L'EVOLUTION DES CONDITIONS DE VIE DES BURKINABE VUE A TRAVERS LES VEHICULES A DEUX-ROUES MOTORISES (1960-ANNEES 2000)

Boubacar SAMBARE
Université Nazi BONI de Bobo-Dioulasso (Burkina Faso)
Maître Assistant en Histoire contemporaine
boubasambare@gmail.com

Résumé

Introduits durant la période coloniale, les cycles à moteur ont connu au Burkina Faso un essor spectaculaire autour des années 2000, révolutionnant les pratiques de mobilité des populations. Ces moyens motorisés ont été à la fois moteur et révélateur de transformations socioculturelles et économiques importantes dans la société burkinabè. Cette forte motorisation a mis en lumière de nombreux défis en matière de politiques publiques, de sécurité routière et d'intensification de l'individualisation. Ayant comme objet d'analyse les cycle à moteur, cet article, en se basant sur des sources orales et écrites analyse l'évolution des conditions de vie des Burkinabè de la période de l'indépendance aux années 2000.

Mots clés : *mobilité, cycles à moteur, individuation, conditions de vie.*

Abstract

Introduced during the colonial period, motorcycles experienced spectacular growth in Burkina Faso around the 2000s, revolutionising the mobility practices of the population. These motorised vehicles have been both a driving force and a catalyst for significant socio-cultural and economic transformations in Burkinabe society. This high level of motorisation has highlighted numerous challenges in terms of public policy, road safety and increasing individualisation. Focusing on motorcycles, this article analyses the evolution of living conditions in Burkina Faso from independence to the present day, based on oral and written sources.

Keywords*: mobility, motorcycles, individuation, living conditions.*

Introduction

Depuis son accession à l'indépendance en 1960, le Burkina Faso a été le théâtre d'importants bouleversements sociaux, politiques et économiques qui ont profondément affecté les conditions de vie des populations et influencé son développement. Parmi les nombreux défis auxquels les gouvernements successifs ont dû faire face, la question de la mobilité s'est imposée comme un enjeu central. Améliorer les moyens et les conditions de déplacement des Burkinabè est alors apparu comme une nécessité pour favoriser le développement économique et social du pays. Initialement réservés à un usage limité, les cycles à moteur se sont largement répandues révolutionnant ainsi les modes de déplacement dans le pays. Cette adoption massive traduit non seulement une amélioration des capacités financières des populations, mais aussi reflète les aspirations et les transformations dans les structures sociales. Au-delà de leur rôle fonctionnel, les cycles (motorisés et non motorisés), sont devenus les moyens de mobilité emblématiques des Burkinabè (A. Guézéré, 2022 : 16). Leur usage depuis 1960 a laissé une empreinte indélébile dans l'histoire de ce pays, témoignant des dynamiques de changement et d'adaptation qui caractérisent la société burkinabè depuis plusieurs décennies.

La littérature produite autour de la problématique des cycles (motorisés et non motorisés) au Burkina Faso s'est intéressée aux principaux constructeurs de ces moyens de mobilité (Sidiane, 1988) et (Ouédraogo, 1990) ; aux complexes enjeux socioéconomiques, politiques et urbanistiques de ces engins (Bamas, 1995), (Guive, 2016) ; aux représentations sociales liées à l'utilisation des cycles (bicyclettes) et facteurs d'expansion des cycles à moteur (Cusset et al.,1995). Plus récemment, Zangré et Bacye (2023 :145-154) ont approfondi l'étude sur les représentations sociales liées à l'usage de la moto dans les pratiques de mobilité quotidiennes des Ouagavillois. L'objectif de cette contribution est d'analyser l'évolution des conditions de vie des Burkinabè à travers le prisme des cycles à moteur de 1960 aux années 2000. Pour mettre en exerce cette évolution, l'étude inscrite dans une démarche historique, croise les sources orales aux sources écrites. La réflexion qui y est menée se focalise d'abord sur les mutations entrainées par l'introduction et l'expansion des cycles motorisés. Ensuite, elle

examine l'apport de ces engins dans le développement socioéconomique du pays.

Les cycles à moteur comme vecteur et indicateur de transformations socioculturelles et économiques

Les cycles à moteur se sont progressivement incrustés dans la vie quotidienne des populations burkinabè. Ces engins ont joué un rôle crucial dans les pratiques de mobilité aussi bien en milieu urbain que rural. Au cours de leur histoire, des représentations ont été associées à ces engins motorisés. Ils ont également été à l'origine de bouleversements et mutations socioculturelles et économiques. De ce fait, ces moyens de déplacement constituent un indicateur important pour comprendre les changements des conditions de vie des Burkinabè.

