

STRATEGIES D'ACTEURS DANS LA REGULATION DE L'ACCES AUX VEHICULES D'OCCASION IMPORTES DANS UN CONTEXTE DE RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE EN CÔTE D'IVOIRE

STRATEGIES OF ACTORS IN THE REGULATION OF ACCES TO IMPORTED OLD VEHICLES IN THE CONTEXT OF CLIMATE WARMING IN IVORY COAST

KONE VAZOU MANA

Enseignant-chercheur

Institut d'Ethno-Sociologie

Université Félix Houphouët-Boigny

Laboratoire des Sciences Sociales et des Organisations (LASSO)

Côte d'Ivoire

Date de soumission : 27/12/2024

Date d'acceptation : 05/02/2025

Pour citer cet article :

KONE.V (2025) «STRATEGIES D'ACTEURS DANS LA REGULATION DE L'ACCES AUX VEHICULES D'OCCASION IMPORTES DANS UN CONTEXTE DE RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE EN CÔTE D'IVOIRE », Revue Internationale du chercheur «Volume 6 : Numéro 1» pp : 264 - 289

Résumé

La Côte d'Ivoire a adopté en 2017 le Décret n°2017-792 du 06 Décembre 2017 portant limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés. Cette Loi est entrée en vigueur en juillet 2018. L'objectif de cette recherche est d'analyser les stratégies d'acteurs dans la régulation de l'accès aux véhicules d'occasion importés. Pour atteindre cet objectif, l'on a recouru aux entretiens semi-structurés et focus groups. Centrée sur le district d'Abidjan, l'étude a associé 33 personnes ressources à l'aide de la technique probabiliste sur des listes établies à notre demande. A l'issue de ces entretiens, il ressort que la limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés s'inscrit d'abord dans le contexte des cadres organisationnel et réglementaire de la réforme, ensuite dans les effets sur les activités des importateurs des gestionnaires et des revendeurs ainsi que dans les régulations autonome et conjointe en matière d'adaptation au phénomène. En effet, la reconversion et l'association d'activités lucratives de même que la fraude et le contournement de la législation en vigueur avec la complicité de certains agents véreux des forces de défense et de sécurité constituent la pierre angulaire des stratégies d'adaptation.

Mots clés : acteurs ; Côte d'Ivoire ; limitation d'âge ; stratégies ; véhicules d'occasion.

Abstract

Ivory Coast issued law in december 2017 related to limitation of imported vehicles ages. The law went on in july 2018. The objectives of such investigations is to analyse the impact of these restrictions on importers and retailers businesses in this sector. Otherwise, to reach such a goal, semi directives structured talks and groups focus were undertaken and individuals talks and focus group were undertaken with 33 persons in the district of Abidjan. The study of our talks revealed that limitation of imported vehicles ages stands in a context of executives aiming at organizing and regulating the reform, impact on importers activities, managers and retailers businesses and also in autonomous regulations to be adapted to the case. Otherwise, reconversion and association of lucratives activities as well as fraud and trespass the current Law helped by some cubious and armed forced agents stand as Key facts for adaptations strategies.

Keywords : actors ; age limit ; Côte d'Ivoire ; strategies ; vehicles ages.

Introduction

Le réchauffement du système climatique est sans équivoque et, depuis les années 1950 beaucoup de changements observés sont sans précédents depuis des décennies voire des millénaires (PNCC¹, 2014). Des études récentes sur l'évolution du climat témoignent d'une tendance au réchauffement de la planète de l'ordre de 0,85°C au cours de la période 1880-2012 et d'une forte variabilité de la pluviométrie entre les tropiques (GIEC², 2014). L'année 2024 a été la plus chaude jamais enregistrée au niveau mondial. Elle a été aussi la première où la température moyenne mondiale a dépassé la fameuse barre de +1,5°C de réchauffement par rapport à la période 1850-1900 (GIEC, 2024). Le réchauffement climatique exerce une pression sur les ressources naturelles, déstabilise les équilibres écologiques et menace la biodiversité, avec des conséquences particulières sur les forêts tropicales, les récifs coraliens et les zones humides aggravées par la fonte des glaces et l'acidification des océans (OCDE, 2022) citée par Boufoud, A. et Qafas A., (2024).

En Afrique subsaharienne, le réchauffement climatique est davantage ressenti en raison de la multiplicité des vulnérabilités, comme la dégradation des écosystèmes et des ressources naturelles, la prégnance de risques sanitaires, les économies faibles, la marginalisation dans le commerce international et l'absence de données actualisées sur la question (Sall, M., et al., 2011).

En Côte d'Ivoire, le climat a connu beaucoup de fluctuations depuis les années 1950. Les décennies 1950 et 1960 ont été relativement humides tandis que les décennies 1970 et 1990 ont été sèches. L'analyse de la normale 1971-2000 par rapport à celle de 1961-1990 montre une réduction moyenne des hauteurs de 6% sur toute l'étendue du territoire (SODEXAM³, 2014). Au niveau de la thermométrie, la Côte d'Ivoire s'est réchauffée en moyenne de 0,5°C depuis la décennie 80. Celle de 2001-2010 a été particulièrement chaude (DMN⁴, 2012). Ce réchauffement climatique a eu des effets négatifs sur les conditions de vie des populations dans le pays notamment l'apparition des famines en 1970-1974, 1984-1985, 1992-1994 (Amigues, J.P. et al., 2006), la dégradation des terres cultivables (Dibi Kangah, 2010), les inondations répétées et la baisse de débit des cours d'eau (Savané, I., et al., 2001). La dégradation environnementale est un problème majeur pour de nombreuses villes dans le monde et

¹Programme National de Changement Climatique de Côte d'Ivoire, document de stratégie du PNCC (2015-2020)

² Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat.

³ Société d'Exploitation et de Développement Aéroportuaire, Aéronautique et Météorologique

⁴ Direction Nationale de la Météorologie

l'utilisation des véhicules motorisés contribue à cette dégradation. La production de services de transport est une activité à forte intensité qui génère des externalités négatives (pollution sonore, atmosphériques, accidents, etc.) avec des impacts environnementaux et sociaux (réchauffement climatique, déplacements et dédommagement de population) (Gaye N., s.d). Les émissions des gaz à effet de serre constituent une préoccupation internationale avec une seule idée : « penser global et agir local ». Ainsi, la nécessité de mesures de préservation et d'adaptation est cruciale (Kerdoun, 1998) cité par Boufoud, A. et Qafas A. (op.cit.). Ceci peut justifier l'intervention des pouvoirs publics pour une meilleure gestion du système de transport consistant à accroître, réhabiliter ou gérer le stock d'infrastructures de transport mais aussi une meilleure orientation de la demande dans le sens de réduire les émissions de gaz à effet de serre (Gaye N., ibid.).

A travers sa réponse au phénomène, les pouvoirs publics ivoiriens ont mobilisé un ensemble de moyens et stratégies pour en limiter les effets à défaut de l'éliminer. En tant que Partie Prenante de l'Accord de Paris (COP 21⁵) sur le climat, la Côte d'Ivoire a adopté une politique de développement économique plus responsable et sobre en carbone en vue de réduire ses émissions de gaz à effet de serre à hauteur de 30, 41% d'ici 2030 par rapport au nouveau scénario de référence global 2012-2030 (MINEDD, 2022). Etant donc dans la posture de « penser global pour agir local », les pouvoirs publics ont décidé d'agir dans le secteur du transport dont les moyens de mobilité sont, pour la plupart, issus des véhicules automobiles usagés importés dénommés « *France au revoir* ». Dans cette logique, la Loi n°217-792 du 06 décembre 2017 portant limitation des véhicules d'occasion importés a été adoptée et est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2018 en Côte d'Ivoire. Au regard de l'article 6 dudit décret, « l'âge limite des véhicules de tourisme d'occasion importés est fixé à cinq ans à compter de leur date de première mise en circulation, à l'étranger ». Cette nouvelle réforme abroge ainsi l'ancienne qui consacrait la libéralisation à l'importation des véhicules automobiles usagés.

