Les Cahiers d'Outre-Mer

Revue de géographie de Bordeaux

251 | Juillet-Septembre 2010

Aspects de la Côte-d'Ivoire

L'invasion des véhicules d'occasion en transit par le port d'Abidjan : le dynamisme ambivalent d'une activité en plein essor

N'Guessan Hassy Joseph Kablan

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/com/6044>

DOI : 10.4000/com.6044

ISSN : 1961-8603

Éditeur

Presses universitaires de Bordeaux

Édition imprimée

Date de publication : 1 juillet 2010

Pagination : 365-390

ISBN : 978-2-86781-663-5

ISSN : 0373-5834

Référence électronique

N'Guessan Hassy Joseph Kablan, « L'invasion des véhicules d'occasion en transit par le port d'Abidjan : le dynamisme ambivalent d'une activité en plein essor », *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 251 | Juillet-Septembre 2010, document 5, mis en ligne le 01 juillet 2013, consulté le 21 septembre 2021. URL : <http://journals.openedition.org/com/6044> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/com.6044>

L'invasion des véhicules d'occasion en transit par le port d'Abidjan : le dynamisme ambivalent d'une activité en plein essor

N'Guessan Hassy Joseph KABLAN¹

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). Elle est devenue une nécessité (Comité des constructeurs français, 2005). L'économie de la distance se trouve alors au centre des préoccupations des gouvernants à la recherche d'un équilibre et d'une cohérence entre mobilité, sécurité et environnement au profit des populations de plus en plus pauvres (Émangard, 1995). Ainsi, tandis que dans les pays développés, des efforts sont consentis pour lutter contre les changements climatiques en réduisant les émissions de gaz à effet de serre, notamment de gaz carbonique et de monoxyde de carbone, etc. (Joatton, 1996), les pays en développement, au contraire, s'équipent de plus en plus en véhicules usagés importés des pays du Nord (Archambeau et Garcier, 2001 ; Battau, 2006).

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. Elles constituent environ 80 % du parc automobile et contribuent à sa vétusté et surtout à la pollution de l'environnement (Carles, 1994 ; Escourrou, 1996 ; Bonduelle et Mennessier, 2003 ; Merlin, 2006). Le paradoxe à résoudre est comment conserver les emplois générés par la filière des véhicules d'occasion, améliorer les recettes portuaires et fiscales tout en préservant la qualité de l'environnement et la sécurité des populations.

1. Maître-Assistant, Université de Cocody, Abidjan ; mël : kablanjoseph@yahoo.fr

Cet article veut montrer l'ampleur de l'invasion des voitures d'occasion et ses conséquences socio-économiques et environnementales, puis mettre en évidence les dynamiques et les logiques d'organisation et de fonctionnement de la filière des véhicules d'occasion depuis les zones d'importation jusqu'aux points de vente.

Pour cela, la recherche des informations s'est appuyée sur une revue de littérature relative à la question, complétée par un suivi d'itinéraires des voitures d'occasion depuis les zones d'achat jusque dans les pays d'importation. Durant six mois (de mars à août 2009), nous avons pu demander le remplissage d'un questionnaire aux importateurs et interviewer les responsables des structures parties prenantes de l'importation et du commerce de voitures d'occasion à Abidjan et à l'intérieur du pays.

I – L'usage des véhicules d'occasion, une pratique séculaire dans un cadre réglementé

La mobilité progresse avec le niveau de vie, l'évolution des mœurs et la croissance spatiale des villes (Wolkowitsch, 1992). D'abord le fait des concessionnaires, la vente des véhicules est aussi pratiquée par des revendeurs. Ainsi, de plus en plus de véhicules usagés des pays du Nord connaissent leur fin de parcours dans ceux du Sud. L'offre en voitures d'occasion vient satisfaire une demande croissante d'une population gagnée par la paupérisation (DSRP, 2009). Toutefois, vu le volume de véhicules et d'acteurs concernés par l'importation de véhicules, un cadre réglementaire s'est avéré nécessaire pour gérer l'activité.

1 – La vente des véhicules d'occasion : une spécialité des villes portuaires ouest-africaines

Depuis la fin des années 1980, les voitures usagées d'Europe, d'Asie et à un degré moindre d'Amérique, ont graduellement envahi les parcs des ports maritimes ouest-africains.

Le commerce de ces véhicules est devenu la première activité commerciale du port de Cotonou atteignant 10 % du Produit Intérieur Brut (PIB). La manutention, le négoce, la réparation, le transport des véhicules représentent 15 000 emplois directs et 80 000 emplois induits. (De Loynes, 2003)

Le transport maritime de ces voitures débarquées est assuré essentiellement par les navires rouliers d'une quinzaine de compagnies dont les spécialistes du genre sont *Hual*, *Grimaldi* et *Messina*. Un appoint est apporté par

des compagnies étrangères moins connues telles *Lauritzen* ainsi que des transporteurs locaux contrôlés par des intérêts libanais implantés aux deux extrémités du commerce et dont la flotte est essentiellement affrétée.

Le trafic a enregistré au port de Cotonou 242 000 véhicules plus un millier de camions en 2002 qui s'ouvre sur un vaste débouché naturel (Nigeria) où la contrebande est bien rodée. (De Loynes, 2004)

Le port de Cotonou est le premier port d'Afrique dans cette spécialité dont l'un des principaux problèmes est l'encombrement de l'enceinte portuaire par les parcs, cadres de commercialisation de ces véhicules. Les autres écueils sont les climats d'insécurité et de corruption qui s'y sont développés.

Lomé, l'autre plaque tournante de ce commerce florissant, a considérablement réduit l'écart qui le séparait de Cotonou en misant sur l'organisation du parcage des véhicules à l'extérieur du port pour éviter son engorgement. Alors qu'il se situait sous la barre des 50 000 véhicules en 1998, son trafic portuaire a atteint 120 000 unités en 2003. Cette progression de 140 % est à mettre en relation avec l'instauration de la zone franche et des facilités douanières et fiscales qu'elle apporte mais aussi ses avantages comparatifs nautiques et tarifaires vis-à-vis de Tema (Ghana) et Abidjan (Côte-d'Ivoire). Ces deux ports ont progressivement développé également ce type de trafic portuaire en captant les clients de leur arrière-pays national respectif.

