

## LA MOTO INSTRUMENT DE MOBILITÉ À OUAGADOUGOU : REPRÉSENTATIONS SOCIALES ET ENJEUX

**Kis-Wend-Sida Romaine ZANGRE/KONSEIGA**

Université Thomas SANKARA, Burkina Faso

Centre Universitaire de Dori

[romizangre@gmail.com](mailto:romizangre@gmail.com)

&

**Yisso Fidèle BACYE**

Université Thomas SANKARA, Burkina Faso

Centre Universitaire de Tenkodogo

[fideleyisso@gmail.com](mailto:fideleyisso@gmail.com)

**Résumé :** La problématique de la mobilité urbaine se dénoue dans la ville de Ouagadougou face à la faiblesse du réseau routier et du transport en commun. L'usage impressionnant de la moto, entraîne sa mise en circulation massive. Mais, l'observation empirique montre que la moto n'est pas seulement un engin de mobilité mais sert aussi au prestige social, quand bien même elles sont quotidiennement impliquées dans les accidents de la circulation. Les résultats indiquent que la moto est un élément d'expression de la réussite sociale. Comme tel, l'utilisation de la moto est la manifestation du sentiment de l'individualisme que nourrissent les Ouagavillois. En outre, ce phénomène est soutenu par le marchandage des prix de taxi. Cependant, la faiblesse des moyens de transport n'est pas une problématique puisque la demande ne se manifeste pas au-delà de l'offre disponible.

**Mots clés :** moto, accident, statut social, transport en commun, Ouagadougou

## THE MOTORCYCLE AS A MOBILITY TOOL IN OUAGADOUGOU : SOCIAL REPRESENTATIONS AND ISSUES

**Abstract :** The problem of urban mobility is bare in the city of Ouagadougou in the face of the weakness of the road network and public transport. The populations having opted for an impressive consumption of the motorcycle, leads to its massive circulation. For this qualitative research, we combined direct observation and interviews with motorcycle owners and parking lot owners. The results indicate that the motorcycle is an element of expression of social success. As such, the use of the motorcycle is the manifestation of the feeling of individualism that the Ouagavillois nurture. Moreover, this phenomenon is supported by haggling over taxi prices. However, the lack of means of transport is not a problem since the demand does not manifest itself beyond the available supply.

**Keywords:** motorcycle, accident, social status, public transport, Ouagadougou

## Introduction

La conception d'une ville ne peut s'opérer qu'à travers une image d'assemblage d'individus, d'aménagement infrastructurel et de mode de vie. Sa fonction essentielle se résume dans quatre principaux éléments : habitat, mobilité, travail, distraction. La profession de foi de Le Corbusier résume ainsi cette boutade : « Les clefs de l'urbanisme sont dans les quatre fonctions : habiter, travailler, se recréer (dans les heures libres), circuler » (1933, p.1). La ville ne peut dans ce sens être imaginée qu'en rapport avec la mobilité des individus.

La représentation sociale de la ville se faisant par les modes de vie, les quotidiennetés des citoyens, les déplacements s'y font importants. En effet,

qu'il s'agisse de se rendre au travail ou d'en rechercher un, d'aller à l'école ou à l'université, d'acheter les ingrédients du repas ou de se procurer le bois nécessaire à leur cuisson, de participer à un mariage ou d'assister à un enterrement, les déplacements dans la ville sont une nécessité quotidienne pour la grande majorité des citoyens. L. D. Olvera et D. Plat (1996, p. 293)

Se déplacer, tel que le conçoit cet auteur fait partie intégrante du fonctionnement social de la ville. Ainsi, la ville, lieu d'interactions sociales ne peut se concevoir sans la mobilité urbaine.

Le système de mobilité urbaine, trait caractéristique de l'urbanisation détermine l'habitat et les emplois. Selon Y. Fijalkow (2002, p.17) « les réseaux de transport modèlent l'organisation spatiale de la ville. Les prix des logements, la répartition des emplois dépendent en grande partie de l'accessibilité et donc des transports ». La mobilité est un élément essentiel dans l'importance des fonctions car elle permet de réduire les temps des déplacements des citoyens, détermine les coûts des services donc, l'économie. Moins les commerçants investissent dans le transport des marchandises, plus celles-ci seront peu coûteuses et la demande s'accroît (Y. Fijalkow, op cit.). L'auteur évoque le concept de « proximité spatiale » permettant selon lui « le déploiement des réseaux économiques et sociaux et la multiplication des relations de service » (p. 18-19).