1. Les inégalités sociales au prisme des cycles à moteur

L'usage des cycles à moteur au Burkina Faso révèle des inégalités sociales qui sont principalement liées aux capacités financières des individus. Ces engins motorisés ont connu une croissance exponentielle : d'environ 5 000 unités, avant 1964 (Sidiane, 1988 : 5), le marché burkinabè atteignait près de 50 000 cycles à moteur importés annuellement dès 2006[1]. Cette évolution traduit le passage d'un usage restreint à une généralisation du cycle à moteur dans la société. À l'origine, les cycles à moteur étaient l'apanage de l'élite post-coloniale, représentant environ 10 % de la population (Sidiane, 1988 :9)[2]. Cette minorité se composait essentiellement de fonctionnaires, d'étudiants, de commerçants aisés, d'expatriés et de migrants de retour de Côte d'Ivoire[3]. Le prix élevé de ces engins, parfois inaccessible pour la majorité des Burkinabè[4], en faisait un symbole de réussite sociale et financière (Zangré/Konseiga et Bacye, 2023 : 145). Ainsi, l'usage généralisé des

[1] Les 5 000 cycles à moteurs concernent uniquement les cyclomoteurs. L'estimation des 50 000 cycles à moteur a pour source : Orla Ryan., 2006, « Burkina Faso : la passion du deux-roues », in *BBCAFRIQUE.com*, url : https://www.bbc.co.uk/french/news/story/2006/08/printable/060807_burkina_mopeds.shtml, consulté le 31-05-25, 13h 43mn.

[2] Selon de nombreux enquêtés, le nombre de fonctionnaire dans l'administration publique burkinabè, au moment de l'indépendance était relativement faible et les postes étaient limités (infirmier, attaché de santé, enseignant, instituteur, gendarme, soldat, etc.).

[3] Boussé Guiro, 1952, spécialiste en économie des transports à la retraite, entretien réalisé le 19/05/2025 à Ouagadougou. Les fonctionnaires pouvaient acquérir les cycles à moteur soit par achat grâce au rappel au moment de leur engagement ou par prêt sur la consommation qui était ensuite prélevé sur le salaire du contractant.

[4] Dao Dramane, 1970, Instituteur, entretien réalisé le 08/06/2025 à Ouagadougou.

cycles à moteur était significatif de l'émergence d'une classe moyenne et d'une amélioration relative du pouvoir d'achat des populations. Autrement dit, le niveau de motorisation était fonction du niveau de revenu des individus (Bamas, 2003 : 73). Des représentations économiques et sociales se sont alors cristallisées autour du cycle à moteur. Sa possession était à la fois synonyme l'accessibilité financière et d'ascension sociale. Le choix du type de cycle à moteur était révélateur d'inégalités sociales car chaque classe sociale se démarquait par l'usage d'un modèle spécifique. Ce choix était influencé par plusieurs critères ou variables (mode, esthétique, durabilité, robustesse) dont la plus déterminante était la valeur monétaire. Les cycles motorisés coûteux étaient plébiscités au sein des milieux aisés ; la classe moyenne optait pour des modèles intermédiaires, performants et durables ; tandis que les couches à faibles revenus se rabattaient sur les bicyclettes[5]. Par conséquent, hiérarchie sociale rimait avec hiérarchie modale. Dans les années 1990, les cycles motorisés haut de gamme, tels que la Suzuki Foker, la Honda Econo Power C70 dont le prix d'achat avoisinait 1 083 748 francs CFA (M. Souley, 1994, p. 4) étaient toutes les deux l'affaire de commerçants aisés. La Yamaha dame[6], surnommée « mon mari est capable » ou « la voiture burkinabè », commercialisée à hauteur de 1 303 863 francs CFA (Annonces SIFA Groupe CFAO, 2000 : 4), était davantage prisée par les hauts fonctionnaires et les secrétaires[7]. L'amélioration du revenu rimait avec le changement d'un cycle à moteur d'une gamme (moins coûteuse) vers une autre catégorie de cycle motorisé supérieure. Après de multiples témoignages relatifs à cette question, Cusset en arrivait à la conclusion suivante :

> « une hiérarchie existe au sein des deux roues motorisées en fonction de la marque et du modèle de véhicule ; les jeunes et les personnes appartenant aux classes moyennes ou supérieures acquièrent tel ou tel véhicule en se référant plus aux valeurs socio-culturelles qu'il incarne (modèle, prestige …) qu'à ses valeurs utilitaires. »
>
> (Cusset, 2008 : 58)

[5] Ilboudo Jean-Baptiste, 1949, journaliste à la retraite, entretien réalisé le 21/05/25 à Ouagadougou.

