



Transport international de véhicules d'occasion entre le Burkina Faso et le Togo: un exemple de mondialisation par le “ bas ”

Ousseny Sigué, Vincent Zoma

► To cite this version:

Ousseny Sigué, Vincent Zoma. Transport international de véhicules d'occasion entre le Burkina Faso et le Togo: un exemple de mondialisation par le “ bas ”. Djiboul - Revue scientifique des arts-communication, lettres, sciences humaines et sociales, 2022, 1 (003), pp.470-487. <hal-03714856>

HAL Id: hal-03714856

<https://hal.science/hal-03714856v1>

Submitted on 6 Jul 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization



ISSN (imprimé) 2710-4249



e-ISSN (en ligne) 2789-0031

DJIBOUL

Revue Scientifique des Arts-Communication,
Lettres, Sciences Humaines et Sociales

N°003, Vol.1
Juillet 2022

DJIBOUL



ISSN 2710-4249
e-ISSN 2789-0031

REVUE SCIENTIFIQUE DES ARTS-COMMUNICATION,
LETTRES,
SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES



Numéro 003, Volume 1 - Juillet 2022

**DJIBOUL, *Revue Scientifique des Arts-
Communication, Lettres, Sciences
Humaines et Sociales***

ISSN 2710-4249

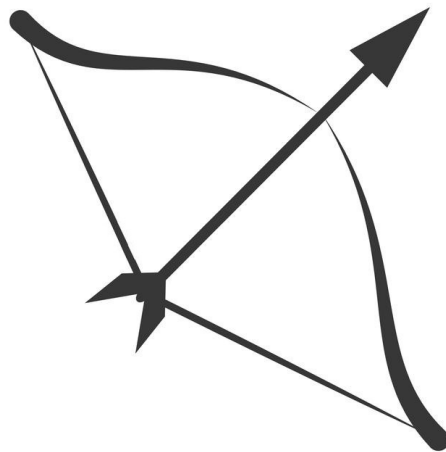
e-ISSN-2789-0031

<http://djiboul.org/>

revue.djiboul@gmail.com

Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

Revue Djiboul



Périodique : Semestriel

ÉDITEUR

DJIBOUL



- *Sous-direction du dépôt légal, 2ème Trimestre 2021*
- *Dépôt légal n°17472 du 07 mai 2021*

ADMINISTRATION ET NORMES EDITORIALES

DIRECTEUR DE PUBLICATION

HIEN SIE , UNIVERSITÉ FÉLIX HOUPHOUËT-BOIGNY, CÔTE D'IVOIRE

DIRECTEUR DE REDACTION

SIB SIE JUSTIN, UNIVERSITÉ FÉLIX HOUPHOUËT-BOIGNY, CÔTE D'IVOIRE

SECRETARIAT DE REDACTION

AKAKPO-AHIANYO DIGO ENYOTA KOFITSÈ DZAMESI , UNIVERSITÉ DE LOMÉ, TOGO

BOUAKI KOUADIO BAYA, UNIVERSITÉ FÉLIX HOUPHOUËT-BOIGNY, CÔTE D'IVOIRE

DIOMANDE ABDOUL SOUALIO, UNIVERSITÉ PELEFORO GON COULIBALY, CÔTE D'IVOIRE

KONE YAYA, UNIVERSITÉ D'OTTAWA, CANADA

KONE TENON, UNIVERSITÉ FÉLIX HOUPHOUËT-BOIGNY, CÔTE D'IVOIRE

KOUADIO PIERRE ADOU KOUAKOU, UNIVERSITÉ FÉLIX HOUPHOUËT-BOIGNY, CÔTE D'IVOIRE

KOUROUMA KASSOUM, UNIVERSITÉ FÉLIX HOUPHOUËT-BOIGNY, CÔTE D'IVOIRE

NACOULDMA BOUKARÉ, ÉCOLE NORMALE SUPÉRIEURE DE KOUDOUGOU, BURKINA FASO

SEA SOUHAN MONHUET YVES, UNIVERSITÉ FÉLIX HOUPHOUËT-BOIGNY, CÔTE D'IVOIRE

TIROGO ISSOUFOU FRANÇOIS, UNIVERSITÉ JOSEPH KI-ZERBO, BURKINA FASO

ASSISTANTS ADMINISTRATIFS

AGNISSONI KOUASSI SIDOINE, UNIVERSITÉ FÉLIX HOUPHOUËT-BOIGNY, CÔTE D'IVOIRE

AMADOU KOFFI IBRAHIM, UNIVERSITÉ FÉLIX HOUPHOUËT-BOIGNY, CÔTE D'IVOIRE

SIB SIE LEO WILFRIED, UNIVERSITÉ FÉLIX HOUPHOUËT-BOIGNY, CÔTE D'IVOIRE

COMITE SCIENTIFIQUE ET DE LECTURE

ABOLOU	Camille Roger	Université Alassane Ouattara de Bouaké, Côte d'Ivoire
ADJERAN	Moufoutaou	Université d'Abomey-Calavi, Bénin
AHOUA	Firmin	Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire
ASSANVO	Amoikon Dyhie	Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire
BOGNY	Yapo Joseph	Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire
BANGOUE	Francis	Université d'Ottawa, Canada
GBAKRE	Andoh Jean-Marie	Université Péléforo-Gbon-Coulibaly, Côte d'Ivoire
GOA	Kacou	Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire
GORAN	Koffi Modeste	Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire
HIEN	Amélie	Université Laurentienne, Canada
KABORE	Bernard	Université Joseph Ki-ZERBO, Burkina Faso
KAMATE	Banhouman	Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire
KAMBIRÉ	Bébé	Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire
KANTCHOA	Laré	Université de Kara, Togo
KOFFI	Elvis Gbakliat	École Normale Supérieure d'Abidjan, Côte d'Ivoire
KOSSONOU	Kouabena Théodore	Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire
LANSEUR	Soufiane	Université de Béjaïa, Algérie
MALGOUBRI	Pierre	Université Joseph Ki-ZERBO, Burkina Faso
NAIMA	Guendouz-Benammar	Ecole Normale Supérieure d'Oran (ENSO) - Oran, Algérie
N'DONGO - I.	Yvon Pierre	Université Marien Ngouabi, Congo Brazzaville
OMBENI KIKUKAMA	Monzat	Institut Supérieur Pédagogique de Bukavu (ISP -BUKAVU), RDC
OUASSA	Kouaro Monique	Université d'Abomey-Calavi, Bénin
OUEDRAOGO	T. Alain	Centre National de Recherche Scientifique et Technologique, Burkina Faso
PALI	Tchaa	Université de Kara, Togo
SATRA	Baguissoga	Université de Kara, Togo
SOMÉZ.	Maxime	Université Norbert ZONGO de Koudougou, Burkina Faso
TCHABLE	Boussanlégué	Université de Kara, Togo
THIAM	Ousseynou	Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Sénégal
TAPE	Jean-Martial	Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire
YAGO	Zakaria	Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire
ZAGRE	Edwige / KABORE	Université Norbert ZONGO de Koudougou, Burkina Faso

LIGNE EDITORIALE

The logo for DJIBOUL is written in a bold, blue, sans-serif font. The letters are thick and closely spaced, with a modern, slightly geometric feel. The 'J' and 'I' are particularly prominent due to their height and the way they connect to the other letters.

est un néologisme lobiri formé à partir de djir « connaître, savoir » et bouli « regrouper, mettre ensemble ». En un mot, **DJIBOUL** symbolise l'expression des connaissances scientifiques ou savoirs qui permettront aux contributeurs ou chercheurs d'avoir une ascension professionnelle. L'arc et la flèche symbolisent le courage, l'adresse ou l'habileté ce qui caractérise la vision de la revue.

DJIBOUL est une revue à parution semestrielle de l'Université Felix Houphouët-Boigny. Elle publie les articles des domaines des arts, communication, des lettres, des sciences humaines et sociales. 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. Les articles soumis à la revue **DJIBOUL** sont anonymement instruits par deux évaluateurs. En fonction des avis de ces deux instructeurs, le comité de rédaction décide de la publication de l'article soumis, de son rejet ou alors demande à l'auteur de le réviser en vue de son éventuelle publication. Les articles à soumettre à la revue doivent être conformes aux normes ci-dessous décrites et le non respect des normes éditoriales entraîne le rejet du projet d'article.

Dr SIB Sié Justin

CONSIGNES AUX AUTEURS

- **Le nombre de pages minimum** : 10 pages, **maximum** : 18 pages
- **Interligne** : Simple
- **Numérotation numérique** : chiffres arabes, en bas et à droite de la page concernée.
- **Police** : Book Antiqua, Taille 12
- **Orientation** : portrait.
- **Marge : haut et bas** : 2,5cm, droite et gauche : 2,5cm.

MODALITES DE SOUMISSION

Tout manuscrit envoyé à la revue **DJIBOUL** doit être inédit, c'est-à-dire n'ayant jamais été publié auparavant dans une autre revue. Les manuscrits doivent impérativement satisfaire les indications ci-dessous et envoyés au directeur de publication à l'adresse suivante : revue.djiboul@gmail.com .

