



**Revue des Sciences humaines
et sociales, Lettres, Langues et
Civilisations**

**ISSN
2958-2814**

Numéro 003, Juin 2023

**Université Alassane Ouattara
UFR Communication Milieu et Société**

akiri-uao.org



ISSN 2958-2814

Site web: <https://akiri-uao.org/>

E-mail: revueakiri@gmail.com

Editeur

UFR Communication, Milieu et Société
Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)



INDEXATIONS INTERNATIONALES

Pour toutes informations sur l'indexation internationale de la revue *AKIRI*, consultez les bases de données ci-dessous :

auré HAL
accès aux données
de référence de HAL

<https://aurehal.archivesouvertes.fr/journal/read/id/398946>

Mir@bel
“(RE) CUEILLIR
LES SAVOIRS”

<https://reseau-mirabel.info/revue/15150/Akiri>

Equipe Editoriale

Coordinateur Général : BRINDOUMI Kouamé Atta Jacob

Directeur de publication : MAMADOU Bamba

Rédacteur en chef : KONE Kiyali

Chargé de diffusion et de marketing : KONE Kpassigué Gilbert

Webmaster : KOUAKOU Kouadio Sanguen

Comité Scientifique

SEKOU Bamba, Directeur de recherches, IHAAA, Université Félix Houphouët-Boigny

OUATTARA Tiona, Directeur de recherches, IHAAA, Université Félix Houphouët-Boigny

LATTE Egue Jean-Michel, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

FAYE Ousseynou, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop

GOMGNIMBOU Moustapha, Directeur de recherches, CNRST,

ALLOU Kouamé René, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny

KAMATE Banhouman André, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny

ASSI-KAUDJHIS Joseph Pierre, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

SANGARE Abou, Professeur titulaire, Université Peleforo Gbon Coulibaly

SANGARE Souleymane, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

CAMARA Moritié, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

COULIBALY Amara, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

NGAMOUNSIKA Edouard, Professeur titulaire, Université Marien N'gouabi de Brazzaville

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

BATCHANA Essohanam, Professeur titulaire, Université de Lomé

N'SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Université Marien N'gouabi de Brazzaville

DEDOMON Claude, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

BAMBA Mamadou, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

NGUE Emmanuel, Maître de conférences, Université de Yaoundé I

N'GUESSAN Mahomed Boubacar, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny

BA Idrissa, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop

KAMARA Adama, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

SARR Nissire Mouhamadou, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop

ALLABA Djama Ignace, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny

DIARRASSOUBA Bazoumana, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

TOPPE Eckra Lath, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

M'BRA Kouakou Désiré, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

Comité de Lecture

BATCHANA Essohanam, Professeur titulaire, Université de Lomé
 N'SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Marien N'gouabi de Brazzaville
 CAMARA Moritié, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
 FAYE Ousseynou, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop
 BA Idrissa, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop
 BAMBA Mamadou, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
 SARR Nissire Mouhamadou, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop
 GOMGNIMBOU Moustapha, Directeur de recherches,
 DEDOMON Claude, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
 BRINDOUMI Atta Kouamé Jacob, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
 DIARRASOUBA Bazoumana, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara
 ALABA Djama Ignace, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara
 DEDE Jean Charles, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara
 BAMBA Abdoulaye, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny
 SANOGO Lamine Mamadou, Directeur de recherches, CNRST, Ouagadougou
 GOMA-THETHET Roval, Maître-Assistant, Université Marien N'gouabi de Brazzaville
 GBOCHO Roselyne, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara
 SEKA Jean-Baptiste, Maître-Assistant, Université Lorognon Guédé,
 BAKAYOKO Mamadou, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara
 SANOGO Tiantio, Assistante, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle
 ETTIEN N'doua Etienne, Assistant, Université Félix Houphouët-Boigny
 DJIGUE Sidjé Edwige Françoise, Assistante, Université Alassane Ouattara
 YAO Elisabeth, Assistante, Université Alassane Ouattara

Contacts

Site web: <https://akiri-uao.org/>

E-mail: revueakiri@gmail.com

Tél. : + 225 0748045267 / 0708399420/ 0707371291

Indexations internationales :

Auré HAL : <https://aurehal.archivesouvertes.fr/journal/read/id/398946>

Mir@bel : <https://reseau-mirabel.info/revue/15150/Akiri>

PRESENTATION DE LA REVUE AKIRI

Dans un environnement marqué par la croissance, sans cesse, des productions scientifiques, la diffusion et la promotion des acquis de la recherche deviennent un impératif pour les acteurs du monde scientifique. Perçues comme un patrimoine, un héritage à léguer aux générations futures, les productions scientifiques doivent briser les barrières et les frontières afin d'être facilement accessibles à tous.

Ainsi, s'inscrivant dans la dynamique du temps et de l'espace, la revue « **AKIRI** » se présente comme un outil de promotion et de diffusion des résultats des recherches des enseignants-chercheurs et chercheurs des universités et de centres de recherches de Côte d'Ivoire et d'ailleurs. Ce faisant, elle permettra aux enseignants-chercheurs et chercheurs de s'ouvrir davantage sur le monde extérieur à travers la diffusion de leurs productions intellectuelles et scientifiques.

AKIRI est une revue à parution trimestrielle de l'Unité de Formation et de Recherches (UFR) : Communication, Milieu et Société (CMS) de l'Université Alassane Ouattara. Elle publie les articles dans le domaine des Sciences humaines et sociales, Lettres, Langues et Civilisations. Sans toutefois être fermée, cette revue privilégie les contributions originales et pertinentes. Les textes doivent tenir compte de l'évolution des disciplines couvertes et respecter la ligne éditoriale de la revue. Ils doivent en outre être originaux et n'avoir pas fait l'objet d'une acceptation pour publication dans une autre revue à comité de lecture.

PROTOCOLE DE REDACTION DE LA REVUE AKIRI

La revue *AKIRI* 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 ...

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 : 2nde 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 Odzukru, 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 : BAMBAM Mamadou, 2022, « Les Dafing dans l'évolution économique et socio-culturelle de Bouaké, 1878-1939 », *NZASSA*, N°8, p.361-372.

NB : Les articles sont la propriété de la revue.

