parfois de moyens pour faire appliquer les sanctions. Le machiniste doit conduire et gérer les conflits, le contrôleur est isolé face à un groupe d'étudiants. Le résultat produit est que la règle s'efface devant la pression du groupe. On peut en conclure qu'il y a une crise de la discipline du côté des étudiants, les plus nombreux à emprunter le bus. Plutôt qu'une obéissance aux normes, on assiste à une négociation permanente des règles.

L'individualisme moderne se heurte à la logique du service public. Le bus devient un microcosme de la société ouagalaise. Si l'on n'apprend pas à vivre ensemble dans 30 m² roulants, on ne l'appliquera pas dans la ville. La citoyenneté et le vivre-ensemble ne passent-ils pas par le respect des machinistes et de contrôleurs ?

Au-delà des sanctions, le défi important pour la SOTRACO demeure pédagogique : transformer l'utilisateur étudiant de simple consommateur (ou demandeur) de kilomètres en acteur responsable du bien public. À ce prix, la SOTRACO pourra répondre véritable de sa devise qui se veut une entreprise citoyenne.

3.1.3.2.2. Les usagers commerçants face aux consignes

Le non-respect des consignes n'est pas exclusif aux étudiants. De côté des commerçants, les choses sont identiques : « C'est ceux du marché mêmes le problème. Ils mettent la musique à fond alors que c'est interdit. Mais comme ils fument on ne peut rien dire. ». Étudiant, entretien du 11 février 2026. « À la maison du peuple, pour faire régner l'ordre nous sommes obligés de menacer. Mais quand on part c'est fini. Ils recommencent. ». Contrôleur VDP, entretien du 12 février 2026. Les arrêts de la Maison du Peuple au cœur de la ville de Ouagadougou constituent des points stratégiques pour les bus de la SOTRACO. En effet, c'est le lieu où montent et descendent les jeunes commerçants dans leur majorité. Nous y avons effectivement plusieurs fois observé des scènes de bousculades, de violences verbales et bien d'autres incivilités. À titre illustratif, un jour nous étions dans un rang suggéré par de nombreux usagers pour éviter la bousculade à l'arrivée du bus. Mais grand fut notre étonnement quand une femme ayant été poussée à l'arrivée du bus par un jeune venu en toute vitesse s'est plaint contre ce dernier. Celui a retorqué : « Il faut laisser, le jour où tu vas voyager en avion tu t'aligneras. On ne fait pas de rang pour monter dans un bus » Observation du 28 janvier 2026

Du comportement des usagers commerçants, on peut admettre que dans le langage courant ou dans l'imaginaire collectif burkinabè, le marché est un espace public sans règles. « On n'est pas au marché » est une expression employée par les enseignants quand ils veulent attirer l'attention de leurs apprenants sur l'ordre ou la discipline. Il est donc difficile pour l'autorité de faire respecter des consignes sans déconstruction de certaines conceptions.

Avec les commerçants comme avec les étudiants, la difficulté avec les agents de la SOTRACO n'est pas technique, elle est humaine. "C'est le défi de faire cohabiter des *moi* différents dans un même nous mobile". Il ne s'agit pas seulement de la bousculade, mais de l'encombrement, du commerce dans le bus, etc. Or, conformément aux consignes, le transport de

marchandises volumineuses est interdit. Mais pour eux, le bus est aussi un outil de travail. Tout comme chez les étudiants, la frontière entre le moi (je dois nourrir ma famille) et le collectif (la place des autres passagers) devient très tendue. Une logique de survie expliquerait le comportement des usagers commerçants. Pour eux, le bus n'est perçu comme un moyen de transport mais comme chaîne logistique : payer le taxi pour soi et pour ses bagages coûte cher. Le bus à deux cents francs se présente comme opportunité. Par voie de conséquence, il négocie, il supplie, il insiste pour y mettre ses marchandises au détriment du confort des autres usagers. L'économie informelle comme son nom l'indique à Ouagadougou est construite sur la flexibilité et la négociation et la SOTRACO exige des normes pour un service de qualité. L'intersection entre secteurs informel et formel va nécessairement coïncider. Ce qui laisse apparaître le bus comme reflet du dilemme du pays: comment intégrer l'informel sans casser les règles ?

