

ISSN-P : 2312-7031
ISSN-L : 3078-8234

FACULTE DES SCIENCES DE L'HOMME ET DE LA SOCIÉTÉ

ANYASÃ



Revue des Lettres et Sciences Humaines

Laboratoire de Recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés

Université de Lomé

Numéro 18
Juin 2025

ANYASÃ

Revue des Lettres et Sciences Humaines

Université de Lomé

ISSN-P : 2312-7031 ; ISSN-L : 3078-8234

URL de la revue : <https://www.revue-anyasa.org>

Bases de référencement



ADMINISTRATION ET REDACTION DE ANYASÁ

Revue des Lettres et Sciences Humaines
Laboratoire de Recherches sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés
Université de Lomé

Directeur administratif de la rédaction : Professeur Messan VIMENYO

Comité scientifique et de lecture

Professeur Yaovi AKAKPO (Université de Lomé)
Professeur Mahamadé SAVADOGO (Université de Ouagadougou)
Professeur Augustin K. DIBI (Université Félix Houphouët-Boigny)
Professeur Lazare POAME (Université Alassane Ouattara)
Professeur Marc Louis ROPIVIA (Université Omar Bongo)
Professeur Charles Zakarie BOAWO (Université Marien Ngouabi)
Professeur Issa Djarangar DJITA (Université de Moundou)
Professeur Azoumana OUATTARA (Université Alassane Ouattara)
Professeur Paul ANOH (Université Félix Houphouët-Boigny)
Professeur Delali Komivi AVEGNON (ENS d'Atakpamé)
Professeur Komi N'KERE (Université de Lomé)
Professeur Benjamin ALLAGBE (Université d'Abomey Calavi)
Monsieur Ludovic Baïsserné PALOU, Maître de Conférences (Université de Pala)
Monsieur Pessièzoum ADJOUSI, Maître de Conférences (Université de Lomé)
Monsieur Iléri DANDONOUGBO, Maître de Conférences (Université de Lomé)
Monsieur Nayondjoa KONLANI, Maître de Conférences (Université de Lomé)
Madame Koko Zébéto HOUEDAKOR, Maître de Conférences (Université de Lomé)
Monsieur Koffi KPOTCHOU, Maître de Conférences (Université de Lomé)
Monsieur Kodzo KPOFFON, Maître de Conférences (Université de Lomé)
Monsieur Eyanah ATCHOLE, Maître de Conférences (ENS d'Atakpamé)

Secrétaire de rédaction : Koku-Azonko FIAGAN (MC), Tel : +228 99762908, E-mail : azonkokoku@gmail.com

Contact :

BP. 1515, Lomé

Tél. : +228 90833419 / 90192589

E-mail : revue.anyasa@gmail.com ou anyasa@revue-anyasa.org

<p>A ces membres du comité scientifique, s'ajoutent d'autres personnes ressources consultées occasionnellement en fonction des articles à évaluer</p>

Éditorial

Le mot **Anyasa** prononcé Anyásã, à ne pas confondre avec ah̄hlō, désigne en éwé « intelligence » ou « connaissance ». Dans les textes bibliques, anyásã est mis en rapport synonymique avec núnya « savoir ». Pour le caractère scientifique des travaux et la dimension universelle des recherches, le vocable a été retenu pour nommer cette Revue des Lettres et Sciences humaines que le *Laboratoire de Recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés (LARDYMES)* se propose de faire paraître deux numéros par an. La naissance de cette revue scientifique s'explique par le besoin pressant de pallier le déficit de structure de publication spécialisés en Lettres et Sciences humaines dans les universités francophones de l'Afrique. C'est précisément pour parvenir à cette vision holistique de la recherche (et non seulement de ses résultats, dont les plus évidents sont les publications, mais aussi de son contexte), que nous éditons depuis 2014 la revue Anyasa afin que chaque chercheur en sciences sociales trouve désormais un espace pour diffuser les résultats de ses travaux de recherche et puisse se faire évaluer pour son inscription sur les différentes listes d'aptitudes des grades académiques de son université.

Charte d'éthique

Pour veiller à l'intégrité des travaux et de la diffusion des recherches scientifiques, la revue Anyasa applique les règles éthiques de la présente charte. Nous encourageons les membres du comité scientifique et de lecture, les contributeurs et les évaluateurs à les respecter.

Engagements de la revue

Le comité de rédaction a pour priorité l'amélioration de la revue anyasa, ainsi que la publication et la diffusion en ligne d'un contenu scientifique concis, exigeant et éthique.

Rôles des évaluateurs

Les évaluateurs sont sélectionnés pour leur expertise scientifique. Ils sont chargés d'évaluer les manuscrits sur leur seul contenu, sans distinction de race, de sexe, de convictions religieuses, de nationalité, d'affiliation universitaire. Les avis rendus par les évaluateurs doivent être objectifs. Les évaluateurs sont tenus de signaler tous les articles ayant un rapport de similitude avec l'article soumis à la revue.