2 – La demande d'achat de voitures d'occasion en Côte-d'Ivoire

Les problèmes liés aux transports urbains et interurbains concernent toutes les villes ; ils sont plus aigus dans les métropoles (Wolkowitsch, 1992),

où la demande est plus forte (Marcadon, 1989 ; CETM, 2002 ; Merlin, 2006). Depuis la période coloniale jusqu'au milieu des années 1990, le droit exclusif de vente des véhicules automobiles était du ressort des concessionnaires (Comité des constructeurs français d'automobiles, 2005 ; Verny, 2006 ; GERPISA, 2009). C'étaient les lieux d'approvisionnement en véhicules neufs des administrations publiques et privées ainsi que de quelques privilégiés collectifs et particuliers de la société. C'était un signe apparent de réussites socio-économique et socio-professionnelle. La masse des autres individus satisfaisait son besoin de mobilité grâce aux transports collectifs (Émangard, 1995 ; Joatton, 1996). Avec la multiplication des activités économiques et l'accroissement des distances entre les lieux de résidence et d'emploi ou de loisir, les déplacements sont devenus plus variés et plus fréquents (Dupuy, 1996 ; Verny, 2006). Plusieurs facteurs expliquent la demande actuelle de voitures d'occasion en Côte-d'Ivoire.

a – Raison historique

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. Seules les administrations et les grandes firmes, notamment les multinationales s’offrent encore le luxe de s’acheter des voitures neuves ; leur nombre est en constante régression du fait de la crise économique et de la progression de la pauvreté.

b – Raisons économiques et financières

L’une des filières portuaires qui aura connu la plus grande explosion, ces deux dernières décennies, en Afrique sub-saharienne dans le secteur économique est sans aucun doute celle des voitures d’occasion. Ses réseaux se sont densifiés, ses nœuds (constitués des lieux de vente) se sont complexifiés et ses acteurs professionnalisés. C’est une activité génératrice de revenus tant pour les hommes d’affaires que pour les finances publiques. Les uns y trouvent un filon inestimable par les marges bénéficiaires réalisées, les autres engrangent des sommes importantes par le biais de la douane et de taxes en tout genre. C’est aussi une affaire aux retombées irrégulières pour les importateurs et les gestionnaires : parfois elle ressemble à une forme de chômage déguisé, d’autres fois la chance peut arriver de façon subite.

En outre, l’importation de voitures usagées donne la possibilité à un grand nombre de cadres modestes de s’offrir un moyen de déplacement plus ou moins confortable. Elle permet aussi l’augmentation des parcs et la mise en circulation de taxis, bus, cars par transformation d’une partie de ces voitures importées.

c – Raisons techniques

Jusqu’en 1996, les véhicules à destination de la Côte-d’Ivoire ont transité par les ports des pays côtiers limitrophes (ports de Cotonou au Bénin, et notamment de Lomé au Togo) parfois même par les pays enclavés frontaliers. L’absence de statistiques fiables et l’inorganisation du secteur ne permettent pas d’évaluer le niveau du manque à gagner. C’est donc une part importante de devises qui sont ainsi perdues pour l’économie nationale en général et par et pour le port en particulier. Aujourd’hui, avec la mise en place du Guichet Unique Automobile au sein du port et l’aménagement de quais de débarque-

ment, une meilleure maîtrise de l'importation des véhicules d'occasion est à noter.

d – Raison sociale

L'acquisition d'une voiture particulière est pour la conscience collective africaine le signe d'une réussite sociale évidente, l'aboutissement d'un rêve, le couronnement de plusieurs années de sacrifices et de travail. L'accessibilité à ces véhicules nécessite un minimum de moyens, souvent hors de portée pour la majeure partie de la population incapable de subvenir à ses besoins fondamentaux.

Les voitures d'occasion représentent une aubaine pour certaines personnes contraintes de parcourir de longues distances en un temps court. C'est pourquoi, les bus de transport, les taxis, les voitures personnelles, les camions de convoi de marchandises, les cars de ramassage urbains et interurbains ont envahi les routes africaines noyant les véhicules neufs sortis de chez le concessionnaire. C'est grâce à ce secteur d'activité que beaucoup de chefs de famille, qui ont perdu leur emploi après les différents plans de relance économique (Plan d'Ajustement Structurel (PAS), Initiative Pays Pauvres Très Endettés (PPTE), etc.) imposés par les institutions internationales, ont survécu et font vivre leurs familles.

e – Raison politique

Le développement des transports se fait le plus souvent sous le contrôle de l'État qui intervient en accordant des concessions d'exploitation. (Marcadon *et al.*, 1997).

En Côte-d'Ivoire, l'émergence du secteur privé a été accélérée avec la politique de désengagement de l'État des secteurs productifs, initiée dans les années 1990. (DSRP, 2009).

C'est pourquoi, l'incapacité du secteur formel des transports à satisfaire les besoins de mobilité de la population a contraint les pouvoirs publics à tolérer l'importation massive de véhicules d'occasion. La crise économique, qui a entraîné la crise militaro-politique en 2002, est la principale source de cette augmentation des véhicules d'occasion.

En définitive, de nombreuses raisons ont concouru à développer un commerce des véhicules usagés dans un environnement anarchique. Mais la mise en place d'un cadre réglementaire adapté pour un meilleur contrôle de l'invasion des véhicules d'occasion en Côte-d'Ivoire s'est rapidement avérée nécessaire.

3 – Les cadres institutionnel et réglementaire

La conception de cette réglementation est notamment le fait des ministères du Commerce, des Transports, de l’Économie et des Finances et le suivi de leur application accordé à un Comité national de Suivi (tableau 1).

a – Des textes de lois pour organiser l’activité

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 socio-économiques. 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.

b – Un Comité national de suivi des importations des véhicules de tourisme et de véhicules usagés destinés au transport de marchandises et de personnes

Il est chargé de veiller au respect des mesures et normes en vigueur en interpellant et en sanctionnant tout contrevenant. Malheureusement, les contentieux sont nombreux et difficiles à résoudre de sorte qu’ils sont parfois de nature à rendre peu compétitive la filière ivoirienne d’importation de véhicules d’occasion.

L’essentiel des textes relatifs aux véhicules d’occasion s’applique également aux voitures neuves importées.

4 – L’offre de voitures d’occasion

Si au début des années 1980, ces véhicules venaient essentiellement d’Europe, notamment de France et de Belgique, d’où les noms de « *France au revoir* » ou de « *congelés de Belgique* » dont elles sont affublées, aujourd’hui, en raison de la concurrence, l’Allemagne a su supplanter les deux premiers pays. Souvent en effet, la Belgique où des commerçants véreux tiennent les marchés les plus importants (Anvers, Anderlecht), les véhicules proposés sont

	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 et de pièces usagés 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 marchandise 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 l'exploitation, à la construction, 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 SONEXTT et modifiant sa dénomination sociale en SONATT	Étendre l'objet social de SONEXTT 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/MENT 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-DDT à la Société nationale des transports terrestres (SONATT)	Transférer les activités de l'Ex-DDT à la SONATT

(Sources : ministères du Commerce, des Transports, de l'Économie et des Finances, 1964-2004)

Tableau 1 – Inventaire des textes réglementaires régissant la filière des véhicules d'occasion

des automobiles en fin de course avec des compteurs trafiqués, des cartes grises douteuses et des contrôles techniques fantaisistes.