[6] La Honda C70 était communément appelée Honda Econo power C70 ou Honda Econo. Elle était également appelée « mon mari est capable » ou « mon commer est capable » (Boussé, 1952, témoin cité.) ; la Suzuki 80 était aussi appelé Suzuki Foker et la Yamaha V80 était connue sous l'appellation Yamaha dame.

[7] Yoba Laurent Kassoum, 1969, Conseiller agricole à Faso coton, entretien réalisé le 24-05-2025 à Ouagadougou.

De même, l'accès à un emploi, une promotion ou un poste de responsabilité élevé, se matérialisait par l'acquisition d'un cycle, qui dans l'imaginaire populaire devait refléter le niveau de responsabilité qu'imposait cette fonction. L'acquisition d'un cycle à moteur était donc perçue comme une reconnaissance sociale liée à l'emploi ou à la responsabilité professionnelle. Cette analyse est corroborée par Sidiane :

> « depuis longtemps, le cyclomoteur est perçu comme la traduction d'une certaine affirmation de la personnalité. Ainsi, un cadre, pour être en conformité avec sa personnalité, devra rouler en vélomoteur (Yamaha, Suzuki, etc.) ; aussi, une secrétaire qui voudra avoir l'allure de « grande » dame cherchera à acquérir un vélomoteur parce que d'abord plus cher que les cyclomoteurs et perçu par tous comme le moyen de déplacement des cadres, des commerçants, des intellectuels, etc…Mais cela ne voudrait pas dire qu'on achète les cyclomoteurs pour leurs caractéristiques fonctionnelles (assurer le déplacement). »
>
> (Sidiane, 1988 : 36-37)

Les modèles plus abordables, tels que les cyclomoteurs BBCT concédés à 199 000 francs CFA, la Peugeot P50 Ninja vendu à 298 000 francs CFA (Avis et annonces, 1992 : 9) et la Peugeot L2, vendu à 250 000 francs CFA (Bamas, 1995 : 216) ont plus été l'apanage des couches sociales à revenus modestes essentiellement composées de fonctionnaires et d'étudiants[8]. À l'opposé, des surnoms moqueurs comme « grand frère n'a pas grouillé » ou « Mélégué m'a tué » [9] soulignaient les différences sociales et économiques liées à la possession ou non d'un cycle à moteur décent. Pour Guive,

> « […] le cycle au Burkina Faso a depuis son apparition été associé à une forme de prestige. Leurs possesseurs traduisaient, dans l'acte de consommation, leur position dans la société et leur capacité financière, cristallisant de ce fait une

[8] Yoba Laurent Kassoum, 1969, témoin cité.

[9] Boussé Guiro, 1952, témoin cité. L'auteur explique que cette expression était d'usage courant au niveau des universitaires ne pouvant plus se procurer des cycles à moteur après l'adoption des PAS. Cet évènement étant survenu sous la direction de Traoré Mélégué, Ministre des Enseignements Secondaires, Supérieur et de la Recherche Scientifique d'où l'appellation « Mélégué m'a tué ».

> forme de distinction. A cette époque, cette distinction résidait avant tout dans le fait d'avoir une moto contre celui de ne pas en avoir, tout comme il consistait, avant cela, dans le fait d'avoir un vélo contre celui de ne pas en avoir ».
>
> (Guive, 2016 : 263.)

En somme, le choix du moyen de déplacement reflétait le statut social et le revenu des individus, conjuguant capital économique et capital social. Les moyens de déplacement s'ajustaient à l'évolution des individus dans la hiérarchie sociale, illustrant ainsi une hiérarchie modale étroitement liée aux inégalités économiques (Andan *et al.*, 1993, p. 148).

2. L'usage des cycles à moteur et les inégalités de genre

Les cycles à moteur ont été à l'origine de mutations dans les rapports sociaux qui régissaient jadis les hommes et femmes au Burkina Faso. La gent féminine n'est pas restée en marge de l'évolution considérable ces dernières années du nombre de cycle à moteur. L'accès des femmes à ces moyens motorisés a eu un impact considérable sur la réduction des inégalités de genre[10]. Plusieurs personnes interrogées dans le cadre de cette étude sont unanimes sur le caractère restrictif de l'accès des femmes aux cycles à moteur avant les années 2000, à l'exception de quelques rares femmes fonctionnaires. Comme le souligne M. Dambré : « c'est très rare, avant de voir une femme sur moto, mais si tu vois une femme sur moto aussi, faut comprendre qu'elle est fonctionnaire, c'était très rare »[11]. Cette réalité traduisait une forte dépendance des femmes vis-à-vis des hommes pour leurs déplacements. Dans la majeure partie des cas, la mobilité des femmes incombait aux hommes[12]. Hountondji (2019 : 125) confirme cette évolution en précisant que