Cependant, en dépit de la nouvelle réforme portant limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés, il est donné de constater que les acteurs locaux mobilisent des stratégies de fraude et de contournement face à la législation en vigueur pour se maintenir dans leur activité. Pour répondre à ce problème, trois questions essentielles ont été retenues : Quel est l'état des cadres organisationnel et réglementaire dans lesquels évolue-t-elle la filière des véhicules d'occasion importés ? Quels effets la loi portant limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés

⁵ La France a présidé et accueilli la 21^{ème} Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (COP 21) du 30 novembre au 11 décembre 2015, en vue d'aboutir à un nouvel accord sur le climat, applicable à tous, pour maintenir le réchauffement climatique en dessous de 2°C.

produit-elle sur les activités des revendeurs, des importateurs et gestionnaires de parcs ainsi que sur l'Etat lui-même ? Comment les acteurs locaux s'adaptent-ils à la réforme ? Cette étude a recours à l'approche qualitative fondée sur des Focus Groups et des entretiens semi-structurés ainsi que des observations faites au cours des investigations sur le terrain avec un échantillon de 33 personnes. Les données recueillies ont permis d'analyser d'abord le contexte des cadres organisationnel et réglementaire dans lesquels évolue la filière des véhicules d'occasion importés, ensuite, les effets de cette réforme sur les activités des revendeurs, des importateurs et des gestionnaires de parcs ainsi que sur l'Etat lui-même et enfin les régulations autonome et conjointe développées par les acteurs locaux afin de s'y adapter.

Cette étude examine d'abord la méthodologie, ensuite les fondements théoriques du fonctionnalisme et de la régulation sociale et enfin les résultats et leur discussion.

1. Méthodologie

1.1. Cadre de la recherche

L'objectif de cette recherche est d'analyser les stratégies d'acteurs dans la régulation de l'accès aux véhicules d'occasion importés (ou véhicules automobiles usagés à l'importation). Elle s'est déroulée dans le mois de novembre 2023 à la Direction du Guichet Unique Automobile (DGUA), à la Direction Générale de la Société Ivoirienne de Contrôles Techniques Automobiles Industrielles (DGSICTA) et avec le Syndicat de la Nouvelle Génération des Transitaires et Importateurs de Véhicules d'Occasion de Côte d'Ivoire (SNGTIVO-CI). Ces trois structures ont été choisies parmi tant d'autres à travers l'échantillonnage par choix raisonné. D'abord, la DGUA est une structure étatique rattachée au Ministère des Transports. Elle s'occupe du traitement des dossiers liés aux procédures d'importation, de dédouanement et d'immatriculation de véhicules en Côte d'Ivoire. Ensuite, la DGSICTA, quant à elle, a été créée depuis 1974 avec pour activités le Contrôle Technique Automobile, l'identification et l'évaluation des véhicules importés. Ces deux structures disposent d'informations suffisantes, eu égard aux missions qui leur ont été assignées par l'Etat, pour faire l'évaluation chiffrée du parc automobile ivoirien. Ensuite, le SNGTIVO-CI est un acteur important pour cette étude en ce sens que ce syndicat est légalement constitué et, à ce titre, il défend les intérêts moraux et matériels de ses membres. Il constitue donc un acteur important, susceptible de fournir des informations sur la nouvelle réforme portant limitation des véhicules d'occasion importés. Enfin, les importateurs, gestionnaires de parcs et revendeurs de véhicules d'occasion importés situés dans les communes de Marcory, Koumassi et de Port-Bouët ont constitué la population

cible (les acteurs locaux) de cette étude. Ces différentes communes ont été choisies parce qu'elles abritent les plus grands parcs de vente et de commercialisation desdits véhicules.

1.2. Population cible et technique d'échantillonnage

Selon le cadre de recherche susmentionné, la population étudiée est composée de responsables des structures telles que la DGUA, DGSICTA et la SNGTIVO de même que les acteurs locaux. Dans le but d'obtenir des données fiables, l'on a demandé à la fois aux structures et aux acteurs locaux d'établir une liste de personnes ressources avec leurs contacts. Ainsi, les individus présents sur ces listes devraient être en activité pendant le déroulement des enquêtes. De ce fait, au niveau des structures, trois listes de 5 personnes ont été fournies, soit 05 répondants par structure. Nous avons interrogé 03 individus, c'est-à-dire 1/5 de chaque liste, soit une personne par structure. Au niveau des acteurs locaux, trois listes de 150 individus concernant l'ensemble des acteurs ont été établies. Nous avons interrogé 30 personnes à savoir le 1/5 de chaque liste, soit 10 individus dans chacune des communes concernées à l'aide de la technique probabiliste avec une fréquence d'un individu sur cinq. Au total, un échantillon de 33 individus a été constitué.

1.3. Technique de collecte des données

Au cours des investigations de terrain, la collecte de données a été effectuée à l'aide de deux méthodes principales à savoir :

- **Focus Groups :** L'étude a constitué deux groupes de discussion qui avaient pour but de recueillir des productions idéologiques sur la réforme de l'Etat relative à la loi portant limitation de l'âge des véhicules automobile d'occasion importés. Un *focus group* a concerné 07 revendeurs de voitures usagées à Koumassi, tandis que l'autre a impliqué 07 importateurs et gestionnaires de parcs à Marcory. Ces discussions de groupes focaux ont permis de comprendre les contextes de la réforme et les impacts de cette loi sur les revendeurs et les gestionnaires de parcs ainsi que les régulations autonome et conjointe développées par les acteurs locaux.
- **Entretiens individuels :** Ceux-ci ont concerné :
 - ❖ 10 importateurs, gestionnaires de parcs et revendeurs à Port-Bouët
 - ❖ 10 importateurs, gestionnaires de parcs et revendeurs à Koumassi
 - ❖ 10 importateurs, gestionnaires de parcs et revendeurs à Marcory
 - ❖ 01 représentant de la DGUA,

- ❖ 01 représentant de la DGSICTA,
- ❖ 01 représentant de la SNGTIVO.

1.4. Analyse des données

Au cours des investigation de terrain, des données ont été collectées et qui ont fait l'objet d'analyse de contenu conformément à la perspective qualitative adoptée. L'analyse a concerné :

- **Codification des réponses** : Les réponses des participants à l'enquête ont été codifiées pour détecter les thèmes récurrents et les productions discursives divergentes.
- **Identification des stratégies d'acteurs** : Les données recueillies ont été analysées pour comprendre les contextes manifestes et latents des cadres organisationnels et règlementaires des véhicules d'occasion importés, les impacts de la réforme sur les activités des importateurs, gestionnaires de parcs, revendeurs et sur l'Etat ainsi que les régulations autonome et conjointe développées par les acteurs locaux afin de s'adapter au phénomène.
- **Synthèse des résultats** : Les résultats des focus group et des entretiens ont fait l'objet de synthèse pour établir une vue d'ensemble des cadres organisationnel et règlementaire, des effets négatifs de la réforme et les régulations autonome et conjointe pour amorcer les stratégies d'adaptation.

1.5. Fondements théoriques

Les données collectées ont été analysées à la lumière de deux approches théoriques. Il s'agit de la théorie fonctionnaliste du Durand Jean Pierre et Weil Robert et de la théorie de la régulation sociale de Reynaud Jean-Daniel

1.5.1. La théorie fonctionnaliste de Durand Jean-Pierre & Weil Robert (2006)

Le fonctionnalisme désigne un modèle d'analyse dans lequel les faits sociaux sont appréhendés selon la fonction qu'ils remplissent dans un système plus global (Durand, J.P., Weil, R., 2006, p.126). Une comparaison est souvent faite pour illustrer ce courant : chaque institution sociale occupe une fonction dans la société, tout comme, par exemple l'Etat a pour fonction d'initier les lois et veiller sur leur application pour encadrer les activités socio-professionnelles des importateurs, gestionnaires de parcs et les revendeurs des véhicules automobiles usagés à l'importation. En d'autres termes, dans le contexte de notre étude, les pouvoirs publics interviennent à l'aide des réformes pour veiller sur le secteur du transport afin que l'anarchie ne s'y installe. Si l'on veut analyser un fait social sur la base de cette logique, il faut donc commencer par déterminer la fonction qu'il remplit.