(Source : Kablan, 2009)

Figure 1 – Concentration nodale de la filière des véhicules d'occasion à destination de la Côte-d'Ivoire

L'offre usuelle d'achat de voitures d'occasion est proposée par les importateurs et/ou les gestionnaires de parcs. Ils proposent une gamme variée de véhicules aux origines tout aussi diverses à partir d'une collecte effectuée essentiellement en Europe et subsidiairement en Amérique et en Asie pour les débarquer généralement à Cotonou ou à Lomé et de plus en plus dans d'autres ports de côte ouest africaine, comme Abidjan en Côte-d'Ivoire (fig. 1).

Les ports de Lomé et de Cotonou perdent petit à petit leur rôle d'interface obligatoire face à leur clientèle ivoirienne notamment. Aujourd'hui, selon les services du Guichet Unique Automobile, le secteur est investi à 12 % par des Ivoiriens, mais aussi par des Togolais et des Béninois (18 %), et surtout par des Libanais qui représentent 70 % des 323 importateurs recensés.

L'importance du trafic des véhicules d'occasion en Côte-d'Ivoire a donné naissance à des emplois nouveaux et à une filière dont l'emprise spatiale notable à Abidjan, gagne de plus en plus les villes de l'intérieur du pays. À une demande croissante et exigeante de la clientèle répond une variété d'offres des opérateurs économiques. La filière se recompose et l'anarchie et l'informel, qui ont régné dans le secteur, font place à une activité mieux organisée évoluant désormais dans des cadres réglementaire et institutionnel accomplis.

II – Fonctionnement de la filière des voitures d'occasion

La filière des voitures d'occasion concerne l'étude des dynamiques et des logiques de fonctionnement en termes d'organisation des activités en zone d'importation, de transport, de points de vente et d'aires de distribution (fig. 2).

1 – La structuration des activités en zones d'importation

Ce phénomène né aux lendemains des Indépendances, a pris de l'ampleur avec la dévaluation. Le marché des véhicules d'occasion au début était artisanal, organisé dans la plupart des cas par des étudiants, parents ou amis installés en Europe qui arrondissaient ainsi leurs fins de mois, une sorte d'appoint nécessaire pour financer leurs études. Ils achetaient quelques véhicules pour les acheminer tant bien que mal au pays où des proches les revendaient à des connaissances qui en avaient au préalable manifesté le souhait. Par la suite, un nouveau type d'homme d'affaires est né à la fin des années 1990 avec l'explosion des voitures d'occasion et le développement des parcs installés aux carrefours importants ou le long des artères à grande affluence des grandes villes. Ces véhicules usagés sont à l'origine des perpétuelles baisses des prix et des ventes chez les concessionnaires, représentants officiels des automobiles industrielles. La « déprime » est le résultat d'une part de la mauvaise situation économique et, d'autre part, de la rude concurrence de voitures de qualité médiocre, mais à des prix défiant toute concurrence. Les Africains estiment les négociants allemands plus corrects, plus rigoureux et moins mafieux. Pour eux, les véhicules vendus par les Allemands répondent à la réalité des papiers présentés à l'acheteur. Cependant, les voitures japonaises tiennent une place respectable sur les routes et les pistes subsahariennes. Néanmoins, parmi toutes les voitures qui inondent les grands ports africains, peu proviennent d'Asie.

Deux méthodes de collecte des voitures d'occasion sont utilisées par les importateurs.

a – La collecte à partir des stations, une méthode en plein essor

Sur des sites aménagés pour la vente de véhicules d'occasion, l'importateur effectue ses achats selon ses moyens et ses besoins. Les engins sont exposés selon des critères d'âge, de marque, d'utilité, de catégorie et de type. Cela permet à l'importateur de s'orienter plus aisément dans les stations fixes. Sur les 324 importateurs enquêtés, 83 % s'y approvisionnent.

b – La collecte ambulatoire

Les importateurs circulent dans les stations de vente à la recherche de véhicules d'occasion. Généralement, les informations passent de bouche à oreille, parfois elles sont diffusées sur des sites Internet, par voie de presse, mais surtout par les radios locales. Cette technique à l'avantage pour l'opérateur d'acheter des véhicules à des coûts révisés contrairement à ce qui se pratique dans les stations. Cependant, elle a l'inconvénient de cacher des défaillances indétectables au regard et nécessite du temps pour une inspection approfondie des engins. C'est pourquoi, elle est moins usitée et par conséquent n'intéresse que 14 % des enquêtés, soit 40 importateurs.

2 – Le transit des voitures d'occasion

Le transport des véhicules usagés nécessite un mode de conditionnement approprié afin d'éviter les casses et les vols de pièces, etc. au préjudice de l'importateur.

a – Le conditionnement des voitures d'occasion en vrac ou en conteneur

Le conteneur et le vrac sont les deux modes de conditionnement des véhicules à destination du port d'Abidjan. Le conditionnement en vrac consiste à disposer les voitures sur le pont ou en soute des navires : c'est le mode le plus utilisé à cause de son coût relativement bas (400 000 Fcfa par véhicule) alors que le conteneur demande le double (800 000 Fcfa). Généralement, seuls les importateurs occasionnels utilisent le mode par conteneur. En 2007, sur 18 940 véhicules débarqués au port d'Abidjan, seulement environ 10 % l'ont utilisé contre 15 % en 2006, soit 2 058 véhicules.

b – Le transport multimodal route-mer-route pour acheminer les voitures

C'est le type de transport qui permet aux voitures d'occasion d'effectuer le trajet depuis la zone de collecte jusqu'à la zone de distribution. Si sur les routes, ce sont les camions à deux voire trois essieux qui s'occupent du transfert, sur mer, les rouliers et les porte-conteneurs sont les principaux navires en charge de la traversée de l'océan Atlantique. En 2008, les statistiques

douanières présentent *Grimaldi*, *SDV-SAGA* et *Géodis Overseas* comme les principales compagnies de transport maritime utilisées pour l'importation des voitures d'occasion (tableau 2).

(Source : Côte-d'Ivoire Logistique, 2008 ; Dessin : Kablan, 2009)

Figure 2 – Origines et destinations des véhicules d'occasion en transit par le port d'Abidjan

Compagnies	2006		2007		Variation (%) 2006/2007
	Effectif		Effectif		
<i>Grimaldi</i>	3 544	25,19	4 500	23,75	26,98
SDV-SAGA	3 005	21,36	4 000	21,11	33,11
<i>Geodis Overseas</i>	2 470	17,56	3 000	15,83	21,46
SIVOM	948	6,74	2 018	10,64	112,87
MAERSK	644	4,57	812	4,28	26,09
SIMAT	572	4,06	797	4,20	39,34
SOCOPAO	455	3,23	612	3,23	34,51
GETMA	326	2,31	580	3,06	77,91
<i>Atlantic S.A.</i>	240	1,70	560	2,95	133,33
TOTAL	14 064		18 940		34,67

(Source : Douane ivoirienne, 2008)

Tableau 2 – Les principales compagnies de transport maritime affectées au trafic des voitures d’occasion

Cependant, le dynamisme de l’activité se manifeste aussi par les marges de progression de compagnies telles qu’*Atlantic S.A.*, *SIVOM* et *GETMA* qui réalisent des variations plus importantes en direction du port d’Abidjan entre 2006 et 2007. Les structures chargées de l’aconage réceptionnent les véhicules et s’occupent de la manutention et du magasinage des marchandises. Les véhicules peuvent se retrouver aussi bien au quai sud qu’au quai nord ou au quai fruitier.

