

Journal International des Sachants

REVUE SCIENTIFIQUE
PLURIDISCIPLINAIRE



Journal International
des Sachants



Fréquence
TRIMESTRIELLE

ISSN-P : 3079-3009

ISSN-L : 3079-3017

www.revuejds.net

info@revuejds.net

**Volume 1,
Numéro 3,
Novembre 2025**



**LES ÉDITIONS
CROCO**



**Journal International
des Sachants**



Revue scientifique pluridisciplinaire

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

Site web: <https://revuejds.net/>

Email : revuejds@gmail.com

Publié en Open Access



Abidjan, République de Côte d'Ivoire

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

INDEXATIONS ET REFERENCEMENTS INTERNATIONAUX

Pour toutes informations sur les indexations et référencements internationaux du **Journal International des Sachants (JDS)**, consultez les bases de données ci-dessous :



<https://sjifactor.com/passport.php?id=24370>



<https://journalseeker.researchbib.com/view/issn/3079-3009>



<https://ascidatabase.com/masterjournalist.php?v=3079-3009>



<https://ipindexing.com/journal-details/Journal-International-des-Sachants-/2526>



<https://www.entrevues.org/revues/journal-international-des-sachants/>

Impact factor : SJIF 2025 : 3.767

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

REVUE ELECTRONIQUE

Journal International des Sachants (JDS)

Revue Scientifique pluridisciplinaire

ISSN-P: 3079-3009 (Print ou imprimé)

ISSN-L: 3079-3017 (Online ou en Ligne)

Equipe Editoriale

Directeur de publication : Les Éditions Croco

Rédacteur en chef : SANOGO Tiantio Epouse BAMBA, INSAAC, Côte d'Ivoire

Chargé de diffusion et de marketing : ETTIEN N'Doua Etienne, UFHB, Côte d'Ivoire

Webmaster : KOUAKOU Kouadio Sanguen, UAO, Côte d'Ivoire

Comité Scientifique

ADOUBI Thierry Hugues, Maître conférences, Université Alassane Ouattara ;

ALLABA Djama Ignace, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny ;

ASSEKA Tchoman François, Maître de conférences, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

ASSUÉ Yao Jean-Aimé, Maître de Conférences, Géographie, Université Alassane Ouattara ;

BA Idrissa, Professeur Titulaire, Université Cheikh Anta Diop ;

BAKAYOKO Mamadou, Maître de Conférence, Université Alassane Ouattara ;

BAMBA Mamadou, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara ;

DIARRASSOUBA Bazoumana, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara ;

FAYE Valy, Maître de Conférences, Université Cheikh Anta Diop de Dakar ;

KAMARA Adama, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara ;

KAZON Diescieu Aubin Sylvere, Maître de Conférence, Université Félix Houphouët-Boigny ;

KOUASSI Kouakou Siméon, Professeur titulaire, Université de San-Pedro ;

N'DAH Didier, professeur titulaire, Université d'Abomey-Calavi ;

OULAI Jean-Claude, Professeur titulaire, Communication, Université Alassane Ouattara ;

SARR Nissire Mouhamadou, Maître de Conférences, Université Cheikh Anta Diop ;

SILUE Oumar, Maître conférences, Université Alassane Ouattara ;

TOPPE Eckra Lath, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara ;

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

Comité de lecture

AYENON Séka Fernand, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny ;
 KANGA Kouakou Hermann Michel, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara ;
 KAZON Diescieu Aubin Sylvere, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny ;
 KONAN Koffi Syntor, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara ;
 MAMADOU Bamba, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara ;
 MEITÉ Ben Soualiouo, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny ;
 OZOUKOU Koudou François, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara ;
 SIDIBÉ Moussa, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara ;
 SILUE N'tchabétien Oumar, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara ;
 TRAORE Amadou, Maître de Conférences, Université de Ségou

Comité de rédaction

AHOUE Jean-Jacques, Assistant, Université de San-Pedro ;
 ASSEKA Tchoman François Maître de conférences, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;
 BALDÉ Yoro Mamadou, Maître-Assistant, FASTEF, Université Cheikh Anta Diop de Dakar ;
 BAMBA Fatoumata, Maître Assistant, Université Péléforo Gon Coulibaly ;
 BROU N'Goran Alphonse, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara ;
 COULIBALY Wayarga, Assistant, Université Félix Houphouët-Boigny ;
 COULIBALY Yallamoussa, Assistant, Université Alassane Ouattara ;
 DAO Salifou, Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;
 DJE Yao Lopez, Assistant, Université Alassane Ouattara ;
 DJIGUE Sidjé Edwige Françoise, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara ;
 DJOKOURI Innocent, Maître-Assistante, Université Péléforo Gon Coulibaly ;
 GBOLA serge Arnaud, Maître Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;
 EHILE Kadja Olivier Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;
 GUEYE Yoro Emmanuel, Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

KAZIO Djidjé Jean-Jacques, Assistant, Université de Bondoukou ;

KONE Kiyali, Maître Assistant, Université Péléforo Gon Coulibaly ;

KONE Kpassigué Gilbert, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara ;

KONE Tchima Rolland, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara ;

KONE Tiégbè Gaston, Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

KOUAME Affoua Eugénie, Assistante, IHAAA, Université Félix Houphouët-Boigny ;

LOBA Léon Fabrice, Attaché de Recherche, Institut d'Histoire d'Art et d'Archéologie Africain (IHAAA) ;

MOULARET Renaud-Guy Ahioua, Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

N'DAYE El Hadj Amadou Ba, Maître-Assistant, FASTEF, Université Cheikh Anta Diop de Dakar ;

SANOGO Tiantio épouse BAMBA, Maître-Assistante, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

SYLLA Makémissa, Assistante, Université Alassane Ouattara ;

TIE BI Galla Guy Rolland Maître-Assistant, Université Félix Houphouët-Boigny ;

TOURE Gninin Aïcha, Maître-Assistante, Université Félix Houphouët-Boigny ;

TOURE Kignigouoni Dieudonné Espérance, Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

TRAORE Fanta, Assistante, Université Alassane Ouattara ;

TRAORE Sogotienin Ramata, Maître-Assistant, Université Péléforo Gon Coulibaly ;

YAO Elisabeth, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara ;

YOKORE Zibé Nestor, Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

ZABSONRE Moussa, Maître-Assistant, Université Yembila Abdoulaye Toguyeni.

COORDINATEUR GENERAL DU NUMERO :

SILUE N'tchabétien Oumar

Maître de conférences CAMES,
Université Alassane Ouattara

.....

Contacts JDS

Site web: <https://revuejds.net/>

Email : revuejds@gmail.com

Tél. : + 225 0779360611 / 07480453267

.....

Indexations et référencements internationaux :

Sjifactor: <https://sjifactor.com/passport.php?id=24370>

ARI : <https://journalseeker.researchbib.com/view/issn/3079-3009>

ASCI: <https://ascidatabase.com/masterjournalist.php?v=3079-3009>

IPIndexing: <https://ipindexing.com/journal-details/Journal-International-des-Sachants-2526>

Ent'revues: <https://www.entrevues.org/revues/journal-international-des-sachants>

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

PRESENTATION DE JDS

Le Journal International des Sachants (JDS) est une revue scientifique pluridisciplinaire dédiée à la valorisation et à la vulgarisation des résultats de recherches innovantes, de découvertes de pointe et de productions scientifiques originales et pertinentes dans divers domaines scientifiques. Disposant de comité scientifique et de lecture, la revue **JDS** offre ainsi aux chercheurs du monde entier, une plateforme de publication de haute qualité en favorisant le partage des connaissances et de la collaboration au sein de la communauté scientifique.

JDS est une revue évaluée par des pairs (*blind peer review*) et en libre accès "*Open access*" relevant des Editions Croco. Il publie les articles dans le domaine des Sciences Humaines et Sociales ; Langues et littérature ; Art, patrimoine et culture ; Sciences du Langage et de la Communication ; Sciences Economiques et de Gestion ; Sciences politiques et Juridiques. Dans sa vision d'ouverture, **JDS** encourage la collaboration interdisciplinaire entre les chercheurs de tous les pays africains et du monde.

Les articles proposés doivent respecter la ligne éditoriale de la revue. Ils doivent être originaux et n'avoir jamais fait l'objet d'une acceptation pour publication dans une autre revue à comité de lecture. Ils sont soumis à une sélection initiale par l'éditeur, puis à un processus rigoureux d'évaluation par les pairs en double aveugle avant publication.

PROTOCOLE DE REDACTION DE JDS

Le Journal International des Sachants (JDS) n'accepte que des articles inédits et originaux dans diverses langues notamment en allemand, en anglais, en espagnol et en Français. Le manuscrit est remis à deux instructeurs, choisis en fonction de leurs compétences dans la discipline. Le secrétariat de la rédaction communique aux auteurs les observations formulées par le comité de lecture ainsi qu'une copie du rapport, si cela est nécessaire. Dans le cas où la publication de l'article est acceptée avec révisions, l'auteur dispose alors d'un délai raisonnable pour remettre la version définitive de son texte au secrétariat de la revue

Structure générale de l'article :

Le projet d'article doit être envoyé sous la forme d'un document Word, police Times New Roman, taille 12 et interligne 1,5 pour le corps de texte (sauf les notes de bas de page qui ont la taille 10 et les citations en retrait de 2 cm à gauche et à droite qui sont présentées en taille 11 avec interligne 1 ou simple). Le texte doit être justifié et ne doit pas excéder 18 pages. Le manuscrit doit comporter une introduction, un développement articulé, une conclusion et une bibliographie.