- **Titre** : La première page doit comporter le titre de l'article, les Prénoms et Noms des auteurs, leur institution d'affiliation et leur adresse complète.
- **Résumé** : Le résumé ne doit pas dépasser 300 mots. Il doit être succinct de manière à faire ressortir l'essentiel de l'analyse.
- **Mots-clés** : Ils ne doivent pas dépasser cinq.
- **Introduction** : Elle doit fournir suffisamment d'informations de base, situant le contexte dans lequel l'étude a été entreprise. Elle doit permettre au lecteur de juger la valeur qualitative de l'étude et évaluer les résultats acquis.
- **Corps du sujet** : Les différentes parties du corps du sujet doivent apparaître dans un ordre logique. (Ex : 1. ; 1.1 ; 1.2 ; 2. ; 2.1 ; 2.2 ; etc.). L'introduction et la conclusion ne sont pas numérotées.
- **Notes de bas de page** : Elles ne renvoient pas aux références bibliographiques, mais aux informations complémentaires.
- **Citation** : Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, des façons suivantes : En effet, le but poursuivi par M. Ascher (1998, p.223), est : « d'élargir l'histoire des mathématiques de telle sorte qu'elle acquière une perspective multiculturelle et globale (...), »

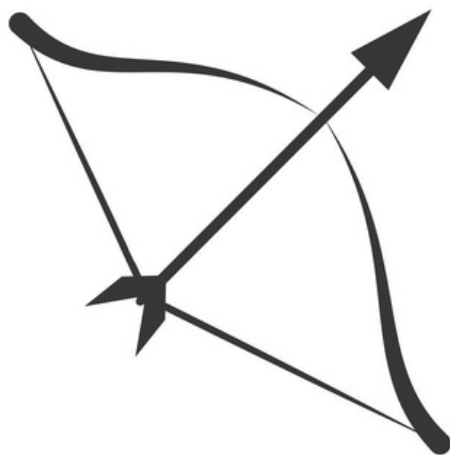
- Le philosophe ivoirien a raison, dans une certaine mesure, de lire, dans ce choc déstabilisateur, le processus du sous-développement. Ainsi qu'il le dit : Le processus du sous-développement résultant de ce choc est vécu concrètement par les populations concernées comme une crise globale : crise socio-économique (exploitation brutale, chômage permanent, exode accéléré et douloureux), mais aussi crise socio-culturelle et de civilisation traduisant une impréparation socio- historique et une inadaptation des cultures et des comportements humains aux formes de vie imposées par les technologies étrangères.

Diakité (1985, p.105)

- **Conclusion** : Elle ne doit pas faire double emploi avec le résumé et la discussion. Elle doit être un rappel des principaux résultats obtenus et des conséquences les plus importantes que l'on peut en déduire.
- **Références bibliographiques** : Les auteurs convoqués pour la rédaction seront mentionnés dans le texte avec l'année de publication, le tout entre parenthèses.
 - **Journal** : Noms et prénoms de tous les auteurs, année de publication, titre complet de l'article, nom complet du journal, numéro et volume, les numéros de première et dernière page.
 - **Livres** : Noms et prénoms des auteurs, année de publication, titre complet du livre, éditeur, maison et lieu de publication.
 - **Proceedings** : Noms et prénoms des auteurs, année de publication, titre complet de l'article et des proceedings, année et lieu du congrès ou symposium, maison et lieu de publication, les numéros de la première et dernière page.

DJIBOUL

N° 003, Vol.1



Sommaire

Éditorial

ARTS & COMMUNICATION

- | | | |
|-----|---|----|
| 01. | Kouassi Armand Claver DONGO | |
| | Le son de la ville d'hier à aujourd'hui | 04 |
-
- | | | |
|-----|--|----|
| 02. | Sonia MAFFO KEGAH | |
| | Analyse sémiotique d'un texte audiovisuel : le cas des spots publicitaires de produits brassicoles au Cameroun | 12 |
-

LANGUES & LETTRES

- | | | |
|-----|---|----|
| 03. | Ibrahima LÔ | |
| | L'amour dans <i>Much Ado About Nothing</i> (1598) et <i>Twelfth Night</i> (1601) de William Shakespeare | 24 |
-
- | | | |
|-----|---|----|
| 04. | Khoudia Boye SEMBENE | |
| | La déconstruction identitaire de Kelly dans <i>Union Street</i> (1982), le roman anglais contemporain de Pat Barker | 40 |
-
- | | | |
|-----|---|----|
| 05. | Kouassi Michel YAPI & Kouakou Pierre TANO | |
| | Zouglou and reggaeton in the Ivorian and Puerto-Rican Social Universe | 50 |
-
- | | | |
|-----|---|----|
| 06. | Raymond KATINDI KISULU | |
| | Realism in Susan Eloise Hinton's <i>The Outsiders</i> | 66 |
-
- | | | |
|-----|--|----|
| 07. | Williams TSAMO FOMANO | |
| | Die Sprache des kamerunischen Deutschunterrichts | 78 |
-
- | | | |
|-----|---|----|
| 08. | Amadou Zan TRAORÉ & Nassoum Yacine TRAORÉ | |
| | Le mariage traditionnel (kɔŋon) au Gantièdougou: Sens et Modalités d'une expression socioculturelle | 90 |
-
- | | | |
|-----|---|-----|
| 09. | Bénewendé Mathias NITIEMA | |
| | Médiativité, médiagenie et modalité en tant que stratégies discursives du réel dans la bande dessinée | 106 |
-
- | | | |
|-----|---|-----|
| 10. | Ignace SANGARE | |
| | La violence dans le film <i>la nuit de vérité</i> de Fanta Regina NACRO | 116 |
-
- | | | |
|-----|--|-----|
| 11. | Issaka YAMEOGO | |
| | De la souveraineté scientifique de l'Afrique dans l'œuvre de Joseph Ki-Zerbo | 126 |
-
- | | | |
|-----|--|-----|
| 12. | Jacobe SEGDA | |
| | La reformulation dans l'Antédestin de Dramane Konaté | 142 |
-

13.	Parfait NADJIBEYE	Poétisation de la gestion de deviance politique dans <i>République à vendre</i> d'Isaac Tedambé	158
14.	Zineb MARJOUF	La chair des émotions dans <i>le sein</i> de Rita El Khayat	170

LINGUISTIQUE

15.	Abel BOUGMA & Rolande DAMIBA	La portée du contact de langues dans le cinéma burkinabè : cas de la série burkinabè « Commissariat de Tampy » de Missa HÉBIÉ	192
16.	Parfait BABINE	Analyse pragmatique des déictiques personnels dans les messages publicitaires sur les véhicules à deux roues au Burkina Faso	202
17.	Wendnonga Gilbert KAFANDO	Le français, une langue d'exclusion politique pour le conseiller municipal analphabète burkinabè	212

SOCIOLOGIE, ANTHROPOLOGIE & PSYCHOLOGIE

18.	Ibrahim NGILA KIKUNI & Guerschom AGANZE ASSUMANI	Contribution à la compréhension du statut juridique du Comité International de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge (CICR)	228
19.	Prudence NSHOKANO MWIHA & Pacifique MUSHAMALIRWA BAHOGWERHE	Prime des parents aux enseignants et le niveau de scolarisation dans le secteur primaire officiel de Bukavu à l'Est de la République démocratique du Congo, cas de la commune de Kadutu	246
20.	Abdou BADJI	Pour une analyse anthropologique des phénomènes sécularisateurs du <i>bukut</i> chez les Diola Boulouf de Basse Casamance (Sénégal)	262
21.	Michèle Louvrance FOTSING MAKOUËGHA & Leonard NGUIMFACK	Jeux traditionnels et développement de la justice distributive chez l'enfant camerounais	278
22.	Néné BA	Représentation du travail, relations avec le supérieur hiérarchique et motivation au travail chez les employés des entreprises industrielles privées d'Abidjan	292
23.	Parfait MIHINDOU BOUSSOUGOU & Moulin Aymar MBINA YEMBI	Représentations sociales de la division sexuelle du travail chez les chefs d'entreprises privées et des administrations publiques du Gabon	306

24.	Saga Bernard LOBA	Etude de deux facteurs psychorelationnels de la performance au travail chez les agents Ivoiriens du ministère pour la promotion du sport et du développement de l'économie sportive	318
-----	-----------------------------------	---	-----

PHILOSOPHIE, HISTOIRE & GÉOGRAPHIE

25.	Ayoub LAWANI	Les misères de la prédicabilité philosophante	336
26.	Franck KOUADIO	Du devoir d'éduquer à l'éducation comme art : réinventer l'espace social avec Kant	348
27.	Wendlassida Serge Denis SAMANDOU LGOU	Le concept de « vie nue » : une théorie de la vulnérabilité chez Giorgio Agamben	364
28.	Guilga François de Paule YAMBRESSINGA	Analyse de la participation citoyenne à la gouvernance locale dans la commune de Ouagadougou (Burkina Faso)	374
29.	Idrissa MANGA	Les stratégies de lutte contre la malnutrition dans le Sénégal Senghorien : entre 1960 et 1980	390
30.	Arnaud BEMADJI BOKOUDJA	Restructuration urbaine et effets socio-économiques à Garoua (nord-Cameroun)	406
31.	Drahamane Bouba-idjé TOURE, Hamadoun TRAORE & Fatoumata MAÏGA	Les Groupements d'Intérêt économique (GIE) dans la pré-collecte des déchets ménagers solides à Bamako : entre dynamisme et essoufflement	420
32.	Josias ADEGNANDJOU & Kouamé Abdoulaye KOUAKOU	Agriculture et sécurité alimentaire dans la commune de Lalo	436
33.	Mamadou LOMPO, Suzanne KOALA & Léocadie ODOULAMI	Prévisions saisonnières et stratégies d'adaptation des producteurs agricoles à la variabilité de l'information climatique à Yaro-moko dans la commune de Bagassi (Burkina Faso)	456
34.	Ousseny SIGUE & Vincent ZOMA	Transport international de véhicules d'occasion entre le Burkina Faso et le Togo: un exemple de mondialisation par le « bas »	470
35.	Poliny NDONG BEKA II	Une activité <i>illicite</i> en plein essor au Gabon : le trafic de médicaments contrefaits	488

Les contributions constituant le **Vol. 1 Numéro 003** de la **Revue DJIBOUL** s'articulent autour des rubriques suivantes : arts et communication ; langues et lettres ; linguistique ; sociologie, anthropologie et psychologie ; philosophie, histoire et géographie.