3 – Les points de vente

Les zones de destination finale des voitures d’occasion distinguent Abidjan comme principale zone d’accueil et les villes de l’intérieur comme espaces à conquérir.

a – Renforcement des offres autour du site portuaire et arrivée régulière d’opérateurs sur les nouveaux sites dans les quartiers périphériques d’Abidjan

Les grandes artères de la capitale économique ivoirienne se transforment peu à peu en grandes boutiques à ciel ouvert. Les vendeurs de véhicules d’occasion y tiennent leur commerce. Chaque commune a son lot de parcs. À Yopougon, les parcs se situent sur la voie principale allant de Siporex à la Sidéci. Depuis quelques semaines, une forte concentration s’est faite en face de l’espace Ficgayo, au Nouveau marché, au carrefour de la rue Princesse, ainsi qu’à la hauteur de la caserne des sapeurs-pompiers. Dans la commune de Cocody, les opérateurs économiques sont présents sur le boulevard Latrille

et la voie principale de la Riviéra. Les communes de Treichville, Marcory, Koumassi et Port-Bouët, qui ont en commun l'important boulevard Valéry Giscard d'Estaing (VGE), regroupent la majeure partie des parcs. C'est une vitrine géante d'exposition de voitures d'occasion où, régulièrement, des opérateurs économiques sont en plein aménagement. C'est dire que le secteur enregistre régulièrement de nouveaux arrivants.

b – Multiplication des parcs dans quelques villes à l'intérieur du pays

Inexistantes au début de la décennie, les villes qui intéressent les gestionnaires de parcs progressent spatialement en Côte-d'Ivoire selon un gradient Sud/Nord. Après Abidjan, la zone principale d'accueil (150 parcs), ce sont Bouaké, Daloa, San Pedro et Soubré (1 291 véhicules répartis sur 13 parcs) qui ont vu apparaître ces nouveaux opérateurs économiques alors que dans le même temps sept villes ont en projet la création de parcs (Sassandra, Divo, Gagnoa, Yamoussoukro, Daoukro, Man et Korhogo).

c – Une variété de méthode d'approche des clients

Trois stratégies permettent de capter la clientèle. La première consiste pour les gestionnaires de parcs à exposer à la vue d'un grand nombre de passants dans les rues, avenues et boulevards de grand trafic, leurs produits.

La deuxième se veut plus agressive. Certains opérateurs n'hésitent pas à pratiquer le porte-à-porte. Ils exploitent à fond leurs carnets d'adresses en appelant leurs relations afin d'obtenir des rendez-vous pour vanter les performances de leurs marchandises.

La troisième politique commerciale se base sur la vente de véhicules recherchés majoritairement par les clients. Il s'agit notamment des voitures de marque japonaise et à moteur diesel, qui sont très prisées par les propriétaires de taxis horokilométriques et autres taxis communaux.

d – De la compétitivité du port d'Abidjan...

Le port de Lomé a été pendant longtemps le port de débarquement des véhicules d'occasion à destination de la Côte-d'Ivoire. Avant la prise du décret autorisant l'importation par le port d'Abidjan des voitures usagées, en 1996, les douanes ivoiriennes avaient pris des mesures pour décourager la fraude qui s'était organisée autour de l'axe Lomé-Abidjan. En effet, malgré ses performances de port de référence sur la côte ouest africaine, les marchandises destinées à la Côte-d'Ivoire étaient débarquées dans les ports voisins. Depuis une douzaine d'années, sur recommandation du gouvernement, les autorités portuaires et municipales tentent de mettre de l'ordre dans le secteur en autori-

sant l'importation des « *France au revoir* » par le port d'Abidjan, dans la capitale économique ainsi que dans les villes de l'intérieur du pays. Les voitures d'occasion destinées aux consommateurs ivoiriens sont débarquées au port d'Abidjan, renforçant dès lors sa compétitivité.

e – Les acteurs de la filière des véhicules d'occasion

La filière se compose d'acteurs dont les rôles et objectifs diffèrent, mais restent complémentaires. Certains sont des acteurs majeurs qui font vivre la filière, d'autres sont des acteurs mineurs dont l'existence est à rattacher aux premiers. Dans le premier groupe, on trouve les clients, les importateurs, les gestionnaires et les personnes morales représentant l'État, et les acteurs annexes comme tous ceux qui agissent sur le véhicule, après sa mise en circulation.

Les clients proviennent de toutes les couches sociales et majoritairement du domaine du transport. En effet, 80 % exercent dans les transports en commun urbain et interurbain de personnes et de marchandises ; les autres sont des particuliers travailleurs ou des organisations associatives et des cars de ramassage des personnels. La voie de transit traditionnelle des voitures d'occasion par les ports des pays côtiers voisins est en extinction et les files de voitures réduites au corridor Est du pays, passant par Noé et Éluabo. Leur nombre de clients est en constante réduction. En effet, seulement 18 % des enquêtés ont ainsi acquis leurs véhicules.

Ces importateurs (individuel ou société) qui se retrouvent au niveau de la collecte, du transport et de l'accueil de la filière, achètent des véhicules et les confient à des commissionnaires de transport qui les acheminent vers les quais portuaires, en collaboration avec les auxiliaires de transport maritime (transitaire, consignataire et agent maritime). Les gestionnaires de parcs, dont l'activité n'a réellement pris son envol qu'à partir de 1998, sont estimés à 1 630 individus selon nos enquêtes personnelles effectuées en juin 2009. Ils se composent de chômeurs, d'étudiants et même de quelques travailleurs (leur constituant une deuxième source de revenus). Individuellement ou en association, ils exposent prioritairement leurs marchandises sur des terrains vagues aux abords des grandes voies d'Abidjan et de quelques villes de l'intérieur du pays.

Le métier de gestionnaire de parc, né en 1998, est important car en croissance continue. Il contribue à résorber une partie des chômeurs et des sans-emploi. En 2009, 1 930 personnes l'exercent. Évoluant seul ou au sein d'un syndicat – Syndicat des revendeurs de véhicule d'occasion de Côte-d'Ivoire (Syrevoci), Association des revendeurs de véhicules d'occasion de Yopougon

(Arvo Yop), etc. –, les gestionnaires de parcs disent disposer d'un registre de commerce. La plupart travaillent par expérience. Le schéma est toujours le même. Après avoir exercé auprès d'un patron quelque temps, ils s'installent à leur propre compte et ainsi fleurissent les parcs.