La mobilité urbaine de par les moyens de locomotion qui la caractérise influe sur les projets de construction des infrastructures routières. Les moyens de transport étant basiquement individuel, ceux-ci contingentent l'image de l'aménagement des espaces urbains. Comme il est noté :

la dépendance à l'égard de la voiture individuelle se traduit dans l'organisation de l'espace urbain. Bien souvent, la ville s'est adaptée à la voiture plutôt que l'inverse. Face à une augmentation importante du parc national [...], les municipalités ont sacrifié des espaces centraux, construit des parkings et des quasi-autoroutes urbaines. Y. Fijalkow (2002, p.18)

A l'instar des autres villes des pays sous-développés, Ouagadougou se caractérise par son étalement et la concentration des services aussi bien publics que privés. L'étalement de la ville s'effectue avec son corollaire d'éloignement des populations des principales fonctions (hôpital, école, centre commercial...) posant ainsi, le problème de la mobilité à l'intérieur de la ville de Ouagadougou.

Le moyen de déplacement le plus remarquable en circulation à Ouagadougou est l'engin à deux roues. Ainsi, « 80% des déplacements se font sur un deux roues (motos et vélos). Sur 100 personnes qui circulent, 66 sont à moto, 16 en auto, 15 en vélo et 5 en

taxi/ minibus/bus/poids lourds/charrettes/tricycles » (H. Chaumier et L. Guigma, 2015, p.1). L'effectif en terme numérique fait état de ce que pour 1,62 millions d'habitants, l'on dénombre environ 760 000 motos (Abdellaoui, 2016). La croissance du nombre de motos dans cette ville est impressionnante. En 2015, l'on enregistrait 100 886 mises en circulation. La moto demeure pour l'essentiel, le moyen de mobilité le plus prisé. Elle « est en effet le principal moyen de déplacement à Ouagadougou [...]. Elle représente à Ouagadougou un lien naturel entre pratiques et représentations de l'espace » (F. Lefebvre et al, 2017, p. 9). La moto qui fut inventée et produite pour la première fois en Europe fait son entrée dans les villes d'Afrique sahélienne, notamment à Ouagadougou à partir des années 1970. Sa pratique et son usage débiteront par la nouvelle élite post-coloniale avant d'entrée dans les quotidiennetés et la culture des villes émergentes. Depuis quelques décennies la demande en motos est très forte et sa production change de contenu pour s'implanter les pays asiatiques, notamment la Chine qui devient le principal pays de provenance.

Ainsi, le nombre de motos mises en circulation ne fait pas passer sous silence la place de la moto dans le secteur économique du Burkina Faso. Parlant de la relation économique sino-burkinabé, le secteur de la moto paraît l'un des secteurs économiques les plus importants. Ainsi, en :

En 2002, que cela soit sous forme de pièces importées pour l'industrie du montage ou comme produits finis, les motos représentent en effet 52,3% de la valeur totale des importations du Burkina Faso depuis la Chine. Or, alors que cette année marque l'essor des échanges commerciaux sino-burkinabé, cela pourrait laisser entendre que le secteur de la moto a joué un rôle d'entraînement global dans l'orientation des filières d'approvisionnement du Burkina Faso vers la Chine. G. K. Mohammad (2016, p.5).

La Chine se présente alors comme le premier fournisseur des motos au Burkina Faso face aux produits Européens mais selon l'auteur, la culture de l'utilisation des motos au Burkina Faso s'est opérée par la SIFA (société industrielle du Faso).

si la place occupée par les deux roues dans la société burkinabè s'explique sur une base historique par le travail de popularisation menée par la SIFA, la réorientation des filières d'approvisionnement vers la Chine fait entrer la présence de ce bien dans une nouvelle dimension ; les motos font désormais partie intégrante du paysage burkinabé. Dans la capitale, Ouagadougou, elles s'imposent d'ailleurs sans conteste face à tout autre moyen de locomotion. G.K. Mohammad (2016, p. 7).