Dans le domaine des arts et communication, des travaux se sont intéressés à la description de l'art dans le but d'explorer tous ses domaines d'actions ainsi que les nouvelles perspectives artistiques qu'il peut offrir à une ville. Des recherches ont examiné la sémiotique du discours audiovisuel, à partir des questionnements sur les éléments qui, combinés ensemble, conditionnent et préparent le spectateur à un décodage précis et correct du message.

Concernant les langues et lettres, des auteurs ont mis en évidence le caractère important de l'amour dans la vie humaine. D'autres contributions ont analysé la déconstruction identitaire en mettant l'accent sur l'influence nationale voire étrangère ayant engendré le changement de l'identité ou de la reconstruction de celle-ci. Des travaux ont mis en exergue le zouglou et le reggae ton, deux genres musicaux qui sont devenus des symboles des sans-voix. Des recherches ont examiné le réalisme dans un roman, dans l'intention de montrer sa nécessité dans la littérature. Des études ont analysé le mariage entre traditions et modernité avec des investigations qualitatives. D'autres analystes se sont intéressés à celui de l'adéquation entre l'imaginaire et les possibilités expressives des médias, considérés dans leur physicité propre et qui participe à la construction du sens et du réel. Des études ont mis en lumière la représentation des formes de violence dans le cinéma. Des auteurs ont montré à travers Ki Zerbo les voies maîtresses susceptibles de mener l'Afrique à une souveraineté scientifique, sans laquelle le développement endogène ne peut s'amorcer. Des recherches ont porté sur l'une des opérations utilisées par les auteurs pour assurer une certaine cohérence à leurs textes : la reformulation. Des analystes ont levé un pan de voile sur le mauvais comportement des dirigeants africains postcoloniaux qui malmènent leur peuple. Des contributeurs ont étudié attentivement l'une des spécificités de l'écriture de Rita El khayat qui consiste à inscrire l'émotion dans ses textes comme dispositif clé.

Les contributions relatives à la linguistique ont porté sur plusieurs thématiques. Des travaux ont examiné le contact de langues dans le cinéma burkinabè. D'autres études ont mis en exergue la construction de la justice distributive chez l'enfant en observant ces derniers lors de la pratique d'un jeu traditionnel appelé ndochi. Des contributions ont porté sur les messages publicitaires des véhicules à deux roues au Burkina Faso. Des recherches ont fait ressortir qu'au Burkina Faso l'utilisation du français comme langue de travail entrave la participation des conseillers municipaux analphabètes à la gouvernance locale.

Dans le domaine de sociologie, anthropologie et psychologie, des auteurs ont mis en évidence la détermination du statut juridique du CICR en le considérant comme une Organisation Internationale Assimilée (OIA). Des études ont montré les facteurs de la persistance du paiement de la prime motivationnelle, tout en analysant son impact sur la scolarisation des enfants à Kadutu. Des recherches ont mis en exergue une analyse anthropologique des phénomènes sécularisateurs du *bukut* chez les diola boulouf de basse casamance. Des auteurs ont examiné l'influence de la représentation du travail et des relations avec le supérieur hiérarchique sur la motivation au travail chez les employés industriels privés

d'Abidjan. D'autres travaux ont montré que la représentation que les chefs d'entreprises privées et des administrations publique ont des compétences du genre féminin est tributaire de la représentation sociale qu'ils ont de la femme. Certaines contributions ont évalué l'influence du rapport supérieur/subordonné et de l'aspiration professionnelle chez les agents ivoiriens du ministère pour la promotion du sport et du développement de l'économie sportive.

Dans la rubrique philosophie, histoire et géographie, des recherches ont mis en évidence la réflexion sur la prédicabilité philosophante. D'autres études ont montré que l'éducation doit conduire à l'art, de sorte que les hommes qu'elle façonne soient de véritables chefs-d'œuvre dont l'exemplarité du comportement contribuera à réinventer des sociétés paisibles à travers le monde. Des recherches ont examiné la vulnérabilité face aux assauts, sans cesse, renouvelés d'un pouvoir qui quadrille la vie biologique des personnes. Des contributeurs ont décrypté les différents modes de participation des populations de Ouagadougou à la gouvernance de la commune et ont fait ressortir les limites à la participation aux prises de décisions. Des recherches ont mis en lumière les stratégies de lutte contre la malnutrition dans le Sénégal senghorien : entre 1960 et 1980. Des auteurs ont évalué les effets qui découlent de la restructuration de la ville sur les populations, leurs activités et même sur l'espace. D'autres travaux ont mis en relief les effets qui découlent de la restructuration de la ville sur les populations, leurs activités et même sur l'espace. Des études ont analysé la problématique de la création des GIE de pré-collecte de déchets ménagers solides et les difficultés auxquelles ils ont été confrontés. Des analystes ont contribué à un meilleur examen de la production agricole et de la sécurité alimentaire dans la Commune de Lalo. Des études ont identifié les stratégies locales de prévisions saisonnières et d'adaptation aux risques agro-climatiques dans la localité de Yaromoko, commune de Bagassi. D'autres contributions se sont axées sur le circuit d'importation des véhicules d'occasion par un pays sans littoral comme le Burkina Faso. Des études ont mis en évidence le trafic de médicaments contrefaits dans la perspective en analysant spatialement cette nouvelle forme de transgression de la loi.

**TRANSPORT INTERNATIONAL DE VÉHICULES D'OCCASION ENTRE LE
BURKINA FASO ET LE TOGO: UN EXEMPLE DE MONDIALISATION PAR LE
« BAS »**

**INTERNATIONAL TRANSPORT OF USED VEHICLES BETWEEN BURKINA
FASO AND TOGO: AN EXAMPLE OF GLOBALIZATION FROM THE
"BOTTOM"**

Ousseny SIGUE

Centre National de la Recherche Scientifique et Technologique (CNRST), Burkina
Faso

oussenysigue@gmail.com

&

Vincent ZOMA

Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso

vincentzoma3@gmail.com

Résumé : Cet article a pour objectif d'appréhender le circuit d'importation des véhicules d'occasion par un pays sans littoral comme le Burkina Faso. Pour ce faire des entretiens qualitatifs ont eu lieu avec des vendeurs, des revendeurs, des transitaires, la douane du Burkina Faso et des acheteurs. Il ressort que l'activité est en plein essor par les quantités de véhicules importés surtout par le corridor togolais. Cette activité présente également un enjeu économique important pour l'État à travers les sommes perçues par la douane. Cependant, une réorganisation de la filière s'avère nécessaire pour avoir des acteurs plus professionnels dans le contexte de la mondialisation. Par ailleurs, une réglementation apparaît pertinente pour disposer d'un parc automobile moins vétuste au Burkina Faso.

Mots clés : Burkina Faso, importation, véhicules d'occasion, mondialisation

Abstract: This article aims to understand the import circuit of used vehicles by a landlocked country such as Burkina Faso. To do this, qualitative interviews were held with sellers, resellers, freight forwarders, Burkina Faso customs and buyers. It appears that the activity is booming by the quantities of vehicles imported especially by the Togolese corridor. This activity also presents an important economic stake for the State through the sums collected by customs. However, a reorganization of the sector is necessary to have more professional actors in the context of globalization. In addition, a regulation seems relevant to have a less dilapidated car fleet in Burkina Faso.

Keywords: Burkina Faso, import, used vehicles, globalization

Introduction

Selon l'Organisation des Nations Unies (ONU, 2020), le parc automobile mondial de véhicules légers devrait doubler d'ici à 2050. En effet, environ 90 % de cette croissance proviendra des pays non-membres de l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE) qui importent un grand nombre de véhicules d'occasion. En dépit du rôle majeur qu'ils jouent dans les accidents de la route, la pollution de l'atmosphère et les efforts pour atténuer la variabilité climatique, aucun accord régional ou mondial n'a encore été conclu sur le commerce et la circulation des véhicules d'occasion. Les trois principaux exportateurs de véhicules d'occasions sont l'Union Européenne (UE), le Japon et les États-Unis d'Amérique (USA). Ils ont exporté 14 millions de véhicules légers d'occasion dans le monde entre 2015 et 2018. Selon toujours les Nations Unies (ONU, 2020), l'UE était le plus grand exportateur avec 54 % du total, suivie du Japon (27 %) et des États-Unis (18 %). Les principales destinations des véhicules d'occasion en provenance de l'UE sont l'Afrique de l'Ouest et du Nord. Le Japon exporte principalement vers l'Asie et l'Afrique de l'Est et du Sud et les États-Unis vers le Moyen-Orient et l'Amérique centrale. Soixante-dix pour cent des véhicules légers exportés sont destinés aux pays en développement. L'Afrique a importé le plus grand nombre (40 %) au cours de la période, suivie par l'Europe de l'Est (24 %), l'Asie-Pacifique (15 %), le Moyen-Orient (12 %) et l'Amérique latine (9 %) (ONU, 2020).