3.1.3.2.3. Le comportement des usagers pour l'ensemble

Une journée du 20 janvier 2026, nous embarquons le bus de 5 h 30 à un terminus ; un usager donne parmi les premiers au terminus, 500f. Le chauffeur dit n'avoir pas de la monnaie. L'usager insiste sous prétexte que le chauffeur le connaissait et qu'à tout moment il pouvait lui rendre sa monnaie. Cela a suffi à cet usager de se fâcher sans attendre la monnaie disant qu'il n'en voulait plus. Il faut d'ores et déjà préciser que dans les spots publicitaires qui passent d'ailleurs dans beaucoup de bus, il est dit de préparer la monnaie qui est de deux cents francs pour la course à Ouagadougou. Malgré tout, le problème de monnaie se pose avec acuité.

Des données quantitatives viennent en complémentarité de celles qualitatives dans la description du comportement des usagers en matière de discipline observée dans le bus (observation participante, entretiens avec les contrôleurs, les machinistes et les usagers). À la question de savoir si les usagers respectent les consignes de la SOTRACO, les résultats révèlent que 45,2% des usagers ont répondu par l'affirmative, 29,7% par la négative et 25,1 % ont estimé que les consignes sont partiellement respectées. 60 sur les 279 enquêtés soit 21,5% ont déclaré avoir déjà été rappelés à l'ordre dans l'espace du bus. Parmi eux, 40,6% l'ont été par les contrôleurs, 28,3% par les machinistes et 31,7 % par les

autres usagers. Ces chiffres pourraient ne pas être le reflet de l'état réel du comportement des usagers du bus en matière de discipline et de respect des consignes. Dans ce sens, on peut comprendre aisément le principe de la désirabilité sociale qui soutient que les enquêtés parfois préfèrent dire ce que la société pense comme acceptable.

Une lecture sociologique des difficultés des usagers du bus de la SOTRACO en matière de discipline, de respect des consignes à Ouagadougou permet de voir des comportements typiques dans la société burkinabè. D'une manière générale pour les Burkinabè, le respect des normes, lois et règlements semble leur provoquer de la *démangeaison*. L'exemple le plus en vue, est le commerce des agents publics au vu et au su de tous y compris leur hiérarchie malgré les dispositions légales qui proscrivent de telles activités. Voir à titre illustratif l'article 40 de la Loi 081/ANT : « [...] Le fonctionnaire ne peut exercer des activités commerciales ou lucratives autres que la commercialisation de ses productions littéraires, scientifiques et artistiques et agro-pastorales non industrielles... »

Une analyse sociologique laisse voir la coexistence de deux logiques : civilité urbaine à travers le respect des règles implicites et désordre social matérialisé par le non-respect des normes, individualisme. Il est aisé que l'interprétation signale que le bus est un espace ambivalent où se négocient discipline et indiscipline, reflet fidèle de la société burkinabè.

Notre recherche a permis de mettre en lumière, la réalité de l'état de la discipline, le respect des consignes et de rendre également des scènes de violence qui sont aussi des cas d'indiscipline.

3.1.3.3. Altercations : violence verbale et violence physique

L'un des indicateurs de la discipline sociale dans un groupe est la qualité de la communication en sens strict du terme. Une communication verbale ou non verbale empreinte de courtoisie, est gage de relations sociales favorables à la cohésion sociale. À l'opposé, il y a lieu de craindre des conflits pouvant annihiler les efforts de développement.

La principale cause de la violence verbale est relative au non-respect des consignes de la SOTRACO. « Des étudiants qui manquent de respect aux chauffeurs. Ils parlent mal aux

chauffeurs : ce sont nos deux cents deux cents qui t'ont amené ici. » Étudiante, entretien du 02 février 2026

Les contrôleurs et les machinistes déclarent subir régulièrement, toutes sortes de violences dans l'exercice de leurs fonctions de la part des usagers.

Nous avons été victimes n fois d'agressions. J'ai été giflé une fois. [...]. Je suggère une cellule de correction au sein de la SOTRACO, on peut aussi conduire les contrevenants à Faso Meebo [une agence de construction et de travaux d'intérêt commun] et avoir une collaboration entre la brigade Labaal et la SOTRACO. Contrôleur civil, entretien du 8 janvier 2026.