Publication

Les auteurs autorisent la diffusion de leur article au format papier et numérique sur le site web de la revue. Les auteurs garantissent à l'éditeur de l'originalité de leur contribution et lui assurent la jouissance entière et libre des droits ainsi cédés. Si leur article est co-signé par plusieurs auteurs, l'auteur principal doit être assuré de l'accord des co-auteurs au regard de la cession de droits. Les auteurs s'engagent également à avoir pris soin d'éviter tout plagiat.

AVIS AUX AUTEURS

1. Note aux contributeurs

« ANYASA » revue des lettres et sciences humaines, publie des articles originaux, rédigés en français, non publiés auparavant et non soumis pour publication dans une autre revue. Les normes qui suivent sont conformes à celles adoptées par le Comité Technique Spécialisé (CTS) de Lettres et sciences humaines/CAMES (cf. dispositions de la 38e session des consultations des CCI, tenue à Bamako du 11 au 20 juillet 2016). Les contributeurs doivent s'y conformer.

1.1. Les manuscrits

Un projet de texte soumis à évaluation, doit comporter un titre (Times New Romans, taille 12, Lettres capitales, Gras), la signature (Prénom(s) et NOM (s) de l'auteur ou des auteurs, l'institution d'attache), l'adresse électronique de (des) auteur(s), le résumé en français (250 mots), les mots-clés (cinq), le résumé en anglais (du même volume), les keywords (même nombre que les mots-clés). Le résumé doit synthétiser la problématique, la méthodologie et les principaux résultats.

Le manuscrit doit respecter la structuration habituelle du texte scientifique : Introduction (Problématique, Hypothèse compris) ; Approche méthodologie ; Résultats ; Analyse des Résultats ; Discussion ; Conclusion ; Références bibliographiques (s'il s'agit d'une recherche expérimentale ou empirique).

Les notes infrapaginales, numérotées en chiffres arabes, sont rédigées en taille 10 (Times New Roman). Réduire au maximum le nombre de notes infrapaginales. Ecrire les noms scientifiques et les mots empruntés à d'autres langues que celle de l'article en italique (*Adansonia digitata*).

Le volume du projet d'article (texte à rédiger dans le logiciel word, Times New Romans, taille 12, interligne 1.5) doit être de 30 000 à 40 000 caractères (espaces compris).

Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante :

1. Premier niveau, premier titre (Times 12 gras)

1.1. Deuxième niveau (Times 12 gras italique)

1.2.1. Troisième niveau (Times 11 gras, italique)

1.2.2. Les illustrations

Les tableaux, les cartes, les figures, les graphiques, les schémas et les photos doivent être numérotés (numérotation continue) en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre concis, placé au-dessus de l'élément d'illustration (centré). La source (centrée) est indiquée en-dessous de l'élément d'illustration (Taille 10). La source (centrée) est indiquée en dessous de l'élément d'illustration (Taille 10). Ces éléments d'illustration doivent être : annoncés, insérés puis commentés dans le corps du texte.

La présentation des illustrations : figures, cartes, graphiques, etc. doit respecter le miroir de la revue. Ces documents doivent porter la mention de la source, de l'année et de l'échelle (pour les cartes).

2. Notes et références

2.1. Les passages cités sont présentés entre guillemets. Lorsque la phrase citant et la citation dépasse trois lignes, il faut aller à la ligne, pour présenter la citation (interligne 1) en retrait, en diminuant la taille de police d'un point.

2.2. Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, ainsi qu'il suit :

- Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'auteur, année de publication, pages citées (B. A. Sy. 2008, p. 18) ;
- Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées).

Exemples :

- 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 (...) »
- Pour dire plus amplement ce qu'est cette capacité de la société civile, qui dans son déploiement effectif, atteste qu'elle peut porter le développement et l'histoire, S. B. Diagne (1991, p. 2) écrit

Qu'on ne s'y trompe pas : de toute manière, les populations ont toujours su opposer à la philosophie de l'encadrement et à son volontarisme leurs propres stratégies de contournements. Celles-là, par exemple, sont lisibles dans le dynamisme, ou à tout le moins, dans la créativité dont sait preuve ce que l'on désigne sous le nom de secteur informel et à qui il faudra donner l'appellation positive d'économie populaire. - 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 socioculturelle 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. (S. Diakité, 1985, p. 105).

2.3. Les sources historiques, les références d'informations orales et les notes explicatives sont numérotées en continue et présentées en bas de page.