À l'échelle nationale, notamment au Burkina Faso (pays d'Afrique de l'Ouest), la voiture particulière était un bien de luxe parce que de coût très élevé. Aujourd'hui, elle fait partie des biens les plus utilisés dans ce pays. En effet, au début des années 1990, plus précisément après la dévaluation du F CFA, le marché des véhicules d'occasion a connu un boom extraordinaire (Dabilougou, 2005). Durant la dernière décennie le pays a importé au total 272 887¹ véhicules usagers. Le prix du véhicule neuf étant passé du simple au double après la dévaluation du franc CFA en 1994, devenant du coup inaccessible à la bourse du Burkinabè moyen, les usagers de voitures se sont orientés sur ceux de moindre coût, communément appelés "*France au revoir*". Ces véhicules sont convoyés depuis l'Asie (Japon, république de Corée), d'Europe (Allemagne, France), des USA et parviennent au Burkina Faso via les ports de Lomé (le plus grand centre de diffusion), de Téma, d'Accra, d'Abidjan et de Cotonou en raison de l'enclavement du pays.

Il s'agit là d'une catégorie très particulière d'importation au niveau des trafics. Les véhicules routiers importés par le Burkina Faso n'empruntent ni le chemin de fer, ni les camions. Ils entrent "par leurs propres moyens" dans le pays, en prenant la route après avoir été déchargés dans les ports de la région. À partir des pays d'importation

¹ D'après nos entretiens auprès de la Direction Générale de la douane à Ouagadougou, décembre 2021

du Burkina Faso, tout un réseau complexe de plusieurs intervenants s'est mis en place, traduisant ainsi une autre forme de mondialisation.

Même si les sommes échangées et les centaines de milliers de véhicules d'occasion qui circulent entre les continents n'ont rien à envier aux formes plus classiques de la mondialisation économique, l'on peut alors parler de mondialisation par le bas (Tarrius 2002, Mathews *et al.* 2012).

Dans ce contexte, le présent article vise à répondre aux interrogations : comment s'organise le circuit d'importation des véhicules d'occasion au Burkina Faso ? quel enjeu économique pour l'État Burkinabè ?

Méthodologie de la recherche

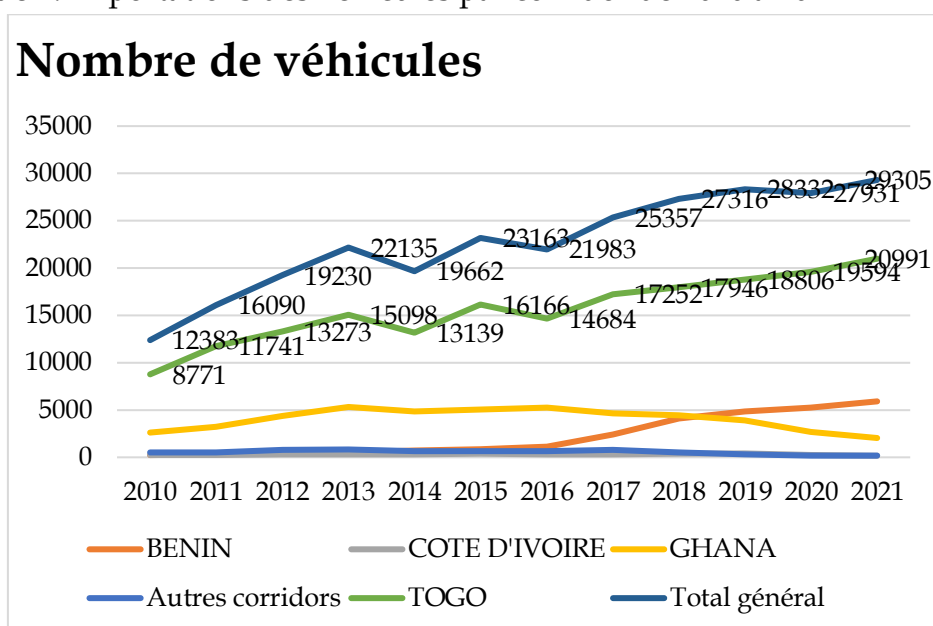
Dans le cadre de cette étude, la méthode qualitative a été sollicitée. Il s'est agi de faire des entretiens qualitatifs avec des vendeurs, des transitaires, des acheteurs et la douane du Burkina Faso. Les échanges avec les vendeurs et les transitaires sont permis de comprendre l'organisation de la filière à partir des ports d'importation jusqu'à Ouagadougou (Burkina Faso). Les entretiens auprès de la douane nous ont fourni des statistiques sur l'évolution des quantités importées, les pays de provenance, les retombées pour l'État. Il a été également procédé à la géolocalisation des principaux parcs de vente de véhicules d'occasion dans la ville de Ouagadougou à l'issue des entretiens avec les structures associatives des vendeurs pour appréhender l'organisation locale de la filière. Pour ce qui concerne les acheteurs, il s'est agi de recueillir leurs avis sur les conditions de prix et de qualités des véhicules, leurs points de vue sur les taxes y relative et leurs attentes vis-à-vis des autorités.

Résultats et discussion

1. Une croissance rapide de l'importation des véhicules d'occasion

L'importation de véhicule d'occasion a pris de l'ampleur au Burkina Faso à la faveur du renouvellement du parc des pays exportateurs mais aussi en raison de l'augmentation de la population. La sollicitation de véhicules d'occasion n'a fait que croître durant cette dernière décennie comme l'indique le graphique1.

Graphique1 : Importations des véhicules par corridor de 2010 à 2021



Source : Données recueillies auprès de la Direction Générale de la Douane à Ouagadougou (2022)

D'après le graphique 1, les importations de véhicules usagers par le Burkina Faso sont passées de 12 383 à 29 305 véhicules entre 2010 et 2021, soit une croissance de 137 % en 11 ans (une progression de 12 % en moyenne par an). Cette situation tient en plus de l'émergence d'une classe moyenne importante, à l'urbanisation rapide et à l'incapacité actuelle du pays à produire des véhicules neufs à des prix adaptés d'autre part. D'après Wolkowitsch (1992), la mobilité progresse avec le niveau de vie, l'évolution des mœurs et la croissance spatiale des villes. La tendance se maintiendra aussi longtemps que la situation décrite n'aura pas changé. Dans un contexte Burkinabè où les transports urbains en commun sont défaillants au profit des modes individuels de déplacement, l'importation de véhicule de seconde main risque de s'accroître dans les décennies suivantes.

On remarque également sur le graphique une forte sollicitation du port de Lomé et dans une moindre mesure celui de Cotonou. Le flux à partir du Ghana est en baisse. Le flux des véhicules transitant par le port d'Abidjan n'a guère atteint 700 unités. Cette forte sollicitation du port de Lomé serait liée à une politique attractive de la part des autorités du Port Autonome de Lomé.

2. Le port de Lomé, premier port de trafic du Burkina Faso pour les véhicules d'occasion

D'après le graphique 1, sur 29 305 véhicules usagers importés par le Burkina Faso en 2021, 20 991 ont transité par le port de Lomé, soit 72 %. Cette tendance est également observée depuis 2010 jusqu'à aujourd'hui. Cela tient au fait que le port de Lomé jouit du statut de port franc. La manutention et le transfert des marchandises

dans l'enceinte portuaire s'effectuent sans contraintes douanières, permettant ainsi un gain de temps dans les opérations de traitement des navires et des marchandises. Le port de Lomé présente également des avantages comparatifs nautiques et tarifaires vis-à-vis de Tema et Abidjan (Kablan, 2010).

Le Port Autonome de Lomé se localise entre 6°08'14" nord et 1°12'45" au sud de Lomé la capitale du Togo. Il se situe à 948 km de Ouagadougou. La longueur totale de ses quais est de 950 m car ayant bénéficié récemment d'une extension de 450 m. Son tirant d'eau qui était de 12 m est porté à 15 m et son parc à conteneur mesure 35 hectares. Il comprend deux mûles. Le premier mûle a une longueur de 366,5 mètres sur 72 mètres de largeur offrant quatre postes conventionnels et un poste d'accostage des chalutiers. Le second mûle a 250 mètres de long sur 140 mètres de large offrant deux postes à conteneurs et pouvant accueillir des navires rouliers à l'aide d'une rampe et dispose de 30 000 m² d'aire de stockage sans limitation de charge.