SOMMAIRE

SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES

Géographie

1. **Diffusion des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) et problématique de l'accès à l'internet mobile dans le département de Korhogo**
KONE Kapiéfolo Julien 1-16
2. **Impact des déchets ménagers et miniers sur l'environnement et sur la sante de la population de la sous-préfecture de M'bengue (Côte d'Ivoire)**
KONE Kagbagnan, KONE Kapiéfolo Julien & COULIBALY Moussa 17-35
3. **Étude géographique des parcs autos dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire)**
Firmain Kouakou N'GUESSAN..... 36-46
4. **Les activités artisanales et leurs conséquences sur l'environnement : une étude de cas à Yopougon nord-est (Abidjan-Côte d'Ivoire)**
KOUADIO Konan Célestin, KONAN Amani Fulgence & BAMBA Mamadou 47-60
5. **Health risk linked to the use of pesticides in The sub-prefecture of bazra-natis (ivory coast)**
TAPE Bi Sehi Antoine.....61-78
6. **La situation de la sédentarisation des pasteurs peuls en Côte d'Ivoire : cas du département de Ferkessédougou**
YOMAN N'Goh Koffi Michael 79-98
7. **La réserve de Lamto (Côte d'Ivoire) : une aire protégée en proie à des activités anthropiques illicites**
Ahou Suzanne N'GORAN & N'Guessan Simon ANDON..... 99-114
8. **Etalement urbain et développement des friches dans la ville de Bondoukou**
KONAN Kouakou Attien Jean-Michel & KOSSONOU Yaoua Phoébé..... 115-131

Histoire

9. **L'agriculture au Songhay et dans les sociétés littorales ouest-africaines aux XV^e-XVI^e siècles**
Amon Guy Serge ATCHIE..... 132-147
10. **Les mécanismes de gestion des conflits dans la société traditionnelle yaouré (XVIII^e-XX^e siècles)**
N'Founoum Parfait Sidoine KOUAME..... 148-160
11. **Jeunes et partis politiques en Côte d'Ivoire : entre prise de conscience et instrumentalisation (1990-2020)**
Hyacinthe Digbeugby BLEY 161-177

12. Les artisans de l'avènement d'Ibn Yasin au Sahara occidental	
Issouf OUATTARA.....	178-189
13. Tombouctou dans la rébellion du Balama es-sadeq : un activisme contestataire au Songhoy (XVI^e siècle)	
Jean Charles DÉDÉ.....	190-206
14. Patrimoine culturel ivoirien dans la consolidation de l'identité nationale 1893-2018	
OUATTARA Brahim.....	207-222
Sociologie et anthropologie	
15. Gouvernance communale et gestion du personnel des mairies : cas de la mairie de Cocody	
KOUADJO Koffi Stéphane.....	223-237
Droit	
16. Droits de la femme en Côte d'Ivoire : de l'égalité des sexes en réalisation	
Samuelle Bernice EBA.....	238-257
COMMUNICATION, SCIENCE DU LANGAGE, ARTS	
Sciences du langage et de la communication	
17. Impacts communicationnels des ellipses dans les réseaux sociaux sur les résultats scolaires en Côte d'Ivoire	
N'golo Koné SIONGO & Monvaly Badara TOURE.....	258-279
18. Les représentations sociales de la maternité des adolescentes au Burkina Faso	
Aïcha Tamboura-Diawara	280-293
19. Incommunication et taux de divortialité élevé en Côte d'Ivoire : une incidence sociale	
Antoine KOUAKOU & Kan Samuel KOUAKOU.....	294-309
20. Financement non public des industries culturelles et créatives en Côte d'Ivoire : états et enjeux	
Renaud-Guy Ahioua MOULARET	310-327
LANGUES, LETTRES, CIVILISATIONS	
Anglais	
21. English lexical collocations: a challenge for Malian EFL learners	
Sekou SISSOKO.....	328-345
Lettres Modernes	
22. L'épicurisme dans Sylves de Jean-Joseph Rabearivelod'Alain Mabanckou	
Gohi Jonas TA BI.....	346-360

Étude géographique des parcs autos dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire)

Firmain Kouakou N'GUESSAN

Enseignant-chercheur en géographie

Université Alassane Ouattara Bouaké (Côte d'Ivoire)

Courriel : kouakoungs@yahoo.fr

Résumé :

La mobilité qui est l'une des fonctions essentielles de la ville fait appel à plusieurs moyens parmi lesquels figure le déplacement en automobile. Ce moyen de déplacement a engendré le développement de plusieurs activités aux nombres desquelles figurent les parcs automobiles qui abondent les villes africaines. En Côte d'Ivoire, malgré le décret du 6 décembre 2017 portant sur la limitation de l'âge des véhicules importés, fort est de constater une prolifération de l'activité de location-vente de véhicules dans les centres urbains. La ville de Bouaké ne se soustrait pas de cette réalité. Cette étude vise à montrer l'impact spatio-économique des parcs automobiles à Bouaké. La démarche méthodologique adoptée s'appuie sur une synthèse de la littérature. Elle repose également sur des observations directes de terrain, des entretiens avec les autorités administratives et un questionnaire adressé aux pratiquants de l'activité de location-vente de véhicules. Les résultats de nos enquêtes révèlent une concentration des parcs sur le domaine public des quartiers surtout des quartiers centraux de la ville de Bouaké. Ce qui entrave la circulation des piétons sur le trottoir. Cette activité est aussi génératrice de revenus, car 34,54 % de nos enquêtés ont affirmé qu'ils percevaient plus de 450 000 F CFA mensuellement, 25,46 % ont entre 300 000 et 375 000 F CFA et 21,82 % perçoivent entre 375 000 et 450 000 F CFA et 18,18 % ont entre 225 000 et 300 000 F CFA. De même elle constitue une source de devises pour la municipalité en raison des taxes payées.

Mots-clés : Spatialisation, location-vente, véhicule, Bouaké, Côte d'Ivoire.

Abstract

Mobility, which is one of the essential functions of the city, calls on several means, including travel by car. This means of transport has given rise to the development of several activities, including the car parks that abound in African cities. In Côte d'Ivoire, despite the decree of December 6, 2017 on the age limit for imported vehicles, it is clear that there is a proliferation of vehicle hire-purchase activity in urban centers. The city of Bouaké does not escape this reality. This study aims to show the spatio-economic impact of car parks in Bouaké. The methodological approach adopted is based on a synthesis of the literature. It is also based on direct observations in the field, interviews with the administrative authorities and a questionnaire addressed to practitioners of the vehicle hire-purchase activity. The results of our surveys reveal a concentration of parks on the public domain of neighborhoods, especially in the central neighborhoods of the city of Bouaké. This hinders the movement of pedestrians on the sidewalk. This activity also generates income, because 34.54% of our respondents said they received more than 450,000 CFA francs monthly, 25.46% had between 300,000 and 375,000 CFA francs and 21.82% received between 375,000 and 450,000 CFA francs and 18.18% have between 225,000 and 300,000 CFA francs. It is also a source of foreign currency for the municipality due to the taxes paid.

Keywords : Spatialisation, hire-purchase, vehicle, Bouaké, Côte d'Ivoire.