Présentation de l'article :

- Le titre de l'article (15 mots maximum) doit être clair et concis. De taille 14 pts gras, il doit être centré.
- Juste après le titre, l'auteur doit mentionner son identité (Prénom et NOM en gras et en taille 12), ses adresses (institution, e-mail, pays et téléphones en italique et en taille 11)
- Le résumé (200 mots au maximum) présenté en taille 10 pts ne doit pas être une reproduction de la conclusion du manuscrit. Il est donné à la fois en français et en anglais (abstract). Les mots-clés (05 au maximum, taille 10pts) sont donnés en français et en anglais (key words)
- Le texte doit être subdivisé selon le système décimal et ne doit pas dépasser 3 niveaux exemples : (1. - 1.1. - 1.2. ; 2. - 2.1. - 2.2. - 2.3. - 3. - 3.1. - 3.2. etc.)
- Les références des citations sont intégrées au texte comme suit : (L'initial du prénom suivi d'un point, nom de l'auteur avec l'initiale en majuscule, année de publication suivie de deux points, page à laquelle l'information a été prise). Ex : (A. Kouadio, 2000 : 15).
- La pagination en chiffre arabe apparaît en haut de page et centrée.
- Les citations courtes de 3 lignes au plus sont mises en guillemet français («.... »), mais sans italique.

N.B. : Les caractères majuscules doivent être accentués. Exemple : État, À partir de ...

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

Références bibliographiques

Ne sont utilisées dans la bibliographie que les références des documents cités. Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur. Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit : NOM et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, zone titre, lieu de publication, zone éditeur, pages (p.) occupées par l'article dans la revue ou l'ouvrage collectif.

Dans la zone titre, le titre d'un article est présenté entre guillemets et celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une presse écrite est présenté en italique. Dans la zone éditeur, on indique la maison d'édition (pour un ouvrage), le Nom et le numéro/volume de la revue (pour un article). Au cas où un ouvrage est une traduction et/ou une réédition, il faut préciser après le titre le nom du traducteur et/ou l'édition (ex : 2^{de} éd.).

Les références des sources d'archives, des sources orales et les notes explicatives sont numérotées en série continue et présentées en bas de page.

- Pour les sources orales, réaliser un tableau dont les colonnes comportent un numéro d'ordre, nom et prénoms des informateurs, la date et le lieu de l'entretien, la qualité et la profession des informateurs, son âge ou sa date de naissance et les principaux thèmes abordés au cours des entretiens. Dans ce tableau, les noms des informateurs sont présentés en ordre alphabétique
- Pour les sources d'archives, il faut mentionner en toutes lettres, à la première occurrence, le lieu de conservation des documents suivi de l'abréviation entre parenthèses, la série et l'année. C'est l'abréviation qui est utilisée dans les occurrences suivantes :

Ex. : Abidjan, Archives nationales de Côte d'Ivoire (A.N.C.I), 1EE28, 1899.

- Pour les ouvrages, on note le NOM et le prénom de l'auteur suivis de l'année de publication, du titre de l'ouvrage en italique, du lieu de publication, du nom de la société d'édition et du nombre de page.

Ex : LATTE Egue Jean-Michel, 2018, *L'histoire des Odzokru, peuple du sud de la Côte d'Ivoire, des origines au XIX^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 252 p.

- Pour les périodiques, le NOM et le(s) prénom(s) de l'auteur sont suivis de l'année de la publication, du titre de l'article entre guillemets, du nom du périodique en italique, du numéro du volume, du numéro du périodique dans le volume et des pages.

Ex : BAMBA Mamadou, 2022, « Les Dafing dans l'évolution économique et socio-culturelle de Bouaké, 1878-1939 », *NZASSA*, N°8, p.361-372.

NB : Le non-respect de ces recommandations ci-dessus conduit au rejet systématique du manuscrit.

SOMMAIRE

SECTION 1 : LANGUES & LITTERATURE

Etudes germaniques

1. **Les rapports nature et pouvoir politique dans la littérature de Bernard Dadié et Friedrich Schiller**
N'Dah Franck Ben Houassa KOUAMÉ & Léon Charles N'CHO..... 1-15
2. **La politique étrangère de la République fédérale d'Allemagne face au régime d'apartheid en Afrique du Sud de 1949 à 1990**
Jean-Yves KOUASSI & Ardjouman FOFANA..... 16-32

Etudes hispaniques

3. **Uso de preposiciones a/en y por/para por los estudiantes marfileños : análisis de errores**
Kouakou Béhégbin Désiré KONAN & Ousmane DIAWARA 33-43
4. **Estudio comparativo entre la sociocrítica de Pierre Zima y el Pachacuti literario agruediano**
Doforo Emmanuel SORO..... 44-57
5. **La violencia en la novela testimonial latinoamericana: un estudio de las obras de Manlio Argueta**
Kouassi Abraham PALANGUE..... 58-72

Anglais

6. **Femmes, résistance et espoir dans A Lesson Before Dying de l'écrivain afro-américain Ernest J. Gaines**
Adama SORO..... 73-85
7. **Epistemic and dynamic markers and their discursive functions in political and legal discourses in 1984**
Kouakou Félix KOFFI..... 86-96

Lettres Modernes

8. **Lecture transpoétique de chants de brumes de Kama Kamanda**
Carlos SÉKA..... 97-113
9. **Paratextualité et significativité textuelle de Le commandant Chaka de BABA Moustapha**
Kouadio Jean Parfait KAKOU..... 114-139
10. **De la performance à la sanction du personnage sexué chez Zola : une descente aux enfers ?**
Famahan SAMAKÉ..... 140-158

11. Du viol à la survivance : étude sociolittéraire de cicatrices de Cheikh Omar Zoré	
TIBIRI Dieudonné.....	159-179
12. Naturalisme zolien et intertextualité romantique : exemple du roman Le Rêve d'Emile Zola	
Assane Faye NDIAYE.....	180-193
13. Discours intermédiaire comme principe narratif dans Nouvel an chinois de Koffi Kwahulé	
Nancy Mireille Kanon.....	194-207
14. Le narrateur enfant, porte-voix du chaos socio-politique africain dans l'écriture mabanckouenne	
Angèle Nonnourou COULIBALY Épse KEI.....	208-221
15. Fonctionnement des phatèmes d'ouverture et de clôture dans les échanges conversationnels entre élèves et entre enseignant-élèves	
Brighella Jofrène KAYA BOUSSEMBOU, Prisca Aubain MFOUTOU & Alain Fernand Raoul LOUSSAKOUMOUNOU.....	222-233
16. Chanter le tabou pour théâtraliser l'indicible en Côte d'Ivoire : dérision, subversion et engagement dans la musique ivoirienne contemporaine	
YOKORE Zibé Nestor, ADJOURMANI Kouassi Martin & GOH Tianet Yannick Emmanuel.....	234-253
17. La pérennité des forêts verdoyantes de la région du Tonkpi en Côte d'Ivoire : une sommation des génies bienfaiteurs	
Wato Pierre LIEU.....	254-265

SECTION 2 : COMMUNICATION, ARTS, CULTURE ET PATRIMOINE

Sciences du langage et de la communication

18. L'Intelligence artificielle générative, levier de transformation de l'enseignement-apprentissage et de la communication à l'ENSup de Bamako	
Ousmane DRAMANE.....	266-282
19. Pour une approche culturelle de l'impact des médias sociaux sur l'intelligence économique	
GUEU Singo Provos & DJE BI Kahou Albert.....	283-299
20. Revue de l'alphabet de l'Abbey	
N'Guessan Edmond APIA.....	300-314
21. Information éditoriale et téléphonie mobile en Côte d'Ivoire : modèle de diffusion avec le « SMSlivres »	
Renaud-Guy Ahioua MOULARET.....	315-337
22. Pour une herméneutique sémiotique du rite "kpe sɔsɔ" du Sud du Togo	
Zinsou HOUNZANGBE.....	338-355

- 23. Pratique du bilinguisme en milieu scolaire tchadien :
le cas du Lycée Joseph Brahim Seid (Pala) du Mayo-Kebbi Ouest**
OUSMANE HASSANE OUSMANE, MOUYEBE OUASSANG &
ALI MOUSSA..... 356-375

- 24. Les pratiques journalistiques en Afrique face
à l'émergence de l'intelligence artificielle**
Maimouna DIA & Abdou DIAW..... 376-387

Patrimoine, art, culture, cinéma & tourisme

- 25. Augustin Kassi : odyssée d'un peintre naïf dans le monde de l'art**
Krou Eugène ASSOUMOU..... 388-401

- 26. Le conte, moyen d'éducation et d'enracinement culturel
de la jeunesse en Côte d'Ivoire**
Ahouné Aké Marx..... 402-416

- 27. Le Tangani, identité culturelle des Baoulé Ayaou de Bouaflé
à l'épreuve de la modernité**
Didier Patrick ABBÉ & Kiklan Désiré TOURÉ..... 417-430

SECTION 3 : SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES

Archéologie

- 28. Les maisons coloniales commerciales de Dimbokro :
un patrimoine négligé**
Nagnénégué KONE..... 431-440

Histoire

- 29. Les forces de sécurisation des élections présidentielles (FOSEP) au Togo :
entre heurs et heurts (1993-2020)**
Kouamé Jean Luc KOUASSIBLE & DIAKITE Brahim..... 441-458

- 30. Savoirs et savoir-faire indigènes au Khasso :
cas de la prise de culotte et de pagne**
DIANKA Balla..... 459-476

- 31. La vie socioculturelle des populations transfrontalières :
Cas des Nafana, Mo-Degha et Koulango (XIX^e-XX^e siècle)**
Mamadi Noumtché OUATTARA & Adja Doubia Angèle KOUAKOU..... 477-488

- 32. La Trajectoire de la filière industrielle du cycle au Burkina Faso,
de 1963 à 2009**
Alphonse BONI & Boubacar SAMBARE..... 489-505

- 33. Une relecture de l'ambassade britannique en pays ashanti en 1817**
Kouamé Kossonou Frédéric SECRE..... 506-522