Un enquêté renchérit : « il y a des agressions. Sur la ligne [...] par exemple, un usager a frappé un contrôleur. Il a même été blessé. [...]. À sa guérison, il a démissionné. » Machiniste entretien du 8 janvier 2026

Outre le non-respect des consignes, la violence verbale ou des agressions physiques, il existe le phénomène de tricherie. Cette tricherie se manifeste par la volonté de ne pas payer le ticket pour la course, la tentative d'utilisation de cartes d'abonnement expirée, mieux leur falsification. L'image ci-après précise bien nos propos.

Image n°1 : Carte d'abonnement saisie par un contrôleur



Source : Données de terrain

Cette image illustrative des cas de fraude au niveau des usagers laisse apparaître des traces de falsification au niveau de la date pour profiter de plus de temps de validité. Nombreux sont ceux qui falsifient leur titre de transport ou montent dans le bus sans payer. « Il y a une que l'on a prise la fois passée. Elle a transformé la date pour avoir 8 mois d'abonnement mais elle a oublié que c'est une

carte de 3 000f. » Contrôleur civil, entretien du 23 mars 2026. Ces cas de fraude montrent que les règles de la SOTRACO ne fonctionnent pas comme "normes intériorisées" mais contraintes extérieures à contourner par stratégies. Surtout quand le bus est bondé, tromper la vigilance du machiniste ou du contrôleur devient beaucoup plus facile pour l'usager de mauvaise foi.

Aussi, l'habitus de contourner, de négliger ou de violer simplement la règle s'installe. On trouve donc celui qui veut respecter ou veut faire respecter la réglementation comme un acteur doté de peu d'intelligence ou trop exigeant. Il existe la déviance dans toutes les sociétés humaines. Mais une grande proportion de déviants suscite des inquiétudes. Ce qui commande des mesures fortes de la part des gouvernants pour garantir le respect des normes sociales, légales et réglementaires.

Notre recherche a permis de mettre en lumière un contraste important dans le transport collectif par le bus de la SOTRACO à Ouagadougou. D'une part il y a des comportements déviants des usagers et d'autre part le bus se présente comme un espace de tolérance, d'apprentissage de la citoyenneté et de solidarité.

3.1.3.4. Tolérance, apprentissage et solidarité dans le bus

Le bus comme espace d'interactions sociales permet de le saisir comme lieu de tolérance, d'apprentissage et de solidarité. La tolérance inclut l'acceptation des retards et de la promiscuité.

3.1.3.4.1. Acceptation des retards et de la promiscuité

Comme dit plus haut, le bus est en train d'être adopté par les populations à Ouagadougou, même au-delà. Le constat est que malgré l'acquisition des nouveaux bus, il y a toujours des surcharges, des retards...qui pourraient influencer le confort de la clientèle. Malgré tout, l'affluence de plus en plus grandissante dans les guichets d'abonnements, dans les arrêts et terminus reste remarquable. Ce qui permet de soutenir que la promiscuité est tolérée. Le terme utilisé par les usagers est « renfort ». Dans le groupe WhatsApp de la SOTRACO, des usagers au regard du nombre qui attendent le bus lancent des appels au renfort. Des entretiens ont confirmé notre position.

« Le matin nous sommes satisfaits mais le soir pour rentrer on peut demander du renfort. Parfois nous marchons de Gounghin à Zagtoulé. Le bus vient c'est rempli. On ne peut pas compter le

nombre de fois » Élève, entretien du 10 janvier 2026. « Il y a des retards. Une fois j'ai attendu le bus de 7 h à 10 h sans qu'il ne vienne » Étudiante, entretien du 8 février 2026. « Les chauffeurs exagèrent dans la surcharge. Il n'y a pas de place et tu veux nous entasser comme des sardines ». Commerçant, entretien du 14 janvier 2026.

Ces résultats viennent pour illustrer que malgré certaines difficultés de fonctionnement, le bus reste un moyen de transport qui a de beaux jours. Quitte aux responsables de la SOTRACO de travailler à ce que le défi qu'elle s'est fixé puisse être relevé, surtout que l'idée que le bus est sécurisé, économique et écologique est admise de beaucoup pour ne pas dire de tous. Une stratégie de communication efficace et efficiente accompagnée de *disciplinarisation* des usagers ferait de la SOTRACO une entreprise à même de contribuer aux changements des mentalités en matière de transport collectif.