Introduction

Les relations villes-campagnes et villes-villes ont fait de l'automobile un outil incontournable et même obligatoire. De même, l'étalement spatial des agglomérations et les besoins de mobilité de plus en plus rapide ont fait de l'automobile plus qu'un objet de plaisir ou de luxe (Dupuy, 1999 ; CETM, 2002) cités par H. J. K. N'guessan (2010 : 365). Se déplacer en voiture devient alors une nécessité. Ce mouvement pendulaire des hommes entre les différents lieux a fait naître dans les pays en développement des voitures d'occasion dont se "débarrassent" les pays développés. Ce n'est pas un phénomène nouveau en Afrique, même s'il a atteint des proportions très significatives ces jours-ci. Ces voitures d'occasion, appelées communément « France au revoir », « congelés » ou « surgelés de Belgique » ont littéralement envahi les routes africaines au sud du Sahara depuis près de deux décennies (ibidem). C'est environ entre 4 et 5 millions de voitures de seconde main qui arrivent chaque année en Afrique pour y être revendues ou y mettre en location (Jeune Afrique, 2015 : 1). La Côte d'Ivoire n'est pas en reste de cette réalité malgré le Décret n° 2017-792 du 06 Décembre 2017 portant limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés en Côte d'Ivoire, fort est de constater une prolifération de cette activité dans les centres urbains. En effet, avec plus de 65 % des parts de marché de vente des véhicules en 2008, la filière des voitures d'occasion en Côte d'Ivoire est devenue un secteur dynamique depuis la libéralisation à l'importation des voitures de tourisme usagées, le 3 janvier 1996 (H. J. K. N'guessan 2010 : 390). Ainsi, les espaces publics notamment les trottoirs sont de plus en plus envahis par l'activité de location-vente de voitures d'occasion. C'est un marché largement détenu par des personnes exerçant dans l'informel. Cette activité est quasiment pratiquée sur le domaine public notamment. La ville de Bouaké s'inscrit dans cette dynamique. En effet, bien que relativement récente à Bouaké, car apparue dans la décennie dernière, cette activité gagne progressivement du terrain dans la ville. De ce fait, quelle est la distribution géographique des parcs-autos dans la ville de Bouaké ? Quels sont les impacts spatio-socio-économiques de cette activité dans la ville de Bouaké ? Cette étude vise à montrer l'emprunte spatiale et les impacts socio-économique des parcs automobiles à Bouaké.

I- Matériels et méthodes

1.1- Matériels et outils

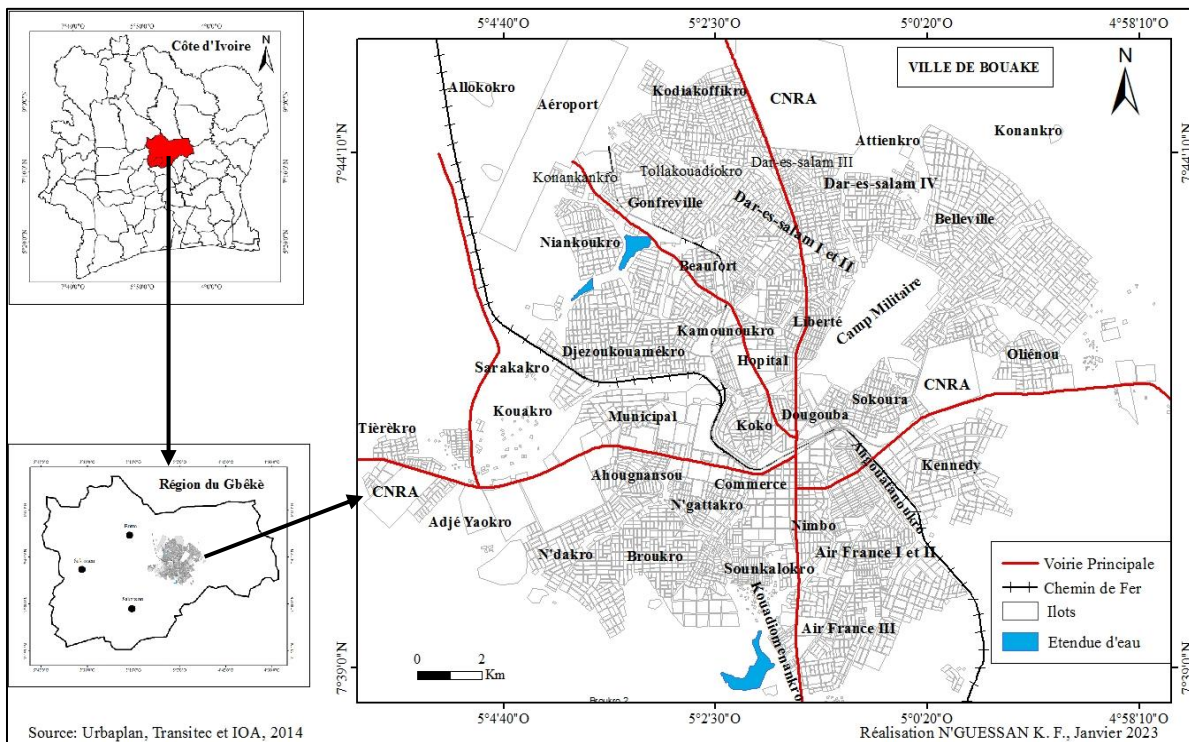
Dans le cadre de cette étude, les matériels mobilisés se composent d'abord d'un appareil photo pour les prises de vue. Ensuite, un GPS de caractéristiques Garmin Etrex 30 a été utilisé pour la spatialisation des différents parcs autos de la ville de Bouaké. Le support

cartographique de la ville de Bouaké utile à la réalisation de cette étude a été élaboré par la structure Urbaplan-Transitec-IOA, en 2014. Enfin, les logiciels Word, Excel et ARCGIS ont servi au traitement et à la représentation cartographique des données collectées.

1.2- Méthode de collecte des données

La méthode de collecte des données a d'abord débuté par la recherche documentaire. Cette recherche a permis de mieux appréhender le phénomène étudié. Ensuite, des observations directes et des levées GPS ont été réalisées dans l'optique d'identifier et de localiser les différents sites de parcs autos. Aussi, des entretiens ont été faits avec les autorités municipales pour avoir une idée sur le mode acquisition de l'espace occupé par l'activité et les taxes à payer par les pratiquants de cette activité. Les entretiens se sont également orientés vers les maisons de transit installées à Bouaké. En dehors des observations faites sur le terrain, une enquête par questionnaire auprès des propriétaires et/ou gérants des parcs autos s'est avérée indispensable. Cette enquête par questionnaire a consisté à administrer une série de questions aux personnes exerçant l'activité de location-vente de voitures selon la méthode de *boule de neige* ou par réseaux. Ainsi, à partir d'une enquête exhaustive, 55 propriétaires et/ou gérants de parcs autos ont été dénombrés et interrogés. La carte 1 présente la zone d'étude.

Carte 1 : Localisation de notre zone d'étude



II- RÉSULTATS ET DISCUSSION

2.1. Le contexte de développement des parcs autos en Côte d'Ivoire

D'une façon générale, le développement du secteur des transports dans un pays, relève de la prise en compte de plusieurs paramètres. Les échelles d'analyse du développement des véhicules d'occasion s'inscrivent généralement dans une articulation inédite « le global au local ». En Côte d'Ivoire, le développement des parcs-autos consécutif à l'importation massive des véhicules d'occasion s'appuie sur un cadre politique favorable.

2.1.1. Un cadre institutionnel et réglementaire favorable

La demande d'achat ou de location de voitures en Côte d'Ivoire est inhérente à un cadre réglementaire favorable. Depuis la période coloniale jusqu'au milieu des années 1990, le droit exclusif de vente de véhicule était du ressort des concessionnaires (J. Verny, 2006 : 227). Cependant, avec les crises multiformes (crise des années 1980 ou la crise militaro-politique de 2002) qu'a connues la Côte d'Ivoire, de nouveaux acteurs interviennent dans la chaîne de valeurs des véhicules d'occasion. Il s'agit du secteur privé. L'implication du secteur privé dans le système de commercialisation des véhicules d'occasion nécessite néanmoins un cadre institutionnel et réglementaire. Alors, de 1964 à 2004, l'État ivoirien n'a pas cessé de légiférer sur la filière des véhicules d'occasion au développement spectaculaire de l'activité et de ses implications spatiales, environnementales, fiscales, sanitaires et socioéconomiques. Des Lois, des Décrets, des Arrêtés et des circulaires contribuent à donner un sens légal à une activité informelle et inorganisée. Ainsi, les Lois n° 64-291 du 1er août 1964 portant Code des Douanes et n° 91-999 du 27 décembre 1991 relative à la concurrence ont été élaborées pour réglementer la filière des véhicules d'occasion. Les Décrets sont relatifs à l'importation des voitures usagées, à l'inorganisation de l'activité et à l'aménagement de l'espace. Les Arrêtés s'intéressent au suivi des dispositions fiscales et légales prises par le gouvernement ainsi qu'aux conditions de mise en circulation des voitures importées. Le tableau n°1 fait l'inventaire des textes règlementaires régissant la filière des véhicules d'occasion de 1964 à 2017.