Les personnes morales désignent les structures organiques intervenant dans l'organisation des services relatifs au débarquement des véhicules. Il s'agit des différentes structures au sein du Guichet Unique Automobile (GUA). L'administration publique – le Service d'attribution du Code occasionnel (SACO) de la Direction de la promotion du Commerce extérieur ; la Direction générale des Douanes au bureau Abidjan 06 ; le bureau des Recettes pour les redevances sur les importations des véhicules de plus de 10 ans pour les particuliers et 15 ans pour les camions ; et le bureau des Vignettes pour les Impôts – y côtoie l'administration privée : la *Société ivoirienne du contrôle technique automobile* (SICTA), le *Groupement de gestion d'entreprise* (2GE) et la *Côte-d'Ivoire Logistique* (CIL).

III – Les effets collatéraux d'une activité en pleine expansion

La filière des véhicules d'occasion en transitant par le port d'Abidjan produit des impacts positifs mais aussi quelques aspects négatifs, notamment au niveau de l'importance des coûts financiers, sanitaires et environnementaux.

1 – Vers une disparition des concessionnaires de véhicules neufs ?

Les gestionnaires de parcs connaissent un développement d'activités et des gains qui sont inversement proportionnels à celui des concessionnaires. Les signes spatiaux sont la diminution drastique de leur effectif, passant de 6 721 à 5 850 entre 2006 et 2007, soit une baisse de 14,89 %. Dans le même temps, les véhicules d'occasion évoluent de 12 798 à 18 912, soit une hausse de 47,77 %. Les principales raisons sont la dévaluation du Franc cfa en 1994, le coup d'État de 1999, la crise de rébellion de 2002, etc. dont les corollaires sont un accroissement du chômage, des pertes d'emploi et donc une généralisation de la pauvreté.

Pourtant, au niveau du neuf, le marché ivoirien de l'automobile est aujourd'hui dominé par les constructeurs asiatiques. Les marques japonaises, *Toyota* en tête, et coréennes ont opéré une percée fulgurante ces dernières années et représentent 65 % du marché contre 33 % pour celles européennes, en perte de vitesse malgré le bon accueil fait à la *Dacia Logan* de *Renault* depuis juin dernier. Mais, sur un marché ivoirien qui s'est envolé de 27,3 % en 2008, deux outsiders chinois pointent le bout de leur calandre. Peu présentes

il y a encore trois ans, les voitures chinoises se sont installées dans le paysage avec l'introduction en 2008 des gammes *GWPeri* du constructeur *Great Wall Motor*, distribuées par le concessionnaire *Rimco Motors*. Plus connu pour ses pick-ups, *Great Wall Motor* est le premier constructeur privé chinois, côté, qui plus est, à la Bourse de Hong Kong. Présent dans soixante pays, il s'est lancé à l'export en 2006, mais s'est vu interdire l'Europe pour l'un de ses modèles à la suite d'un procès pour contrefaçon de la *Fiat Panda*, gagné par le constructeur italien.

En Côte-d'Ivoire, le succès est au rendez-vous pour ces modèles *low cost*, conçus à partir de la technologie japonaise, et en dépit de la rude concurrence des importateurs de véhicules d'occasion. *Rimco Motors* a réussi à écouler plus de 300 voitures de la marque au cours des neuf premiers mois de l'année.

Notre succès est dû à la fiabilité et à la sécurité de nos voitures, nous avons réussi à casser l'image de mauvaise qualité attribuée aux produits « *made in China* ».

Nous visons une progression de 10 % de nos ventes cette année, se félicite Ali Jaber, directeur commercial chez *Rimco Motors*. Forte de ce succès, l'entreprise envisage d'ouvrir des succursales à Bouaké et à San Pedro.

L'euphorie risque d'être de courte durée. *Great Wall Motor* doit faire face, depuis le dernier trimestre 2009, à la concurrence directe de son compatriote *Chery*, distribué par *Tiger Motors*, un nouveau département de la *Société de distribution automobile en Côte-d'Ivoire* (Sdaci).

Nous sommes conscients que nous ne serons plus les seuls sur ce créneau, nous allons développer d'autres initiatives pour maintenir notre objectif de capter 10 % du marché,

explique Ali Jaber. Boulevard de Marseille, malgré un *showroom* qui met en valeur la gamme des quatre berlines *Chery*, la percée de la marque est difficile pour le moment. Selon les statistiques mensuelles de l'interprofession, deux *Chery* avaient été vendues en novembre. Le concessionnaire espère en commercialiser plusieurs dizaines avant la fin de l'année, vendues entre 5,5 et 9,6 millions Fcfa, des prix calqués sur ceux de *Rimco Motors*. Le nouveau venu vise aussi les marchés de l'État et des organismes internationaux, et compte sur la relance du crédit à la consommation pour doper les ventes.

Nos voitures ont les mêmes caractéristiques que la japonaise *Toyota*, la technologie est de pointe,

assure un membre de la direction de la Sdaci.

2 – Des voitures programmées aux pannes et accidents intempestifs

Après la suprématie des véhicules neufs de marques européennes proposés par les concessionnaires qui a suivi les Indépendances en Afrique, les voitures d'occasion ont installé leur primauté à la faveur de la crise économique qui a durablement frappé le continent à la fin des années 1980. En Côte-d'Ivoire, la crise militaro-politique de 2002 est venue exacerber une situation socio-économique déjà précaire. En effet des véhicules, devenus indésirables sous d'autres cieux, sont expédiés par des émigrés à des parents ou amis restés sur place. En très peu d'années, les routes sont devenues les réservoirs des vieux tacots impropres aux visites techniques et aux normes européennes. Ce sont des véhicules promis à la casse ou mieux à la démolition car l'attrait du gain facile et rapide, la situation financière de leurs acquéreurs ne favorisent pas une exploitation durable des engins, mais plutôt des visites fréquentes chez les mécaniciens et autres dépanneurs.

3 – Des pratiques frauduleuses des gestionnaires de parcs

Certains opérateurs font rentrer comme propriété personnelle des voitures neuves afin d'éviter les charges que supporterait un concessionnaire agréé. Ils détournent ainsi le client de la maison mère. D'autres fois, les opérateurs utilisent les véhicules des clients à leurs fins personnelles en prenant soin de mettre l'affiche « à vendre » et de la retirer une fois dans le parc.

4 – Les pièces détachées des véhicules d'occasion : un recours utile mais risqué

Le marché des pièces détachées automobiles d'occasion est connu pour son service à coût réduit. Les lieux de vente appelés « ferrailles » ou « casses », « grouillent » toujours de monde. On y trouve toutes les composantes d'une voiture : pièces de moteur, de freinage, de suspension, de climatisation, de carrosserie, etc. Les pièces de véhicules les plus présentes sont celles des véhicules japonais (*Toyota, Nissan*), suivies de ceux européens (*Peugeot, Renault, Mercedes, BMW*, etc.). Un peu plus discrètes, les pièces détachées américaines commencent à envahir le marché avec la présence de plus en plus remarquée de grosses cylindrées à Abidjan. Ces dernières pièces proviennent pour la plupart du Ghana où le taux de change est largement favorable.