- 34. Intervention des grandes puissances dans les crises en Afrique centrale :
entre partenariats et enjeux géopolitiques ?**
METSENA NDJAVOUA & Fodé Bangaly KEITA..... 523-533

- 35. L'évolution historique des relations économiques transsahariennes avec la partie occidentale du bassin du lac Tchad**
Aboukar ABBA TCHELLOU..... 534-546
- 36. Rituel du couronnement du pharaon Horemheb dans l'Égypte du Nouvel**
Assa Dramane TRAORE..... 547-561

Géographie

- 37. Variabilité climatique et saisons pluvieuses dans les régions du Gontougo et de l'Indenié-Djuablin (Est de la Côte d'Ivoire)**
Ali Kouabenan KOUAKOU, Kouakou Charles KONAN,
Kouadio Philippe Michael KONAN & Arsène DJAKO..... 562- 579
- 38. Pêche et changement climatique dans le delta central du Niger : cas de la commune de Djenné au Mali**
Idrissa Issa CISSE & Mahamar ATTIN 580- 593
- 39. Cartographie de l'érosion hydrique par application du modèle RUSLE à Akouai-Santai (Bingerville)**
Kobenan Etienne BINI, Kouadio Eugène KONAN,
Seydou Alassane SOW & Tiyégbo TOURE..... 594-610
- 40. Les conditions de vie des personnes déplacées dans l'ouest du Niger (Gothèye)**
DAOUDA BANA ASKANDARA &
ABDOULAYE BOUREIMA HASSANE..... 611-625
- 41. Perception des nuisances socio-environnementales des déchets d'emballages plastiques dans la ville de bouaké (Côte d'Ivoire)**
Bakary FOFANA, Angby Koffi Sidoine YAO &
Ahou Wlibly Ferdinand-Marcelle TAÏ & Bazoumana DIARRASSOUBA..... 626-641
- 42. Perception des populations sur la gestion des services sanitaires et la qualité de soins dans la commune urbaine de Koudougou (Centre-Ouest du Burkina Faso)**
Sylvain Roger BONKOUNGOU & Mathieu NAMA..... 642-657
- 43. État des lieux de la gestion des ordures ménagères au port d'Abidjan**
YRO Koulai Hervé, DJORO-DJAPI Élodie Ange Éléonore &
TOURE Noun Nadine Vanessa..... 658-670
- 44. Rôle stratégique des radios locales dans la reconstruction sociale à Toulepleu**
GAHIÉ Gnatin Mathias, KOFFI Assoumou André Luc,
Yaraba YEO KOFFI Brou Émile & LOUKOU Alain François..... 671-688
- 45. Typologie résidentielle et dynamiques socio-spatiales de l'habitat dans la commune de Port-Bouët (Abidjan, Côte d'Ivoire)**
Ohomon Bernard EVIAR & N'Dri Ernest KOUADIO..... 689-706

- 46. Dynamiques d'occupation et réorganisation des activités touristiques sur le littoral de Port-Bouët à Abidjan (Sud-Côte d'Ivoire)**
Kouassi Aimé YAO..... 707-721
- 47. Effets environnementaux des activités économiques transfrontalières à Igolo (commune d'Ifangni)**
QUENUM Comlan Irené Eustache Zokpénou, SABO Denis & DOSSOU GUEDEGBE Odile V..... 722-740
- 48. Migration planifiée et stress foncier dans le département de Bouaflé, centre-ouest ivoirien**
Ouattara Issa BOURAHIMA, Kouassi Combo MAFOU & Coulibaly SEIDOU..... 741-758
- 49. Problèmes environnementaux à Abobo-Sagbé : former à l'écocitoyenneté, une urgence éducative et sanitaire en Côte d'Ivoire**
Tintcho Assetou KONE épouse BAMBA..... 759-776
- 50. Pratiques agricoles et dégradation des terres dans le canton Bénoye (département de Ngourkosso au sud du Tchad)**
KELGUE Salomon, DJEMON Model & NODJIHOUDOU Alexis 777-793
- 51. Facteurs morpho-climatiques du risque d'inondation de la plaine alluviale sur l'axe Bakel-Matam (fleuve Sénégal)**
Gallo NIAN, Seydou Alassane Sow, Mbagnick FAYE & Mamadou NDIAYE..... 794-812
- 52. Facteurs climato-marins et dynamique côtière de Grand-Bassam de 1980 à 2023**
Abazé Henri-Joël BEDA, Yao Dieudonné KOUASSI & Kouamé Fulgence KOUAME..... 813-826
- 53. Maraîchage des femmes à Karakoro : entre opportunités économiques et fragilités structurelles**
Kouakou Camille GOLI, Tiécoura Hamed COULIBALY, Yao Mathias LOUKOU, Tchérégnimin Alidjata YEO & Koffi Simplicie YAO..... 827-843

Philosophie

- 54. Le féminisme en contexte africain : vers une égalité réelle entre l'homme et la femme ?**
Christ Guy Roland GBAKRÉ 844-858
- 55. De la culture du blâme à la culture positive de l'erreur : enjeux d'une conscience éthique d'amélioration continue en milieu médico-hospitalier**
Keumian Anicet DAGUI..... 859-875

56. La valeur sociale du darwinisme au-delà des frontières de la lutte et de la sélection Bourahima Ouattara N'GUETTIA.....	876-888
57. L'Afrique et le défi de développement social Firmin Konan YAO.....	889-901
58. L'éthique à l'épreuve des stratagèmes bioéconomiques de l'industrie biotechnologique chez Céline Lafontaine Attchoumounan Paulin OUATTARA.....	902-916
59. Violence par les élèves dans les écoles secondaires du Sénégal : le paradoxe de l'enseignement des valeurs morales Guène FAYE & Ousmane KANTE	917-934
60. Probabilisme et démocratie en Afrique : Quelle contribution ? Koffi Mathurin N'GUESSAN.....	935-945
61. Technosolutionnisme et environnement : enquête d'éthique des technologies vertes Sionfoungon Kassoum COULIBALY.....	946-958

Anthropologie et sociologie

62. Foi, pratiques religieuses et performances des étudiants du département de Sociologie de l'université de Kara (Togo) Nadiédjoh TCHELEGUE, Tamégnon YAOU & Yarou GUERA CHABI YORO.....	959-975
63. Protection et prise en charge de l'enfant au Mali : services et établissements étatiques et conventionnés Drahmane Fondo.....	976-996
64. Les élèves acteurs et victimes. Une analyse sur les expériences de consommation de drogues au Collège Catholique Monseigneur René Kouassi de Dabou ZEZE Marie-Thérèse Dahonnon & NIAMKE Jean Louis.....	997-1018
65. Radicalisation des groupes islamiques au nord du Mali : une analyse socio-politique du phénomène KONE Drissa & TOUKPO Guy Oscar Sical.....	1019-1030
66. Mutations foncières et reconfiguration des rapports à la terre à Gokra (centre-ouest ivoirien) BRIGNON TAPE Gboua Axel-wilfried & KONE Moussa	1031-1049
67. L'accompagnement numérique des enfants par les parents : fracture ou continuité éducative ? GNAHORE Batty Gervais.....	1050-1064

- 68. CMU et non-recours : analyse sociologique des perceptions et pratiques des premiers étudiants bénéficiaires de Bouaké (Côte d'Ivoire)**
Amenan Ruth Marylise KOUASSI, Sandra Méledje MEL & Attia Michel AKABILE 1065-1085
- 69. Gouvernance des Dros et résilience des victimes à Bouaké**
JOSELINE SAGOUHI GNAKA, MANAN Gnamien Elie & TCHETCHE Obou Mathieu..... 1086-1102
- 70. Enjeux et défis de stabilisation des rapports sociaux dans le milieu rural ivoirien**
Roméo BIE & Ludmilla Yaa Kra Mensan Adjéi..... 1103-1118
- 71. Résilience des populations riveraines dans la gestion des ressources de l'Okpara à Tchaourou au Bénin**
Amoussoun Zacharie BADJAGOU, Abdel Aziz MOSSI & Okry Brice IDJIWA..... 1119-1137
- 72. Diversité de formes de gestion conjointe de la famille chez les couples mariés d'Air-France (Bouaké, Côte d'Ivoire)**
KONAN Yao Escar, YEBOUA Atta Kouassi Didier & KOUAKOU Konan Jérôme..... 1138-1155

Psychologie

- 73. Réseaux sociaux, organisation du travail et procrastination chez les élèves de 3e à Adjamé**
Yemou Jeanne N'TAIN..... 1156-1173
- 74. Intelligence émotionnelle, Motivation et Investissement Subjectif chez les enseignants du secondaire public de Côte d'Ivoire**
Aya Michèle Edith Koffi..... 1174-1188
- 75. Vécu psychique du trauma de la violence sexuelle chez une survivante de l'ONG Bloom**
Kouakou Alain PRAO, Ekissi Jean Armel KOFFI & Marie-Joelle Akiapo AKIAPPO..... 1189-1206
- 76. Mécanismes endogènes de santé mentale en contexte de crise sécuritaire : Cas de Kaya (Burkina Faso)**
Ali TAO, Marian BELEM, Daouda KOUMA & Rasmata NABALOU BAKYONO..... 1207-1221

Science de l'éducation

- 77. Résoudre la crise des séries scientifiques aux lycées de Toliara par le renforcement du matériel didactique**
Bastoin CHADHOULI & Marinah NANTENAIKO..... 1222-1238
- 78. Les usages de l'intelligence artificielle et leur incidence sur les performances scolaires des élèves du secondaire au Burkina Faso**
Adama TRAORE & Benjamin SIA..... 1239-1256