> « cet usage a longtemps été la chasse-gardée des hommes même si on pouvait noter la présence de quelques rares femmes avant l'arrivée des motos chinoises qui ont véritablement changé le paysage des usagers. Dorénavant, la gente (sic) féminine tient une place, pas la moindre, parmi les

[10] Ilboudo Jean-Baptiste, 1949, témoin cité.
[11] Dambré Minata, 1959, retraitée, entretien réalisé le 21 /05/2025 à Ouagadougou.
[12] Boro Pierre, 1964, retraité, entretien réalisé le 21/05/2025 à Ouagadougou.

> utilisateurs de ces engins. Elles sont conductrices des modèles aussi bien hommes que dames ».
>
> (Hountondji, 2019 : 125)

Cette appropriation progressive des cycles à moteur a permis aux femmes de jouer un rôle économique important au sein des ménages et dans l'économie nationale. Selon Boussé, ces deux-roues motorisés ont offert aux femmes la possibilité d'exercer des activités génératrices de revenus, favorisant ainsi leur émancipation et une relative autonomie. Grâce à ces moyens motorisés, utilisés comme moyens de transport de marchandises, les femmes sont parvenues à rallier les zones de productions des marchés locaux[13].

3. Les cycles à moteur : reflet de modernisation et de développement économique

La mobilité constitue une caractéristique fondamentale des sociétés modernes. Comme le disaient Boyer *et al* (2016 : 47),

> « la mobilité de tous les jours apparaît dans les sociétés contemporaines comme une valeur et une préoccupation croissante, notamment dans les villes en forte expansion, car elle circonscrit la capacité des individus à accéder aux ressources spatiales et sociales. »

Partant de ce constat, la forte mobilité observée dans les centres urbains témoigne du passage d'une société traditionnelle à une société moderne, où les cycles à moteur jouent un rôle central. Introduits durant la période coloniale, ces moyens de locomotion moderne marquaient une rupture nette avec les modes de déplacement traditionnels. Les cycles à moteur se sont progressivement substitués à la marche, l'usage de l'âne, du cheval ou plus tard de la bicyclette [14]. La généralisation des cycles à moteur a marqué une véritable révolution dans les conditions de vie des populations. Ce changement a rendu les déplacements plus rapides. Il a permis de surmonter les contraintes des infrastructures routières. Les

[13] Boussé Guiro, 1952, témoin cité.
[14] Ilboudo Marceline, 1959, retraité, entretien réalisé le 20/05/25 à Ouagadougou.

cycles à moteur ont amélioré l'accès aux services sociaux essentiels comme la santé, le logement, le travail ou l'éducation (Bamas, 1995 : 23). Le cycle à moteur en lui-même était l'expression de la modernité, en posséder était devenu un signe tangible de modernité, symbolisant l'accession à une vie moderne. C'est la raison pour laquelle Boussé déclarait que « les deux-roues à moteurs ont apporté un peu de modernisme dans le village ou dans les villages ; à l'époque c'était des cyclomoteurs »[15]. L'acquisition du cycle à moteur était perçue comme le passage vers une vie moderne.

En outre, la popularisation des cycles à moteur a contribué à la création d'entreprises spécialisées, telles que la Société Industrielle du Faso, la Société Artisanale de Mécanique du Faso, le groupe de Diffusion Industrielle, Automobile et Commerciale du Faso ou encore le groupe Megamonde (Ouédraogo, 2008 : 32). Ces sociétés ont généré de nombreux emplois, revenus et contribué à la croissance économique des villes comme Bobo-Dioulasso et Ouagadougou (Ouédraogo, 2008 : 77). Bamas (2022 : 88), précisait que

> « […] le système deux-roues est constitué d'un ensemble d'activités interdépendantes, de la production industrielle des cycles à leur utilisation en passant par l'acquisition et l'entretien. Ces activités ont créé de nombreux emplois aussi bien industriels qu'artisanaux, faisant vivre près du dixième de la population urbaine. Elles génèrent également d'importantes recettes pour les acteurs, mais aussi pour l'Etat et la Municipalité par le biais de la fiscalité ».
>
> (Bamas, 2022 : 88)

Dans cette dynamique, les cycles à moteur ont constitué un levier important de modernisation à travers la création de complexes industriels.