L'importance de la moto dans l'économie du Burkina Faso s'explique à travers la création de nombreuses opportunités d'affaires notamment la création de petits métiers.

il s'agit entre autres des petits mécaniciens, des laveurs de motos, de gérants de parkings à deux roues (une étude a dénombré 1385 parkings à Ouagadougou et Bobo Dioulasso employant environ 10.000 personnes), des intermédiaires pour l'immatriculation des motocycles etc. Aujourd'hui bien de jeunes burkinabè trouvent leur pitance quotidienne dans ces activités de plus en plus visibles sur le paysage économique au Burkina Faso. A Seré (2007, p.1)

La littérature ci-après montre un peu l'étendue des études sur les engins à deux roues mais qui n'abordent pas en profondeur les représentations sociales de ces engins, ni les enjeux importants qu'elles soulèvent. L'objectif de cette recherche est de relever ce gap. La méthodologie adoptée pour de comprendre le phénomène est essentiellement qualitative. Elle a permis d'atteindre des résultats qui sont décrits et discutés dans la suite du manuscrit.

## 1. Méthodologie

Cette recherche est qualitative. Elle s'est déroulée dans la ville de Ouagadougou du 27 janvier au 18 mars 2020 et un terrain complémentaire au mois de septembre 2023. La population cible fut constituée de propriétaires de motos, de clients des bus de la ville de Ouagadougou, de propriétaires de taxis et des commerçants vendeurs de cycles d'exploitants de métiers dérivés de la moto (parking, services de lavage de motos, mécaniciens). Deux principales techniques de collecte des données ont été mobilisées : la recherche documentaire dont l'intérêt est de passer en revue les travaux antérieurs portant sur la moto. Cette recherche fut importante dans la mesure où elle renseigne sur les problématiques relatives à l'exploitation de la moto dans les villes. Pour réaliser cette recherche, la grille de lecture a été utilisée comme outil essentiel. Les entretiens semi-structurés réalisés auprès de la population cible, portait sur les thèmes tels les représentations sociales de la moto, les dangers de la moto et la part du secteur moto dans l'économie individuelle des acteurs sociaux. Les interviews ont été faites à l'aide de guides d'entretien, selon le profil de chaque informateur. La population cible a été regroupée en quatre profils : les propriétaires, les non propriétaires, les promoteurs de taxi, les vendeurs et les métiers dérivés de la moto. L'échantillonnage s'est consacré à la recherche de la saturation intra profil. Dans chaque profil désigné, il s'est agi de trouver une saturation afin de mettre fin à l'entretien. Ainsi, nous avons pu nous entretenir avec 22 propriétaires de motos, 10 utilisateurs de bus n'ayant pas de motos, 7 taxis maîtres, 11 promoteurs d'emplois dérivés de la moto et 5 vendeurs de motos. Les données collectées ont été traitées de façon thématique.

En somme, la démarche de cette recherche est qualitative. Elle multiplie des techniques et outils qualitatifs. Cette démarche a abouti à des résultats ci-dessous présentés.

## 2. Résultats

Les résultats de cet article ont été traités sous trois principaux thèmes. Il s'agit de présenter la justification que font les Ouagalais de l'utilisation de la moto, des dangers encourus et enfin de l'analyse de la moto dans le statut social des individus.

### 2.1. La moto pour les "Ouagalais"

La forte demande de la moto par les "Ouagalais" dénuce leurs représentations sociales de cet engin à deux roues. Les coûts d'acquisition de moto chez les propriétaires interrogés varient entre trois cent soixante-dix-neuf mille (379 000) Francs CFA et un million deux cent mille (1.200.000) francs pour les engins dont la cylindrée dépasse 135cm<sup>3</sup>. L'opinion Ouagalaise distingue deux types de moto : les originales et la chinoiserie ou "Koom" en langue nationale *mooré* qui signifie eau. La désignation *koom* permet de montrer les motos sans grande valeur, des copies.