SECTION 4 : SCIENCES ECONOMIQUES ET DE GESTION

- 79. Cadre conceptuel et théorique de la gouvernance des marchés publics :
une esquisse littéraire**
Soumaïla ONGOÏBA, Houdou Attikou DIALLO & Abdoulaye MAIGA..... **1257-1274**
- 80. Vers une meilleure accessibilité aux services de santé
grâce aux énergies renouvelables au Mali :
cas de la commune rurale de Kalaban Coro**
Ahmadou Abdourahimi DIALLO, Bokary DIALLO,
Adama DIABATÉ & Houdou Attikou DIALLO..... **1275-1288**
- 81. Contribution des institutions de microfinance
au bien-être des femmes en Guinée**
Diarra ZOUMANIGUI & Fatoumata Kenda DIA..... **1289-1305**

La Trajectoire de la filière industrielle du cycle au Burkina Faso, de 1963 à 2009

Alphonse BONI

*Université Joseph KI-ZERBO,
Ouagadougou – Burkina Faso,
Email: bonialphonse37@gmail.com*

&

Boubacar SAMBARE

*Université Nazi BONI,
Bobo-dioulasso – Burkina Faso
Email: boubasamabre@gmail.com*

Date de soumission : 15-09-2025

Date de publication : 30-11-2025

Résumé

L'année 1963 marque le début de l'industrie des cycles¹ au Burkina Faso avec la création de l'Industrie Voltaïque du cycle (IVOLCY), suivie en 1979 par la Société des artisans Voltaïques de cycles et cyclomoteurs (S.A.V.C.C.), puis en 1985 par la Société de commerce et d'industrie du Faso (SOCIFA). Le développement de ces industries résulte de la convergence de plusieurs facteurs ayant contribué à l'essor de la filière industrielle du cycle. Cependant, dans un contexte d'interdépendance économique et politique mondiale, ces industries ont été confrontées aux effets de la mondialisation, conduisant à leur faillite en 2009. Cet article analyse l'évolution de la filière industrielle du cycle au Burkina Faso de 1963 à 2009, en examinant les enjeux socioéconomiques, les défis structurels liés à l'extraversion et à la mondialisation. L'étude révèle ainsi les contradictions entre la volonté de bâtir une industrie nationale indépendante et les contraintes imposées par l'intégration au marché mondial.

Mots clés : industrialisation, cycles, filière, mondialisation, extraversion.

The trajectory of the two-wheeled industry in Burkina Faso from 1963 to 2009

Abstract

The year 1963 marked the beginning of the industrialization of the two-wheeled sector in Burkina Faso with the creation of the Industrial Company of Faso (SIFA), followed in 1979 by the artisan-based mechanical company, (SAMFA), and then in 1985 by the Company of Trade and Industry of Faso (SOCIFA). The development of these industries was the result of several factors that contributed to the growth of the two-wheeled industry. However, in a context of global economic and political interdependence, these industries were confronted with the effects of globalization, leading to their bankruptcy in 2009. This article analyzes the trajectory of the two-wheeled industry in Burkina Faso from 1963 to 2009, examining the socioeconomic issues and structural challenges related to extroversion and globalization. The study reveals the contradictions between the desire to build an independent national industry and the constraints imposed by integration into the global market.

Keywords: industrialization, two-wheeled, sector, globalization, extroversion.

¹ La notion de cycles renferme l'ensemble composé de bicyclettes, cyclomoteurs, vélomoteurs et motocyclettes.

Introduction

Les États africains ont longtemps été assujettis au système du « Pacte colonial ». Dans ce système, les métropoles se réservaient le monopole des échanges commerciaux avec leurs colonies africaines, et interdisaient aux colonies de manufacturer leurs propres produits bruts (J. M. Normand, 1900 : 46). Ce dispositif constitua une entrave au développement industriel des pays africains, renforçant leur dépendance vis-à-vis des puissances coloniales. En conséquence, l'ère des indépendances des colonies débuta avec un handicap majeur : si la consommation de produits manufacturés était déjà ancrée dans les habitudes, l'économie africaine restait largement à l'âge préindustrielle (P. Kipré, 1998 : 428). Pour rompre avec ce système de domination, les États africains postcoloniaux, à l'instar de l'actuel Burkina Faso, se sont engagés dans la voie de l'industrialisation (J. Chevassu, 1984 : 2).

Ainsi, pour répondre aux besoins en biens manufacturés importés, l'État a alors encouragé la création d'unités de production (G. Compaoré, 1984 : 29). La mise en place des industries des cycles notamment la SIFA, la SAMFA et DIACFA au Burkina Faso s'inscrit dans cette logique. Malgré leur contribution au développement socioéconomique du pays, elles ont fermé sous la montée de la mondialisation. La littérature révèle que la problématique de la trajectoire de la filière industrielle du cycle au Burkina Faso n'a pas encore fait l'objet d'une étude spécifique. Par ailleurs, des chercheurs comme J. M. Cusset et *al.* (1995 : 138), K.-W.-S. R. Zangré et Y. F. Bacye (2023 : 145-154), se sont intéressés aux représentations sociales liées à l'usage des cycles au Burkina Faso. Leurs travaux permettent de saisir les fondements psychosociaux du succès des cycles au sein des communautés burkinabè. Le thème de la concurrence entre acteurs des cycles a été analysé par O. Sidiane (1988 : 100), K. Ouédraogo (1990 : 52) et de R. U. E. Ouédraogo (2008 : 104). Dans une autre étude, S. M. M. Bamas (1995 : 303) s'est intéressé à la mobilité urbaine à Ouagadougou. De son côté, K. M. Guive (2016 : 620) a mis en lumière les enjeux socioéconomiques et politiques inhérents au secteur des cycles.

Dans ce contexte, la présente étude s'interroge : comment la filière industrielle des cycles au Burkina Faso a-t-elle évolué de 1963 à 2009 ? Quels sont les facteurs qui ont constitué un écosystème propice au développement de la filière industrielle du cycle au Burkina Faso ? Quel a été la contribution de cette filière au développement socioéconomique du pays et quels sont les facteurs déterminants du déclin et de la fermeture des unités industrielles de cycle ?

L'objectif de cette étude est d'analyser la dynamique de la filière industrielle de cycle au Burkina Faso entre 1963 et 2009, en identifiant les facteurs structurels et conjoncturels ayant impacté son développement et conduit à sa fermeture. Cette analyse s'appuie sur une démarche

qualitative croisant sources écrites, orales et observation directe. La compilation, la confrontation et l'analyse critique de ces données ont permis de nourrir une réflexion divisée en trois parties. La première analyse la genèse de la filière du cycle, tandis que les deux dernières présentent et discutent son impact sur le développement socio-économique national et ses défis dans le contexte de la mondialisation.

1. Les conditions d'éclosion et d'évolution de la filière du cycle de 1963 à 2009

1.1. Introduction des cycles en Haute-Volta coloniale

Les sources situent formellement la phase d'introduction des cycles sur le territoire de l'actuel Burkina Faso à la période coloniale. Concernant la bicyclette, S. M. M. Bamas (1995 : 30) indique qu'elle fut introduite en 1908 en Haute-Volta, précisément en pays moaga, par le père Levay. Cependant, G. Noaga (2005) retient la date de 1912 en attribuant également son introduction aux missionnaires catholiques. Quant à l'arrivée du premier cycle à moteur, selon A. Latif, elle remonterait à 1901, en contraste avec l'hypothèse de S. M. M. Bamas (1995 : 31), qui situe cette introduction en 1912, tout en l'attribuant à Monseigneur Thévenoud, considéré comme le fondateur de l'Église catholique du Burkina Faso. Dans un premier temps, les maisons de commerce coloniales² ont contribué à la diffusion de ces engins à travers le pays. Les marques des engins, peu diversifiées se limitaient principalement à Hercule et Peugeot (N. H. Gandah, 2004 : 297). Par la suite, dans le cadre de la dynamique d'industrialisation postindépendance, la SIFA, la SAMFA et le groupe DIACFA ont été progressivement mis en place. Ces industries ont bénéficié d'un environnement favorable à leur développement.

1.2. Un écosystème favorable au développement de la filière industrielle du cycle

L'analyse de la trajectoire de la filière industrielle du cycle au Burkina Faso révèle que la SIFA, la SAMFA et le groupe DIACFA ont évolué grâce à un écosystème favorable, constitué particulièrement de conditions politiques, économiques et sociales avantageuses. Premièrement, le développement de ce secteur découle d'une volonté politique forte. Dès l'indépendance, plusieurs résolutions ont été prises pour non seulement attirer mais aussi accompagner les investisseurs. Ainsi, à travers les codes des investissements de 1962, 1966 et 1995, il est possible de distinguer deux niveaux d'avantages octroyés aux industries des cycles. À l'investissement, ces industries bénéficiaient d'un acquittement des droits de douane pour l'importation de leurs matériels destinés à la mise en place des entreprises. À l'exploitation, ces

² Il s'agit de la Société commerciale et industrielle de la Côte d'Afrique (CICA) ; du Comptoir de l'automobile, du matériel industriel, du cycle et de l'outillage (CAMICO) ; et de la Compagnie française de l'Afrique occidentale (CFAO).

industries étaient également exonérées d'impôt sur les bénéfices. De façon concrète, l'IVOLCY, de sa mise en service en 1964 jusqu'en 1981 a bénéficié d'une exonération significative des droits de douane et des taxes d'imposition (J. M. Cusset et *al.*, 1995 : 127) avec des allègements variants entre 35 à 95 % (O. Sidiane, 1988 : 9). À partir de 1^{er} mai 1983, l'État voltaïque a ajusté la fiscalité d'IVOLCY à environ 15 %³. Cette fiscalité a été renouvelée pour les périodes 1987 à 1990 (O. Sidiane, 1988 : 9), 1995 à 1997⁴. Quant à la S.A.V.C.C., dès son opérationnalisation en 1980, elle était totalement exonérée de tous droits et taxes à l'importation à l'exception des matières premières et consommables ainsi que des produits finis et semi-finis⁵. Comme la SIFA, la S.A.V.C.C. bénéficiait d'une fiscalité réduite à 15 % (O. Sidiane, 1988 : 9). Les exportations des cycles étaient également soumises à des autorisations préalables (O. Sidiane, 1988, : 9-10). De même, depuis 2002, l'État accordait aux sociétés industrielles le régime préférentiel de droits de douane réduit à 5 % (S. N. Coulibaly, 2009 : 1)⁶. Cette volonté politique s'est également traduite par la limitation et le durcissement des conditions d'importation des cycles en 2007 (K. M. Guive, 2016 : 534). En définitive, toutes ces mesures garantissaient un marché intérieur protégé en faveur des industries nationales.