La mise en place de ce cadrage juridique a fait de la Côte d'Ivoire un important point de convergence des véhicules d'occasion.

Tableau 1 : Inventaire des textes réglementaires de la filière des véhicules d'occasion de 1964 à 2017

	TEXTES RÉGLEMENTAIRES	OBJET
1	Décret n° 64-212 du 26 Mai 1964 portant usage des voies routières ouvertes à la circulation publique	Permettre une fluidité de la circulation
2	Décret n° 84-851 du 4 Juillet 1984 portant déclaration des voiries et des réseaux divers d'intérêt national et d'intérêt urbain dans les limites de la ville d'Abidjan	Définir les voies et réseaux et leurs attributions
3	Décret n° 88-52 du 20 Janvier 1988 portant interdiction d'importation de véhicules d'occasion pour la vente en Côte d'Ivoire, de pneumatiques déclassés, rechapés ou usagés, de chambre à air et de pièces détachées usagées	Interdire l'importation de véhicules d'occasion et pièces usagées en Côte d'Ivoire
4	Loi n° 91-999 du 27 Décembre 1991 relative à la concurrence	Définir les critères de la concurrence
5	Décret n° 93-313 du 11 Mars 1993 portant application de la loi n°91-999 du 27 Décembre 1991 relative à la concurrence en ce qui concerne les conditions d'entrée en Côte d'Ivoire des marchandises étrangères de toute origine et de toute provenance, ainsi que les conditions d'exportation et de réexportation des marchandises à destination de l'étranger	Appliquer la loi relative à la concurrence concernant l'importation et la réexportation des marchandises
6	Décret n°96-01 du 3 Janvier 1996 portant libéralisation à l'importation des voitures de tourisme usagées	Libéraliser l'importation des voitures d'occasion
7	Arrêté n° 16 du 21 Mars 1996 portant création du comité de suivi des importations de voitures de tourisme usagées	Créer un comité de suivi des voitures d'occasion
8	Décret n°97-142 du 7 Mars 1997, portant libéralisation à l'importation des véhicules automobiles usagés destinés au transport de marchandises et de personnes	Libéraliser l'importation des véhicules d'occasion pour transport de marchandises et de personnes
9	Arrêté n° 22 du 6 Mars 1998 portant modification de l'arrêté n° 16 du 21 Mars 1996 portant création du comité de suivi des importations de voitures de tourisme usagées	Modifier l'arrêté relatif à la création du comité de suivi d'importation des véhicules d'occasion
10	Décret n° 98-406 du 22 Juillet 1998 portant modification des décrets n° 96-01 du 3 Janvier 1996 et 97-142 du 7 Mars 1997 relatifs à la libéralisation, à l'importation des voitures de tourisme usagées et des véhicules automobiles usagés destinés au transport de marchandises et de personnes	Modifier les décrets relatifs à la libéralisation et à l'importation des voitures d'occasion
11	Décret n° 98-563 du 14 Octobre 1998 portant création du service autonome du guichet unique automobile	Créer le service du guichet unique automatique
12	Décret n°98-564 du 14 Octobre 1998 portant approbation de la convention de concession relative à la conception, au financement, à la construction, à l'exploitation, à la coordination, à l'harmonisation du guichet unique automatique	Approuver la convention de concession du Guichet Unique Automatique
13	Décret n° 2001-337 du 27 Juin 2001 portant extension de l'objet social de la SONEXIT et modifiant sa dénomination sociale en SONATT	Étendre l'objet social de SONEXIT et le modifier en SONATT
14	Arrêté n° 06-02 du 30 Octobre 2002 portant fixation du mode de répartition du produit des redevances contributives à la sécurité routière, aux actions de lutte contre les encombrements, de pollution et la fraude sur l'importation des véhicules	Instaurer une contribution à la sécurité routière et des actions de lutte contre les encombrements et les fraudes et sur les engins usagés
15	Arrêté n° 213/MEMEF/MEMT du 9 Août 2004, portant aménagements des conditions de dédouanement et d'immatriculation des véhicules usagés	Aménager les conditions de dédouanement et d'immatriculation
16	Arrêté n° 254/MEMT/CAB du 18 Août 2004 portant transfert des activités de production de l'ex-DIT à la SONATT	Transférer les activités de l'ex-DIT à la SONATT
17	Décret n° 2017-792 du 06 Décembre 2017 portant limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés en Côte d'Ivoire	Limiter l'âge des véhicules d'occasion en Côte d'Ivoire

Source : H. J. K. N'GUESSAN 2010, Nos enquêtes, 2022

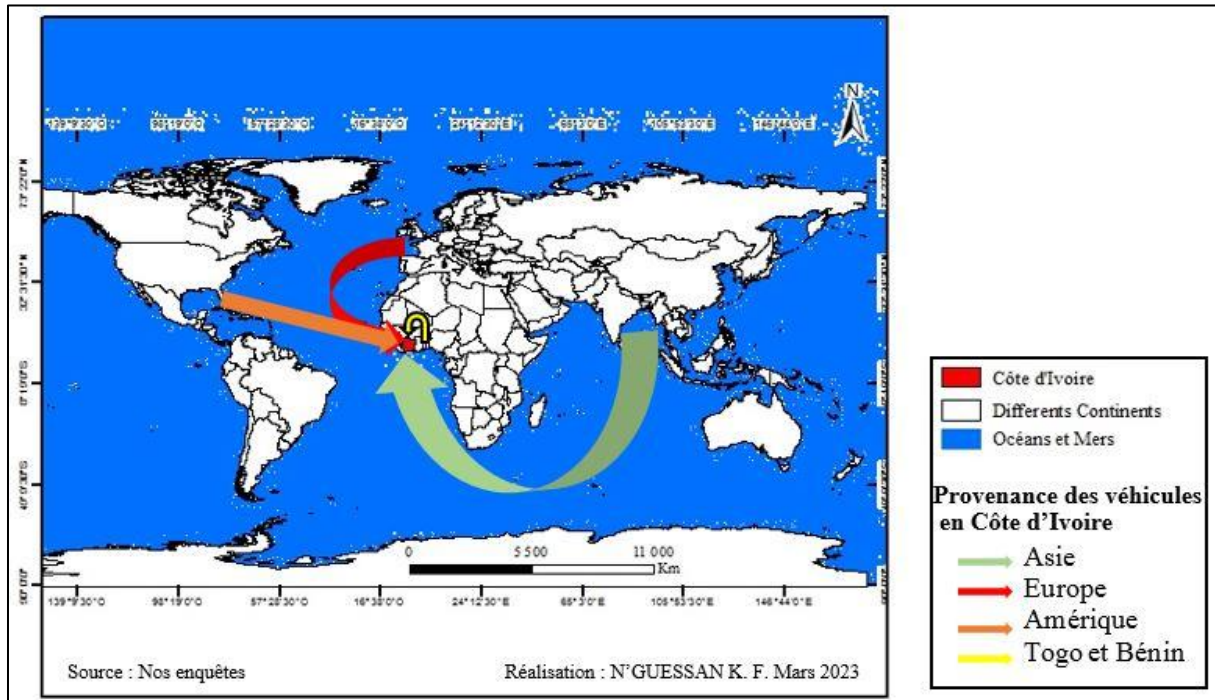
2.1.2. La Côte d'Ivoire, une destination privilégiée des véhicules d'occasion