Les frais d'acquisition des motos justifient l'engouement des populations à son utilisation. Les utilisateurs de la moto jugent les prix d'achat abordables. Dans cette optique KI, fonctionnaire, habitant à 5 kilomètres de son lieu de travail estime que « la moto est le principal moyen de déplacement des Ouagalais parce que c'est moins cher et plus pratique ».

La "praticité" de la moto est la principale raison évoquée par les enquêtés afin de justifier leur recours à la moto. Pour B.L., gendarme, habitant à environ 5 kilomètres de son lieu de service, « la moto est tranquille, économique et la fluidité en cas d'embouteillage. » Ce sont quasiment les mêmes raisons qu'avance L.C, fonctionnaire logeant à 12 kilomètres de son lieu de travail. Pour lui,

la moto me permet d'aller où je veux quand je veux et à l'heure que je veux.  
Le bus et le taxi ne vont pas partout et ne circulent pas à toutes les heures  
imagine si tu veux sortir avec ta copine pour aller en boîte avec un bus ou un taxi...donc la moto est pratique en tout temps, en tout lieu.

Ces propos dévoilent en réalité la liberté des utilisateurs des engins à deux roues. Ceux-ci préfèrent être les maîtres de leur temps plus tôt que de se soumettre à une réglementation horaire contraignante comme c'est le cas avec la fréquentation du transport en commun. Sans doute S.B. enseignant, 4 kilomètres de son lieu de travail a un point de vue corroborant : « on peut faire son programme sans risque d'être en déphasage vis-à-vis du temps par rapport à la destination donnée alors que le taxi, il est cher ! Le bus, il faut aller attendre longtemps ».

Outre la "praticité", le faible coût d'acquisition, l'utilisation de la moto comme principal moyen de déplacement à Ouagadougou dérive du faible développement du transport en commun. Selon les enquêtés, l'utilisation du bus impose des longues attentes. Comme l'explique S.R. boulanger, 18 kilomètres de son lieu de travail une comparaison des moyens de transport par bus et par moto indique que le bus est plus économique du point de vue de la réduction des risques d'accidents. Pour lui, « c'est une situation imposée car elle est liée au faible développement des transports en commun (bus, taxi). Sinon en bus, tu es en sécurité tu ne te préoccupes que d'aller dans ton coin alors que la moto est risquée. À tout moment quelqu'un peut venir te cogner. » Bien que l'on serait en sécurité avec le bus, des utilisateurs de bus estiment que leurs options sont subsidiaires à un dénuement financier. La moto demeure le choix privilégié. Comme l'indique B.C. gérante d'une boutique de transfert d'argent, 5kilomètres de son lieu de travail : « j'emprunte le bus parce que je n'ai pas de moto. Sinon moi-même ça ne m'arrange pas ! Tu peux aller t'arrêter des heures et ce n'est pas sûr que ça vienne, ça me fait souvent mal. C'est par contrainte et j'ai honte souvent d'emprunter le bus parce que ça ne me plaît pas. »

Le sous-développement du transport en commun par ricochet crée des surcharges dans les bus. En effet, un grand nombre d'individus emprunterait les quelques rares bus qui existent selon les enquêtés qui fréquentent régulièrement les bus. Pour ces derniers, ils y sont empilés. Ainsi, comparant les deux moyens de transport C.V. étudiant, déclare :

je préfère circuler avec la moto que d'utiliser le bus parce que tu es à l'aise  
contrairement au bus qui est étouffant, j'ai failli même mourir une fois  
tellement c'était bourré, il n'y avait pas de place et je ne supporte pas les  
différentes odeurs des gens. Le taxi est cher surtout si là où tu pars est loin.

C'est aussi le sentiment de la propriété qui est exalté ! La référence à la propriété individuelle privée est récurrente dans les propos des enquêtés. Comme l'indique S.R. boulanger, 18 kilomètres de son lieu de travail, « chacun veut avoir son engin à soi, le burkinabè aimerait avoir pour lui, il veut être propriétaire. Comme ça, à tout moment, il pourra vaquer à ses occupations alors que si c'est le transport en commun, on aura toutes les angoisses ». Dans ce sillage de légitimation de l'utilisation de la moto, N.B., mécanicien habitant à 4km de son lieu de travail et empruntant le bus est formel : « je préfère la moto au moins, c'est pour toi ».