3.1.3.4.2. Le bus comme espace d'apprentissage de la citoyenneté

L'apprentissage de la citoyenneté dans le bus se fait de façon informelle. En effet, la loi d'orientation de l'Éducation définit l'éducation informelle en son article 2, comme « toute forme d'éducation non structurée concourant à la formation de l'individu et à son insertion sociale ». Les données aussi bien quantitatives que qualitatives de notre recherche, permettent de se rendre compte de cette réalité dans l'espace du bus.

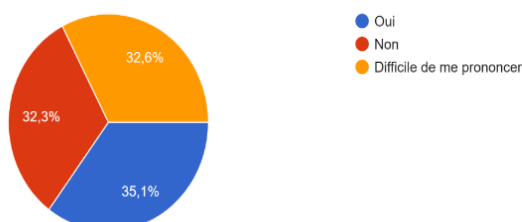
Certes dans les consignes de la SOTRACO, figure en bonne place la cession de sa place à des personnes de catégories sociales spécifiques. Cependant, ce sont des contrôleurs ou les autres usagers qui veillent au respect de certaines consignes. « Dans certains cas ce sont les contrôleurs qui demandent aux usagers plus jeunes de céder leur place à des personnes identifiées comme ayant besoin de s'asseoir au regard de certains critères. » Retraité, entretien du 28 janvier 2026.

Du côté des données chiffrées, nous relevons les 60 usagers sur les 279 enquêtés ayant été rappelés à l'ordre, 31,7 % l'ont été par les autres usagers. Il arrive que des usagers adoptent des comportements particuliers dans le sens de faire connaître certaines attitudes bienséantes dans l'espace public. Le graphique

suiuant précise les fréquences d'adoption de comportement des usagers du bus du fait de l'indiscipline.

Graphique n°3 : Adoption de comportement particulier dans le bus

Vous sentez-vous obligé(e) d'adopter un comportement particulier du fait de l'indiscipline dans le bus ?
279 réponses



Source : Données de terrain

Comme on peut le constater, on observe qu'il y a 35,1% qui ont dû adopter un comportement particulier, 32,3 % ne l'ont pas fait et les autres 32,1% trouvent qu'il est difficile de se prononcer. Des observations et entretiens nous permettent de reconnaître que ce comportement particulier consiste quelquefois à des rappels à l'ordre, des conseils pouvant aboutir à d'autres échanges en rapport avec la citoyenneté et des sujets divers même si par moment le rappelé à l'ordre n'est pas toujours disposé à écouter les observations.

Quant à la question de savoir s'il faut céder sa place dans le bus 97,5% sont favorables à céder la place aux femmes enceintes et personnes âgées. Ce qui montre une forte adhésion aux valeurs de solidarité et de respect. L'analyse que l'on peut y tirer est que la norme implicite de céder sa place est largement intériorisée, ce qui illustre la force des valeurs traditionnelles dans l'espace public. On peut en interpréter pour retenir que le bus devient un lieu d'apprentissage de la citoyenne où la solidarité intergénérationnelle est pratiquée et valorisée.

3.1.3.4.3. Le bus comme espace de solidarité

Les observations et entretiens mettent en exergue le bus comme espace de solidarité. Le bus comme espace de solidarité s'exprime par les réponses aux questions des usagers qui n'ont pas une maîtrise des itinéraires des lignes. En effet, de nos observations, les usagers sont prompts à situer tout autre usager qui fait la

demande en fonction des arrêts ou des numéros des lignes. Aussi, il suffit qu'un usager manifeste la volonté de descendre au prochain arrêt et les autres usagers surtout ceux qui sont à côté du chauffeur de crier en chœur « Chauffeur ça descend ». Le bus est aussi un espace d'amitié et de liens sociaux. Extrait d'entretien :