Le port Autonome de Lomé abrite également sur la jetée un poste de 210 mètres de long dédié aux navires vraquiers pour les solides en vrac (clinker, gypse, pouzzolane) et un appontement pétrolier de 250 mètres de long pour les hydrocarbures. Il dispose de superstructures comprenant 56 000 m² de magasins-cales et hangars portuaires, 110 000 m² de terre-pleins d'entreposage, un parc à conteneurs de 90 000 m² et une zone franche portuaire s'étendant sur près de 800 hectares, 38 km de routes et une voie ferrée assurant la liaison avec les principaux réseaux de communication interne et internationale. Les capacités de stockage du port sont donc très importantes (Sigué, 2015).

Par ailleurs, le corridor togolais reliant Ouagadougou au port de Lomé est entièrement bitumé. Sur l'ensemble de l'itinéraire, ce corridor présente des conditions de circulation jugées globalement moyennes. La voie togolaise constituait, jusqu'au déclenchement de la crise ivoirienne, le deuxième couloir d'approvisionnement et d'évacuation des produits burkinabè. Son rôle s'est remarquablement consolidé suite aux événements sociopolitiques en Côte d'Ivoire, devenant la première voie d'ouverture du pays (Sigué, 2015).

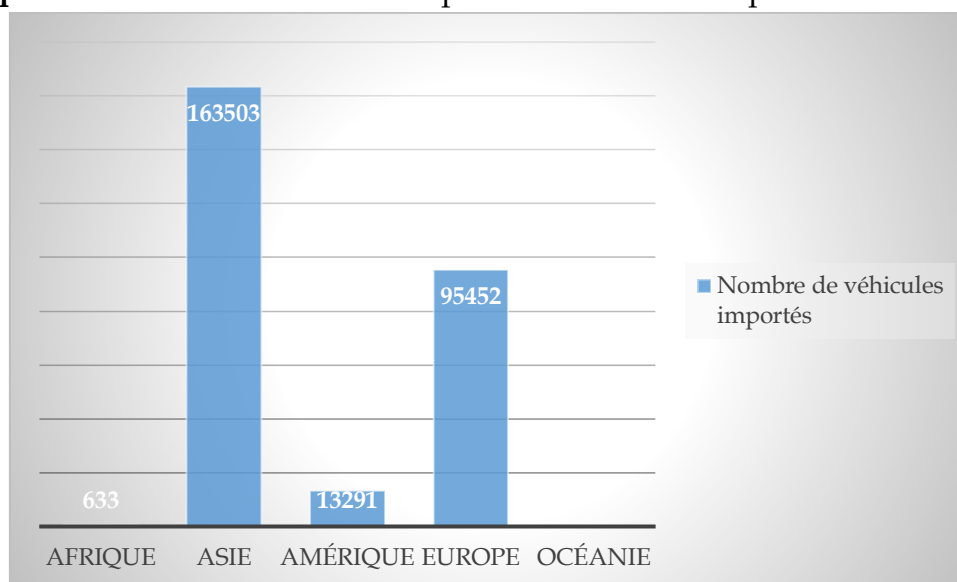
À l'instar du corridor ivoirien, des accords et des conventions régissent l'exploitation du corridor Ouagadougou - Lomé. Il s'agit : des accords routier, portuaire, et de transit, en plus des conventions signées dans le cadre régional (UEMOA et CEDEAO). Les tracasseries et la multiplicité des contrôles restent les principales contraintes à la mise en place d'un processus de transit optimal sur les corridors ouest-africains (Zoma, 2019). D'après les chargeurs (importateurs), le couloir togolais connaît moins de point de contrôle, ce qui fait de lui le meilleur parmi les couloirs de desserte du Burkina Faso. Cependant, la route qui part de Sokodé pour Kara serpente sur 150 km environ entre les falaises du Togo. Des accidents fréquents se produisent surtout quand les camions sont lourdement chargés malgré le bon état de la route en cet

endroit. Ce tronçon, désavantageait le port de Lomé par rapport à ses concurrents sous-régionaux. Dans le cadre des nouvelles mesures incitatives prises par les autorités du Port Autonome de Lomé pour attirer les opérateurs économiques sahéliens, des grues sont pré-positionnées le long de la falaise pour assister les solliciteurs qui en général viennent des pays sahéliens.

3. Les pays de provenance en pleine mutation

L'UE est la principale fournisseuse de véhicules usagers en Afrique de l'Ouest d'où l'appellation « France au revoir ». Mais pour le Burkina Faso particulièrement cette tendance à évolué aujourd'hui au profit d'autres continent. Selon les statistiques de la douane, le Burkina Faso importe principalement d'Asie (60 %), d'Europe (35 %) et des Amériques (4,9 %) dans une moindre mesure.

Graphique 2 : Nombre de véhicules importés de 2010 à 2021 par continent



Source : Direction Générale de la Douane à Ouagadougou, mars 2022

Les principaux pays fournisseurs sont par ordre d'importance le Japon (52,9 %), l'Allemagne (24,8), la France (7%) la république de Corée (5 %) et les USA (4,5%). D'après les entretiens avec des consommateurs, la préférence pour les véhicules japonais est liée au coût et à la marque Toyota très prisée : « *Moi je préfère Toyota parce qu'elle est résistante, les pièces de rechanges sont disponibles et abordables partout dans le pays* ».

Mais cette configuration considérant les chiffres globaux de la dernière décennie risque de changer dans la décennie à venir car l'on constate dans les détails une tendance à la diminution des parts européennes au profit des autres. Pourtant, ces voitures d'occasion, appelées communément « France au revoir », constituaient environ 80 % du parc automobile et contribuent à la vétusté et surtout à la pollution de

l'environnement (Kablan, 2010). Cette inversion de tendance est devenue possible surtout grâce à la mondialisation.

4. Un circuit d'importation complexe : une mondialisation par le bas

À côté de la mondialisation hégémonique qui a comme acteurs principaux les grandes entreprises transnationales, il existe à la marge des millions de personnes qui se déplacent avec ou sans papiers et participent à une autre mondialisation par le bas, laquelle, depuis les années 1990, se développe avec la participation des pays en voie de développement (Vega, 2011).

Cette mondialisation est également loin des centres financiers, de Wall Street et de la City, de la Banque mondiale et du FMI, ainsi que du grand pouvoir de la télévision. Ce type de « mondialisation par le bas » (Tarrius, 2002 ; Portes, Guarnizo, Landolt, 2003), « mondialisation non hégémonique ou populaire » (Ribeiro, 2007), « mondialisation de la partie basse » (Mathews, 2011), « subalterne ou du circuit inférieur » (Santos, 1979), « submergée ou discrète » (Pliez, 2011), peut être définie comme un courant transnational de personnes et de biens (marchandises) qui impliquent des quantités relativement faibles de capital et des transactions peu institutionnalisées, informelles, parfois « semi-légales » ou « illégales », qui sont souvent le fait des pays en voies de développement, mais présentes sur tout le globe. Cette forme de mondialisation, qui concerne maintenant toute la base de la pyramide sociale (Prahalad, 2009) et prend place, principalement mais pas exclusivement, dans les pays du Sud, est incarnée par des « commerçants nomades » (Tarrius, 1992) et des petits entrepreneurs qui travaillent souvent de manière « officieuse » ou informelle et fournissent des marchandises neuves ou de seconde main, originales ou de contrefaçon, en voiture ou en avion, à des clients dans tous les coins du monde urbain et rural.

Pour mettre en articulation ces circuits populaires globaux, ils traversent des frontières et des continents, font des marchés sans l'intermédiation d'avocats, sans respect pour les copyrights, et sans carnet de chèques, utilisant plutôt des ordres de paiement instantanés, envoyés depuis leurs pays d'origine, ce qui leur permet de nouer une relation de proximité avec leurs fournisseurs. La mondialisation économique par le bas permet aux catégories populaires d'accéder à des flux de richesse mondiale qui, d'une autre manière, ne seraient pas à leur portée. Elle offre aussi des possibilités de mobilité sociale ou des moyens de subsistance dans des pays qui ne sont pas capables de fournir des emplois dignes à leurs concitoyens. La mondialisation économique par le bas est structurée par des flux de personnes, de biens, d'informations et de capitaux entre différents marchés qui fonctionnent comme des nœuds dans un système mondial non hégémonique (Ribeiro, 2007).

Ainsi, pour l'importation des véhicules usagers vers l'Afrique d'une manière globale et le Burkina Faso en particulier, tout un réseau s'est mis en place depuis le propriétaire du véhicule jusqu'à l'acheteur.

4.1. Les différents acteurs de la chaîne d'importation des véhicules d'occasion

Le commerce d'exportation de véhicules d'occasion est une activité commerciale qui réunit un nombre important d'acteurs. Une compréhension plus précise du rôle des acteurs permet de décrire le circuit d'importation des pays de provenance vers les pays de destination comme le Burkina Faso ne disposant pas de littoral.

Au niveau des pays d'exportation quatre principaux acteurs interviennent dans la chaîne depuis l'achat du véhicule jusqu'au port de Lomé.

4.1.1. Dans le pays exportateur

Il s'agit ici d'identifier les acteurs intervenants dans la chaîne d'importation à partir du pays d'origine jusqu'au port du pays importateur.