Le développement d'une activité dans un espace géographique est lié à plusieurs facteurs. Pour la commercialisation des véhicules d'occasion, la Côte d'Ivoire est une plaque tournante en Afrique pour diverses raisons. Il s'agit des raisons d'ordre géographique, historique, économique.

D'un point de vue géographique, la présence de l'océan atlantique offre un avantage considérable à la Côte d'Ivoire. En effet, dans cette logique déterministe, l'océan atlantique confère à la Côte d'Ivoire deux ports, dont celui de San-Pedro et celui d'Abidjan. Or, le transport maritime reste prépondérant dans le trafic de véhicules d'occasion. À ce titre, l'une des activités portuaires qui a connu une remarquable explosion en Afrique Sub-saharienne est incontestablement les voitures d'occasion.

Historiquement, les voitures d'occasion en Afrique de l'Ouest sont issues de filières anciennes, entretenues par les étudiants ivoiriens à l'étranger, relayés par des sans-emploi voire des hommes d'affaires. La dégradation des économies, couplée à la détérioration du pouvoir d'achat qu'elle entraîne, a contribué à rendre inaccessible pour le plus grand nombre, les véhicules neufs qui, pour des raisons d'acheminement et de douane, coûtent plus cher en Afrique (H. J. K. N'Guessan, 2010 : 368). La combinaison de ces différents facteurs permet de mettre en évidence les itinéraires des véhicules d'occasion en direction de la Côte d'Ivoire (Carte 2).

Carte 2 : Circuit de commercialisation des véhicules d'occasion à destination de la Côte d'Ivoire



L'analyse de la figure 2 indique que les véhicules qui alimentent les parcs autos en Côte d'Ivoire et singulièrement la ville de Bouaké proviennent des quatre coins du monde à savoir l'Europe, l'Asie, l'Amérique et aussi l'Afrique à travers les ports du Togo et du Bénin. Ces différents circuits de provenance des véhicules et surtout véhicules d'occasion n'est pas un fait nouveau car les résultats de H. J. K. N'Guessan (2010 : 368) confirment les nôtres. Selon l'auteur, « le principal foyer émetteur des véhicules d'occasion en direction des ports de Togo, Bénin et Abidjan est l'Europe. Les trois pays européens à partir desquels s'observent les flux sont la France, la Belgique et l'Allemagne. Cette situation vaut les qualificatifs de « France au revoir » ou encore « les congelés de la Belgique ». En dehors de ce circuit direct, certains véhicules d'occasion arrivent au large des côtes ivoiriennes en transitant au préalable par les ports de Togo et Bénin. Même si la voie maritime constitue le canal par excellence du trafic de véhicules d'occasion, certains de ces véhicules qui arrivent en Côte d'Ivoire, passent par les pays frontaliers enclavés.

En effet, la limitation d'âge des véhicules importés en Côte d'Ivoire à moins de 5 ans constitue un souci majeur pour les pratiquants de ce métier. De ce fait, ils sont par moment tentés d'utiliser des voies de fraude pour pouvoir faire entrer les véhicules d'occasion dont l'âge d'importation a expiré en Côte d'Ivoire.

Pour contourner cette mesure, des importateurs de véhicules d'occasion préfèrent s'orienter vers le Togo et le Bénin où cette mesure n'existe pas. Une fois l'achat du véhicule fait, ces acheteurs transitent à Bouaké en passant par le Burkina Faso ou par le Mali. Ces informations ont été fournies par un des enquêtés lorsqu'il affirmait :

la limitation d'âge des véhicules est une mesure qui ne nous arrange pas car, les véhicules de moins de 5 ans nous reviennent chers donc nous utilisons d'autres moyens en passant par la route depuis le Bénin et le Togo en passant par le Burkina et le Mali. Une fois à la frontière on fait des arrangements avec les forces de l'ordre et on s'arrange avec les mécaniciens pour mettre un numéro châssis et la plaque d'un autre véhicule qui n'est plus en circulation.

Cette pratique est communément appelée dans leur jargon « frappe à froid ou *Djakoumani* ».

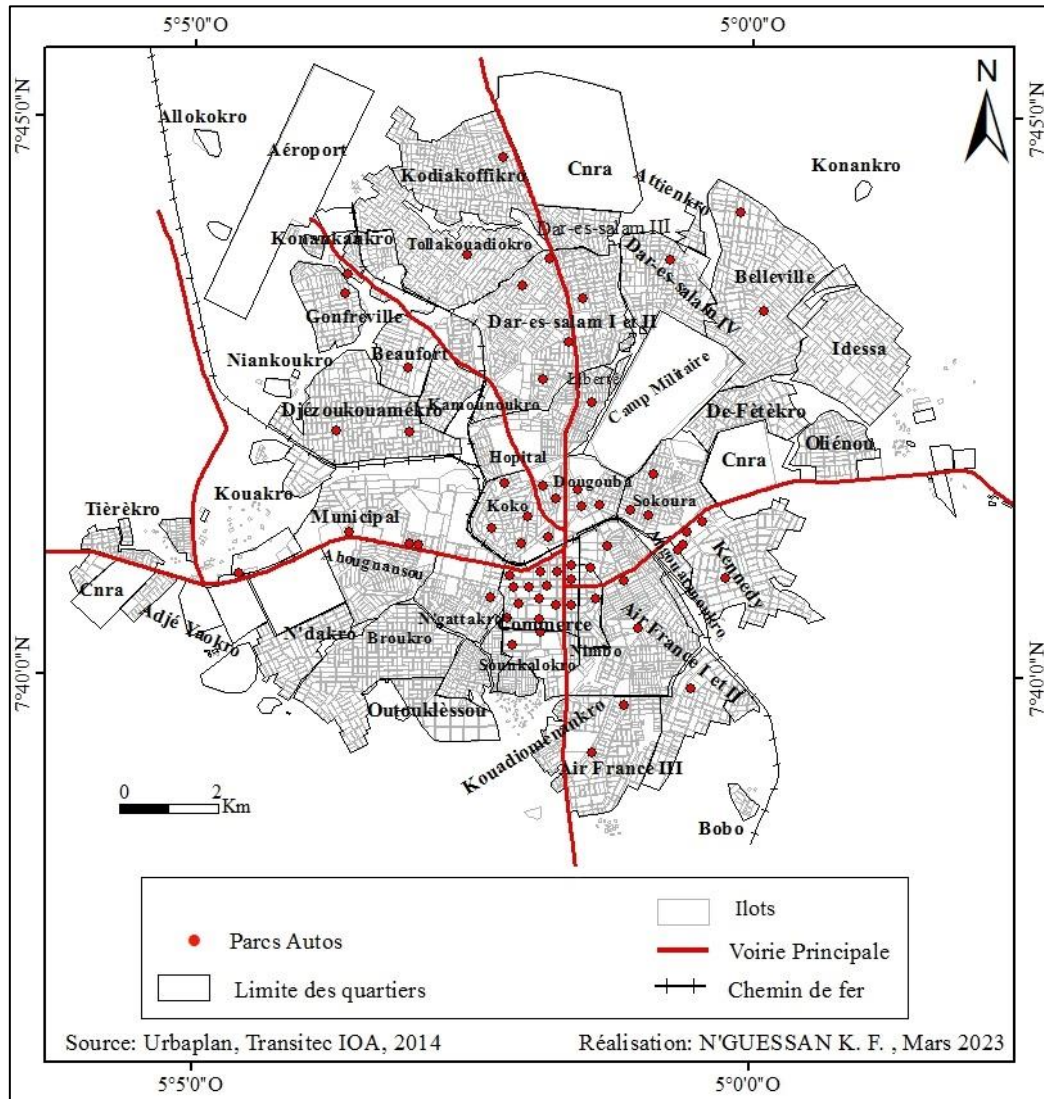
2.2. Géographie des parcs autos à Bouaké