La fonction remplie par l'Etat est mise à mal par la situation conflictuelle entre cette institution et les acteurs locaux qui contestent la nouvelle réforme portant limitation de l'âge des véhicules automobiles usagés à l'importation. Dans ce contexte, tout conflit entre l'Etat et les acteurs locaux est plus ou moins lié à une question de pouvoir. D'un côté, les pouvoirs publics veulent réguler le secteur du transport pour éviter l'anarchie et réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules d'occasion importés dont les délais d'exploitation sont dépassés. De l'autre côté, les acteurs locaux veulent une libéralisation totale, sans restriction de l'âge desdits véhicules. Dans le déroulement de ce conflit, les acteurs locaux ont constitué des arènes caractérisées par la fraude et le contournement de la nouvelle réforme dans lesquelles ceux-ci ont des intérêts.

1.5.2. La théorie de la régulation sociale de Reynaud Jean-Daniel (1991)

Selon Reynaud Jean-Daniel (1991), pour comprendre la théorie de la régulation sociale, il faut d'abord analyser la construction de l'action collective dans une organisation qui apparaît comme un ensemble organisé et où s'exprime des jeux et des stratégies d'acteur. Il postule également que pour passer du stade des jeux et stratégies individuelles des salariés, par exemple, au construit social et à une action collective, l'organisation développe sans cesse des règles dont l'existence et les dimensions lui permettent de se réguler. De façon progressive, le groupe et l'action collective se construisent en particulier à partir de règles qui vont se renouveler par échanges, par négociation et constituer une régulation. Cette théorie renferme trois principes à savoir le principe de la régulation de contrôle, le principe de la régulation autonome et le principe de la régulation conjointe. Ensuite, pour le principe de la régulation de contrôle, Jean-Daniel Reynaud (op.cit.) affirme : « les règles de contrôle visent à construire un certain ordre social efficace et si possible légitime ; elles sont développées pour maintenir les individus ensemble, selon une certaine discipline visant à faire respecter un ensemble d'obligations sociales ; qu'elle soit imposée ou consentie, cela ne change rien à l'incontestable tentative de contrôle qui se loge dans ces régulations, y compris pour obliger les partenaires à entrer dans le jeu, à s'investir dans des espaces d'action déjà délimités ».

Ensuite, pour le principe de la régulation autonome, Jean Daniel-Reynaud (ibid.) enseigne que : « les règles autonomes signifient que l'acteur social ne se laisse jamais totalement emprisonner dans les cadres de dépendance. L'acteur social revendique de faire reconnaître ses droits, de pouvoir développer des initiatives locales, d'affirmer sa capacité à produire ses propres règles d'action ou sa volonté de cogérer un système. Son action constitue une réponse face à des

contraintes, face à des dispositifs extérieurs de structuration des activités, face à des institutions qui règlent des comportements, face à des mécanismes de contrôle et de sanction. Les acteurs tentent de faire reconnaître comme légitime leurs actions ou d'affirmer leur contribution efficace dans la définition des règles ; ils tentent d'exercer leur autonomie en grignotant des marges de manœuvre ou en négociant ».

Enfin, le principe de la régulation conjointe, quant à lui, Reynaud Jean-Daniel (ibid.) confie qu'il s'entend comme « toute régulation qui est le résultat de plusieurs légitimités sans oublier qu'elles se construisent l'une contre l'autre et donc dans un rapport de pouvoir ». Pour cet auteur, la régulation conjointe n'exclut pas une asymétrie dans les rapports de pouvoir et il fait observer qu'« une régulation conjointe comme celle qu'élaborent employés et syndicats dans une convention collective est une régulation de contrôle par rapport aux organisations ouvertes ». Pour Reynaud, dans l'entreprise *« ce qui s'affronte, ce ne sont pas seulement des intérêts, mais des prétentions aux règles, des volontés de régulation. Mais l'une des parties en détient, dans la pratique, l'énoncé et l'exécution. L'autre cherche à faire valoir des pratiques informelles, des réseaux clandestins de complicités : au mieux, à les introduire dans l'organisation officielle ; au moins à les abriter et à les faire respecter. Il est commode de présenter cette rencontre comme celle de deux régulations, une régulation de contrôle et une régulation autonome »*.

3. Résultats

3.1. Du contexte des cadres organisationnel et réglementaire évoluant les véhicules d'occasion importés

La Côte d'Ivoire dès son accession à l'indépendance, a mis en œuvre une politique permettant d'allier le renforcement de son parc automobile et la maîtrise de son environnement. Aussitôt, des lois ont été mises en place pour encadrer la filière du transport dans le pays. Il s'agit du Décret n°64-212 du 26 mai 1964 relatif au code de la route qui spécifie les caractéristiques techniques des véhicules autorisés à circuler en Côte d'Ivoire. L'article 1^{er} de l'Arrêté portant sur l'échappement, sur la mesure du bruit des véhicules automobiles stipule que : « les moteurs à explosion et à combustion interne des véhicules automobiles doivent être conçus, entretenus, réglés et alimentés de façon à ne pas émettre de fumées opaques pendant la marche du véhicule en régime régulier, c'est-à-dire pendant plus de cinq (05) secondes.

C'est en 1987, avec le début de la crise économique que les Ivoiriens ont senti la nécessité d'importer des véhicules d'occasion. Ainsi, le Décret n°88-52 de 20 janvier 1988 portant interdiction d'importation pour la vente en Côte d'Ivoire de véhicules d'occasion, de pneumatiques déclassés, rechapés ou usagés, de chambres à air et de pièces détachées usagés, permettait avec l'accord du Ministre du commerce d'importer un véhicule d'occasion pour un usage personnel. Selon l'Arrêté 1148 du 04 octobre 1999 fixant les modalités d'application du Décret 88-52 du 20 janvier 1988, ces véhicules devaient avoir moins de cinq (05) ans.

La libéralisation à l'importation des véhicules de tourisme sans limitation de l'âge est intervenue en 1996 avec le Décret 96-01 du 03 janvier 1996 relatif à la libéralisation à l'importation des voitures de tourisme usagées et l'Arrêté 0178/MC/MEF/MET/ du 29 mars 1996 déterminant les modalités d'application du Décret 96-01 du 03 janvier 1996 portant libéralisation à l'importation des voitures de tourisme usagées. Ainsi, les véhicules automobiles usagés de tous les types destinés au transport public et privé de marchandises et de personnes dont l'âge n'excède pas dix (10) ans ont été libéralisés à l'importation en 1997 par le Décret n°97-142 du 07 mars 1997 portant libéralisation à l'importation des véhicules automobiles usagés, destinés au transport de marchandises et de personnes. Par ailleurs, le Décret n° 98-406 du 22 juillet 1998 relatif à l'âge des véhicules d'occasion autorisé à l'importation qui était de dix (10) ans a été ramené à sept (07) ans en 1998. Le Décret n° 2002-306 du 29 mai 2002 libéralise l'importation des véhicules tout en instaurant une redevance à l'importation en fonction de l'âge du véhicule.