Les cycles à moteur, à la fois instigateur et témoin des changements des conditions de vie reflètent des transformations structurelles économiques importantes. Leur diffusion a été un facteur décisif dans le dynamisme des échanges commerciaux en milieu rural et dans la diversification des activités économiques au niveau urbain. Ces

[15] Boussé Guiro, 1952, témoin cité.

engins ont permis de rallier les zones de productions agricoles aux marchés. Par conséquent, ils ont contribué au désenclavement de ces espaces et suscité la création de multiples emplois. Les propos de Guive sont assez illustratifs à cette dynamique :

> « En effet, nombre d'agriculteurs se rendent dorénavant directement à moto sur les marchés des villages voisins pour y vendre leur production sans recourir à des intermédiaires. Suivant la même logique, des commerçants itinérants, fuyant la concurrence des centres urbains, sillonnent la brousse pour écouler leurs marchandises, participant de ce fait au désenclavement de ces espaces ruraux. En ville également, cette dimension entrepreneuriale vient souvent s'ajouter aux usages quotidiens de la moto. En marge des profils évidents de livreurs, postiers, réparateurs à domicile, apparaissent certaines initiatives plus atypiques : à l'image de ces prostituées, communément appelées « brigade d'intervention rapide », qui ont quitté les trottoirs pour s'afficher dans la circulation ».
>
> (Guive, 2016 : 8.)

Ainsi, l'évolution des conditions de vie des Burkinabè via les cycles à moteur a mis en évidence la centralité de ce moyen de mobilité dans les pratiques quotidiennes des populations, tout en révélant des mutations socioéconomiques profondes qui façonnent la société burkinabè contemporaine.

2. Les cycles à moteur : révélateurs des défis de développement et de l'intensification des processus d'individuation

La diffusion des cycles à moteur s'est révélée comme un processus pragmatique d'adaptation aux défis de l'échec des politiques publique à favoriser le déplacement des populations. Ces engins motorisés ont par ailleurs suscité et servi d'instrument à la matérialisation du processus d'individuation dans la société burkinabè.

1. La diffusion des cycles à moteur, reflet des défis de développement

La montée en puissance de ces engins motorisés dans les pratiques de mobilité illustre des défis de développement auxquels les différents gouvernements ont tenté d'apporter des solutions afin de garantir un accès efficace aux transports. L'adoption massive de ces engins durant ces quarante années, traduit notamment une défaillance des infrastructures routières et une absence de transports publics adaptés. Le témoignage de Dambré sur cette réalité faisait du cycle à moteur une nécessité,

> « il n'y avait pas d'autres moyens de transport. Par exemple, je quittais Tougan pour venir à Ouaga ici avec ma Camico, 229 km de Ouaga. Quand j'avais ma CT, mon mari roulait avec ça de Tougan venir à Ouaga et il quitte Ouaga ici jusqu'à Kaya chez ses parents. Vraiment c'est des moyens de déplacement solide. […] En ce moment, pour voyager, c'est avec Peugeot bâché, même les moutons on ne va pas les faire comme ça. Il y a des moments même quitter Tougan venir à Ouagadougou, vous allez faire deux jours sur la route. Avec la moto, tu faisais un jour. Il n'y avait pas de bonnes voies et ce n'était pas goudronnées, il y avait des trous »[16].

Dans les principales villes du pays, telles que Ouagadougou et Bobo-Dioulasso, la croissance démographique rapide liée à l'exode rural et au phénomène migratoire (Bamas, 2020 : 73) a accentué les défis en matière d'urbanisme et de mobilité (Gubry, 1991 : 9). L'urbanisation galopante a mis en lumière l'échec des politiques publiques à développer un réseau de transport urbain fiable et diversifié[17]. C'est dans un tel contexte que

[16] M. Dambré, 1959, témoin cité.

[17] Les transports collectifs par bus sont non seulement arrivés tardivement à Ouagadougou et à Bobo-Dioulasso en 1984, mais se sont avérés insuffisant à satisfaire à la demande des usagers. De Régie Nationale des transports en Commun X9 (1984-1996) à Société de Transport Alpha Oméga (1997-2002) et enfin Société de Transport en Commun de Ouagadougou de 2003 à ce jour témoigne des difficultés de gestion des transports en commun au Burkina Faso. Il faut également souligner l'insuffisance des taxis et leurs coûts élevés.

les cycles à moteur ont connu une évolution spectaculaire[18]. En effet, selon Zangré/Konseiga et Bacye,

> « L'absence de réseau fiable et diversifié de transport en commun et des initiatives individuelles de transport collectif tel que les co-voiturages expliquent l'utilisation impressionnante des motos. Par ailleurs, le manque d'infrastructure, de bitume et le nombre élevées de voies inaccessibles en voiture contraignent les habitants de la ville de Ouagadougou à posséder un engin à deux roues ».
>
> (Zangré/Konseiga et Bacye, 2023, p. 153)