En outre, le développement de la filière industrielle du cycle reposait sur le succès de ces moyens de mobilité, autour desquels se sont cristallisées des représentations sociales favorables à leur expansion. Dès son introduction, le cycle a été associé à une image de prestige, devenant une composante essentielle du patrimoine culturel burkinabè (S. M. M. Bamas, 1995 : 36), au point d'être aujourd'hui profondément enraciné dans l'identité burkinabè. Son omniprésence dans la société a contribué à renforcer cette position. Selon G. Noaga (2005), « le “deux roues” est l'une des données les plus élémentaires du patrimoine de tout burkinabé, si bien que savoir l'enfourcher semble tout aussi inné et gratuit que boire et manger ou tout simplement respirer ». Dans le même esprit, le titre de l'article d'O. Rayan souligne cette relation profonde : « Burkina Faso : la passion du deux-roues. L'histoire d'amour entre les Burkinabè et les mobylettes a fait de l'un des pays les plus pauvres du continent l'un des marchés les plus porteurs pour l'industrie du deux-roues » (O. Rayan, 2006 : 1). L'environnement social a ainsi constitué un tremplin à l'essor des cycles, et par extension des industries. En conséquence, Ouagadougou est

³ Ouagadougou, Archives nationales du Burkina Faso (A.N.B.F.), 7V 405, 1984.

⁴ Ouagadougou, Archives nationales du Burkina Faso (A.N.B.F.), 7V405 (9K1), 1995.

⁵ Journal officiel de la République de Haute-Volta, n° 14 du 03 avril 1980, p. 204-205.

⁶ À l'importation, un commerçant doit dédouaner sa marchandise à un taux minimum de 26,61 % comparativement à un industriel dont le taux est fixé à 7,3 % (5 % pour le Burkina Faso et 2,3 % en termes de taxes communautaires pour l'espace C.E.D.E.A.O.). Entretien avec BAMA Blaise, Directeur à la coopération industrielle, Ouagadougou, 16/10/24.

aujourd'hui reconnue comme la capitale des deux-roues motorisés en Afrique subsaharienne. Cela confère au Burkina Faso le statut d'un des pays les plus motorisés à deux roues du continent (A. Guézéré, 2022 : 16).

Enfin, d'autres facteurs tout aussi significatifs ont participé à l'émergence d'un écosystème favorable au développement de la filière industrielle du cycle. Plusieurs établissements financiers accompagnaient l'acquisition des cycles. Parmi elles la Société burkinabè de crédit automobile (SOBCA) faisait figure de principal bailleur dans le secteur (S. M. M. Bamas, 1995 : 115-217)⁷. La création en 1974 de la Société africaine de pneumatiques (G. Compaoré, 1984 : 106), fournisseur clé d'équipements en chambres à air et pneus de la SIFA et de la SAMFA, a également renforcé ce secteur. Le laisser faire vis-à-vis des usagers des cycles en marge de la réglementation (O. Sidiane, 1988 : 10) ; la faiblesse des revenus et la défaillance des transports collectifs (G. Compaoré, 1984 : 104-105) sont autant de raisons qui expliquent le foisonnement des cycles produits en grande partie par les acteurs industriels.

L'évolution de ces industries présente toutefois des traits distincts qu'il convient d'analyser.

1.3. Le paysage industriel des cycles

L'histoire des industries des cycles au Burkina Faso peut être structurée en deux phases distinctes. La première phase qui va de 1964 à 1980, est caractérisée par la domination exclusive de l'industrie pionnière, la SIFA. La seconde phase, couvrant la période de 1980 à 2009, marque la fin de ce monopole avec l'entrée en activité de la SAMFA en 1980, puis du groupe DIACFA en 1985. Chacune de ces industries présente des spécificités.

La SIFA a été créée en 1963 sous la dénomination d'Industrie Voltaïque du Cycle (IVOLCY)⁸, mais sa mise en service effective intervient un an plus tard (K. M. Guive, 2016 : 153). En 1984, avec le changement du nom du pays, elle a été rebaptisée Société industrielle du Faso jusqu'à sa fermeture en 2009 (F. Ouédraogo, 2009 : 18). Trois principaux acteurs ont soutenu sa création : l'État voltaïque, le groupe CFAO et la société Peugeot (S. Tarbagdo et Z. Yéyé, 1987 : 4). Les années 1980 marquent un tournant décisif dans l'histoire d'IVOLCY. Elle a connu une grave crise économique, enregistrant une perte de 335 millions de francs CFA pour l'exercice 1982-1983⁹, qui a été réévaluée à 515 millions de francs CFA en 1985 (J. M. Cusset et *al.*, 1995 : 128). J. M. Cusset et *al.* estiment que,

⁷ La Financière du Burkina Faso, la Société burkinabè d'équipement, la Banque internationale du commerce, de l'industrie et de l'artisanat du Burkina, la Banque internationale du Burkina et enfin la Société burkinabè de crédit automobile.

⁸ Journal officiel de la République de Haute-Volta, n°50 du 23 novembre 1963, p. 751.

⁹ Ouagadougou, Archives nationales du Burkina Faso (A.N.B.F.), 7V405, 1984.

à partir de 1981, IVOLCY connaît une situation difficile en raison moins de la concurrence de la SAVCC que de la fin de la convention d'agrément qui la contraint à verser des droits de douane et des taxes sur les matières premières et pièces détachées importées ; le résultat a été une régression du chiffre d'affaires, la vente à pertes de véhicules pour faire face à des difficultés de trésorerie, la hausse des prix de revient entraînant le blocage des ventes (J. M. Cusset et *al.*, 1995 : 128).

Les interventions de l'État ont été décisives pour permettre de surmonter cette crise. En effet, à partir 1983, la fiscalité d'IVOLCY a été renouvelée et aménagée autour de 15%, suivit d'une homologation de prix le même mois¹⁰. De plus, pour un montant global estimé à 1 milliard 74 millions de francs CFA (J. M. Cusset et *al.*, 1995 :128), l'État voltaïque a contribué à hauteur de 800 millions de francs CFA¹¹ permettant la modernisation et la diversification des produits de l'entreprise. Ainsi, l'IVOLCY a associé à la production des bicyclettes et des cyclomoteurs¹² celle des vélomoteurs et des produits annexes tels que les moyeux, les selles, les écrous, etc. (Z. Yéyé, 1990 : 5). Implantée à Bobo-Dioulasso, cette entreprise produisait en moyenne 60 000 bicyclettes par an. Sa production annuelle était de 33 000 cyclomoteurs et 45 000 motocyclettes, correspondant à un assemblage quotidien de 60 cyclomoteurs (modèles BBCT, P50E, P50 Super), 50 autres cyclomoteurs (154 LVS, 154 LZ, P50 GTI), 15 motocyclettes Yamaha et 3 Suzuki (J. M. Cusset et *al.*, 1995 : 129).

La création du groupe DIACFA résulte de la fusion, en 1991, de la Société de développement industriel et automobile du Faso avec la SOCIFA (Les fondateurs, 1991 : 9). Cette dernière est née en 1985, sur les ruines de CAMICO, qui assurait le montage de cycles de marque Motobécane (S. M. M. Bamas, 1995 : 40). La branche « deux-roues » de DIACFA, implantée à Ouagadougou, produisait des cyclomoteurs Motobécane, des vélomoteurs et motocyclettes Honda (K. Ouédraogo, 1990 : 7), ainsi que des bicyclettes de marques Camico, Belfort et Sprint. Selon E. S. Kambou, la production quotidienne s'élevait à environ 30 mobylettes et entre 15 et 20 motocyclettes¹³.

La SAMFA a été officiellement créée le 9 novembre 1979 sous la dénomination de Société des artisans Voltaïques de cycles et cyclomoteurs (S.A.V.C.C.)¹⁴. Ses fondateurs étaient principalement des clients grossistes de l'IVOLCY. Le directeur technique était un Français,

¹⁰ Ouagadougou, Archives nationales du Burkina Faso (A.N.B.F.), 7V405, 1984.

¹¹ Entretien avec GNESSIEN Tidiani, ancien agent de maîtrise à la SIFA, Bobo-Dioulasso, 15/07/24.

¹² Au lancement de ses activités, la SIFA produisait des bicyclettes de marques Peugeot. En 1969, elle a commencé le montage des premiers cyclomoteurs BBCT. En 1980, la gamme 154 (154 L2, 154 LVS) a été introduite. Les modèles P50 et P80 sont apparus en 1986, la Suzuki FR 80 en 1987 (S. Tarbagdo et Z. Yéyé, 1987 : 5), la Yamaha V80 en 1988 et la Yamaha B 100 en 1989 (A. Guézéré, 2022 : 18).

¹³ Entretien avec KAMBOU Sié Edmond, ancien chef d'équipe à DIACFA et employé de CFAO, Ouagadougou, 11/06/2024.