Cependant, la fin de la libéralisation des véhicules d'occasion importés est consacrée par l'instauration de la nouvelle réforme en vigueur notamment le Décret n°2017-792 du 06 décembre 2017 portant limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés. Ainsi, l'article 5 dudit décret stipule que : « A compter de la date de leur mise en circulation à l'étranger, l'âge limite des véhicules d'occasion importés affectés au transport public de personnes ou de marchandises, est fixé comme suit : cinq ans pour les taxis ; sept ans pour les minicars de neuf à trente-quatre places ; sept ans pour les camionnettes jusqu'à cinq tonnes ; dix ans pour les cars de plus de trente-quatre places ; dix ans pour les camions de cinq à dix tonnes ; dix ans pour les camions de cinq à dix tonnes ; dix ans pour les camions de plus de dix tonnes ». L'article 6 dudit décret fixe : « l'âge limite des véhicules de tourisme d'occasion importés est fixé à cinq ans à compter de leur date de première mise en circulation, à l'étranger ».

En définitive, l'importation de la vente et de la commercialisation des véhicules automobiles usagés en Côte d'Ivoire a été encadrée par les pouvoirs publics depuis l'accession du pays à l'indépendance jusqu'aujourd'hui. Le souci des dirigeants était d'assurer dans la sécurité, le transport des personnes et des biens dans le respect de l'environnement afin d'empêcher l'anarchie dans le secteur du transport de même que la vétusté des véhicules à l'importation. Par ailleurs, l'on retient qu'en général, deux périodes de temps distinctes ont caractérisé l'importation des véhicules automobiles usagés : d'un côté, la période 1996-2017 caractérisée par la libéralisation et celle à partir du 1^{er} juillet 2018 qui demeure toujours en vigueur, consacre la limitation de l'âge des véhicules susvisés.

3.2. Des effets négatifs sur les activités des acteurs locaux et sur les recettes de l'Etat

L'entrée en vigueur en juillet 2018 de la loi n°217-792 du 06 décembre 2017 portant limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés a entraîné des effets tant sur les activités des acteurs locaux que sur les recettes de l'Etat.

3.2.1. Effets sur les activités des acteurs locaux

Selon les acteurs, la filière d'importation, de commercialisation des véhicules d'occasion importés était investie par des Ivoiriens et par des ressortissants des pays étrangers tels que des Togolais, des Béninois et surtout par des Libanais. Cette activité était naguère florissante et génératrice de revenus aussi bien pour les hommes d'affaires que pour les finances publiques ainsi que pour une frange de la population. Ceci confirme le fait que l'importance du trafic des véhicules d'occasion en Côte d'Ivoire avait donné naissance à des emplois nouveaux et à une filière dont l'emprise spatiale était notable à Abidjan et atteignait de plus en plus les villes de l'intérieur du pays. Les emplois générés par l'importation, la commercialisation et la vente des véhicules d'occasion importés étaient considérables. C'est une filière qui employait une pluralité d'acteurs locaux dont les rôles et objectifs étaient différents, mais demeuraient interdépendants. Ce sont notamment les aconiers, les dockers, les vendeurs de pièces détachées, les vendeurs de véhicules d'occasion, les agents de transit, les passeurs en douanes, les commissaires agréés en douane, les garages, les transporteurs...

Pour le SNGTIVO, la plupart de ces emplois a disparu et leurs employés ont été mis au chômage. A la limite, certains de ces emplois ont été supprimés en raison du fait que leurs activités se justifiaient par la présence de la densité des trafics liés à l'importation de ces véhicules (la chaîne de dédouanement des véhicules, etc.). Par ailleurs, des entreprises

spécialisées en transit ont fermé leurs filières qui étaient consacrées à l'activité de dédouanement des véhicules d'occasion importés et se sont réorientés dans d'autres activités génératrices de revenus. Selon le SNGTIVO, ces situations ont engendré des pertes d'emplois et la faillite de maintes entreprises. Cette réalité est abordée par le Secrétaire national du SNGTIVO qui confie :

« Avec cette réforme il y a eu des conséquences négatives considérables sur les stabilités des emplois et des entreprises dont les activités étaient liées à l'importation des véhicules d'occasion. Alors, plusieurs entreprises ont fermé les portes mettant au chômage des milliers de personnes » (Extrait de discours avec P.S., le Secrétaire National du SNGTIVO réalisé le 04 novembre 2023 au siège du syndicat, sis à Port-Bouët).

Ce discours met en exergue les conséquences négatives de la nouvelle réforme sur les entreprises et sur les employés. Ce sont notamment la faillite des entreprises et le chômage grandissant de la population. Aussi, faut-il ajouter que la restriction de l'âge des véhicules importés a eu des effets négatifs sur les consommateurs. En effet, ceux-ci ne peuvent plus se procurer un véhicule à des prix compétitifs comme ce fut le cas lors de la période de libéralisation à l'importation des voitures usagées. Un gestionnaire de parc confie ceci :

« Les clients cherchent des voitures d'occasion à coûts compétitifs. Malheureusement, la plupart n'en trouve pas car, aujourd'hui, les prix ont flambé du fait de la nouvelle mesure de limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés. Par exemple, pour une voiture de type Toyota « Obama », qui était à 4 millions lors de la période de libéralisation, cette même voiture coûte aujourd'hui six millions. » (Extrait de discours réalisé avec T.S., gestionnaire de parc, entretien réalisé le 08 novembre 2023 au parc automobile situé au carrefour camp commando de Koumassi).

Ceci montre la baisse du pouvoir d'achat des consommateurs face aux prix des véhicules qui connaissent des augmentations considérables induites par la nouvelle mesure.

3.2.2. Effets sur les activités portuaires et sur les recettes de l'Etat

Les acteurs affirment qu'au cours de la période de libéralisation des véhicules d'occasion importés, le port d'Abidjan avait connu un regain d'activités avec l'importation des voitures

usagées de la France, de la Belgique, de l'Asie et d'Amérique. Ceux-ci confient que l'entrée en vigueur de la réforme le 1^{er} juillet 2018, la filière connaît une léthargie et la Côte d'Ivoire a également perdu sa position de leader en termes de premier port ouest-africain dans le domaine des importations des véhicules d'occasion. Ainsi, les ports de Cotonou et de Lomé, où les législations sont moins contraignantes, occupent désormais respectivement la première et la deuxième place en matière de débarquement des voitures usagées en provenance des pays susmentionnés. Pour eux, le port ivoirien perd sa compétitivité tant au niveau des recettes que de la fiscalité. Celles-ci connaissent une baisse importante en raison du fait que le flux des véhicules d'occasion à l'importation a considérablement diminué. Ainsi, les sans-emplois occasionnés du fait de la nouvelle réforme viennent s'ajouter à ceux déjà existants. Un responsable de la DGSICTA confie :

« Les voitures d'occasion importés constituent la majeure partie des usagers de la SICTA. Avec cette nouvelle réforme, nous constatons une baisse importante dans nos activités. Cette situation constitue un manque à gagner pour l'Etat et pour l'entreprise que nous avons la responsabilité de diriger » (Extrait de discours de P.S., le Directeur adjoint de la DGSICTA, entretien réalisé le 12 novembre 2023 à la Direction générale de la SICTA, sise à Vridi dans la commune de Port-Bouët).

Également, le responsable des affaires maritimes et portuaires a affirmé ceci :

« La nouvelle réforme de la limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés a eu des conséquences négatives sur nos activités. Au cours de la période de libéralisation, le port d'Abidjan a connu un dynamisme et était classé premier port de l'Afrique de l'Ouest en matière de débarquement des véhicules usagés. Aujourd'hui, les activités connaissent une léthargie » (Extrait de discours avec Y.S., le responsable de la filière débarquement des véhicules d'occasion importés au Port Autonome d'Abidjan).

Ces deux récits mettent en lumière les effets négatifs induits par la restriction de l'âge des véhicules d'occasion importés.