La floraison des véhicules d'occasion a entraîné le développement de nombreux parcs autos depuis la capitale et de façon graduelle s'est étendue vers les villes de l'intérieur. La prolifération de ces lieux d'accès aux véhicules d'occasion se fait en suivant une logique spatiale discriminante.

2.2.1. Cartographie des parcs autos de la ville de Bouaké

Dans la ville de Bouaké, la présence des parcs autos est observable dans plusieurs quartiers. Cependant, une concentration est faite au niveau des quartiers centraux. Ainsi, la carte 3 donne une lecture spatiale de la répartition des parcs autos dans la ville de Bouaké.

Carte 3 : Répartition des parcs autos dans la ville de Bouaké



2.2.2. Une logique de développement des parcs autos orientée centre-périphérie

La cartographie des parcs autos (carte 3), montre qu'à mesure qu'on s'éloigne du centre urbain de Bouaké, moins la disponibilité des parcs autos est une certitude. Alors, cette cartographie fait intervenir trois niveaux hiérarchiques (couronnes) dans la répartition des parcs autos à Bouaké.

D'abord la couronne centrale composée des quartiers Commerce, Koko, Dougouba, Sokoura et Nimbo concentre l'essentiel des parcs autos de la ville de Bouaké avec 48,48 % des parcs autos. Ensuite, la couronne intermédiaire qui regroupe les quartiers Air-France I et II, N'Gattakro, Dar Es Salam I et II, Kamonoukro, et Beaufort. Ces quartiers concentrent quant à eux, 36,36% des parcs autos de la ville. Enfin, la couronne périphérique qui se compose, ici, des quartiers Gonfreville et Kennedy est dotée de 15,15% des parcs autos.

Par ailleurs, la répartition des parcs autos se calque également sur le schéma centre-périphérie. En effet, plus on tend vers la périphérie, plus on sent une réduction des parcs autos. À l'observation, comparativement aux autres quartiers de la ville, le quartier Commerce qui concentre le plus grand nombre de parcs autos constitue la plaque centrale.

Loin de donner une signification géométrique à cette notion de centralité, celle du quartier Commerce se justifie par la concentration d'une certaine masse de population le jour, de sa fonction économique, d'activités de production et de services. Cette concentration des parcs autos, dans ce quartier est aussi due à son positionnement géographique au centre-ville qui fait de lui une plaque tournante. La même situation est observée avec l'étude de H. J. K. N'guessan (2010 : 376). Pour lui, « si à Abidjan les vendeurs de voitures d'occasion se concentrent plus à l'espace Ficgayo de yopougon, à Cocody et à Treichville, Marcory, Koumassi et Port-Bouët (boulevard Valéry Giscard d'Estaing) c'est parce que ces lieux constituent une vitrine géante d'exposition où, régulièrement, les opérateurs économiques s'y rendent ». Il en est de même avec l'étude de O. Sigué et V. Zoma (2022 : 482) au Burkina Faso. Selon les auteurs, « la plupart des sites de vente de véhicules usagers à Ouagadougou se situent au centre de la ville. Le choix de ces sites relève de l'initiative des acteurs qui travaillent à les rendre formel ». Aussi, le quartier Commerce de Bouaké bénéficie d'une grande accessibilité et demeure un lieu très attractif parce que toutes les grandes artères de la ville y convergent.

Au regard de l'importance géographique des parcs autos, quelles sont leurs implications spatio-économiques à Bouaké ?

2.3. Implications spatio-économiques du développement des parcs autos à Bouaké

L'activité de location-vente de véhicules est une activité qui présente des impacts aussi bien sur l'espace qu'au niveau socio-économique.

2.3.1. Une occupation anarchique du domaine public

La prolifération des parcs autos dans la ville de Bouaké induit des effets néfastes dans le mode d'occupation du sol. En effet, la totalité des personnes exerçant cette activité à Bouaké l'exerce dans l'informel. Ainsi, le domaine public notamment les trottoirs constituent le support matériel de cette activité. Ce phénomène est universel aux villes ivoiriennes, car, dans une étude menée à Abidjan, K. P. Anoh (2007 : 99) affirmait que les rues ivoiriennes sont les lieux d'intenses activités informelles. L'occupation du domaine public crée une anarchie

spatiale (planche). Par conséquent, cette situation constitue une entrave à la fluidité de la circulation routière.

Planche : Emprise spatiale des parcs-autos sur le domaine public à Bouaké



Prise de vue : N'guessan K. F., 2022

Les photos 1et 2 de la planche présentent l'emprise spatiale de l'activité de location-vente de véhicules d'occasion sur le domaine public. Cette activité crée une anarchie du fait qu'elle se développe sur le domaine public. Cette situation contraint quotidiennement les piétons à emprunter la chaussée réservée exclusivement aux automobilistes et motocyclistes. De ce fait, occuper les trottoirs et des rues pour des activités autres que la circulation routière dans un sens restrictif et simple est une violation de l'espace public (Gbetanou, 2010 : nd) dans le même sens H. J. K. N'guessan (2010 : 382) confirme que les parcs automobiles situés sur les voiries et réseaux divers, d'intérêts national et urbain, dans les limites de la ville d'Abidjan, rendent les routes peu praticables comme cela est stipulé dans le Décret n° 84-851 du 4 juillet 1984. Selon le même auteur l'opération « ville propre » initiée par le ministère de la Ville et conclue avec la Banque Mondiale est gênée dans son application. Les raisons évoquées par ces propriétaires et/ou gérants de ces parcs autos sont qu'ils ne disposent pas d'espaces aménagés à Bouaké pour la pratique de leur activité. Les propos de T. Gobgé, D.P. Dihouegbeu et M. Toure (2016 : 100) étayent cette affirmation dans une étude menée à Akeikoi dans la commune d'Abobo. Pour ces auteurs, « le désordre urbain occasionné par les activités informelles sur les trottoirs, chaussées, rues et caniveaux résulte de la marginalisation du secteur informel dans la planification urbaine de même que de la récession économique et le laxisme des autorités ». Citant Coquery (1991), K. G. Nyassogbo (2011 : 30) affirme que « la cause principale de l'occupation anarchique du domaine public semble être liée aux difficultés de maîtrise de la dynamique urbaine et de gestion de l'espace urbain en particulier. Débordées par la croissance urbaine extrêmement rapide, les autorités locales et