Par ailleurs, la moto à Ouagadougou serait un moyen de distinction sociale. Ce point de vue est socialement situé. En effet, les entretiens révèlent que les personnes disposant de motos estiment que leur statut social n'évolue pas forcément avec l'acquisition de la moto pendant que ceux n'ayant pas de moto estiment qu'elle est un moyen de valorisation et d'estime. En outre, l'ascension sociale à travers l'amélioration du niveau socio-économique ou la promotion professionnelle peut impliquer un changement de moto par une de gamme ou de catégorie supérieure. Sans doute les propos de N.B. apprenti mécanicien, habitant à 4 kilomètres de son lieu de travail, sont évocateurs :

la moto fait qu'on te respecte par rapport à celui qui n'en a pas et qui marche à pied. En fait ce sont des étapes. Celui qui a moto n'est pas mieux que celui qui a une voiture. On voit ça dans nos quotidiens ! On respecte généralement les gens apparemment haut gradé, surtout ici au Burkina Faso lorsque tu marches on te regarde bizarrement, je prends l'exemple su moi-même qui n'ai pas encore de moto, quand je marche sur les grandes voies, je me sens gênée on me regarde de partout.

Posséder une moto permet donc de ces propos, d'être socialement élevé. C'est une variable de valorisation du statut social du possesseur. Dans cette logique, B.A. étudiante, habitant le quartier patte d'oie à 6 kilomètres de son université narre son expérience :

J'ai été négligée à maintes reprises parce que je n'ai pas de moto. Même dans les églises et mosquées, si tu n'as pas de moto, on ne veut même pas te considérer. Aussi quand tu demandes, qu'on te dépose à quelque part, ils font comme s'ils n'entendent pas. Souvent, aussi, tu veux sortir et tu n'as pas de moto. Tu es obligé de demander et à chaque fois le propriétaire serait en train de dire de prendre soin de sa moto comme si la moto était plus importante que toi.

Cette interviewée met à nue sa relation avec des possesseurs de motos. Elle estime que du fait qu'elle en soit démunie, elle bénéficie difficilement du service de transport de la part de ceux qui en ont.

Si la moto est un moyen de distinction sociale, il ressort que cela est relatif au type de moto. Une moto socialement considérée de *koom* n'apporte pas les mêmes égards que celle originale. De ce fait, B.C. gérante d'une boutique de transfert d'argent, note : « Au Burkina Faso oui, la moto permet d'être mieux respecté que celui qui n'en a pas. C'est un moyen de distinction sociale et c'est en fonction des marques et cela se voit en circulation, on te laisse la voie pour que tu puisses faire ton malin ». C.M. professeur des lycées et collèges renchérit : « la moto est un signe de respect, c'est un honneur même. Quand tu dis tu as réussi, ça commence par la moto de surcroît une marque de qualité ».

De ce point de vue, afin que la moto soit un élément de distinction sociale, les acteurs sociaux prennent en compte sa valeur monétaire, l'âge de l'utilisateur. Comme le note B.C. gérante d'une boutique de transfert d'argent : « on peut acquérir du respect en ayant une moto en ce sens que cela dépend de l'âge et du type de moto. Avoir une moto P50 n'accorde pas plus de respect que d'avoir un scooter, de même payer une moto à 60 ans n'est pas pareil qu'à 20 ans. »

De ce qui précède, l'enthousiasme des populations à l'utilisation de la moto est dénonciateur des représentations sociales construites autour de cet engin. La moto est jugée favorablement par rapport aux moyens de transport en commun tels que les bus et les taxis. Elle permet en outre la classification sociale de l'individu. De telles représentations sociales sont-elles conscientes des dangers de la moto ?