Fort de ces contraintes, les populations ont adapté leur choix de cycles à moteur en fonction des spécificités régionales. En milieu rural, les motocyclettes robustes étaient privilégiées, tandis qu'en milieu urbain, les cyclomoteurs et vélomoteurs étaient plus développés[19]. Sidiane (1988, p. 35) expliquait ainsi qu'

> « il faut choisir un type de cyclomoteurs adapté à sa région, ainsi dans le Nord-Est du pays (Dori, Gorom-Gorom) on utilise beaucoup plus les engins robustes : BBCT, BBRS, 154 L2 et les engins de cylindrée supérieur à 50 cm^3 (Yamaha homme, Suzuki homme) à cause du climat et du sol sablonneux qui ne permet pas de circuler aisément ».
>
> (Sidiane, 1988 : 35)

Les années 2000 ont marqué une révolution avec l'arrivée massive des motos chinoises sur le marché burkinabè (Guézéré, 2022 : 19). Cette évolution traduit une adaptation pragmatique des populations aux contraintes économiques et aux besoins croissants de mobilité. En effet, dans un contexte de crise économique[20] marquée par la mise en œuvre

---

[18] Pour la ville de Ouagadougou, le nombre de cycle à moteur est passé de 695 en 1970 à 5080 en 1976. En 1987 ce chiffre avoisinait 19 884 pour atteindre en 1990, 46 301 cycles à moteur. Andan et Cusset, (1993 : 22)

[19] Boussé Guiro, 1952, témoin cité.

[20] Nous faisons allusion aux problèmes que connaissent les pays du Sud pendant la décennie 70 : dégradation des termes de l'échanges, l'endettement croissant, les chocs pétroliers des années 1973 et 1979, la crise économique, la mauvaise gestion et la bureaucratie, les questions d'insécurité, etc.

des Programmes d'Ajustement Structurel[21] dans les années 1980-1990, les Burkinabè ont vu leur pouvoir d'achat diminuer, impactant considérablement leur capacité à se déplacer (Hountondji, 2019 : 137). Ce contexte a justifié l'essor des motos chinoises, moins coûteuses et techniquement innovantes, permettant la démocratisation de l'accès à la motorisation. Comme le souligne Blundo (2022 : 62),

> « l'argument du prix abordable, qui démocratise l'accès à des motos neuves, ne suffit pas à expliquer la percée des deux-roues chinois. Par rapport au parc motorisé qui leur préexiste, ces engins apportent plusieurs innovations. »

Ainsi, l'adoption massive des cycles à moteur s'inscrit comme une stratégie d'adaptation essentielle face à l'absence d'alternatives viables en matière de transport public (Bamas, 2020 : 72). Elle permet de réduire les coûts liés à la mobilité et de faciliter l'accès aux services essentiels, faisant des cycles à moteur un indicateur clé des transformations socioéconomiques au Burkina Faso.

2. La forte mobilité à travers les cycles à moteur : révélateur et moteur de l'intensification du processus d'individuation

L'utilisation des cycles à moteur a permis d'observer des transformations socio-culturelles importantes dans la société burkinabè. L'accroissement de la mobilité, résultat de l'essor des cycles à moteur, a profondément modifié les modes de vie et les dynamiques sociales, à travers l'accélération du processus d'individuation. L'évolution social du Burkina Faso, sous l'angle des cycles à moteur, de 1960 aux années 2000, fait ressortir une fragilisation voire un effritement des valeurs traditionnelles et une montée de l'individualisme. Les cycles motorisés, ont été à la fois révélateur des transformations sociales et accélérateur de l'émancipation de l'individu. Ouédraogo (1990 : 1) résumait cette aspiration en affirmant que « le premier souci du Burkinabè est d'acquérir un moyen de déplacement, car il aime la liberté ». Cette opinion est partagée par S. Zongo, qui soulignait que « au Burkina, c'est les deux-roues. Tout le monde veut avoir son deux-roues, sa parcelle. Personne

[21] Les PAS rimaient avec l'adoption du libéralisme économique. En 1994, est intervenu la dévaluation du franc CFA et l'entrée de la Chine à l'Organisation Mondiale du Commerce en 2001.

ne veut dépendre de l'autre, tout le monde veut être indépendant »[22]. Ces propos illustrent parfaitement comment le cycle à moteur est devenu un symbole tangible de la quête d'autonomie individuelle.