centrales adoptent « le modèle du laisser-faire » ». Par contre au Bénin, « les troubles causés dans le port par cette activité vont conduire le directeur général du Port Autonome de Cotonou à créer des parcs à voitures en 1992. Avec la persistance de cette activité, d'autres mesures seront prises par les autorités béninoises en 2003. Ces mesures visent à délocaliser l'activité voiture en dehors du centre-ville vers les quartiers périphériques » (M. Rosenfeld, 2009 : 11). Selon le même auteur, l'objectif de l'opération est de canaliser cette activité qui prend de plus en plus de place et de permettre à une partie des revendeurs ambulants de formaliser leur activité. Allant dans le même sens de désordre, K. P. Anoh (2007 :108) aborde le volet de la dégradation de l'esthétique urbaine par les activités informelles. Il dit que les activités informelles pratiquées sur les trottoirs enlaidissent le paysage urbain.

2.3.2. La location-vente de véhicules, une réponse à la crise économique des populations ?

La récession économique qui a frappé les pays africains dont a découlé les mesures draconiennes visibles encore aujourd'hui K. G. Nyassogbo (2011 : 30) ont poussé certaines populations à trouver refuge dans les activités informelles pour survenir à leurs besoins vitaux. Ainsi, pour faire face à l'insécurité d'emplois qui sévit à Bouaké, l'activité de location-vente d'autos est devenue une profession rentable. En effet, la location d'une voiture de luxe c'est-à-dire les véhicules de type 4 X 4 est à 45 000 FCFA/jour si c'est à Bouaké et 65 000 à 75 000F CFA/jour pour des cours hors de Bouaké. Pour les "voitures basses", la journée à Bouaké est à 35 000 FCFA entre 40 000 à 45 000FCFA /jour hors de Bouaké. Néanmoins ces prix sont toujours négociables. Le tableau 2 suivant présente les revenus mensuels des gérants des parcs-autos.

Tableau n°2 : Répartition des revenus mensuels des gérants et/ou propriétaires de parcs-autos à Bouaké

Revenus mensuels des acteurs de location-vente de véhicules d'occasion à Bouaké			État de satisfaction du revenu des acteurs de location-vente de véhicules d'occasion à Bouaké			
Montant (en FCFA)	Effectif	%	Oui		Non	
			Effectif	%	Effectif	%
Moins de 225 000	0	0	0	0	0	0
225 000-300 000	10	18,18	10	71,42	4	28,58
300 000 - 375 000	14	25,46	15	83,33	3	16,57
375 000- 450 000	12	21,82				
450 000 et plus	19	34,54	23	100	0	0
Total	55	100	48	87,27	7	12,73

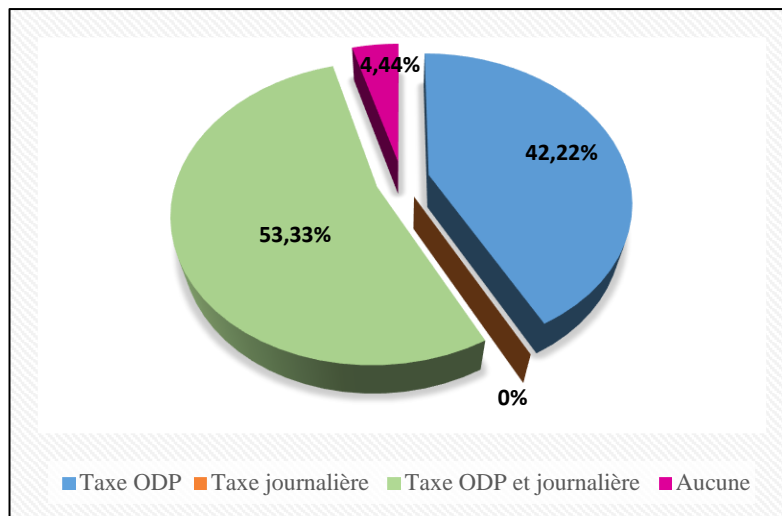
Source : Nos enquêtes 2022

Il ressort de la lecture de ce tableau 2 que la totalité des personnes exerçant l'activité de location-vente de voitures a au moins un revenu mensuel trois supérieur à 75 000 F CFA c'est-à-dire du SMIG (Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti) ivoirien. En conséquence, la majorité soit 34,54 % a un gain supérieur ou égal à 450 000 F CFA soit 6 fois le SMIG. De même, 25,46 % des personnes interrogées ont affirmé avoir un revenu mensuel compris entre 300 000 et 375 000 F CFA (entre 4 à 5 fois le SMIG) et 21,82 % perçoivent entre 375 000 et 450 000 F CFA et 18,18 % perçoivent entre 225 000 et 300 000 F CFA. Ils ont aussi confessé que dans les périodes de fête (Pâques, Ramadan, Tabaski) et d'évènement comme les mariages et même pour des funérailles (surtout les vendredis) ils excèdent ces revenus énumérés. Cette activité bien qu'exercée de façon informelle, elle permet à ces pratiquants de survenir largement à leurs besoins quotidiens. En effet, la majorité soit 87,27 % des enquêtés, disent être satisfaits de leurs revenus, car selon eux, l'activité de location-vente de véhicules leur permet de faire face à leurs dépenses et aussi de faire des économies. À la suite de cette vague de personnes satisfaites se trouvent 12,73 % qui déclarent ne pas être comblés de revenu tiré de l'activité de parc-autos. Dans les détails, sur les 55 enquêtés, c'est seulement 7 qui ne sont pas satisfaits. Parmi ces non satisfaits, la plupart ont un revenu compris entre 225 000-300 000F CFA et représentent 28,58 % dans cette tranche. Ils ont évoqué le fait qu'ils ne parviennent pas à couvrir leurs dépenses et aussi la loi de limitation des véhicules d'occasion à moins de 5 ans les empêche d'étendre rapidement leur activité car les voitures de moins de 5 ans leur reviennent assez chères. Cependant, ils espèrent accroître leur revenu puisque l'activité devient plus en plus connue.

2.3.3- L'activité de location-vente de véhicules, une source de revenue aussi pour la mairie

La location-vente de véhicules comme toutes activités commerciales pratiquées sur l'espace urbain de Bouaké contribuent aux ressources financières de la municipalité. La figure suivante présente la répartition des enquêtés selon qu'ils payent ou non des taxes à la mairie.