In fine, les effets de la réforme de restriction de l'âge des véhicules d'occasion importés sont considérables sur les activités des acteurs locaux et sur les recettes portuaires. Au niveau des acteurs locaux, ce sont notamment les pertes d'emplois avec la disparition de certaines

professions. Quant à l'Etat, les effets concernent la perte de compétitivité du port d'Abidjan en raison de la perte de sa place de leadership des ports ouest-africains, les pertes de recettes fiscales. Cette situation n'est pas bénéfique pour la population en ce sens qu'elle ne peut plus s'offrir un véhicule d'occasion à moindre coût comparativement aux coûts des voitures neuves disponibles chez les concessionnaires.

3.3. Des régulations autonomes et conjointes mobilisées par les acteurs locaux comme stratégies d'adaptation à la nouvelle réforme

Pour mener à bien leur adaptation à la réforme de l'Etat relative à la limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés, les acteurs locaux ont construit des stratégies d'adaptation fondées sur les règles autonomes et conjoints.

3.3.1. Recours aux règles autonomes comme initiatives locales d'adaptation

Face aux contraintes de la rigueur de la réforme et aux dispositifs extérieurs de structuration de leur activité de vente et de commercialisation des véhicules d'occasion importés, les acteurs ont recours, dans une moindre mesure, à la reconversion dans d'autres activités et l'association d'activités génératrices de revenus.

➤ La reconversion dans d'autres secteurs d'activités

Les acteurs avouent que l'avènement de la nouvelle réforme a été si difficile pour le développement de leur activité socioprofessionnelle au point où une frange partie s'est reconvertie dans d'autres secteurs d'activités tels que le commerce, les livreurs de colis à l'aide de motocyclettes, etc. Ce revendeur au niveau du carrefour de Marcory confie :

« Vraiment, la nouvelle mesure de restriction de l'âge des véhicules d'occasion a été trop fatale pour notre corporation. Beaucoup de nos collègues se sont reconvertis dans d'autres activités génératrices de revenus car notre secteur de vente et de commercialisation des voitures usagées ne nourrit plus son homme »
(Extrait de discours avec T.R, revendeur au grand carrefour de Marcory, entretien réalisé le 15 novembre 2023).

Ce discours est révélateur du calvaire que vivent les acteurs dans la nouvelle mesure. A en croire à ceux-ci, cette profession n'est plus bénéfique et ne nourrit plus son homme. C'est la raison pour laquelle certains de leurs anciens collègues se sont reconvertis dans d'autres secteurs d'activités. A côté de ceux-ci, il y a d'autres qui ont jugé nécessaire d'associer d'autres activités génératrices de revenus.

➤ **L'association d'activités génératrices de revenus**

D'autres, par contre, se sont maintenus dans l'activité en y associant des activités génératrices de revenus. Parallèlement à la vente et à la commercialisation de véhicules d'occasion importés, ceux-ci explorent par exemple, des métiers de commissionnaires agréés en douane, de ferrailleurs à la « casse ». A cet effet, gestionnaire de parcs, confie :

« Le métier de vente et de commercialisation des véhicules d'occasion importés ne nourrit plus les acteurs de la filière du fait de la mesure de limitation des véhicules d'occasion importés. Moi, je suis toujours dans cette activité, mais je complète mes revenus avec le métier de ferrailleurs » (Extrait de discours de T.H, gestionnaire de parcs au carrefour camp commando de Koumassi, entretien réalisé le 15 novembre 2023).

Ce récit met en exergue l'association d'activités génératrices de revenus au métier actuel de gestionnaire de parc. En plus de ces deux stratégies d'adaptation construites par les acteurs, ceux-ci ont également recours aux règles conjointes pour construire leur résilience.

3.3. Mobilisation des règles conjointes d'adaptation fondées sur le contournement de la nouvelle réforme

Les acteurs développent les règles conjointes de la régulation pour s'adapter à la nouvelle réforme. Ces stratégies concernent la vente et la commercialisation des véhicules anciens vétustes dont l'âge d'exploitation est révolu et celles fondées sur la fraude à la législation en vigueur.

3.3.1. La vente et la commercialisation des véhicules anciens vétustes avec des délais d'exploitation révolus

Pour éviter l'implosion et la disparition de leur activité, certains acteurs locaux se sont adaptés à la vente et à la commercialisation des véhicules d'occasion importés appelés « troisième main ». Ces véhicules sont caractérisés par leur vétusté avec des délais d'exploitation révolus. Ceux-ci contribuent au même titre que les voitures d'occasion importés à la pollution de l'environnement. En effet, la vétusté et le manque d'entretien des véhicules sont en pole position dans les causes des embouteillages récurrents et du dégagement d'épaisses fumées d'échappement aux moteurs épuisés et surchargés. Pourtant, ce sont ces voitures usagées qui sont recherchées et mises à contribution par les acteurs pour pallier au manque à gagner en termes de ressources économiques et financières engendré par la nouvelle réforme. Ces

véhicules sont revendus rapidement car ils sont disponibles à des coûts compétitifs. C'est une stratégie de contournement de la nouvelle réforme qui vise à assainir l'environnement en autorisant pas la vente et la commercialisation des véhicules anciens vétustes dont les délais d'exploitation sont révolus. Pourtant, ces types de véhicules sont revendus à plusieurs demandeurs. Dans ce contexte, ces derniers ne se soucient guère des pollutions que ces véhicules engendrent dans l'atmosphère. Cette pratique met à mal les efforts des pouvoirs publics ivoiriens. Or, l'objectif de ces dirigeants est de réduire de 30,41% les GES au niveau de sa Contribution Nationale Déterminée. Parlant des véhicules anciens vétustes avec des délais d'exploitation révolus, un revendeur, cinquantenaire déclare ceci, en ces termes :

« Nous, on n'a pas suffisamment d'argent pour importer les voitures d'occasion. Dans le contexte actuel de loi de limitations de l'âge des véhicules d'occasion importés, cette option est réservée aux gros importateurs qui ont des moyens considérables conséquents. Nous, On se débrouille ici dans ce parc de Marcory. Des gens sont coincés financièrement et ils viennent nous voir d'acheter leurs voitures. On paye moins cher et on les revend. Je peux dire que nous sommes spécialisés dans la vente des véhicules « troisième main » (Extrait du discours de A.B, revendeur de véhicules d'occasion à Marcory au niveau du grand carrefour, entretien réalisé le 13 novembre 2023).

Ce récit met en lumière la vente et la commercialisation des véhicules anciens déjà en circulation avant la réforme de restriction de l'âge des véhicules d'occasion importés. Faute de moyens financiers, les concernés se sont spécialisés dans ces types de voitures. A côté de cela, les stratégies de contournement et de fraudes existent.

3.3.2. Des stratégies de fraude et de contournement face à la législation en vigueur

Elles concernent les individus qui se sont maintenus dans l'activité et ont développé des stratégies fraude et de contournement des dispositions légales en vigueur en matière d'importation des véhicules importés. Les partisans de ces stratégies, non des moindres, cherchent à faire valoir des pratiques informelles, illicites, des réseaux clandestins de complicités afin de les introduire dans l'organisation officielle dont les cadres sont définis par la loi en vigueur. En d'autres termes, ce sont des individus qui se sont spécialisés dans la fraude. En effet, certains agents des Forces de l'ordre, censés veiller sur l'application des lois du pays, se font malheureusement complices de certains revendeurs, importateurs et gestionnaires de

parcs. De ce fait, ces agents se déplacent et vont chercher les véhicules d'occasion aux frontières des pays limitrophes en vue de les faire entrer sur le territoire ivoirien. Ces véhicules frauduleux sont ainsi exonérés de taxes douanières en ce sens qu'ils sont l'œuvre de contrebandiers. Arrivés sur le territoire ivoirien, des tôliers et des ferrailleurs s'activent en ayant recours aux véhicules en situation d'épaves et abandonnés à la « casse » (Ferrailles ou cimetières des vieilles voitures vendues ou abandonnées) et qui ont les mêmes caractéristiques que les véhicules en situation de fraude. Leurs numéros de châssis sont soigneusement retirés pour servir ces véhicules illégalement entrés sur le territoire ivoirien. Cette pratique frauduleuse est dénommée « *frappe* » ou « *djékouman-koun* », la traduction littérale en français est « tête de chat ». Celle-ci est rendue possible du fait des pratiques illicites des ferrailleurs, tôliers avec la complicité de certains agents véreux des forces de défense et de sécurité.