Il y a plein de fonctionnaires qui prennent le bus. Si on fait deux jours on ne te voit pas on t'appelle pour voir ce qu'il y a. Quand je suis dans le bus je partage sa position dans les groupes. [...]. Le jour même où je sors en voiture je prends le circuit du bus pour voir s'il n'y a pas des gens que je connais qui attendent le bus. S'il y en a je les emmène ». Salarié, Entretien 16 mars 2026

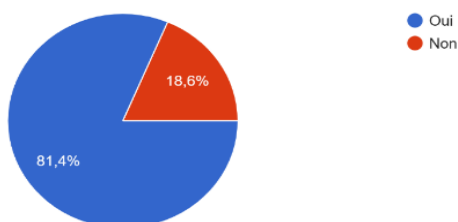
Il y a certains usagers à leur initiative qui ont créé des groupe WhatsApp spécifiques comme ceux de la ligne numéro 1 pour donner la position du bus en temps réel ou d'en demander si besoin. Il y a également l'assistance par de bonnes gens aux étudiants et élèves dont l'abonnement se fait désormais en ligne. Au regard de ce qui précède, l'on peut se demander si le bus n'est pas à l'image de la société burkinabè.

3.1.4. Le bus comme reflet de la société burkinabè

Nous nous sommes intéressé à la question de savoir si le comportement des usagers du bus de la SOTRACO n'est pas à l'image ou le reflet de la société burkinabè tout entière. Le graphique ci-après permet d'y répondre.

Graphique n° 4 : Le bus et l'image de la société burkinabè

Selon vous le bus reflète-t-il la société burkinabè ?
279 réponses



Source : Données de terrain

Dans ce graphique, il apparaît nettement que 81,4 % pensent que le bus est le reflet de la société burkinabè. Une large majorité reconnaît que le bus reflète les dynamiques sociales nationales. À l'analyse, le bus de la SOTRACO est perçu comme un miroir de la société : solidarité mais aussi indiscipline, individualisme et tricherie. Le bus est alors un microcosme social condensant les contradictions de la société burkinabè : recherche de cohésion sociale mais persistance des comportements désordonnés.

En définitive, on retient que le bus est à la fois un lieu d'intégration et de désordre, miroir fidèle des contradictions de la société burkinabè. Le bus est un laboratoire de citoyenneté, mais aussi un reflet des tensions sociales au Burkina Faso.

3.2. Discussion

La discussion consistera à interroger certains aspects de la question traitée ou de comparer les résultats obtenus à ceux d'autres recherches. Nos résultats font ressortir que le bus est un service public demandé par plusieurs catégories sociales à Ouagadougou. Ainsi, le bus comme innovation est-il adopté par les Ouagalais. Contrairement, des auteurs trouvaient que l'usage du bus à Ouagadougou, reste perçu comme signe de pauvreté, se déplacer à moto ou en voiture signe de prestige (Yonly et al., 2025, p.67).

Un fort taux d'individualisme a été relevé dans notre recherche avec un faible intérêt pour l'intérêt général y compris les civilités. Identiquement, la primauté du moi se manifeste dans de nombreux secteurs de la vie humaine se confondant à l'égoïsme (Champeau et al. 2009, p.120). Dans ce sens, I. Bokova (2015, p. 11) avertissait que « l'éducation doit faire plus que transmettre des informations et du savoir ». Quant à A. Yonemura (2015, p.77), il fait savoir que « l'éducation à la citoyenneté mondiale concerne aussi l'éducation à la paix et aux droits humains » (A. Yonemura, 2015, p.77). Le MATDS (2023, p.49), propose éducation et sensibilisation de la population pour une appropriation des principes du civisme et de la civilité.

Sur la question de l'éducation informelle, E. Morin, (2014, p.12) a bien raison de faire savoir que vivre est un apprentissage non seulement par les expériences et l'aide des parents premièrement, puis des éducateurs, mais aussi à travers livres, poésie, et rencontres.