## 2.2. Dangers liés à l'utilisation de la moto et acquisition d'une moto

Bien que les motos soient d'une grande utilité pour les propriétaires, son utilisation comporte des dangers d'ordre environnemental et individuel. Pour les enquêtés, il faut situer les dangers de la moto aussi bien au niveau de l'individu que collectivement et au niveau de l'environnement. Un enquêté dans cette logique affirme : « Pour les dangers on peut citer les accidents, la pollution au gaz à effet de serre, et c'est impossible de les éviter car la moto roule avec du carburant ce qui provoque la pollution. (KI, fonctionnaire, habitant à 5 kilomètres de son lieu de travail).

Hormis la pollution de l'environnement, la moto peut être une cause d'invalidité. Ce, de par les accidents et les agressions générées par les délinquants qui dépouillent leurs victimes au moyen de l'arrachée. Pour I.B. reprographe, « il y a les accidents, les vols en cours de route, ils vont te faire mal cadeau et partir comme si de rien n'était ».

Mais il faut noter selon les enquêtés, que les risques liés à l'utilisation de la moto sont tributaires des méconnaissances du langage routier. En effet, au Burkina Faso, le permis de conduire n'est pas exigé aux utilisateurs des motos. C'est ce que déclare S.R. ingénieur statisticien économiste :

Je dirai que c'est difficile et risqué par le fait que les utilisateurs n'ont pas la plupart du temps le permis de conduire. Ils sont inciviques ! tu peux même voir quelqu'un s'impatisser pour attendre le feu vert, il préfère sauter sur les espaces interdits pour circuler ce qui n'est pas d'ailleurs normal.

Du fait de l'absence de l'exigence du permis de conduire et d'insuffisance de moto-écoles, les citoyens n'entreprennent pas de rigoureux apprentissages de la conduite de la moto. Il suffit d'avoir le prix d'achat d'une moto et l'on s'en acquiert. La conduite de l'engin s'apprend dans le tas, avec la pratique.

En outre le rapport au risque de la circulation routière fait banaliser l'utilisation de la moto. Les personnes interrogées dans le cadre de cette recherche estiment que le risque de mort ne peut être démarqué de la vie. « Les accidents sont justes des risques et tout est risque dans la vie. On peut être assis devant sa porte et une voiture vient t'écraser. » (KI, fonctionnaire, habitant à 5 kilomètres de son lieu de travail). Cette banalisation des risques de la sécurité routière promeut les comportements à risque chez les utilisateurs des engins à deux roues en général : non-respect des feux tricolores, du port de casques, de la limitation de la vitesse, des panneaux de signalisation etc.



L'incivisme est le principal facteur aggravant les accidents de la route. Les utilisateurs des motos peuvent s'adonner à des comportements prohibés. De l'avis de S.D. commerçant,

C'est l'incivisme qui est à l'origine de beaucoup d'accidents que vous voyez chaque jour. Avec les motos 135, il n'est pas rare de voir un usager à 100km/h. Ils ne respectent pas aussi la répartition de la chaussée. Vous allez voir un conducteur de moto circulant sur la chaussée réservée aux voitures et le propriétaire pense avoir raison. Il y en a ceux-là pour qui les feux tricolores n'ont aucune importance. C'est comme si les feux ont été fixés pour juste orner la ville.

Pour résorber les dangers liés à l'utilisation de la moto, « on gagnerait à éviter tous les risques si toutefois les usagers prenaient le soin de respecter le code de la route » estime S.D. commerçant. Le respect du code de la route est primordial. Encore faut-il que les utilisateurs soient contraints au respect des normes de circulation comme par exemple l'instruction préliminaire au code de la route avant la conduite d'une quelconque moto.

Aussi, suggère KI, fonctionnaire, habitant à 5 kilomètres de son lieu de travail, une réforme du secteur du transport en commun. Il déclare « je pense que si l'Etat met à la disposition de la population des bus et assainit les taxis ça va motiver les gens ».

En somme, les utilisateurs des motos sont conscients des risques mais estiment que ces risques sont méprisables comparativement aux gains générés par la moto. D'autres pensent que ces risques sont partie prenante de la vie. Pour réduire les risques, les pouvoirs publics sont invités à l'instauration de l'obligation du permis de conduire moto et à la réforme du transport en commun. En dépit des dangers liés à la moto quelles sont les plus-values économiques générées par le secteur moto à Ouagadougou ?