Une autre pratique frauduleuse consiste à faire entrer les véhicules d'occasion importés à partir des pays limitrophes ou venant d'autres pays africains. Dès l'arrivée des véhicules frauduleux sur le territoire ivoirien, avec la complicité de certains agents des forces de défense et de sécurité, ces derniers procèdent à la pose des plaques d'immatriculation estampillées à l'effigie des véhicules personnels des « corps habillés ». Les fonds desdites plaques d'immatriculation sont de couleur bleue ou noirâtre et les lettres commencent généralement par « **WW 01** ». Après cette opération tenue dans le strict secret, lesdits véhicules sont remis aux différents propriétaires moyennant une somme d'argent qui est remise au terme du contrat. Les conséquences d'une telle pratique tiennent en premier lieu à la circulation de ces voitures sur le territoire ivoirien en toute illégalité, sans visites techniques, en deuxième lieu ces véhicules aux immatriculations factices n'ont pas fait l'objet de déclaration aux services compétents de la douane de même que l'impossibilité pour les services radars de la vidéosurveillance d'identifier formellement les propriétaires en cas d'infractions commises sur le code de la route par ceux-ci. Ainsi donc, cette pratique est non seulement déplorable pour la sécurité des personnes et des biens mais elle met également à mal l'économie du pays.

Par ailleurs, d'autres pratiques frauduleuses concernent certains gestionnaires de parcs, non des moindres, qui font rentrer comme propriété personnelle des véhicules neufs dans le but d'éviter les charges que le concessionnaire agréé s'acquitterait. Dans ce cas, le client est détourné de la maison mère. Mieux, des opérateurs ont recours aux véhicules des clients à leurs fins

personnelles en y inscrivant soigneusement à l'aide d'une affiche « à vendre » et de la retirer une fois dans le parc.

In fine, les règles autonomes et conjointes révèlent l'ingéniosité des acteurs locaux en matière d'adaptation. Les règles autonomes font ressortir les initiatives locales des acteurs en vue de s'adapter au phénomène. Tandis que les règles conjointes se positionnent comme le moteur de la fraude et du contournement des législations en vigueur. Ainsi, les acteurs locaux et l'Etat ont constitué une arène. Autrement dit, dans cette arène, ceux qui s'affrontent, ce ne sont pas seulement les intérêts, mais ce sont des prétentions aux règles, des volontés d'émettre des règles. Cependant, l'Etat est le détenteur exclusif de l'autorité et de la puissance publique de même que la capacité à faire respecter la nouvelle réforme. Cependant, quant aux acteurs locaux, ils ne disposent pas des attributs de l'Etat, mais ceux-ci cherchent, à travers leurs stratégies de contournement face aux dispositions juridiques et réglementaires, à faire valoir des pratiques informelles, des réseaux clandestins de complicités, voire à les faire introduire dans l'organisation officielle ou du moins à les abriter en vue de les faire respecter. Ainsi, l'on peut affirmer qu'ici, il y a la rencontre entre deux régulations. D'un côté, l'on a l'Etat qui incarne la régulation de contrôle et de l'autre côté, il y a la régulation autonome représentée par les acteurs locaux.

4- Discussion

Les résultats de cette étude révèlent que les stratégies d'acteurs dans la régulation de l'accès aux véhicules d'occasion importés sont étroitement liées aux contextes des cadres organisationnel et réglementaire dans lesquels évoluent la filière des véhicules à l'importation, des effets de la réforme sur les acteurs et sur l'Etat-lui-même ainsi que la mobilisation des régulations autonome et conjointe développées par les acteurs locaux en vue de s'y adapter.

D'abord, en ce qui concerne le contexte des cadres organisationnel et réglementaire des véhicules importés, celui-ci indique globalement deux périodes de temps distincts : D'un côté, il y a la période de 1996-2017 dénommée « contexte de rentabilité économique » par les acteurs locaux en ce sens que le contexte de libéralisation à l'importation sans limite d'âge des véhicules automobiles usagés a permis aux acteurs de jouir économiquement et financièrement de leur activité. Tandis que de l'autre côté, ce contexte est caractérisé par la restriction de l'âge des véhicules automobiles usagés. Il est dénommé « période de vaches maigres » par les acteurs locaux car selon eux, ce contexte apporte un frein au développement de leur activité en termes

de rentabilité économique et financière. Donc, cette période qui part du 1^{er} juillet 2018, date d'entrée en vigueur de la réforme qui reste toujours d'actualité, n'a pas bénéficié de l'onction des acteurs locaux qui l'ont contestée, combattue dans sa phase de projet de loi, c'est-à-dire avant le passage du texte à l'Assemblée nationale.

Les recherches de Robert K. M. (1965) viennent corroborer ces deux contextes marqués par des périodes de temps distincts. En effet, cet auteur, parlant des fonctions du fonctionnalisme, distingue deux sortes. Il s'agit des fonctions manifestes et latentes. La première fonction traduit un contexte où les décisions des pouvoirs publics sont voulues et appréciées par les administrés (acteurs locaux du système) tandis que la fonction latente est l'émanation d'un contexte où les décisions prises au niveau macrosociologique sont contestées par le niveau microsociologique (les acteurs locaux). A la lumière de cette théorie, l'on peut dire que le contexte de la libéralisation des véhicules automobiles usagés se situe dans la fonction manifeste en ce sens que celui-ci était voulu, apprécié par les acteurs. En effet, durant cette période, ces véhicules ont généré plusieurs emplois et des ressources financières tant pour les acteurs que pour l'Etat lui-même. Aussi, a-t-elle permis aux individus et à des structures de se doter à coûts compétitifs de moyens de mobilité. Les recherches de N'guessan Hassy J.K (2010) confirment ce fait en stipulant que « 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. ». Pourtant, avec le contexte latent a favorisé le ralentissement de l'activité, la fermeture définitive de certaines sociétés et l'augmentation du chômage. C'est en prélude de toutes ces situations socioéconomiques négatives que les acteurs locaux ont combattu cette réforme (SNGTIVO, 2023).

Ensuite, les effets de la réforme observés sur les activités des acteurs locaux et sur les fiscalités et les recettes portuaires sont considérables. Au niveau des acteurs locaux, ce sont notamment les pertes d'emplois avec la disparition de certaines professions. Au niveau de l'Etat, les effets concernent la perte de compétitivité du port d'Abidjan en raison du fait qu'il a perdu sa place de leadership au profit des pays où les législations sont moins contraignantes à savoir le Togo, le Bénin, le Sénégal, etc. Cette situation de baisse de chiffres d'affaires constitue un manque à gagner pour l'Etat dans la mesure où les ressources financières générées par les débarquements des véhicules d'occasion ne se bousculent plus aux quais du port d'Abidjan. A ce propos, les

travaux de Sigué. O. et Zoma, V. (2022) confirment ce fait. En effet, ces auteurs affirment que l'activité de vente et de commercialisation des véhicules automobiles usagés à l'importation présente un enjeu économique important pour l'Etat à travers les sommes d'argent perçues par la douane.

Au niveau social, il y a l'augmentation du nombre de chômeurs, l'accentuation de la pauvreté et de la précarité sociale, l'impossibilité de se soigner correctement et de faire face aux frais d'écolage des enfants et de la santé de la famille ainsi que l'impossibilité pour la population de se procurer des véhicules à des coûts compétitifs. Ceci est corroboré par les travaux de N'guessan Hassy J.K. (2010) qui confie que : « les voitures d'occasions généraient de nombreux emplois et des ressources pour l'Etat. Elles permettaient aussi à des individus et à des structures de se doter à coûts compétitifs de moyen de mobilité ».