Certes, notre recherche n'a pas prouvé que tous les usagers du bus de la SOTRACO se comportent de façon indisciplinée dans l'espace public. Toutefois, il faut convenir avec N. RIGAUX (2015, p. 223) qui soutient que : « la singularité individuelle menace la force de l'ensemble. »

Conclusion

Au terme de notre analyse, il faut retenir que le transport collectif en tant que lieu de cohabitation quotidienne met en évidence l'importance du civisme et du respect mutuel pour garantir une régulation harmonieuse des interactions sociales. Dans une démarche méthodologique mixte, les résultats obtenus révèlent que le bus comme espace public se comprend comme le fait qu'il n'est pas seulement un moyen de transport mais un espace public mobile. Il rassemble des individus de différentes classes sociales. Cet espace impose une cohabitation qui nécessite des règles de civilité, de civisme et de citoyenneté. Ces règles sont autant de forme de discipline sociale. Les pratiques des usagers lues sous l'angle de l'habitus est vu ici comme moteur des comportements. Les usagers n'arrivent pas dans le bus comme des « individus neutres » : ils portent avec eux des dispositions héritées de leur milieu social. Les comportements dans le bus ne sont pas improvisés mais produits par l'habitus.

Au-delà du cadre du bus, cette étude souligne que la discipline sociale constitue un pilier essentiel de la citoyenneté. Respecter les règles de l'espace public, c'est affirmer son attachement à la collectivité et contribuer à la construction d'un vivre-ensemble fondé sur la solidarité et la responsabilité. Promouvoir une culture civique dans les transports et dans tous les espaces collectifs est une exigence incontournable pour consolider la démocratie et assurer l'avenir du Burkina Faso.

Si le bus constitue un observatoire privilégié des comportements sociaux, il n'est pas le seul espace où se joue la discipline collective. Les marchés révèlent la capacité des citoyens à organiser la circulation des biens et des personnes dans un cadre souvent informel mais régulé par des normes implicites. Les universités et établissements scolaires, quant à eux incarnent l'apprentissage du civisme et de la citoyenneté à travers la gestion des règles académiques et la cohabitation de diverses cultures. Ainsi la

discipline sociale dépasse le cadre du transport pour devenir un principe structurant de la vie collective. Elle constitue le socle sur lequel reposent le patriotisme et la citoyenneté. Promouvoir cette discipline dans tous les espaces publics, c'est investir dans une culture civique qui favorise la cohésion nationale et ouvre la voie à un développement durable et inclusif, comme nous le fait voir I. Bokova (2015, p.13) : « nous avons besoin plus que jamais que tous renouvellent leurs engagements à l'égard du dialogue, de la tolérance, de la réconciliation et de la compréhension. » Il n'est donc pas inutile de rappeler que la discipline sociale y compris la citoyenneté n'est l'apanage d'aucun peuple. Elle est à promouvoir dans toutes les communautés humaines surtout dans un contexte de mondialisation.

Bibliographie

ASSEMBLÉE NATIONALE, 2007. « Loi N° 013-2007/AN, portant loi d'orientation de l'Éducation », In : Journal officiel, n°38, Ouagadougou

BASSOLE Fredo, 2022. « Incivisme routier : C'est le Far West à Ouagadougou » In : <https://lefaso.net/spip.php?article71606> consulté le 06 février 2026 à 13 h 20 minutes.

BERGER Mathieu, 2018. « S'inviter dans l'espace public », SociologieS [En ligne], Dossiers, HospitalitéS. L'urgence politique et l'appauvrissement des concepts, mis en ligne le 13 mars 2018, consulté le 13 mars 2018. URL : <http://journals.openedition.org/sociologies/6865>

BODO Shem Okore, 2020. « La pendule de l'éducation : le rôle de la discipline dans les résultats de l'apprenant et la qualité de vie ». In : <https://www.adeanet.org/fr/blogs/pendule-education-role-discipline-resultats-apprenant-qualite-vie> consulté le 06 février 2026 à 13 heures 13 minutes

BOKOVA Irina.2015. « L'éducation doit faire plus que transmettre des informations et du savoir ». In : L'éducation à la citoyenneté. Vhs DVV International, N°82, pp.10-13

BOURDIEU Pierre. 1986. Habitus, code et codification. In : Actes de la recherche en sciences sociales. Vol. 64, De quel droit ? pp. 40-44

CAMPENHOUT Luc Van et QUIVY Raymond, 2011. Manuel de recherche en sciences sociales 4^e édition, Dunod, Paris

CHAMPEAU Robert, SIROIS Michèle, RHEAULT Élisabeth. 2009. Individu et société, initiation à la sociologie, Édition Sophie Jaillot, Québec