### 3. Discussion

Les frais de mobilité de la moto à Ouagadougou sont constitués des frais de carburant et des frais de parking. Si à chaque stationnement dans un parking l'utilisateur peut déboursier 100f, en ce qui concerne les frais de carburant, la consommation minimale est de cinq cent francs CFA. La consommation mensuelle pour certains équivaut à la somme de dix mille (10 000) francs CFA. De ces charges ne sont pas agrégées les charges d'entretien. Afin d'évaluer les coûts de la mobilité dans la ville de Ouagadougou à moto, il convient de maîtriser le nombre de parking dans lesquels l'utilisateur stationne par jour, sa consommation moyenne et les charges d'entretien de son engin.

En outre, la moto est un important moyen d'autonomisation de la mobilité chez les Ouagalais. Comme le font ressortir les interviewés, leur rapport au bus est caractérisé par les longs moments d'attente. Cette attente est analysée comme un élément de perte de temps. Les recherches de L.D. Olvera et D. Plat en 1996 privilégiaient déjà la quête de l'autonomie dans le choix du moyen de transport.

Le choix du moyen de transport, en particulier, est l'un des facteurs de cette autonomie relative. En fonction des modes auxquels il peut accéder, le citoyen pourra ou non accomplir telle ou telle activité à tel ou tel moment et à tel ou tel endroit. L.D. Olvera et D. Plat (1996, p.293)



La presque majeure partie des interviewés, expliquent donc leur réticence au bus ou taxi en évoquant ainsi, les heures de sortie, la liberté et les itinéraires des transports en commun qui ne coïncident pas souvent avec leurs destinations.

En outre, l'utilisation du bus ne dérive pas d'une préférence pour ce moyen de transport. Il faut remarquer que ces derniers utilisent le bus à défaut de la moto. Tous les utilisateurs interrogés en effet marquent leurs préférences pour la moto mais seraient dans l'incapacité financière de se la procurer. Ces résultats sont corroborés par les conclusions suivantes :

La marche domine chez les individus disposant de moins de 10 000 F CFA par mois, puis voit sa place se réduire pour n'être plus utilisée dès lors que les revenus dépassent 60 000 F CFA. [...] Le deux-roues à moteur, assez peu présent chez les pauvres, est le mode quasi unique de transport lorsque le revenu se situe entre 30 000 et 100 000 F CFA et assure encore un déplacement sur deux au-delà, faisant ainsi jeu égal avec la voiture. L.D. Olvera et D. Plat (1996, p. 302).

Bien que cette recherche n'ait pu établir une corrélation entre revenus et utilisation du bus, et même si les auteurs sont dans un contexte de marche à pied, il faut noter que ces résultats peuvent contribuer pour les conclusions de la présente recherche dans la mesure où les utilisateurs des bus eux-mêmes estiment n'avoir pas les moyens pour s'acquérir des motos. Il est alors convenant d'affirmer que les bus sont empruntés par les populations financièrement démunies. Seuls les individus n'ayant pas encore les moyens financiers d'acquisition d'une moto prennent les bus.

## Conclusion

Depuis quelques décennies, les motos de production chinoise constituent le mode de transport privilégié par les populations des grandes villes et même des espaces ruraux d'Afrique de l'Ouest. Le port de Lomé au Togo est la porte d'entrée de ces motos notamment pour le Mali, le Niger et le Burkina Faso (Blundo, 2022). Arrivées au Burkina Faso après avoir transité par le grand marché de Cinkassé au Sud, elles sont conduites par des acquéreurs de classes moyennes mais parfois pauvres en fonction de la marque ou de l'originalité. Chaque acquéreur selon qu'elles soient "*originale*" ou "*Koom*" y trouve son compte. La prolifération des motos dénote d'une inefficacité de politique publique de mobilité urbaine dans une ville cosmopolite et très vaste comme celle de Ouagadougou et d'autre de désir d'en être propriétaire. 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 impressionnant 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. Des vendeurs de motos, des conducteurs de véhicules à quatre roues, propriétaires de voitures, viennent également acheter des motos. Ces motos sont utilisées pour rejoindre les quartiers inaccessibles en voiture. De nos observations directes, la moto vient en appoint à la voiture pour certaines courses. Par conséquent des propriétaires de voitures possèdent également des motos.