¹⁴ Journal officiel de la République de Haute-Volta, n°46, du 15 novembre 1979, p. 896.

ancien directeur général de l'IVOLCY et promoteur des sept autres filiales du groupe CFAO implantées en Afrique (G. Compaoré, 1984 : 135). La SAMFA démarra ses activités à Ouagadougou en 1980, puis, après deux ans, étendit sa production à certains composants de cycles, notamment les jantes, pédales et rayons (P. Labazée, 1988 : 142). Parmi ses produits de marque figuraient Senisot¹⁵, PUCHOMA, Piaggio, Rassanga et Panthère (S. Dilomama, 1988 : 2). Entre 1984 et 1987, la SAMFA produisait environ 1 000 engins par an (O. Sidiane, 1988 : 21). La concurrence et la qualité de sa production jugée insuffisante¹⁶ ont porté atteinte à la société. Toutefois, la non-prorogation de son agrément industriel, limité à une durée de sept ans¹⁷, fut la principale cause de la fermeture définitive de la SAMFA en 1992 (Annonces, 1992 : 10). Ces industries ont également marqué l'histoire du pays à travers leurs multiples contributions au développement socioéconomique du pays.

2. La contribution de la filière industrielle du cycle au développement socio-économique

2.1. La création d'emplois et de revenus

Les industries des cycles avaient recours à une main-d'œuvre relativement importante, contribuant ainsi à la valorisation du capital humain et à la réduction du taux de chômage¹⁸. En 1987, la SIFA, entreprise leader du secteur, employait environ 336 personnes (S. Tarbagdo et Z. Yéyé, 1987 : 4-5). La SAMFA comptait quant à elle 200 employés en 1988, contre 150 à ses débuts (S. Dilomama, 1988 : 2). Au niveau du groupe DIACFA, on recensait environ 61 salariés en 2007 (R. U. E. Ouédraogo, 2008 : 36). Les rémunérations salariales ont contribué à renforcer le pouvoir d'achat des travailleurs, améliorant leurs conditions de vie. Le graphique A ci-dessous illustre la répartition de la masse salariale de l'IVOLCY en 1978.

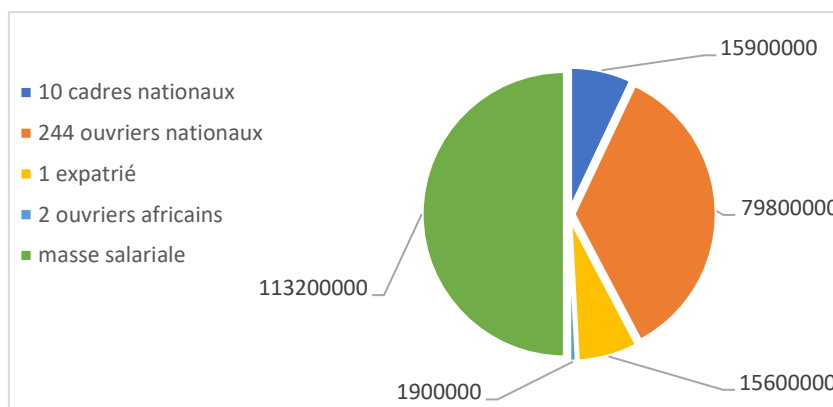
¹⁵ Le choix de la marque senisot pour les bicyclettes SAMFA tenait compte de l'environnement culturel. Il s'agit d'un mot originaire de langues parlées au Burkina qui voudrait dire "cheval d'or" en langue bambara et "amène moi à la maison" en langue dioula (O. Sidiane, 1988 : 10)

¹⁶ Entretien avec DAO Dramane, 1970, instituteur, Ouagadougou, 10/07/2024.

¹⁷ Journal officiel de la République de Haute-Volta, n°14 du 03 avril 1980, p.204.

¹⁸ Le taux de pauvreté est passé de 44,5 % en 1994 à 46,4 % en 2003 en transitant à 45,3 % en 1998. I.N.S.D., 2009, *RGPH-2006. Caractéristiques économiques de la population*, analyse des résultats définitifs, p. 33.

Graphique A : Répartition salariale des employés d'IVOLCY en 1978



Source : Réalisé à partir des données provenant de D. L. Tindano, 1980 : 21.

La configuration de ce graphique met en évidence une répartition inégale des salaires au sein du personnel d'IVOLCY, étroitement liée au niveau de responsabilité de chaque catégorie d'employés. Chaque ouvrier percevait un salaire mensuel de 27 254 francs CFA, tandis que chaque cadre touchait en moyenne 132 500 francs CFA. On a par la suite assisté à une revalorisation salariale¹⁹. Selon les données de S. Tarbagdo et Z. Yéyé (1987 : 4), le salaire minimum pour ouvriers était alors passé à 30 000 francs CFA et celui des cadres à 150 000 francs CFA.

Ces industries ont également joué un rôle déterminant dans le développement des compétences locales en introduisant une nouvelle couche de techniciens dans l'industrie moderne de fabrication et du montage des cycles au Burkina Faso²⁰. Cela a été rendu possible par des formations théoriques organisées au profit du personnel. En 1989, à la SIFA, un montant de près de 12 millions a été débloqué pour la formation des agents ; notamment, pour des cours d'alphabétisation aux chefs d'équipes analphabètes et des cours d'anglais aux cadres (Z. Yéyé, 1990 : 5). Des voyages de travail étaient réalisés au sein de différentes filiales du groupe CFAO pour offrir des formations pratiques à certains cadres de la SIFA²¹. La création de richesses fait aussi partie de l'un des volets essentiels en termes d'indicateurs de la contribution des industries des cycles à relever les défis de développement au Burkina Faso.

2.2. La création de richesses

Les industries des cycles ont constitué un important levier à la création de richesses. Dans un premier temps, le recouvrement des taxes et impôts issus de l'activité de ces industries a

¹⁹ Entretien avec SANOU Moussa Balla, 1950, ancien mécanicien à la SIFA, Bobo-Dioulasso, 11/07/24.

²⁰ Entretien avec KOBÉ Gaoussou, Directeur à l'information et de la réglementation industriel, Ouagadougou, 16/10/24.

²¹ Entretien avec ZONGO Salam, 1945, ancien agent de maîtrise à la SIFA, Bobo-Dioulasso, le 04 juin 2024.

contribué à renflouer les caisses de l'État. À ce propos, F. Ouédraogo (2009 : 18-19) estimait à une centaine de millions de francs CFA, la contribution de la SIFA au titre des impôts, patentes et taxes diverses à la commune de Bobo-Dioulasso. En 2003, cette contribution se chiffrait à hauteur de 2 milliards, en 2007 à 655 millions de francs CFA. Le tableau A, ci-dessous, récapitule les versements de la SAMFA dans les caisses de l'État burkinabè pour la période 1982 à 1987.

Tableau A : Récapitulatif des versements des taxes et impôts de la SAMFA de 1982 à 1987

Années	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86	1986-87
Montant	24 400 285	3 504 531	53 496 610	17 626 864	35 711 205

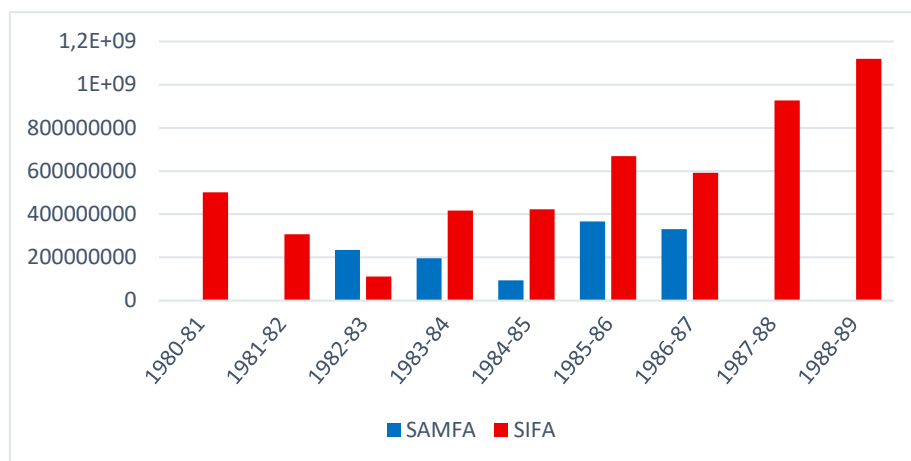
Source : Réalisé à partir des données provenant de S. Dilomama, 1988 : 16.

Ce tableau laisse percevoir des irrégularités dans la contribution de la SAMFA aux recettes de l'État. La baisse drastique de la période 1983-84 était liée à la régression de l'économie burkinabè résultant de la sécheresse²² et de l'avènement du Conseil National de la Révolution (CNR). L'augmentation des recettes observée en 1984-85 est liée à la conquête des parts du marché de la SIFA, qui traversait une grave crise avant cette période.

En matière de chiffre d'affaires, l'IVOLCY totalisait deux milliards cent quatre-vingt-quatre millions de franc CFA (C. Tapsoba, 1984 : 17). En 1987, parmi les fabricants, la SIFA se plaçait en tête avec un chiffre d'affaires de plus de 4 milliards suivi par la SAMFA avec 2 milliards, et la SOCIFA avec 1 milliard et demi (S. Ouattara, 1988 : V). De nouveau, en 1989, le chiffre d'affaires de la SIFA a connu un accroissement avec une estimation de 6 milliards de francs CFA. Ce qui lui avait valu l'occupation de la quatrième place dans la hiérarchie des unités industrielles les plus lucratives du pays (S. M. M. Bamas, 1995 : 185). Les industries de cycles ont également contribué à la création de valeur ajoutée. En effet, selon S. M. M. Bamas (1995 : 188) la valeur ajoutée représente « le premier indicateur d'une activité industrielle et mesure ce que l'entreprise ajoute par son activité dans le circuit économique ». En d'autres termes, elle traduit la richesse créée par l'entreprise au-delà de la simple production, reflétant ainsi son rôle essentiel dans l'économie. Le graphique B, ci-après, met en évidence la contribution de la SIFA et de la SAMFA pour la période couvrant les activités de 1980 à 1989.