D'autres vendeurs, en collaboration avec des expatriés ou des correspondants, importent d'Europe des pièces récupérées sur des véhicules hors d'usage et destinées aux broyeurs. Ainsi, parfois, les pièces présentent égale-

ment une absence de garantie réelle et de qualité. En outre, les prix proposés pour l'achat d'un article par les intermédiaires subissent un coefficient multiplicateur de 2, voire 3 ou 4, par rapport à ceux affichés dans les magasins. C'est ainsi que ceux-ci se rétribuent.

5 – L'occupation et l'emprise des routes par les revendeurs de véhicules d'occasion

Les expériences relatives à l'installation des parcs sont diverses. Sur les terrains villageois, il faut d'abord rencontrer la chefferie qui, en cas d'accord, délivre une attestation villageoise. Ensuite, la mairie remet une autorisation d'occupation du domaine public qui permet au district d'établir une taxe mensuelle (mensualité) à verser en fonction de la surface sollicitée. Enfin, l'opérateur acquitte un impôt synthétique (31 000 Fcfa) par voie de l'autorité de l'État. En moyenne, le coût mensuel d'installation d'un parc dans un village s'élève à environ 150 000 Fcfa.

Sur les terrains urbains situés sur des voies à grand trafic, les factures d'occupation du domaine public (ODP) s'élèvent à 300 000 Fcfa environ, en plus de l'impôt synthétique. Certains opérateurs s'installent cependant sans autorisation sur les espaces laissés vacants afin d'y mener leurs activités. Dans ces cas, un aménagement sommaire fait de cordes leur sert de délimitation.

À cette occupation anarchique du domaine public, pour des raisons de sécurité et de commodité prônées par les autorités, les opérateurs opposent des raisons sociales. Les parcs automobiles situés sur les voiries et réseaux divers, d'intérêts national et urbain, dans les limites de la ville d'Abidjan, posent trois problèmes : d'abord celui de rendre peu praticables les routes comme cela est stipulé dans le Décret n° 84-851 du 4 juillet 1984 ; ensuite l'opération « ville propre » initiée par le ministère de la Ville et conclue avec la Banque Mondiale est gênée dans son application ; il en est de même pour le plan Orsec (Organisation des secours), piloté par le préfet de la région des Lagunes, qui prévoit de dégager les zones à risques au niveau d'Abidjan. Il serait souhaitable que des solutions de rechange soient proposées aux opérateurs économiques.

6 – Le développement et l'entretien de la voirie

En Afrique, les restrictions budgétaires ont imposé aux gouvernants le choix de faire l'impasse sur les investissements au profit du fonctionnement et du remboursement de la dette. En une vingtaine d'années, les voies de communication, sous le poids conjugué de la noria de véhicules qui y circulent et

du ruissellement des eaux, les routes africaines en général, et ivoiriennes en particulier, se sont rapidement dégradées. La situation financière précaire du pays n'a pas permis l'entretien du réseau routier et encore moins son développement. La charge pondérale de la noria de voitures en circulation, les nids de poule ainsi que les travaux inachevés sur la voirie ont contribué, sous l'effet des intempéries, à dégrader notablement le bitume là où il existait encore. Le ralentissement et les casses générés sont sources de dés-économie.

Par ailleurs, les constructions de la route et l'installation de la signalisation coûtent cher ; le financement des équipements routiers par l'État revient à la direction de la gestion du réseau routier, l'*Ageroute*. Le prix de revient d'un panneau de police en aluminium est estimé à 300 000 Fcfa pour la fourniture et la pose. Globalement, 2 à 3 % du budget de construction d'une route sont destinés à la signalisation. Quant au prix d'une grande potence de feux tricolores, il est évalué à plus de 2 millions de Fcfa.

7 – La préservation de l'environnement

Les voitures d'occasion sont à l'origine, pour la plupart, responsables des nuisances au niveau de la vue, de l'odorat, de l'ouïe, de l'hygiène, voire de la salubrité publique. Hormis certaines Organisations non gouvernementales, la préservation du milieu urbain ne semble pas inquiéter les acteurs de la vie publique en Côte-d'Ivoire. Or,

les infrastructures et les matériels de transport engendrent des nuisances et des pollutions qui atteignent leurs sommets dans les villes où la population s'accumule et où l'on enregistre la circulation la plus intense. Pourtant, la défense de l'environnement est l'affaire de l'État, des collectivités publiques, des citoyens. (Wolkowitsch, 1992)

Ce ne sont pas les décisions qui manquent, mais le suivi de leur application fait défaut. Ainsi, les propriétaires et les chauffeurs des véhicules d'occasion font l'impasse sur l'entretien de leurs engins et la visite technique obligatoire et se plient volontiers au racket des forces de l'ordre. Les populations tirent avantage des prix compétitifs qu'ils proposent quand l'État et les collectivités récupèrent des sommes importantes grâce aux multiples taxes imposées pour l'exercice de l'activité des transports. La logique d'exploitation se fonde sur la réalisation du maximum de profits pour un minimum d'investissements.

8 – ... au rajeunissement du parc automobile

Près des deux tiers des voitures vendues en Côte-d'Ivoire sont d'occasion. La filière a connu un boom en 1997, avec 24 200 véhicules « *France au*

revoir » vendus, contre 9 216 neufs. Toutefois, le secteur reste très sensible au climat socio-politique. Ainsi, depuis le coup d’État de 1999 puis les troubles qui ont suivi, le marché est fortement perturbé et l’évolution de l’ensemble des ventes est irrégulière (tableau 3).

Années Âges	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Total
1										72	72
2									30	154	184
3								17	87	161	265
4							31	61	101	223	416
5						11	53	58	118	322	562
6					7	23	62	125	203	373	793
7				12	45	43	113	142	268	665	1 288
8			17	46	52	81	218	214	316	665	1 609
9		23	47	42	124	131	309	294	577	986	2 533
10	54	70	52	85	153	227	449	445	751	1 363	3 649
11	104	85	51	102	194	312	582	552	881	1 576	4 439
12	101	101	118	163	300	682	934	823	1 292	1 877	6 391
13	147	224	173	283	577	1 060	1 251	1 104	1 467	1 922	8 208
14	231	461	311	534	781	1 388	1 746	1 373	1 576	1 952	10 353
15	290	654	644	696	935	1 657	1 810	1 291	1 245	1 473	10 695
16	516	1 143	737	831	1 136	1 865	2 072	1 374	952	1 255	11 881
17	633	886	754	1 068	1 294	1 984	2 053	1 178	883	823	11 556
18	915	1 016	818	1 186	1 190	1 769	1 821	1 083	709	680	11 187
19	1 097	1 185	1 040	1 265	1 262	1 629	1 678	1 001	672	735	11 564
20	1 176	1 571	1 257	1 597	1 312	1 629	1 450	807	503	512	11 814
21 et >	16 159	9 118	5 568	5 488	4 267	4 768	3 976	2 091	1 290	1 128	53 853
Total	21 423	16 537	11 587	13 398	13 629	19 259	20 608	14 033	13 921	18 917	

(Source : SICTA, 2008)

Tableau 3 – Répartition du nombre de voitures d’occasion selon l’âge

L’âge n’apparaît pas comme un frein à l’achat des véhicules usagés, bien au contraire. Le prix semble être un facteur décisif dans le choix car, plus une voiture est surannée, moins elle coûte à l’achat. Pour les acquéreurs, tout dépend de l’entretien dont le véhicule a fait l’objet.