Cependant, la conduite de ces engins à roues sont parfois source d'embouteillages ou de graves accidents. Les motos sont les plus impliquées dans les accidents de la circulation dans la ville de Ouagadougou à raison de 80% du nombre total (Lefaso.net,

2018). L'absence d'une politique publique forte et rigoureuse sur la mobilité urbaine incitant au respect au code de la route et l'obligation du permis B moto pour la conduite des motos est un facteur explicatif du nombre élevé d'accident de la route. Il est donc impérieux que Ouagadougou, "capitale africaine" des deux roues (Abdellaoui, 2016) disposent d'une politique dynamique et prospective à travers la promotion de motos électriques ou même solaires en vue de réduire la pollution de l'air provoquée par les déplacements de ces engins, la dépendance de l'hydrocarburant et enfin la création de nouveaux emplois.

### Références bibliographiques

- ABDELLAOUI Mohamed Hedi. 2016. *Burkina Faso: Ouagadougou, capitale africaine des deux roues*. Récupéré sur AA: [www.aa.com.tr](http://www.aa.com.tr), consulté le 24/08/2019
- BLUNDO Giorgio. 2022. « Circulez, il y a tout à voir ». *Suivre la piste des motos entre la Chine et l'Afrique, communication au Deuxième colloque international du laboratoire de recherche PREDES, à Université de Kara, Togo*
- CHAUMIER Héloïse, GUIGMA Léandre. 2015. *Urbanisme et mobilité à Ouaga : à pied, à vélo, en auto ou à moto, quels enjeux pour la ville ?* Récupéré sur projection, professionnels, juniors en action: [www.reseauprojection.org](http://www.reseauprojection.org) > images > CR\_RM\_Urban\_Ouaga\_17-11-15,, consulté le 26/01/2020
- FIJALKOW Yankel. 2002. *sociologie de la ville*. Paris: La Découverte et Syros.
- JEUNE AFRIQUE. 2016. *A ouagadougou, êtes-vous quatre ou deux roues?* Récupéré sur jeuneafrique: [www.jeuneafrique.com](http://www.jeuneafrique.com), consulté le 24/08/2016
- LE CORBUSIER. 1941. La Charte d'Athènes 1933. Une vision dépassée voire dangereuse, car « trop technicienne et inhumaine » ? [www.leguevaques.com](http://www.leguevaques.com), consulté le 09/09/2023.
- LEFASO.NET. 2019. *Accidents de la circulation à Ouagadougou : 80 décès en 2018.*, site internet Lefaso.net, <https://lefaso.net/spip.php?article90885>, consulté le 04/01/2024
- LEFEBVRE Félix, BONNET Emmanuel & BOYER Florence. 2017. Une méthode de cartographie participative des pratiques et représentations urbaines à Ouagadougou (Burkina Faso). *EchoGéo [Online]*, n°40, pp. 1-16, URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/14978> ; DOI : 10.4000/echogeo.14978, consulté le 21/02/2020.
- MOHAMMAD Khan Guive. 2016. *Les motos Chinoises au Burkina Faso: une affaire d'Etat. Nouveaux itinéraires d'accumulation marchandstrans nationaux et gestion de l'extraversion*. Lausanne: Thèse, université de Lausanne.
- OLVERA Lourdes Diaz & PLAT Didier. 1996. Mobilités quotidiennes à Ouagadougou. *Cahiers sciences humaines vol 32 (2) n° 96*, [halshs.archives-ouvertes.fr](http://halshs.archives-ouvertes.fr), consulté le 13/03/2020, pp. 293-309.
- SERE Abdoulaye. 2007. *Lavage des engins à deux roues : Une activité rentable*. Site internet, [https://lefaso.net/?page=impression&id\\_article=23616](https://lefaso.net/?page=impression&id_article=23616), consulté le 04/01/2024