²² Programme d'action national de lutte contre la désertification du Burkina Faso, 1999, Décret n° 2000-160/PRES/PM/MEE du 28 avril 2000, p. 13.

Graphique B : Evolution de la valeur ajoutée de la SAMFA et de la SIFA de 1980 à 1989



Source : Réalisé à partir des données provenant de S. Dilomama, 1988 : 15 et de S. M. M. Bamas, 1995 : 188.

L'observation du graphique B montre que la valeur ajoutée de la SIFA et de la SAMFA cumulée avoisinait au minimum 400 millions de francs CFA annuellement. La valeur maximale pouvait être élevée à plus d'un milliard de francs CFA par an. L'importance de ces industries est également observable à travers la facilité de l'accessibilité à la mobilité et les effets d'entraînements engendrés.

2.3. Effets d'entraînements et accessibilité à la mobilité

Les industries des cycles ont entraîné une prolifération d'activités connexes, directement liées aux industries ou indirectement à l'entretien des deux-roues. Elles ont dynamisé plusieurs branches d'activités. Sur le plan financier, la Société burkinabè de crédit automobile s'est particulièrement distinguée en finançant, entre 1982 et 1987, pour plus de 22 mille milliards de francs CFA, l'achat de cycles, ce qui représentait environ 50 % de son budget (O. Sidiane, 1988 : 24). Dans le domaine des pneumatiques, la SAP-OLYMPIC a été la principale bénéficiaire du développement de ces industries. Elle détenait à la SIFA l'exclusivité pour l'équipement en chambres à air et pneus, réalisant un chiffre d'affaires de près d'un milliard de francs CFA par an (O. Sidiane, 1988 : 12). Les industries de cycles ont également favorisé l'expansion du secteur informel, générant de nombreux emplois liés à l'entretien des engins à deux-roues, précisément les vendeurs et revendeurs de pièces détachées, les laveurs, les gérants de parking et les artisans mécaniciens, pompistes (R. U. E. Ouédraogo, 2008 : 78-85).

L'accessibilité à la mobilité est aussi une donnée essentielle de la contribution des industries des cycles au développement du Burkina Faso. Au niveau des employés des industries, la possibilité leur était offerte de bénéficier d'une bicyclette et/ou d'un cycle à moteur au cours d'une année à prix de fabrication d'usine. Le recouvrement se faisait par prélèvement mensuel

sur le revenu du bénéficiaire²³. Aux populations en général, les industries ont contribué à rendre disponible différents modèles de cycles répondant à une demande sans cesse croissante tandis que les possibilités en termes de moyens de mobilité restaient limitées. En effet, les services de transport collectif par taxi étaient insuffisants, aggravés par le faible pouvoir d'achat des populations (C. Tapsoba, 1984 : 17), et l'arrivée tardive des transports collectifs par bus, en 1984 n'a pas permis de combler ce déficit. À cet effet, les industries de cycles ont contribué à faciliter et à rendre la mobilité plus accessible au Burkina Faso. Malgré leurs apports variés au développement socioéconomique du pays, la montée de la concurrence liée aux effets de la mondialisation a eu raison des industries burkinabè des cycles.

3. Les défis de la filière industrielle de cycle dans le contexte de la mondialisation

3.1. Filière industrielle du cycle face au défi de l'extraversion

L'extraversion ou l'externalisation des industries des cycles burkinabè est très prononcée au niveau des sources de financement et des matériaux. Or, l'extraversion est indissociable de la dépendance. Selon J. Coussy (1980 : 262) la « cause possible et conséquence possible de la dépendance, l'extraversion peut s'inscrire dans un processus cumulatif où le dépendant devient sans cesse plus dépendant et l'extraverti sans cesse plus extraverti ». Les investissements étrangers ont constitué la principale source de financement des industries. Les investissements les plus significatifs de la SIFA ont été réalisés par la multinationale CFAO dont les parts d'actions oscillaient entre 50 et 70 %. Cette position dominante lui permettait de prendre les décisions stratégiques relatives à l'orientation de l'entreprise et d'intervenir sur les décisions finales par le biais des moyens techniques (P. B. Bamouni, 1984 : 7).

Les industries des cycles étaient toutes dépendantes de l'extérieur pour leur approvisionnement en matériaux. Les différents matériaux ou composants nécessaires à l'obtention des cycles arrivaient sous forme de pièces détachées ou de matériaux préfabriqués (K. Ouédraogo, 1990 : 9). La SIFA s'approvisionnait principalement auprès de Vélclair, une filiale française de la firme CFAO (J. M. Cusset : 130-131). Au niveau de la SAMFA, c'est l'Organisation méridionale d'approvisionnement qui était en charge de cette tâche (S. Dilomama, 1988 : 21). Les cycles de marque Peugeot et Motobécane provenaient de France ; ceux portant la marque Yamaha, Suzuki, Honda étaient d'origine japonaise ; et ceux de marque Piaggio, Vespa provenaient d'Italie. Cette situation, tributaire de l'option choisie par la France dans le cadre de l'exploitation de ses territoires durant la période coloniale a limitée la portée des industries de cycles pour le pays. Dans les faits, comme l'explique G. Grellet

²³ Entretien avec Zongo Salam, 1945, témoin cité.

[...] les filiales étrangères limitaient fortement leurs opérations de production à l'intérieur du pays africain, important la majeure partie des inputs industriels et recrutant en Europe les personnels d'encadrement. Quant aux salariés africains, ils ne percevaient que des salaires permettant simplement le renouvellement de leur force de travail, [...] la situation monopolistique des firmes étrangères leur permettait de percevoir des marges de profit élevées, réduisant d'autant le pouvoir d'achat des consommateurs "indigènes" et donc l'extension des marchés (G. Grellet, 1988 : 1009-1010).

Les entreprises de cycles ont plus été orientées vers la commercialisation au détriment de la mise en place de véritables industries. Elles intervenaient presque au stade final du processus de construction. Cependant, cette extraversion n'explique pas à elle seule la faillite des industries de cycles qui est amputable à plusieurs raisons.

3.2. Les effets de la montée de la mondialisation et la fermeture des industries des cycles

L'effondrement de la filière industrielle des cycles trouve ses racines dans le cadre plus large des défis posés par la mondialisation. En effet, les années 1990, caractérisées par l'intensification des échanges internationaux ont profondément bouleversé le secteur burkinabè des cycles. Les réformes entreprises dans le cadre de ce processus ont joué un rôle crucial dans la fermeture des industries. D'abord, l'adoption des Programmes d'Ajustement Structurel (PAS) à partir de 1991 conditionnait la privatisation du secteur public et la libéralisation économique (B. Dujardin et *al.*, 2003 : 506). Ce qui s'est matérialisé par l'abrogation des mesures protectionnistes, qui jadis limitaient les importations des cycles et la privatisation de la SIFA (K. M. Guive, 2016 : 178).

Ensuite, dans cet environnement déjà marqué par la concurrence liée aux PAS, est intervenu la dévaluation du franc CFA de 50 % en 1994, provoquant le doublement des coûts des matières premières importées en même temps que les prix des engins assemblés localement (L. M. Cusset, 1995 : 132). Dans ce contexte, les populations, compte tenu de leur faible pouvoir d'achat se sont progressivement tournées vers les importations d'Asie, commercialisées par des importateurs et usines de montage (A. Tao, 2023 : 2). Les cycles chinois et indiens proposés à moindre coût ont permis de pallier le renchérissement des importations d'Europe et du Japon (A. Guézéré, 2022 : 20). Pour paraphraser F. Ouédraogo (2009 : 19), tandis que « la Yamaha, motocyclette " fétiche " de la SIFA vendue à 1 300 000 francs CFA, elle était concurrencée par d'autres motos asiatiques de marque JC, Omaha et Sanili, cédées autour de 450 000 francs CFA ». Cette dévaluation s'est accompagnée d'une constante réduction des prix des cycles importés. Toute chose qui mettait en mal les activités des industries nationales. En effet, « alors que les premières motos chinoises étaient accessibles pour 900 000 FCFA en 2000, elles coûtent

650 000 FCFA en 2004, pour finalement avoisiner les 450 000 FCFA à partir de 2009 » (K. M. Guive, 2016 : 274).

Enfin, l'adhésion de la Chine à l'Organisation mondiale du commerce (OMC) en 2001 consacrant l'ouverture de la Chine au commerce international a accéléré le déclin des industries nationales des cycles. Cette ouverture s'est conjuguée à une conjoncture économique qui favorisait l'attrait des cycles asiatiques, à la fois moins coûteux et innovants, notamment en termes de consommation de carburant, de vitesse et de la disponibilité des pièces de rechange (G. Blundo, 2022 : 62). Ce déclin ne s'explique pas uniquement par la compétitivité basée sur le facteur prix, mais aussi par la supériorité technique et commerciale des cycles importés, capables de rivaliser avec les productions locales comme celles de la SIFA²⁴. Aussi faut-il souligner la portée de la révision des conventions Afrique-Caraïbes-Pacifique-Communauté Économique Européenne de Lomé par les accords de Cotonou qui a libéralisé les échanges et contribué à la percée des produits asiatiques. Pour rappel, les conventions de Lomé protégeaient plus ou moins ce marché au profit de la Communauté Économique Européenne devenue Union Européenne en 1992²⁵. L'ensemble conjugué de ces événements a été décisif dans le déclin de la filière industrielle des cycles au Burkina Faso.