Par ailleurs, au fur et à mesure que les années passent, moins les occasions sont vieilles. Cela contribue au rajeunissement du parc automobile ivoirien. Ainsi, de 1998 à 2007, la part des voitures de moins de 10 ans est passée régulièrement de 0,25 à 26,35 %.

Les impacts de cette jouvence peuvent être mis en corrélation avec la baisse des causes d’accident. En effet, sur rapports conjoints de l’Office de Sécurité Routière (OSER) et des Forces de Défense et de Sécurité (FDS) ivoiriennes, le ministère des Transports présente la vétusté du parc automobile,

vieux de 12 ans en moyenne, comme la deuxième cause des accidents de la circulation, après la vitesse.

9 – Un contrôle technique automobile complaisant

Les autorités étatiques doivent prendre conscience de l'ampleur de tous les dangers dus à l'octroi de pièces administratives à certaines voitures « *France au revoir* ». L'essor incontrôlé des importations a entraîné l'augmentation rapide du nombre de véhicules notamment à Abidjan. L'analyse du parc automobile ivoirien pose le problème de l'efficacité du contrôle technique automobile réalisé par la SICTA (*Société Ivoirienne de Contrôle Automobile et Industriel*). En effet, la vétusté et le manque d'entretien des véhicules sont les principales causes des embouteillages récurrents et du dégagement d'épaisses fumées d'échappement de véhicules aux moteurs épuisés et surchargés. Pourtant, il revient à ladite structure de vérifier l'état de la voiture, d'identifier les défauts avant de délivrer les papiers. Malheureusement, il est de notoriété publique que parfois des contrôleurs véreux de la SICTA se laissent corrompre par des automobilistes lors des séances de visites techniques afin que ceux-ci ferment les yeux sur les irrégularités, avérées ou non, que pourraient présenter leurs véhicules. L'état de certaines voitures en circulation pose le problème de l'intégrité de ce service. Munis du certificat de visite technique, les importateurs trouvent incongrue la limitation à 7 ans de l'âge des véhicules sous peine d'une amende de 200 000 Fcfa prévue pour tout contrevenant, imposée par l'État qui tente ainsi mettre de l'ordre dans le secteur.

En Côte-d'Ivoire, plus de 100 000 véhicules circulent depuis des années sans visite technique, contre 308 000 qui se sont soumis au contrôle pour l'exercice 2008, selon M. Étienne Aguié. (Directeur technique de la SICTA)

Cette situation constitue un réel danger pour tous les usagers de la route. La visite technique allégée permet de garantir un minimum de sécurité, sans forcément faire une révision totale et coûteuse. Or, certains automobilistes rusent lors des visites techniques en empruntant les organes d'autres véhicules pour leurs visites. Il faut faire prendre conscience des dangers des défauts mécaniques et surtout de l'importance du contrôle technique des véhicules de transport. Selon le Directeur général de l'Oser, (Dr Echui Aka Désiré)

La Côte-d'Ivoire enregistre chaque année en moyenne 6 000 accidents de la route qui occasionnent 11 000 blessés et 600 tués. (*Le nouveau navire*, mercredi 13 janvier 2010)

10 – De l'informel au formel, une réorganisation plus efficace du marché

Face aux acteurs qui impulsent une dynamique à la filière et en tirent des avantages et revenus, d'autres acteurs s'efforcent de réguler la filière. Parmi eux, l'État aspire à une gestion saine des biens, des hommes et du territoire sous sa juridiction. Face à l'anarchie qui a régné jusqu'à maintenant, il a édicté des Lois que ses différents organes doivent faire respecter. C'est le cas des ministères techniques comme celui des Transports (Guichet Unique Automatique), de la Sécurité (Douanes, Gendarmerie, Police), des infrastructures économiques (port), de l'Environnement (pollution), du Commerce ou de l'Économie et des Finances (fiscalité). Tous interviennent tout au long de la chaîne pour un mieux-être des populations.

À côté de ces acteurs publics, trois administrations privées concourent à la bonne marche de l'activité. Ainsi, la *Société ivoirienne de contrôle technique automobile* (SICTA) analyse l'état physique du véhicule et autorise sa mise en circulation; le *Groupement de gestion d'entreprise* (2GE) confectionne les plaques d'immatriculation et procède au tatouage des véhicules, alors que *Côte-d'Ivoire logistique* (CIL) coordonne la liaison des services administratifs dans le suivi du dossier et le transfert des véhicules à travers les différents parcs.

En prenant le 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 chambres à air et de pièces détachées usagées, l'État avait à cœur d'éviter les aspects négatifs de l'importation de ces produits par la voie ivoirienne.

Cependant, l'autorisation de l'État d'accepter finalement l'instauration d'une filière de véhicules d'occasion arrivant par le port d'Abidjan, permet d'ajouter un nouveau pôle d'expertise, des emplois variés (afin de résorber le chômage), une indépendance économique et des ressources financières importantes, afin de relancer l'économie.

L'importation des véhicules d'occasion représente un enjeu important tant au plan socio-économique que spatial nécessitant un aménagement et des dispositions particuliers dans les villes comme dans les ports.

En effet, depuis la zone de collecte jusqu'à la zone de réception, des emplois multiples sont créés, une activité spécifique génératrice de revenus.

Le Guichet Unique Automobile apparaît dans ce système comme le moteur, le centre de décision et de contrôle des produits avant leur mise en exploitation sur le marché.

(Source : Kablan, 2009)

Figure 3 – Organisation de la filière depuis la zone de collecte jusqu'au lieu de réception

Cette filière en favorisant l'éclosion d'une nouvelle classe d'hommes d'affaires, de nouveaux métiers installés sur les quais des ports et sur les axes importants et les grands carrefours des villes concurrençant les concessionnaires (gestionnaires de parcs, les ferrailleurs et leurs démarcheurs respectifs) a renforcé les anciens emplois comme ceux des mécaniciens, électriciens, peintres, tôliers, etc.