Enfin, les acteurs locaux ont recours aux régulations autonome et conjointe pour construire leur adaptation au phénomène. Concernant la régulation autonome, elle est fondée sur la reconversion des concernés dans d'autres activités et l'association des activités génératrices de revenus. La régulation conjointe, quant à elle, se positionne comme le moteur de la fraude et du contournement des lois en vigueur notamment la restriction de l'âge des voitures usagées importées en raison du fait que l'acteur cherche à faire valoir des pratiques informelles, des réseaux clandestins de complicité, au moins à les introduire dans l'organisation officielle ; au moins à les abriter et à les faire respecter. Dans le cas de la régulation autonome, l'acteur social revendique de faire connaître ses droits, de pouvoir développer des initiatives locales, d'affirmer sa capacité à produire ses propres règles d'action ou sa volonté de cogérer un système (Reynaud Jean-Daniel, 1999). Dans ce contexte, les acteurs locaux se présentent comme des stratégies pour parvenir à leur fin notamment celle de s'adapter au phénomène. Cette situation a été abordée par Friedberg, E., dans sa théorie de l'acteur stratégique. Cet auteur stipule que la stratégie d'acteurs dans un système déterminé est l'ensemble des comportements adoptés par cet acteur afin de préserver ses intérêts. Dans cette logique, l'acteur est un stratège et dispose d'une marge de manœuvre (Friedberg, E., 1993). Pour cet auteur, toute organisation tend à créer un système complexe de relations entre les acteurs (individus ou groupes) impliqués qui une fois en interaction vont chercher à tenir le rôle le mieux à même de répondre à leurs intérêts (Friedberg, E., *ibid.*). Ce contexte de fraude et de contournement de la loi en vigueur portant restriction de l'âge des véhicules automobiles usagés à l'importation par les acteurs locaux est également abordé dans les travaux des auteurs comme (Seoulou, H. B., et Touré, O. A., 2024).

Ces auteurs affirment que dans la typologie des fraudes financières, il y a la corruption qui implique des échanges de valeur pour influencer des décisions. Les procédés incluent le pot-de-vin ou le truquage, souvent difficile à détecter car ils impliquent des tiers. La surveillance du comportement des personnes suspectes peut aider à identifier ces pratiques (Seoulou, H. B., et Touré, O. A., 2024). Également, les travaux de la théorie de l'association différentielle de Sutherland (1949) expliquent le comportement de fraude des acteurs. En effet, la fraude désigne des pratiques illégales dans un cadre organisationnel. La fraude n'est pas un comportement spontané, mais le résultat d'un cadre organisé. L'auteur adopte une perspective dualiste, reliant l'individu à l'organisation. Le comportement frauduleux est un apprentissage, où les individus se familiarisent avec des pratiques « malhonnêtes » à travers leurs interactions avec d'autres. Ce processus inclut l'acquisition de compétences techniques, l'exploitation d'opportunités et l'acceptation de justifications pour la fraude. Également, le cadre organisationnel joue un rôle clé en favorisant ces comportements, en rendant les preuves de transgressions difficiles à établir (Sutherland, E.H., 1949). Cette conception est également soutenue par les travaux de la théorie du triangle de Cressey, D.R. En effet, cette théorie explique les comportements frauduleux dans les organisations à travers trois concepts clés. D'abord, il y a le besoin ou pression. Dans ce contexte, les individus peuvent être poussés à frauder en raison de difficultés financières ou de pressions professionnelles, surtout dans un environnement tolérant à la fraude. Ensuite, l'on a l'opportunité. Dans ce cas de figure, la fraude se réalise souvent lorsque des failles existent dans le système de contrôle interne, permettant à un employé de percevoir une chance d'agir sans risque. Enfin, l'on note la rationalisation. Dans cette logique, les individus justifient leurs actes frauduleux par rapport à leurs valeurs personnelles, rendant ainsi l'acte plus acceptable à leurs yeux (Cressey, D.R., 1950). Par ailleurs, Cressey, D.R. (ibid.) souligne que la fraude est plus probable dans les environnements où les contrôles sont faibles et où les pressions sont fortes.

Ainsi, les stratégies fondées sur la fraude et le contournement de la loi en vigueur constituent donc la pierre angulaire de l'adaptation des acteurs locaux à la nouvelle réforme portant limitation de l'âge des véhicules automobiles usagés à l'importation. Sur la base des travaux des auteurs précédents, l'on peut affirmer que des systèmes de contrôles efficaces et une culture éthique s'avèrent nécessaires pour minimiser les comportements frauduleux.

Au regard de ce qui précède, l'on postule que les véhicules d'occasion qui sont utiles à l'accessibilité des territoires doivent intégrer à la fois des coûts sanitaires, sécuritaires et environnementaux à la disposition des populations. C'est dans cette optique que la pérennité de

l'activité recommande un choix judicieux des véhicules d'occasion à l'importation de la part des importateurs, des gestionnaires de parcs et des revendeurs. Toutefois, la solution aux problèmes des effets négatifs résultant de l'émission des gaz à effet de serre attribuées aux véhicules d'occasion ne réside pas dans la limitation de leur âge mais dans l'instauration d'un contrôle technique plus strict et des contrôles routiers plus accrus et plus fiables. En vue de promouvoir la satisfaction des besoins de mobilité des populations tant urbaines que rurales, il serait nécessaire d'adopter une politique globale et intégrée qui requiert les volontés de tous les acteurs intervenant dans le secteur du transport. Ainsi, pour préserver l'activité de vente et de commercialisation des voitures usagées importées, il est crucial d'alléger la législation en la matière. Dans ce contexte, l'exemple de certains pays de l'Afrique de l'ouest tels que le Bénin, le Togo, le Sénégal où les législations sont moins contraignantes doit être capitalisé. En contrepartie, les acteurs devront faire une meilleure sélection des véhicules d'occasion à l'importation et la SICTA devra être rigoureux dans la délivrance des documents administratifs aux usagers. Ainsi, les travaux de recherches de Sigué. O. et Zoma, V. (op.cit.) confirment ce fait. En effet, ces auteurs tout en affirmant que la solution aux véhicules automobiles usagés ne réside pas en la restriction de leurs âges, mais plutôt dans la nécessité d'une réorganisation de la filière pour avoir des acteurs plus professionnels dans le contexte de la mondialisation. A en croire à ces auteurs, une réglementation apparaît pertinente pour disposer d'un parc automobile moins vétuste.

En résumé, cette étude met en exergue le contexte de la réforme de limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés et de ses implications sur les revenus des acteurs locaux et les recettes de l'Etat ainsi que le recours aux régulations autonome et conjointe pour construire leur adaptation.

Conclusion

Cette étude a permis de mettre en lumière les stratégies d'acteurs face à la régulation de l'accès aux véhicules d'occasion importés, tout en mettant l'accent sur les stratégies conçues par les participants au système. Le contexte des cadres organisationnels, les effets générés par la réforme sur les activités des acteurs de même que les régulations autonome et conjointe mises en œuvre par les concernés pour s'adapter à la réforme de limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés sont apparus comme des enjeux inhérents à cette réforme. Les principales contributions de cette étude proviennent de la régulation conjointe occasionnant des fraudes et des stratégies de contournement de la loi de restriction de l'âge des voitures automobiles usagés.

En explorant les positions des partisans de cette régulation, l'étude a enrichi la compréhension des stratégies auxquelles les acteurs locaux ont recours pour se maintenir dans leur profession, démontrant que ceux-ci usent de la fraude en complicité avec certains agents véreux des forces de défense et de sécurité du pays. De plus, les résultats de l'étude mettent en lumière l'importance de la durabilité de l'activité qui exige une meilleure sélection des véhicules usagés d'une part et le caractère indispensable de ces outils à l'accessibilité des territoires voire des contrées reculées doivent prendre en considération à la fois des coûts sanitaires, sécuritaires et environnementaux d'autre part.