4.1.1.1. Les garagistes

Les garagistes sont les personnes à la base du circuit d'importation. Ils sont spécialisés dans l'achat et la revente de véhicules d'occasion. Ils se distinguent par le mode d'approvisionnement en véhicules ainsi que par le type de véhicules qu'ils proposent. Ici, les garages sont des marchés de stockage et de vente des véhicules usagers. Les grands garages disposent généralement d'une source d'approvisionnement régulière et peuvent proposer des voitures de bonne qualité. Les petits garages s'approvisionnent davantage auprès de particuliers au travers de petites annonces ou via des enchères sur internet.

Ces garages sont concentrés sur certaines places marchandes en Asie (Japon, République de Corée), en Europe (Allemagne, France, Belgique), ou en Amérique (USA et Canada). La taille des exploitations et les moyens mis en œuvre par les acteurs varient fortement. Il existe des petits garages pouvant accueillir quelques véhicules et des parcs d'une contenance pouvant dépasser plusieurs dizaines ou centaines de véhicules. Les sources d'approvisionnement en véhicules sont également multiples. Certains garagistes travaillent avec des concessionnaires à l'étranger qui les informent de la disponibilité de véhicules usagers en vente. Il y a également d'autres revendeurs d'occasion qui ne sont pas forcément concessionnaires. Mais ils ont souvent besoin d'en reprendre un autre au client. Il y a contact aussi avec des assureurs pour reprendre des véhicules accidentés. Il existe une sorte de mise aux enchères pour les véhicules accidentés où il faut faire des offres *on-line* et le meilleur offrant remporte le véhicule. On trouve aussi des particuliers qui se font livrer des véhicules à partir de

parents ou d'amis installés dans les pays fournisseurs, ou très souvent grâce à des commissionnaires qui sont également des acteurs du secteur qui interviennent dans la chaîne d'importation des véhicules d'occasion.

4.1.1.2. Le commissionnaire ou « le démarcheur »

Le commissionnaire joue un rôle d'intermédiaire informel auprès des importateurs d'Afrique de l'Ouest. Dans le contexte Burkinabè, il est souvent appelé démarcheur ou *coxer*. Il procède de deux façons distinctes : soit il profite de la relation de proximité qu'il entretient avec un importateur (même origine ethnique, même langue) pour l'orienter vers le marché ou le garage le plus susceptible d'avoir le véhicule qui l'intéresse, soit il prospecte lui-même le marché des véhicules d'occasion afin de proposer des véhicules aux importateurs. Cette prospection se fait au moyen de petites annonces, via internet ou par l'intermédiaire de cartes de visite qu'il dépose sur les véhicules en vente. Quand le commissionnaire convient d'une vente, il fixe un rendez-vous avec le propriétaire du véhicule. Lorsque ce dernier vient avec son véhicule, le démarcheur fait le tour des importateurs présents (généralement des Libanais dans le contexte du Burkina Faso) dans le quartier afin de revendre celui-ci. S'il trouve un acheteur, il donne l'argent de ce dernier au propriétaire du véhicule en échange des documents et des clés et garde sa commission au passage. S'il ne parvient pas à revendre le véhicule à l'un des importateurs présents dans le quartier, il sera contraint de le céder à un garage, ce qui diminue sa marge bénéficiaire. Le commissionnaire ne dispose pas, en effet, de capacité de stockage des véhicules qu'il achète.

Par la suite, leur démarche a évolué, parce qu'ils ont aussi compris comment ça fonctionnait. En effet, ils ont compris qu'ils avaient beaucoup plus intérêt à trouver un client pour acheter une voiture et prendre une commission conséquente que de devoir travailler toute une journée à laver des voitures pour un salaire dérisoire. La majorité (60 à 70%) des véhicules passent par un commissionnaire. La commission varie selon le client qu'ils ont, selon le pays d'origine, selon la valeur du véhicule (Rosenfeld, 2018).

Ces commissionnaires sont également présents dans le port togolais. Ils travaillent dans les parcs à véhicules et jouent un rôle d'intermédiaire en orientant les clients vers les importateurs les plus susceptibles d'avoir le véhicule recherché. Lorsque l'action de l'un de ces derniers est à l'origine d'une vente effective, il reçoit une commission de la part de l'importateur.

Hormis, les garagistes et les commissaires, les armateurs et les consignataires interviennent dans la chaîne d'importation des véhicules d'occasion notamment dans le pays exportateur.

4.1.1.3. L'armateur (le transporteur) et le consignataire.

Les armateurs sont les propriétaires des navires qui assurent le transport entre les ports de départ et d'arrivée des marchandises (véhicule d'occasion). Dans le commerce de véhicules d'occasion, il existe deux types de navires sur lesquels peuvent être chargés les véhicules. Les principaux navires sont les «RoRos¹» disposant d'une rampe d'accès qui permettent aux véhicules d'utiliser leur propre motricité pour le chargement et le déchargement. Les autres navires sont appelés « reefers » et utilisent des grues, ce qui fait du chargement et déchargement des véhicules une opération plus difficile.

Quant au consignataire, il est responsable de l'ensemble des démarches administratives relatives au transfert des véhicules par bateau. Il sert d'intermédiaire entre l'importateur et le transporteur. Il peut être, soit un représentant direct de l'armateur ou un indépendant qui achète à l'avance un nombre défini d'emplacements à l'armateur pour ensuite les revendre aux importateurs désireux d'effectuer le transfert de leurs véhicules (Rosenfeld, 2018). Cette fonction de consignataire a joué un rôle clé dans le développement du commerce d'exportation de véhicules d'occasion. Les importateurs disposent d'un réseau de connaissances leur permettant de centraliser l'information sur l'offre de véhicules dans les pays fournisseurs d'une part, et la demande en Afrique de l'Ouest de l'autre. Cependant, il fallait également être capable de faire circuler ces voitures entre ces deux points. Un enjeu important pour ces Libanais, pionniers de l'activité, a donc été de développer ce rôle de consignataire, c'est-à-dire d'occuper une place d'intermédiaire entre l'importateur de véhicules et l'armateur du navire. Ces consignataires Libanais en sont également venus, par extension, à élargir leurs activités au convoyage des véhicules depuis les principales places marchandes jusqu'au port d'embarquement (Rosenfeld, 2018).

4.1.2. *Au niveau des pays de destination*

Une fois la marchandise débarquée au port du pays de destination, plusieurs acteurs interviennent également pour que le produit arrive au consommateur au Burkina Faso.

4.1.2.1. L'importateur (le vendeur) ou le revendeur

Les importateurs sont les commerçants ou encore les chargeurs faisant venir les véhicules depuis les autres continents dans le but de les revendre en Afrique de l'Ouest. Si, dans un premier temps, les importateurs font régulièrement la route entre les ports africains (Lomé, Cotonou, etc.) et les principales places marchandes, certains d'entre eux sont parvenus à établir un partenariat avec des garagistes dans les pays exportateurs. Ces derniers assurent leur approvisionnement en véhicules sans plus devoir faire le trajet. Ils sont généralement des Libanais.

Les importateurs qui travaillent avec un garage dans les pays exportateurs jouissent d'un statut clairement supérieur aux autres. Cependant, certains nationaux ont réussi à établir des contacts dans les pays d'origines des véhicules qui leur font venir directement les véhicules sans passer par les importateurs libanais.

Les revendeurs sont des burkinabè qui s'approvisionnent généralement auprès des importateurs. Selon le responsable de l'association des vendeurs de véhicules, les vendeurs et les revendeurs burkinabè sont estimés 1500 personnes dans l'ensemble du pays.

Ils sont des importateurs informels. En effet, ils achètent les véhicules généralement à Lomé ou à Cotonou car ne disposant pas de capacité de faire venir directement ces véhicules d'Asie ou d'Europe. Les revendeurs sont donc contraints d'acheter aux importateurs des véhicules une fois ceux-ci arrivés à Lomé pour tenter de les revendre ensuite avec une marge bénéficiaire. Il y a donc une différence d'échelle entre les importateurs et les revendeurs, basée sur leur capacité d'accès à certains marchés. Cette situation s'explique par plusieurs contraintes : elles peuvent être financières ou administratives (accès à un visa européen par exemple). Un revendeur burkinabè de véhicules d'occasion explique que cette tendance est récente :

Vous savez, aujourd'hui il y a beaucoup de burkinabè qui préfèrent rester ici à Lomé puisque les Libanais amènent en gros. Beaucoup de Burkinabè préfèrent attendre au port et ils rachètent aux Libanais pour se faire une marge ensuite de 100.000F à 300.000 francs CFA ou plus. Au lieu de voyager et de ramener des véhicules pour un bénéfice faible parfois, je préfère rester sur place à Lomé, acheter directement au Libanais pour le revendre au Burkina Faso. Après achat du véhicule, nous le lavons et parfois nous faisons de petites réparations pour mieux le présenter sur le marché. Aujourd'hui, je pense qu'il y a plus de revendeurs burkinabè que d'importateurs. Mais quelques-uns continuent d'importer directement des pays d'origines avec leurs contacts déjà établis...

Une fois au Burkina Faso, le véhicule est mis sous douane avant d'être présenté aux points de vente.

Par ailleurs, toujours au niveau des pays de destination, outre l'importateur ou le revendeur, les travaux de terrain montrent la nécessité de prendre en compte certains acteurs au niveau du port de débarquement car ils interviennent dans la chaîne.