Avant sa diffusion massive, posséder un cycle à moteur était déjà associé à un statut social élevé, incarnant prestige et reconnaissance (Guive, 2016 : 263). La possession de ce moyen de déplacement constituait une étape importante dans l'affirmation de soi et la recherche d'estime sociale. Selon Ouédraogo, ce désir d'affirmation personnelle a largement contribué à la prolifération des cycles à moteur, permettant à leurs détenteurs de se distinguer dans un contexte où seuls quelques-uns disposaient des ressources économiques nécessaires (Ouédraogo, 1990 : 1). Cette dynamique explique en partie l'échec des transports collectifs à Ouagadougou, où la préférence pour la possession individuelle de motos s'est imposée (Zangré/Konseiga et Bacye, 2023 : 151). L'engouement pour la moto traduit la volonté des Burkinabè d'acquérir un moyen de déplacement personnel, renforçant ainsi leur indépendance. Les propos de Bamas sont édifiant à ce sujet :

> « En effet, toute une valorisation sociale s'est développée autour de l'acquisition et de l'usage des deux roues. De façon générale et selon le milieu social auquel on appartient, le véhicule deux roues confère ou non à son propriétaire une distinction sociale. Les propriétaires de véhicules deux roues procèdent de diverses manières pour se faire voir : l'on se fait remarquer par son proche entourage dès qu'on acquiert un nouveau cycle ou encore lors des cérémonies de mariages, baptêmes et autres fêtes familiales ; dans la circulation également, surtout lorsque les feux sont au rouge, les usagers de deux roues se regardent les uns les autres afin de distinguer ceux qui utilisent les deux roues motorisées à la mode ».
>
> (Bamas, 1995 : 39)

Cependant, cette montée en puissance des cycles à moteur n'a pas été sans conséquences négatives. Dans les centres urbains, ces engins sont devenus une source importante d'accidents de la route, causant

[22] Zongo Salam, 1945, retraité, entretien réalisé le 30/05/25 à Ouagadougou.

parfois des pertes en vies humaines[23]. Le nombre d'accidents impliquant des cycles motorisés ou non est passé de 830 en 1980 à 1 338 en 1990, puis à 1 777 en 1998 (Bamas, 2003 : 76). Par ailleurs, ils ont contribué également à la pollution sonore et atmosphérique, posant de nouveaux défis en matière de santé publique et de sécurité routière.

Conclusion

L'histoire des cycles à moteur est indissociable de l'évolution des conditions de vie des Burkinabè entre 1960 et les années 2000. Initialement réservés à une élite postcoloniale, ces engins motorisés se sont progressivement démocratisés pour devenir un élément central de la mobilité quotidienne et de la vie sociale au Burkina Faso. À travers leur histoire, les cycles à moteur permettent de comprendre comment des outils technologiques peuvent engendrer des transformations socioculturelles, économiques et influencer les conditions de vie des populations dans un pays en voie de développement comme le Burkina Faso.

L'analyse de cette période montre que les cycles à moteur ont été à la fois un indicateur clé des inégalités sociales, un symbole de modernité et un moteur de développement économique. Leur adoption massive s'est aussi révélée être une réponse pragmatique à l'échec des politiques publiques en matière de transport, tout en offrant un prisme original pour comprendre les réalités socioéconomiques du pays. En définitive, le cycle à moteur reste un symbole fort de l'évolution des conditions de vie illustrant les défis et les progrès réalisés au cours de ces quatre décennies.

[23] Les causes des accidents sont multiples : le mauvais état des infrastructures, l'ignorance et le non-respect du code de la route, l'incivisme.

Sources et références bibliographiques

Sources orales

Nom Prénoms	Profession ou statut	Date de naissance	Lieu de l'entretien	Date de l'entretien
Boussé Guiro	Spécialiste en économie des transports à la retraite	1952	Ouagadougou	19-05-25
Yoba Laurent Kassoum	Conseiller agricole à Faso coton	1969	Ouagadougou	24-05-25
Ilboudo Marceline	Retraitée	1959	Ouagadougou	20-05-25
Sawadogo Mahamadi	Président des producteurs de riz du Sud-Ouest	1978	Ouagadougou	20-05-25
Dambré Minata	Retraitée	1959	Ouagadougou	21-05-25
Boro Pierre	Retraité	1964	Ouagadougou	21-05-25
Ilboudo Jean Baptiste	Journaliste à la retraite	1949	Ouagadougou	21-05-25
Zongo Salam	Retraité	1945	Ouagadougou	30-05-25
Dao Dramane	Instituteur	1970	Ouagadougou	08-06-25
Bado Jean	Retraité	1940	Ouagadougou	05-06-25

Références bibliographiques

ANDAN Odile *et al.* 1993. « Mode de transport, comportements individuels et perceptions », in GODARD Xavier *et al.*, *Analyse du système de déplacements à Ouagadougou*, CEDRES-INRETS-LET, pp. 118-158.

Annonces SIFA Groupe CFAO, « Communiqué », in *Sidwaya*, n° 3939, du 24 janvier, 2000, p. 4.