Figure 1 : Répartition des taux des taxes payées par les gérants et/ou propriétaires de parcs-autos à Bouaké



Source : Nos enquêtes 2022

Il ressort de cette figure ci-dessus que les pratiquants de la location-vente de véhicules de Bouaké payent différents types de taxes à la mairie. Il s'agit de la taxe journalière, la taxe liée à l'occupation de domaine public (ODP) qui s'élève en moyenne 15 000F CFA par mois. En réalité la taxe ODP est fonction de la superficie occupée c'est-à-dire 2 000F CFA le m². Cependant de façon singulière un forfaitaire est offert aux pratiquants de l'activité location-vente de véhicules. Ainsi, chaque propriétaire de parcs autos paye en moyenne 15 000F CFA peu importe la superficie occupée. Cette décision prise par la mairie est dans le but de motiver les propriétaires de ces parcs à s'acquitter de ces taxes, car elles reviennent moins chères que lorsqu'elles sont calculées au m². Cette pratique de la mairie est sensiblement la même avec tous les occupants du domaine même si le prix forfaitaire diffère selon l'activité menée. Ainsi, les études menées par K. F. N'guessan (2015 : 56) et K. F. N'guessan et al (2019 : 32) confirment cette information. Selon lui un prix forfaitaire de 5 000F CFA est demandé aux occupants du domaine public avec une mise en valeur de l'espace et aussi aux propriétaires de garages sur le domaine public. Les résultats de l'étude de Sigué et Zoma (2022 : 483-485) viennent étayer le volet lucratif de l'activité de location-vente de véhicules d'occasion. Pour eux, cette activité Faso présente un enjeu économique non négligeable pour l'État du Burkina qui engendre des chiffres allant des centaines de millions à des dizaines de milliards depuis le circuit de transit jusqu'aux revendeurs. Ainsi, 42,22 % de nos enquêtes payent uniquement la taxe ODP. Aussi, 53,33 % payent la taxe ODP plus la taxe journalière. Aussi, 4,44 % ne payent aucune taxe. Ces 4,44% qui échappent pour le moment aux différentes taxes se localisent totalement à la périphérie de la ville et sont également nouveaux

donc les autorités municipales n'ont pas encore connaissance de leur existence dans le métier. Malgré leur état informel, cette activité est après tout une source de revenus pour la municipalité. Cela se confirme avec (J. F. Steck, 2006 : 81). Pour lui, malgré leur statut précaire, les activités exercées sur l'espace génèrent des taxes, journalièrement ou mensuellement, et celles-ci constituent une source de revenus non négligeable pour la mairie (50 % des recettes municipales et/ou pour les édiles), dans un processus de corruption de plus en plus répandu.

Conclusion

L'activité de location-vente de voiture est une activité qui est aussi présente à Bouaké comme dans d'autres centres urbains de la Côte d'Ivoire. C'est une activité qui a débuté en Côte d'Ivoire juste après les indépendances et a subi plusieurs réglementations à travers des lois et décrets. La Côte d'Ivoire n'étant pas un pays producteur de véhicules, ceux-ci proviennent en grande majorité de l'Europe et de l'Asie, mais aussi des pays de la sous-région qui eux aussi sont alimentés par les occidentaux. Une fois à Bouaké ses véhicules sont stationnés dans des parcs pour l'activité de location-vente. Cependant, la répartition de ces parcs-autos dans la ville de Bouaké se fait de la couronne centrale vers la périphérie. En quête d'éventuels clients, les propriétaires et/ou les gérants des parcs-autos sont localisés pour la plupart (48,48 %) dans les quartiers centraux de la ville Bouaké. Par la suite 36,36 % dans le rayon péricentral et 15,15 % en périphérie. En absence de places dédiées à cette activité dans l'aménagement urbain de Bouaké, elle se développe sur le domaine public notamment sur les trottoirs. Mais, bien qu'elle soit dans l'informel et l'anarchie, l'activité de parcs-autos constitue une véritable source de revenu pour les pratiquants aussi bien pour la mairie. Ainsi, vu son caractère lucratif, ne serait-il pas important d'aménager un espace affecté à la pratique d'une telle activité dans un environnement où le chômage et la pauvreté sont devenus le quotidien de la majeure partie des urbains ?

Références Bibliographiques

ANOH Kouassi Paul, 2007, « Commerce de rue et gestion de l'espace urbain dans les communes d'Abidjan (Côte d'Ivoire) » in *Le Journal des Sciences Sociales* n°4, p.99-113.

GBETANOU Komla Dzidzinyo 2010, *Le commerce de la rue et l'occupation des espaces publics à Lomé. Cas des trottoirs*, Mémoire de Maitrise en sociologie, Université de Lomé – Togo, <https://www.memoireonline.com/02/14/8768/Le-commerce-de-la-rue-et-l-occupation-des-espaces-publics--Lome-Cas-des-trottoirs.html> consulté le 17 mai 2022 à 8 h.

GOGBE Téré, DIHOUEGBEU Deagai Parfaite, TOURE Mamoutou, 2016, « Activités économiques et désordre urbain à Akeikoi », *Regardsuds*, Premier numéro, mars 2016 ISSN-2414-4150, p.100-107.

JEUNE AFRIQUE, 2015, *Automobile : le pari tentant, mais risqué du marché de l'occasion en Afrique*/ Par Christophe Le Bec Envoyé Spécial, 24 mai 2015 à 14h16 <http://www.jeuneafrique.com/235472/economie/autosmobile-le-pari-tendant-mais-risque-de-loccasion/> consulté le 20 Aout 2022.

N'GUESSAN Hassy Joseph Kabla, 2010, « L'invasion des véhicules d'occasion en transit par le port d'Abidjan : le dynamisme ambivalent d'une activité en plein essor » in *Les Cahiers d'Outre-Mer, Revue de géographie de Bordeaux*, [En ligne], n° 251, p.365-390.

N'GUESSAN Kouakou Firmain, 2015, *Occupation du domaine public et gestion urbaine à Bouaké*, Mémoire de Master II, Université Alassane Ouattara de Bouaké, 154 p.

N'GUESSAN Kouakou Firmain, KONAN N'zué, ASSUE Yao Jean Aimé et KOFFI Brou Émile, 2019, « Effets spatiaux et socio-économique de l'activité garagiste sur le domaine public de la ville de Bouaké », *Journal des Sciences Sociales*, n°19, p.25-36.

NYASSOGBO Gabriel Kwami, 2011, « Les activités informelles et l'occupation des espaces publics. Les trottoirs de Lomé au Togo », *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, n°2, 2011, EDUCI, p.22-33.

ROSENFELD Martin, 2009, « Le commerce d'exportation de voitures d'occasion entre Bruxelles et Cotonou », *Cahiers de l'Urmis, Mise en mis en ligne le 25 juin 2009,15p.* <https://journals.openedition.org/urmis/838> Consulté le 27 Décembre 2022.

SIGUE Ousseney et ZOMA Vincent, 2022, « Transport international de véhicules d'occasion entre le Burkina Faso et le Togo : un exemple de mondialisation par le « bas » », in *DJIBOUL ; Revue Scientifique des Arts Communication, Lettres, Sciences Humaines et Sociales*, n°003, Vol.1, p.470-487.

STECK Jean-Fabien, 2006-2007, « La rue africaine, territoire de l'informel ? », *Flux*, n°66-67, p.73-86.

VERNY Jérôme, 2006, « Mondialisation et mobilité durable » in : Wackermann G., dir. - *La mondialisation en dissertations corrigées et dossiers*. Ellipses : Paris, p.227-331.