Conclusion

L'histoire de la filière industrielle du cycle au Burkina Faso témoigne d'un développement industriel dynamique, mais marqué par une forte dépendance des facteurs externes. Initialement soutenue par un contexte sociopolitique et économique favorable, la SIFA a dominé ce secteur de 1964 à 1980, avant d'être concurrencée par la SAMFA et le groupe DIACFA de 1980 à 2009. Ces industries ont marqué l'histoire de ce pays non seulement par les différents cycles proposés, mais aussi, par leurs diverses contributions à relever les défis du développement socioéconomique national. Cependant, la montée de la mondialisation, accentuée par les réformes des années 1990, notamment les Programmes d'ajustement structurel, la dévaluation du franc et l'adhésion de la Chine à l'OMC, a conduit à l'effondrement des industries locales. Au regard de l'évolution exponentielle du nombre de cycles à moteur et de leur ascension fulgurante dans la société burkinabè, il est crucial de reconnaître les motos certes comme moyens de mobilité, mais aussi comme objet patrimonial porteur d'une mémoire collective. À ce titre, les motos se positionnent comme l'un des éléments clés participant à la construction de

²⁴ Entretien avec KOBÉ Gaoussou, témoin cité.

²⁵ Entretien avec BOUSSÉ Guirou, 1952, spécialiste en économie des transports à la retraite, Ouagadougou, le 19 mai 2025.

l'identité burkinabè. Ces deux-roues ont marqué l'histoire de plus d'une génération de burkinabè à en croire les multiples sobriquets liés à des types de moto. Aujourd'hui, le Burkina Faso perd d'importantes devises pour l'importation de ces engins qui connaît un succès sans cesse grandissant. Dès lors, penser la moto comme élément de patrimoine culturel invite à repenser leur production non seulement sous l'angle économique, mais aussi sous celui de la préservation et de la valorisation d'un héritage national.

Sources et références bibliographiques

Sources orales

N°	Nom/ Prénom (s)	Date/ Lieu de l'entretien	Qualité et profession	Date de naissance	Principaux thèmes abordés
01	Bama Blaise	Ouagadougou 16/10/24	Directeur à la coopération industrielle	----	Règlementation des entreprises
02	Boussé Guiro	Ouagadougou 19/05/25	Spécialiste en économie des transports à la retraite	1952	Enjeux liés à l'usage des cycles
03	Dao Dramane	Ouagadougou 10/07/2024	Instituteur	1970	Connaissance générale sur les cycles
04	Gnessien Tidiani	Bobo-Dioulasso 15/07/24	Ancien agent de maîtrise à la SIFA	1942	Connaissance sur la SIFA
05	Kambou Sié Edmond	Ouagadougou 11/06/24	Ancien chef d'équipe de production de cycle à la CFAO, plus tard DIACFA	----	Évolution de DIACFA deux-roues
06	Kobé Gaoussou	Ouagadougou 16/10/24	Directeur à l'information et de la réglementation industriel	----	Règlementation des entreprises
07	Sanou Balla Moussa	Bobo Dioulasso 11/07/24	Ancien mécanicien à la SIFA	1950	Connaissance sur la SIFA
08	Zongo Salam	Bobo-Dioulasso 04/06/24 16/07/24	Ancien agent de maîtrise de la SIFA	1945	Connaissance sur la SIFA

Archives

Journal officiel de la République de Haute-Volta, n°14 du 03 avril 1980, p. 204.

Journal officiel de la République de Haute-Volta, n°46 du 15 novembre 1979, p. 896.

Journal officiel de la République de Haute-Volta, n°50 du 23 novembre 1963, p. 751.

Ouagadougou, Archives nationales du Burkina Faso (A.N.B.F.), 7V405, 1984.

Bibliographie

Annonces, 1992, « Avis d'appel d'offres », *Sidwaya*, n°2029, du 29 mai, p.10.

BAMAS Stanislas Marie Maximilien, 1995, *Deux roues et transports collectifs à Ouagadougou : à la recherche d'une articulation*, Thèse de doctorat, Géographie, Université Michel de Montaigne, Bordeaux III, 303 p.

BAMOUNI Babou Paulin, 1984, « Lutte politique et ventouses économiques », *Carrefour Africain*, n°858, du 24 novembre, p.7.

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, p. 56-70.

CHEVASSU Jean, 1984, « Les stratégies industrielles et le développement économique de l'Afrique », *O.R.S.T.O.M.*, Fonds Documentaire, n°43, 30 p.

COMPAORÉ Georges, 1984, *L'industrialisation de la Haute-Volta*, Thèse de doctorat de 3e cycle, Géographie et Ecologies tropicales, Université de Bordeaux III, 272 p.

COSNARD Maïté, 1994, *Eléments de démographie des entreprises industrielles au Burkina Faso*, Rapport du Ministère des enseignements secondaire, supérieur et de la recherche scientifique, Burkina Faso, ORSTOM, Document n°4, 37 p.

COULIBALY Nadoun, 2009, « Secteur des deux roues : discordes autour du « régime des faveurs » », *lefaso.net*, du 17 décembre, <https://lefaso.net/spip.php?article34521>, consulté le 13/08/24, 11h 12mn.

COUSSY Jean, 1980, « Interpénétration des économies et évolution des rapports de dépendances », *Revue française de science politique*, vol. 30, n°2, p. 262-290.

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, 138 p.

DILOMAMA Soulama, 1988, *Problématique de la gestion de trésorerie des entreprises burkinabè : cas de la S.A.M.F.A*, Mémoire de fin d'études, Sciences Economiques et Gestion, Université de Ouagadougou, 45 p.

GANDAH NABI Hassane, 2004, « La compagnie française de l'Afrique occidentale du Niger (1926 1998) », *Outre-mers*, n°342-343, T. 91, Vichy et les colonies, p.295-319.

GRELLET Gérard, 1988, « Stratégies d'industrialisation pour l'Afrique noire », *Tiers Monde*, n° 115, T. 29, p.1007-1019.

GUÉZÉRÉ Antoine, 2022, « Trois générations de motocyclettes en Afrique de l'Ouest », *La motocyclette dans tous ses états en Afrique : mobilités, enjeux socio-économiques et représentations sociales*, n°17-18, p.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, Faculté des Sciences Sociales et Politiques, Université de Lausanne, 620 p.

I.N.S.D., 2009, *RGPH-2006. Caractéristiques économiques de la population*, analyse des résultats définitifs, 67 p.

KIPRÉ Pierre, 1998, « Le développement industriel et la croissance urbaine », MAZRUI A. A. et WONDJI C. (sous dir), *Histoire générale de l'Afrique, L'Afrique depuis 1935*, Tome VIII, Paris, UNESCO, p. 385-417.

LABAZÉE Pascal, 1988, *Entreprises et entrepreneurs du Burkina Faso*, Paris, Karthala, 273 p.

LATIF Abdul, 2019, « 11 décembre à Tenkodogo : découverte de la première moto mise en circulation au Burkina Faso depuis 1901 », *Les Editions le Faso Actu*, en ligne, Ouagadougou, www.faso-actu.net, url : <https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Ffaso-actu.info%2F11-decembre-atenkodogodecouverte-de-la-premiere-moto-mise-en-circulation-au-burkina-depuis>, consulté le 11-06-24, 12 h 48 mn.

Les fondateurs, 1991, « Diffusion Industrielle, Automobile et Commerciale du Faso. DIACFA », *Sidwaya*, n°1735, du 25 mars, p.9.

NOAGA Gabriel, 2005, « Patrimoine culturel : l'histoire du vélo au Burkina Faso », *lefaso.net*, consulté le 21-07-24, 8 h 12 mn. Cyclonordsud.org, sd, « L'histoire du vélo : ici et ailleurs », Du tour du Faso aux rues de Shangai-Cyclo Nord Sud, en ligne, 1999. Montréal, url : <https://cyclonordsud.org/trousse-fiche/module-1-fiche-4-tour-faso-aux-rues-deshangai/#note1>, consulté le 21-07-24, 8 h 24 mn.

NORMAND Jean Michel, 1900, *La Pacte colonial*, Thèse pour le doctorat, faculté de droit de Paris, 174 p.

ORLA Rayan, 2006, « Burkina Faso : la passion du deux-roues. L'histoire d'amour entre les Burkinabè et les mobylettes a fait de l'un des pays les plus pauvres du continent l'un des marchés les plus porteurs pour l'industrie du deux-roues », *BBC AFRIQUE.com*, du 07 Août, url : <https://www.bbc.co.uk/french/news/story/2006/08/printable/060807-burkina-moped.shtml>, consulté le 21/08/25, 12 h 51 mn.

OUÉDRAOGO 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, 52 p.



OUÉDRAOGO Rawelguy Ulysse Emmanuel, 2008, *Le montage des deux roues à Ouagadougou : concurrence et perspectives*, Mémoire de maîtrise, Géographie, Université de Ouagadougou, 104 p.

Programme d'action national de lutte contre la désertification du Burkina Faso, 1999, Décret n°2000-160/PRES/PM/MEE du 28 avril 2000, 89 p.

SIDIANE Ousmane, 1988, *Approche marketing des marchés burkinabè des cyclomoteurs et stratégies du marketing des constructeurs*, Mémoire de maîtrise, en science économique, Université de Ouagadougou, Ecole Supérieure des Sciences Economiques, 100 p.

TARBAGDO Sita et YÉYÉ Zakaria, 1987, « La SIFA : première du cycle au Burkina. À la recherche d'un équilibre », *Sidwaya*, n°920, du 15 décembre, p.4-5.

YÉYÉ Zakaria, 1990, « La Société industrielle du Faso : la relance », *Sidwaya*, n°1554, du 5 juillet, p.5.

ZANGRÉ/KONSEIGA Kis-Wend-Sida Romaine et BACYE Yisso Fidèle, 2023, « la moto instrument de mobilité à Ouagadougou : représentations sociales et enjeux », *Djiboul*, p.145-154.