4.1.2.2. Les acteurs au niveau du port de débarquement

Il existe essentiellement le gestionnaire du parc, le douanier et le transitaire. Une fois débarqués, tous les véhicules sont convoyés vers le parc de véhicules d'occasion qui est le lieu destiné aux voitures d'occasion à l'intérieur de la zone portuaire. Le gestionnaire de ce type de parc met à disposition des importateurs un espace d'exposition pour ses véhicules ainsi qu'une infrastructure adaptée (sanitaires, électricité, restaurant, mosquée, espace de réparation des véhicules, mais aussi, dans les plus grands parcs, un poste de douane permettant de régler sur place certaines

démarches administratives). Ces services sont généralement offerts par le gestionnaire de parc qui touche en échange des « frais de gardiennages ». À partir de cette étape les documents sont confiés à un transitaire pour remplir les formalités jusqu'à la destination.

L'un des intermédiaires importants de la chaîne de transport de fret est le transitaire. Au Burkina Faso, on compte 217 entreprises de transit dont 130 sociétés et 87 particuliers en 2014. Les importateurs remettent tous les documents aux transitaires qui s'occupent du processus de dédouanement des marchandises en leur nom (Sigué, 2015).

Différents régimes de douanes peuvent être assignés au véhicule. En transit vers un pays de l'hinterland comme le cas du Burkina Faso, le véhicule bénéficie d'un tarif douanier préférentiel) ; soit encore, il est en transit vers l'un des pays côtiers. Pour être reconnu comme transitaire agréé au Burkina Faso, il faut déposer une caution importante 50 000 000 F CFA². C'est pourquoi il existe une multitude de transitaires ambulants travaillant de façon informelle et ne passant pas par une maison de transit agréée que pour officialiser le dossier qu'ils ont constitué en échange du « prix du cachet ».

Une fois que le véhicule est stocké dans le parc à véhicules, le transitaire à partir du connaissance, se charge de faire sortir le véhicule en payant des frais de transit qui se chiffrent entre 225 000 F CFA et 400 000 F CFA selon les caractéristiques du véhicule (généralement la cylindrée). Ensuite, les services d'un chauffeur sont loués (50 000 F CFA) pour acheminer les véhicules jusqu'à la destination précisée sur les documents. En somme, l'ensemble des frais de route depuis le port (le parc à véhicules) jusqu'aux points de vente de ces véhicules sur le marché burkinabè s'élèvent entre 450 000 F CFA et 650 000 F CFA (tracteurs routiers) en plus prix d'achat du véhicule.

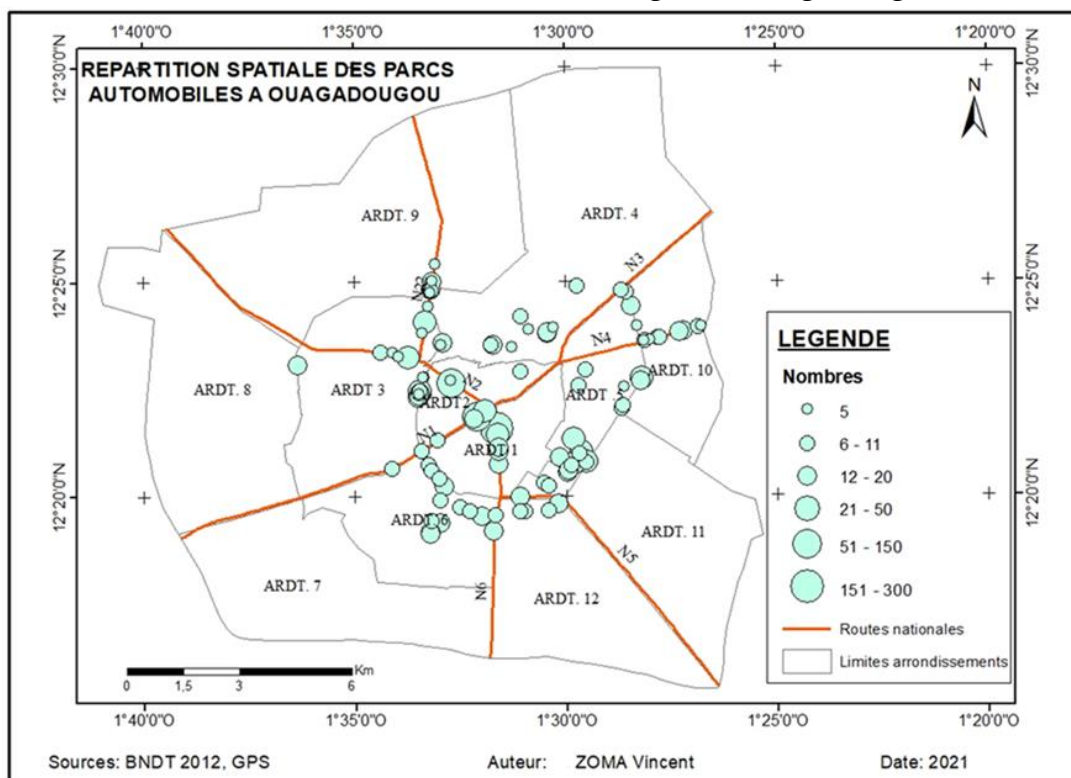
Par ailleurs, dans le cadre de la description du circuit d'importation, après avoir abordé les différents acteurs de la chaîne d'importation des véhicules d'occasion, la présente étude prend également en compte l'organisation locale des acteurs de la filière.

4.2. De l'organisation locale des acteurs de la filière

Une fois toutes ces formalités ci-dessus achevées les véhicules sont lavés et/ou réparés pour ensuite être stockés dans des points de vente éparpillés dans la ville comme l'indique la carte¹.

² Entretien auprès de transitaire à Ouagadougou le 23 février 2022

Carte 1 : Les sites de vente de véhicules usagers à Ouagadougou



Pour réaliser cette carte, il a fallu sillonner toute la ville de Ouagadougou pour géolocaliser les points de vente. 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.

Vu le développement fulgurant de l'importation et de la vente de véhicules d'occasion, les acteurs se sont organisés au sein d'associations. Selon le responsable des vendeurs et revendeurs, il existe 3 associations dont deux ont rejoint la Fédération Nationale des Associations des Vendeurs de Véhicules du Burkina (FNAVVB). Il s'agit de l'Association des Vendeurs et Revendeurs de Véhicules du Burkina (AVRVB) et de l'Association des Vendeurs de Véhicules du Kadiogo (AVVK).

Cette fédération a été créée en 2017 et compte plus de 1500 membres que comptent les différentes associations. Elle œuvre à emmener tous les vendeurs à y adhérer afin de pouvoir mieux encadrer les acteurs de la filière. Selon le premier responsable³ :

Il n'existe pas de site formel mais il existe des parcs connus de vente dans la ville de Ouagadougou (à côté du CBC, Face au palais de Moro Naba et beaucoup d'autres sites moins importants dans la ville. Il y a une étude avec la douane pour trouver des sites de vente (avec des services de la douane).

³ Entretiens réalisés avec le premier responsable de la Fédération Nationale des Associations des Vendeurs de Véhicules du Burkina (FNAVVB), le 29/09/21

Photo1 : Point de vente de véhicules d'occasion à Ouagadougou au sud du Conseil Burkinabè des chargeurs



Photo 2 : Point de vente de véhicules d'occasion à Ouagadougou au nord du rondpoint de la Patte d'Oie



Source : Crédit photo, V. Zoma, Avril 2022

Ces photos montrent des parcs ou des marchés de stockage et de vente des véhicules d'occasion à Ouagadougou. Ces points de vente sont disséminés surtout au centre-ville et dans la zone péricentrale de la ville à proximité des principales voies. Ils se distinguent par leurs tailles et par la qualité des véhicules proposés. Il y a des parcs de moins de 5 véhicules à plus de 200 véhicules (cf. carte 1).

Selon le premier responsable de la fédération ci-dessus évoquée, l'objectif est de mieux défendre les intérêts de ses membres. Comme toutes activités humaines, les acteurs sont confrontés à des difficultés dont ils cherchent à solutionner à travers cette structure fédérative.

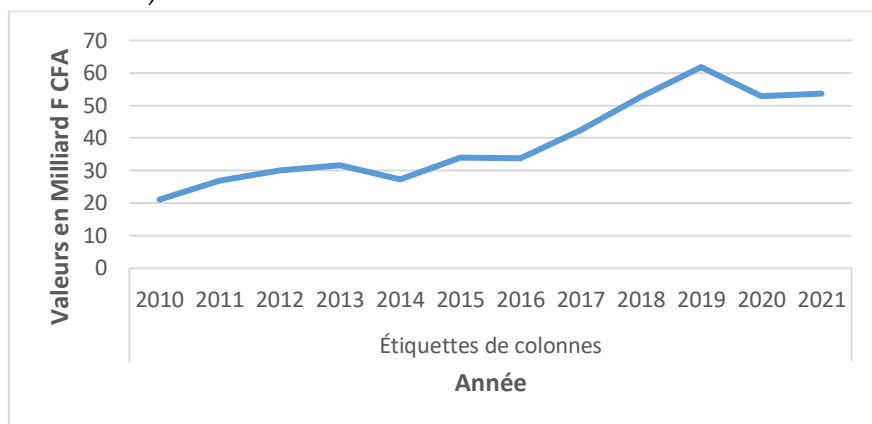
Ils attendent des autorités qu'elles mettent fin aux rackets qui occasionnent des coûts supplémentaires et des pertes de temps quelle que soit la conformité des documents sur les routes. Cette situation remet en cause les accords de libre circulation des personnes et des biens promus dans la CEDEAO. La fédération souhaite également que l'État amène tous les acteurs à se conformer aux normes car : « à l'heure actuelle, n'importe qui peut acheter et vendre des véhicules, nous voulons que l'État mette fin à ce désordre ».