Avis et annonces, « Communiqué de la SIFA », in *Sidwaya*, n° 2047, du 26 juin, 1992, p. 9.

BAMAS Stanislas Marie Maximilien, 1995. Deux roues et transports collectifs à Ouagadougou : à la recherche d'une articulation, Thèse de doctorat en Géographie, Université Michel de Montaigne, Bordeaux III.
BAMAS Stanislas Marie Maximilien, 2003. « Les transports urbains à Ouagadougou : diagnostic et perspectives », in *Etudes urbaines à Ouagadougou*, n° 11, Burkina Faso. Talence : Centre de recherche sur les espaces tropicaux, pp. 59-90.
BAMAS Stanislas Marie Maximilien, 2020. « La crise des transport collectifs par autobus à Ouagadougou (Burkina Faso) », in KASSI-DJODJO Irène et KIETTYETTA Jean Yves (sous dir), *Se déplacer dans les métropoles africaines*, Côte-d'Ivoire, L'Harmattan, pp. 71-89.
BEEVOR Eleanor, 2023, Motos et groupes armées au Sahel, anatomie d'un marché régional, Rapport de Global Initiavtive against transnational organized crime.
BLUNDO Giorgio, 2022. « « La photo qui transporte » 29-Cinkassé, frontière Togo-Burkina Faso : lorsqu'une moto transporte une autre », in *La motocyclette dans tous ses états en Afrique : mobilités, enjeux socio-économiques et représentations sociales*, n° 17-18, pp. 56-70.
BOYER Florence *et al.,* 2016. « Les mobilités quotidiennes, un révélateur des inégalités sociospatiales à Ouagadougou », in *Autrepart*, pp. 47-68.
CUSSET Jean Michel *et al.*, 1995. Les transports urbains non motorisés en Afrique sub saharienne : le cas du Burkina Faso, Rapport du séminaire international sur les transports en Afrique Sub-saharienne, Arcueil, Lyon, col. SITRASS.
GUBRY Patrick, 1991. « Urbanisation, croissance urbaine et transports en Afrique », in *Revue générale des chemins de fer*, n° 9, pp. 5-9.
GUEZERE Antoine, 2022. « Trois générations de motocyclettes en Afrique de l'Ouest », in *Géotransports. La motocyclette dans tous ses états en Afrique*, n° 17-18, *pp.* 11-26.
GUIVE Khan Mohammad, 2016. Les motos chinoises au Burkina Faso : une affaire d'Etat. Nouveaux itinéraires d'accumulation marchands transnationaux et gestion de l'extraversion, Thèse de doctorat en Sciences Sociales, Université de Lausanne.
HOUNTONDJI Dodji Yaovi, 2019. Les usages sociaux et symboliques des motos de fabrication chinoise au Togo : étude de cas dans la ville de Lomé, Thèse de doctorat unique d'Anthropologie, Université de Lomé, 309 p.

NOAGA Gabriel, 2005. « Patrimoine culturel : l'histoire du vélo au Burkina Faso », in *Lefaso.net*, url : https://lefaso.net/spip.php?article5446, consulté le 29-05-25, 9h 17 mn.

OUEDRAOGO Frédéric, « Industrie du cycle : la concurrence enterre la SIFA en Décembre », in *Sidwaya*, n° 6520, du 1er octobre 2009, pp. 18-19.

OUEDRAOGO Karim, 1990. Les produits SIFA et le marché des cycles et cyclomoteurs, Mémoire de fin de cycle en Gestion et administration des entreprises, Institut Universitaire de Technologie, Ouagadougou.

ORLA Ryan., 2006, « Burkina Faso : la passion du deux-roues », in *BBCAFRIQUE.com*, url :https://www.bbc.co.uk/french/news/story/2006/08/printable/060807_burkina_mopeds.shtml, consulté le 31-05-25, 13h 43mn.

SIDIANE Ousmane, 1988. Approche marketing des marchés burkinabè des cyclomoteurs et stratégies du marketing des constructeurs, Mémoire de maitrise en science économique, Université de Ouagadougou, Ecole Supérieur des Sciences Economiques.

SOULEY Mohamed, « Arrêté n° 94-0078/MICMISG/DGRS/DRC portant réajustement des prix des produits de fabrication de Produits DIACFA Industrie », in *Sidwaya*, n° 2495, du 14 avril, 1994, p. 4.

ZANGRE/KONSEIGA Kis-Wend-Sida Romaine et BACYE Yisso Fidèle, 2023. « La moto instrument de mobilité à Ouagadougou : représentations sociales et enjeux », in *Djibool*, pp. 145-154.