Toutefois, cette étude présente des limites. Elle s'est concentrée seulement sur trois quartiers d'Abidjan à savoir les quartiers de Port-Bouët, de Koumassi et de Marcory alors qu'elle aurait dû couvrir les autres quartiers de la capitale économique ivoirienne ou encore les autres villes de l'intérieur du pays où l'activité de vente et de commercialisation des véhicules d'occasion importés est pratiquée. Cet état de fait a restreint la généralisation des résultats obtenus à d'autres contextes ouest-africains où les stratégies d'adaptation peuvent varier en tenant compte des spécificités locales. En outre, au regard du fait que l'étude ait abordé le contexte dans lequel évolue ces véhicules importés depuis plusieurs décennies, les implications de la réforme sur les activités des acteurs locaux et sur l'Etat lui-même de même que les régulations autonome et conjointe qui structurent et orientent les stratégies d'adaptation Aussi, n'a-t-elle n'a pas exploré le paradoxe auquel l'Etat est confronté : comment préserver les emplois qui étaient générés par la filière des véhicules d'occasion, améliorer les recettes portuaires et fiscales avec la restriction de l'âge des véhicules usagés tout en préservant l'environnement dans un contexte où le pays subit les pollutions des pays industrialisés ?

Les opportunités qu'offre cette présente étude résident dans son approfondissement en explorant ce paradoxe cité précédemment et en incorporant dans la recherche l'articulation entre les politiques publiques, la participation et la prise en compte effective des acteurs locaux, des Organisations Non-Gouvernementales (ONG) et des membres de la société civile dans les prises de décisions en matière de gouvernance locale. Des investigations de terrain pourraient être diligenter dans ce sens pour mieux répondre aux attentes des acteurs de la filière. Cet état de fait pourrait minimiser les contestations des acteurs résultant parfois des lois jugées impopulaires qui ne jouissent pas d'une légitimité locale car n'intégrant pas les principes de la démocratie participative et locale.

L'apport de cette étude est significatif. Celle-ci contribue aux débats sur les stratégies d'acteurs dans la régulation de l'accès aux véhicules d'occasion importés dans un contexte de réchauffement climatique en ce sens qu'elle apporte des éclaircissements sur les acteurs considérés comme des stratèges de fraude et de contournement de la réforme pour se maintenir dans leur activité. Cette situation recentre le débat sur les conditions de l'élaboration des dispositions de cette réforme. A ce niveau de la contestation sur la réforme relative à la limitation des véhicules d'occasion importés, des questions subsistent : Cette réforme est-elle l'émanation des volontés de tous les acteurs locaux ? A-t-elle été rédigée sans la participation de ceux-ci ?

L'intérêt scientifique de cette étude réside dans le plaidoyer en faveur de la définition d'une politique intégrée du transport qui requiert l'adhésion et la participation effectives de tous les acteurs locaux en vue de prendre en compte leurs préoccupations. Pour ce faire, les pouvoirs publics doivent alléger les aspects juridiques et réglementaires de la réforme en vigueur pour la rendre consensuelle. Cette situation permettra de réduire au maximum la fraude qui plombe le secteur des transports.

BIBLIOGRAPHIE

- Amigues J.P., Debaeke, P.P., Itier, B.B., Lemaire, G.G, Seguin, B., Tardieu, F.F. & Use, E.S.C. (2006) *Sécheresse et agriculture. Réduire la vulnérabilité de l'agriculture à un risque accru de manque d'eau. Expertise scientifique collective*. Synthèse du rapport (Doctoral dissertation, INRA), p. 1-6.
- Boufoud, A. & Qafas A. (2024) « vulnérabilité climatique : Evaluation et Actions prioritaires au Maroc », *Revue Internationale des Sciences de Gestion*, « volume 7 : Numéro 2 » pp : 717-743.
- Ministère de l'Environnement et du Développement Durable (MINEDD, 2022) *Contribution Déterminées au niveau National*, Direction de la lutte contre les changements climatiques, Abidjan, 46p.
- Cressey D.R. (1950) La violation criminelle de la confiance financière, *Revue sociologique américaine*, 15 (06), pp.738-743.
- DGUA, (2017) *Atelier sous régional de partage des résultats des stratégies politiques d'économie de carburant*, 11 et 12 juillet 2017, Abidjan, 25p.
- Dibi Kangah, A.P. (2010) Rainfall and Agriculture in Central West Africa since 1930 : Impact on socioeconomic Development, *LAP-LAMBERT Academic Publishing*, Saarbrücken, 304 p.
- Direction de la Météorologie Nationale (DMN, 2002), *Rapport de synthèse sur le réchauffement climatique en Côte d'Ivoire*, Rapport, SODEXAM, Abidjan, 32p.
- Durand J.P & Weil R. (2006) *Sociologie contemporaine*, Paris, Vigot, 423p.
- Friedberg, E., (1993) *Le pouvoir et la règle : dynamiques de l'action organisée*, Paris : Seuil, 405 p.
- Gaye, N. (s.d.) « environnement et changement climatique », ministère de l'environnement et du développement durable, Sénégal, 26p.
- GIEC (2014) *Incidences, adaptation et vulnérabilité, contributions du groupe de travail II au cinquième rapport d'évaluation du GIEC*, Field C.B. et al., Organisation météorologique mondiale. www.ipcc-wg2.gov/AR5, consulté le 13 novembre 2023, pp.15-35.
- GIEC (2024) *Le rapport de synthèse du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat*, UNEP-UN Environnement Programme, <https://www.unep.org> consulté le 15 novembre 2024, pp. 1-4.
- Merton R.K., (1955) – trad. (1965), *Eléments de théorie et de méthode sociologique*, Plon,

514 p.

- N'guessan H. J.K. (2010) L'invasion des véhicules d'occasion en transit par le port d'Abidjan : le dynamisme ambivalent d'une activité en plein essor [en ligne], disponible sur <https://doi.org/10.4000/com.6044>, p.365-390, consulté le 13 novembre 2023, 25p.
- PNCC (2014) *Document de stratégie du Programme National de Changement Climatique*, Ministère de l'Environnement, de la Salubrité Urbaine et du Développement Durable, Direction Générale de l'Environnement, Côte d'Ivoire, 84 p.
- Reynaud J-D (1991), Pour une sociologie de la régulation sociale, *Sociologie et société*, vol.23, n°2, 21p.
- Sall, M., Serigne, Tall, M.S., Tandian, A. & Samb, A. A. (2011) Changements climatiques, Stratégies d'adaptation et mobilités. Evidence à partir de quatre sites au Sénégal, *Human Settlements Group International Institute for Environment and Development (IIED)*, London, <http://pubs.iied.org/10612IIED.Html>, consulté le 20 Décembre 2023, 44p.
- Savané, I., Coulibaly, K.M. & Gioan, P., (2001) *Variabilité climatique et ressources en eaux souterraines dans la région semi-montagneuse de Man*. Sécheresse 12 (4), pp. 231-237.
- Séoulou H. B. & Touré O. A. (2024) « Les déterminants de la fraude financière dans les PME en Côte d'Ivoire : une étude qualitative basée sur les entretiens avec des experts », *Revue du contrôle, de la comptabilité et de l'audit* « volume 8 : numéro 3 » pp : 227-253.
- Sigué, O. & Zoma, V. (2022) Transport international de véhicules d'occasion entre le Burkina Faso et le Togo : un exemple de mondialisation par le « bas », *Djiboul*, 1 (003), pp. 470-487 (hal-03714856).
- SODEXAM, (2014) *Les défis actuels du climat*, SODEXAM, 18 p.
- Sutherland E.H., (1949) Criminalité en col blanc, *Revue sociologique américaine*, 1(5), pp.1-12