Ces propos montrent que le secteur de l'importation des véhicules d'occasion a sans doute des enjeux économiques pour le pays.

5. Les enjeux économiques de l'importation de véhicules d'occasion pour l'État

L'importation des véhicules d'occasion par le Burkina Faso présente un enjeu économique non négligeable pour l'État comme l'indique le graphique 3.

Graphique3 : Valeurs des véhicules importés en douane par an par le Burkina Faso (en milliard de F CFA)

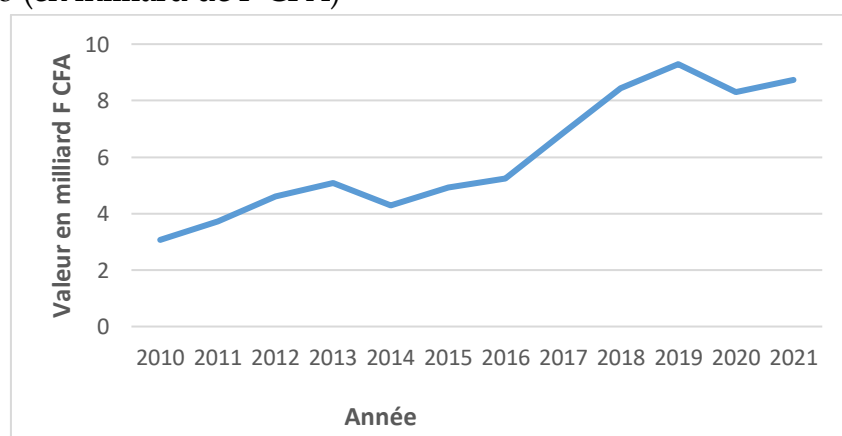


Source : Données recueillies auprès de la Direction Générale de la Douane à Ouagadougou (mars 2022)

De 2010 à 2021, les burkinabè ont dépensé entre 26 milliards F CFA et 63 Milliards F CFA pour l'importation des véhicules d'occasion. La tendance générale de la courbe est à la hausse même si elle a quelque peu baissé entre 2019 et 2021 en passant de 61 Milliards F CFA à 53 milliards CFA. Cette situation traduit l'engouement des burkinabè pour ce produit et la tendance se maintiendra aussi longtemps qu'augmentera la classe moyenne et que l'État ne puisse pas produire des véhicules neufs à coût abordable.

Cette filière génère également des recettes issues des droits de douane pour l'État (graphique 4).

Graphique 4 : Droits de douane perçus sur les véhicules importés par an par le Burkina Faso (en milliard de F CFA)



Source : Données recueillies auprès de la Direction Générale de la Douane à Ouagadougou (mars 2022)

La tendance de la courbe est évolutive durant le période de 2010 à 2021. Les droits de douane se sont chiffrés entre 3,7 milliards F CFA et 9, 29 milliards F CFA avec un pic en 2019. À partir de 2018, ces droits de douane ont constamment dépassé 8 milliards

de F CFA. Ce chiffre paraît relativement important et présente un enjeu économique pour le pays.

Dans un tel contexte, le secteur de la vente des véhicules d'occasion mérite d'être davantage organisé à travers une réglementation. Cette réglementation vise non seulement à aider les acteurs qui s'organisent actuellement dans l'informel; même si cette forme actuelle d'organisation peut être considérée comme une « mondialisation par le bas », une meilleure organisation du secteur permettrait sans doute non seulement aux principaux acteurs de mieux se structurer afin de se professionnaliser pour davantage être des interlocuteurs crédibles, compétitifs dans la mondialisation classique, mais aussi, permettrait à l'État en général de mieux suivre le secteur. L'État pourrait même pouvoir imposer des normes en matière d'importation de ce type de véhicules au profit de la classe moyenne tout en participant de moins en moins aux pollutions atmosphériques des centres urbains, et en réduisant le nombre d'accident ou de pannes provenant de ces véhicules. En effet, d'après Wolkowitsch (1992), la mobilité progresse avec le niveau de vie, l'évolution des mœurs et la croissance spatiale des villes. Cette tendance trouve une application féconde dans le cas de l'Afrique qui a importé le plus grand nombre de 2015 à 2018 (40%).

Conclusion

La filière d'importation des véhicules d'occasion date de la période des indépendances et connaît aujourd'hui un développement fulgurant en raison de l'incapacité du pays à proposer des véhicules neufs d'une part et de l'accroissement de la classe moyenne d'autre part, dans un contexte où le transport en commun demeure insuffisant.

Par ailleurs, cette filière tend à se développer en raison de la mondialisation, favorisant l'ouverture des marchés mondiaux par la mise en place de circuits plus ou moins formels et accessibles aux plus modestes. Ainsi, l'importation qui provenait essentiellement de l'Europe n'est plus d'actualité et cède la place à l'Asie et à l'Amérique dans une moindre mesure. Dans ce contexte, un important réseau est mis en place avec une hiérarchisation des importateurs faisant des plus gros en termes de quantité et de qualité les vendeurs grossistes (les Libanais) et les revendeurs (Burkinabè). Le port de Lomé est pour le moment, le principal canal sollicité par le Burkina Faso à cause de son statut de port franc.

Cette activité même étant reconnue par l'État fonctionne de façon artisanale. Un meilleur encadrement des acteurs par l'État permettra de professionnaliser le secteur en plein essor. Cependant, aucune restriction liée à l'âge des véhicules n'existe au Burkina Faso comme c'est le cas dans certains pays de la sous-région (Sénégal, Côte d'Ivoire). Cette situation engendrera un parc automobile vétuste avec plus d'émission de gaz polluants.

Références bibliographiques

- DABILOUGOU Alain, 2005, Importation de véhicules d'occasion : un deal très juteux, [En ligne], https://img2.lefaso.net/spip.php?page=web-tv-video&id_article=9290&rubrique3, Consulté le 03/03/2022.
- KABLAN N'Guessan Hassy Joseph, 2010, « 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, URL : <http://journals.openedition.org/com/6044> ; DOI : 10.4000/com.6044 , consulté le 30 avril 2020.
- Organisation des Nations Unies (ONU), 2020, Véhicules d'occasion et environnement. Aperçu global des véhicules utilitaires légers d'occasion - Flux, échelle et réglementation, programme pour l'environnement. [unep.org](https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/34298/KF_UVEF.pdf?sequence=2&isAllowed=y), 4p, [En ligne], https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/34298/KF_UVEF.pdf?sequence=2&isAllowed=y, Consulté le 03/03/2022.
- PLIEZ Olivier, 2011, Argumentaire au Colloque: espaces discrets de la mondialisation, Université de Toulouse-Le Mirail, France, 28 janvier.
- PORTES Alejandro, GUARNIZO Luis, LANDOLT Patricia, 2003, La globalización desde abajo: Transnacionalismo inmigrante y desarrollo, la experiencia de Estados Unidos y América Latina, México, Mexico, Flacso/Miguel Ángel Porrúa, 405 p.
- PRAHALAD Coimbatore Krishnarao, 2009, The Fortune at the Bottom of the Pyramid. Eradicating Poverty Through Profits, Wharton School Publishing.
- MATHEWS Gerald, 2011, Ghetto at the Center of the World: Chungking Mansions, Hong Kong, Chicago, The University of Chicago Press Books, 256 p.
- SANTOS Milton, 1979, « O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos », traduction de Myrna T. Rego Viana, Rio de Janeiro, F. Alves
- SIGUE Ousseny, 2015, *Le transport international de marchandises au Burkina Faso : enjeux et perspectives*, Thèse de doctorat en géographie, Université de Ouagadougou, 338 p.
- TARRIUS Alain, 2002, La mondialisation par le bas. Les nouveaux nomades de l'économie souterraine, préface de Michel Wieviorka, Paris, éditions Baland (coll. « Voix et regards »), 168 p.

- ROSENFELD Martin, 2018, *La filière euro-africaine des véhicules d'occasion*, Dirigée par Stéphane DEVAUX, collection Terrains du siècle, Éditions KARTHALA, ISBN : 978-2-8111-1940-9, 35p.
- ROSENFELD Martin, « Le commerce d'exportation de voitures d'occasion entre Bruxelles et Cotonou », Cahiers de l'Urmis [En ligne], 12 | juin 2009, mis en ligne le 25 juin 2009, consulté le 10 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/urmis/838> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/urmis.838>.
- WOLKOWITSCH Maurice, 1992, Géographie des transports. A. Colin, Collection Cursus, série Géographie, Paris, 191 p.
- ZOMA Vincent, 2019, *Transport et intégration régionale dans l'espace UEMOA : le transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso*. Thèse de doctorat en géographie. Université Ouaga I Pr Joseph KI-ZERBO, 343 pages.