CONSEIL NATIONAL DE LA TRANSITION, 2015. Loi n° 081-2015 portant statut général de la Fonction publique d'État, CNT, Ouagadougou

DE COSTER Michel .1996. Sociologie de la liberté : Mise en perspective d'un discours voilé, et de la communication, Édition De Boeker University Paris-Bruxelles

DÉCRET n°2025-1013/PF/PRIM/MSECU/MDAC/MATDM/MJDHRI portant création, attributions et composition d'une Brigade civique pour l'ordre et la discipline. Ouagadougou

DOUCET Marie-Chantal, 2009. Théories du comportement humain et configurations sociales de l'individu. Sociologie et sociétés, 41(1), 35–53. <https://doi.org/10.7202/037906ar>, pp. 35-53

GIBOUT Christophe, 2009. L'espace public comme lieu de transactions sociales. Une lecture à partir des pratiques de loisirs urbains, in Pensée plurielle n° 20, Éditions De Boeck Supérieur, pp. 153-165

LE GOFF Alice, 2016. Estime et discipline sociale au prisme de la sociologie de Norbert Elias, Terrains/Théories, 4. hal-01470406

MINISTÈRE DE L'ADMINISTRATION TERRITORIALE DE LA DÉCENTRALISATION ET DE LA SÉCURITÉ, 2023. Stratégie régionale de renforcement de la cohésion sociale et de consolidation de la paix (SRCCP)2023-2027 de l'Est, Rapport, Ouagadougou

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES, 2024. Cartographie des interventions en Paix et Développement au Burkina Faso, Rapport, Ouagadougou

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES ET DU DÉVELOPPEMENT, 2016. Projet de Schéma national d'Aménagement et de Développement durable du Territoire (SNADDT) 2040, Rapport, Ouagadougou

MORIN Edgar, 2011. Enseigner à vivre : Manifeste pour changer l'éducation, Actes Sud, Play Bac, Paris

MUCCHIELLI Alex, 2001. Les sciences de l'information et de la communication, Éditions Hachette, Paris

NEVEU Érik, 2023. « Jürgen HABERMAS, Espace public et démocratie délibérative. Un tournant, trad. de l'allemand par

F. Joly, Paris, Gallimard, coll. NRF Essais, », Questions de communication [En ligne], 46 | 2024, mis en ligne le 10 février 2025, consulté le 18 février 2025. URL : <http://journals.openedition.org/questionsdecommunication/37086>

QUÉRÉ Louis, 1992. L'espace public : de la théorie politique à la métathéorie sociologique, Les espaces publics, Quaderni, n°18, pp.75-92, DOI :10.3406/quad.1992.972 http://www.persee.fr/doc/quad_0987-1381_1992_num_18_1_972.

RIEFFEL Rémy, 2015. Sociologie des médias, 4^e édition actualisée et augmentée, Edition, Ellipse, Paris

RIGAUX Nathalie .2015. Introduction à la sociologie par sept grands auteurs, Édition De Boeker supérieur, Louvaine-la-Neuve

SÉNÉCAL Gilles .2019. « Observer l'espace public : approches, discussions, test Notes de recherche ». Institut national de la recherche scientifique, Centre Urbanisation Culture Société Montréal

SIDIBE Aïssata Laure G., 2016. « Insécurité routière à Ouagadougou : 1224 engins saisis en trois jours par la Police », in <https://lefaso.net/spip.php?article71606> consulté le 06 février 2026 à 13h 01 minute

YONEMURA Akemi, 2015. « La citoyenneté en Afrique subsaharienne », L'éducation à la citoyenneté. Vhs DVV International, N°82, pp.76-80

YONLI Taladi Narcisse, ZOUNGRANA Véronique, SAWADOGO Boukari, 2025. « Mobilité urbaine à Ouagadougou : Analyse des choix modaux entre deux roues motorisées et transport collectif ». In : Urbanisation en question, pacification réexaminée et communication revisitée à l'africaine, Revue africaniste inter-disciplinaire, Numéro 93, pp 47-72

YUVA Özge Sönmez .2015. « Comment devenir citoyen de la Terre ? » L'éducation à la citoyenneté, Vhs DVV International, N°82, pp.40-43