✱

Les voitures d'occasions génèrent de nombreux emplois et des ressources pour l'État. Elles permettent aussi à des individus et à des structures de se

doter à coûts compétitifs de moyens de mobilité. Ces outils indispensables à l'accessibilité des territoires doivent tenir compte à la fois, des coûts sanitaires, sécuritaires et environnementaux aux services des populations. C'est pourquoi, la durabilité de l'activité exige une meilleure sélection des véhicules usagés de la part des importateurs et des gestionnaires de parcs, une réduction voire une suppression de la fraude à tous les niveaux de la filière (collecte, transport, vente, mise en circulation). L'avenir de l'activité et la préservation de l'environnement résident dans l'application de la réglementation existante et à travers un renforcement des sanctions et des contrôles car la recherche du profit et du gain facile semble être leur seul objectif.

Cependant, la solution aux effets néfastes, générés par les effets collatéraux liés à l'invasion des véhicules d'occasion, ne se trouve pas dans l'interdiction de leur importation mais dans l'instauration d'un contrôle technique obligatoire plus rigoureux et des contrôles routiers sérieux. Seule une politique globale et intégrée des activités de transports pourra permettre un développement durable de l'importation des véhicules d'occasion pour la satisfaction des besoins de mobilité de la population

Bibliographie

Ahn Se-Young, 1988 - *Les Enjeux de la délocalisation internationale : nouveaux pays industriels et filière maritime*. Paradigme : Caen, 300 p.

Archambeau O. et Garcier R., 2001 - *Une géographie de l'automobile*. PUF : Paris, 318 p.

Battiau M., 2006 - Mondialisation et industrie automobile. In : Wackermann G., dir. - *La mondialisation en dissertations corrigées et dossiers*. Ellipses : Paris, p. 318-322.

Bavoux J.-J. et al., 2005 - *Géographie des transports*. Armand Colin : Paris, 232 p.

Bonduelle Y., Mennessier J. et Flahaut J.-L., dirs., 2003 - *Conférence européenne des ministres des transports. Des transports sûrs et durables. Une garantie de qualité*. CEMT, OCDE : Paris., 243 p. Illustrations, bibliogr.

Carles P., 1994 - Le stationnement à Singapour. *Transport Environnement Circulation*, n° 127, p. 3-6.

Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT), Paris, 2002 - *Transport et développement économique*. Table ronde n° 119, OCDE : Paris.

Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA), Paris, 2005 - *Analyse et statistiques*. Paris, publication annuelle (disponible sur Internet : www.ccfa.fr).

De Loynes R., 2003 - Dossier Cotonou : Voitures : le garage Bénin pousse les murs. *Le marin, hebdomadaire*, n° 2938, vendredi 31 octobre 2003 (<http://www.lemarin.fr>).

——, 2004 - Dossier Lomé : Plus de 100 000 véhicules d'occasion par an. *Le marin, hebdomadaire*, n° 2959, vendredi 26 mars 2004 (<http://www.lemarin.fr>).

Doncel M., 1994 - L'expérimentation de Road Pricing à Singapour. *Transport Environnement Circulation*, n° 127, p. 7-10.

Direction de la Stratégie de la Réduction de la Pauvreté (DSRP), **Abidjan**, 2009 - *Stratégie de relance du développement et de la réduction de la pauvreté*. Ministère de l'Économie et des Finances : Abidjan, 198 p.

Dupuy G., 1996 - *Les territoires de l'automobile*. Anthropos : Paris, 216 p.

——, 1999 - *La dépendance automobile*. Anthropos-Économica : Paris.

Émangard P.-H., 1995 - Singapour : une approche intégrée et globale de l'aménagement et des déplacements urbains. *Transports urbains*, n° 86, p. 23-26.

Escourrou G., 1996 - *Transports, contraintes climatiques et pollution*. coll. « Mobilité spatiale », SEDES : Paris.

Groupe d'Études et de Recherches Permanent sur l'Industrie et les Salariés de l'Automobile (GERPISA), Université d'Évry : <http://www.gerpise.univ-evry.fr>

Joatton R., 1996 - *Les transports au futur*. Flammarion : Paris.

Mair A., Florida R. et Kenney M., 1988 - The new geography of automobile production : Japanese transplants in North America. *Economic geography*, vol. 64.

Marcadon J., 1989 - Logique et transport internationaux, le cas de la filière portuaire. *Revue de Géographie de l'Est*, n° 3-4, p. 251-258.

Marcadon J. et al., 1997 - *Les transports*. Coll. Prépas, Armand Colin : Paris, 215 p.

Merlin P., 2006 - Quel avenir pour l'automobile dans le contexte de la mondialisation, de la pénurie de pétrole et du réchauffement climatique ? in : Wackermann G., dir. - *La mondialisation en dissertations corrigées et dossiers*. Ellipses : Paris, p. 332-337.

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

Résumé

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. En renforçant la compétitivité du port d'Abidjan, la mesure a considérablement réduit les longues files de voitures en provenance notamment de Cotonou et de Lomé, véritables plaques tournantes de ce commerce en Afrique. Occasionnelle et artisanale à ses débuts, la filière est en passe de se formaliser. L'État a conçu pour le secteur un cadre réglementaire et des structures de contrôle. Il est devenu un secteur économique florissant avec des réseaux bien tissés et des correspondants bien installés. Activité génératrice de revenus tant pour les hommes d'affaires que pour les finances publiques, la vente de voitures d'occasion représente également une aubaine pour les populations des pays développés comme pour ceux en développement. Cependant l'ampleur de l'invasion des véhicules d'occasion a aussi des conséquences environnementales et sanitaires notables dont ne tiennent pas compte *a priori* les clients.

MOTS-CLÉS : Côte-d'Ivoire, Abidjan, Port, filière commerciale, véhicules d'occasion, parc automobile, concessionnaire.

Abstract

The invasion of the second-hand vehicles in transit by the port of Abidjan: the ambivalent dynamism of a rapidly expanding activity

With more than 65 % of the market shares of sale of vehicles in 2008, the sector of the second-hand cars in Côte-d'Ivoire became a dynamic sector since the liberalization in the import of the worn passenger cars on January 3, 1996. By strengthening the competitiveness of the port of Abidjan, the measure considerably reduced the long lines of cars to origin in particular of Cotonou and Lomé, real moving plates of this business in Africa. Occasional and home-made in its debuts, the sector is to take offence. The State conceived for the sector a regulatory framework and structures of control. It became a branch of industry prospering with well weaved networks and well settled correspondents. Generative activity of incomes both for the businessmen and for the public finances, the sale of second-hand cars also represents a chance of a lifetime for the populations of countries developed as those in development. However the scale of the invasion of the second-hand vehicles also has considerable environmental and sanitary consequences which do not take into account a priori the customers.

KEYWORDS : Côte-d'Ivoire, Abidjan, port, commercial sector, second-hand vehicles, car fleet, concessionary.