2.4. Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit : Nom et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, Titre, Lieu de publication, Editeur, pages (p.) pour les articles et les chapitres d'ouvrage. Le titre d'un article est présenté entre guillemets, celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une revue ou d'un journal est présenté en italique. Dans la zone Editeur, on indique la Maison d'édition (pour un ouvrage), le Nom et le numéro/volume de la revue (pour un article). Au cas où un ouvrage est une traduction et/ou une réédition, il faut préciser après le titre le nom du traducteur et/ou l'édition (ex : 2nde éd.).

2.5. Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur.

Par exemple :

Références bibliographiques

AMIN Samir, 1996, Les défis de la mondialisation, Paris, L'Harmattan, société, Paris, Gallimard, 352 p.

BERGER Gaston, 1967, L'homme moderne et son éducation, Paris, PUF. DIAGNE Souleymane Bachir, 2003, « Islam et philosophie. Leçons d'une rencontre », Diogène, 202, p. 145-151.

DIAKITE Sidiki, 1985, Violence technologique et développement. La question africaine du développement, Paris, L'Harmattan, 156 p.

Sommaire

Géographie

EFFETS DE LA SPECULATION IMMOBILIERE SUR LA MOBILITE RESIDENTIELLE DANS LE GRAND ABIDJAN EN COTE D'IVOIRE.....	p. 1-14
<i>Kouakou Tehua Pierre DEKI, T. Benoît DANVIDE, Kossiwa ZINSOU-KLASSOU</i>	
IMPLICATIONS SOCIO-ECONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTALES DU MARAICHAGE DANS LA PREFECTURE DES LACS AU SUD-EST DU TOGO.....	p.15-32
<i>Edmond Kokou KOUNOUGNA, Abasse SEBABI, Tchégnon ABOTCHI</i>	
COLLECTIVITE TERRITORIALE DU GOLFE 7 FACE AUX DEFIS D'ACCESSIBILITE AUX EQUIPEMENTS SOCIO-ECONOMIQUES DE BASE ET DE BONNE GOUVERNANCE.	p.33-45
<i>Sélom Luc AFANTCHAO, Koku-Azonko FIAGAN, Edinam KOLA</i>	
LA CHAINE DE VALEUR DU MANIOC ET AUTONOMISATION FINANCIERE DE SES ACTEURS DANS LE DISTRICT AUTONOME DE YAMOOUSSOUKRO (COTE D'IVOIRE)	p.46-63
<i>Souleymane SORO, Achille Roger TAPE, Kouadio Marus N'GUESSAN, Arsène DJAKO</i>	
PRIVATISATION, DECENTRALISATION REGIONALE ET ENTRETIEN ROUTIER EN MILIEU RURAL : CAS DE DE LA REGION DE LA BAGOUE AU NORD DE LA COTE D'IVOIRE)	p. 64-81
<i>Kouadio Joseph KRA</i>	
ÉTUDE COMPARATIVE DES ALGORITHMES DE MACHINE LEARNING (RF, SVM ET CART) POUR LA CARTOGRAPHIE DE L'OCCUPATION DU SOL PAR TÉLÉDÉTECTION OPTIQUE DANS LA ZONE DU SINE SALOUM (SENEGAL).....	p. 82-109
<i>Labaly TOURÉ, Amandine Carine NJEUGEUT MBIAFEU, Marc YOUAN TA, Moussa SOW et Jean Patrice JOURDA</i>	
RESSOURCES NATURELLES ET CONFLITS DANS L'EST DU CAMEROUN : EXPLORATION DES APPROCHES INNOVANTES DES FEMMES POUR LA PRESERVATION DE LA PAIX ET LA GESTION DURABLE DES RESSOURCES.....	p. 110-127
<i>Adrien Narcisse DEUDJUI, Lila Reni BIBRIVEN</i>	

- IMPACTS SOCIO-SANITAIRE ET ENVIRONNEMENTAL
DES EPAVES DES VOITURES D'OCCASION DANS LA
VILLE DE KARA AU NORD DU TOGO.....
*Charifou TAIROU FOUSSENI, Assogba GUEZERE, Babénoun
LARE* p. 128-139
- CONSÉQUENCES ENVIRONNEMENTALES ET
SANITAIRES DE LA GESTION DES EAUX USÉES À
BOUNDIALI (NORD DE LA CÔTE D'IVOIRE)
Brahima CISSE, Idrissa SARAMBE, Sindou Amadou KAMAGATE p. 140-151
- EFFET PONT ET PRATIQUES DE MOBILITES SPATIALES
DES POPULATIONS AU DEPART ET VERS JACQUEVILLE
EN CÔTE D'IVOIRE.....
Djanin Raphaël GNaNBE p. 152-172
- PROBLEMES ENVIRONNEMENTAUX ET SANITAIRES
LIÉS A LA PRATIQUE AGRICOLE DANS LE BAS-FOND DE
NATIO-KOBADARA DANS LA VILLE DE KORHOGO.....
*Moussa COULIBALY, Nafolo Drissa YEO, Rosalie Gazalo
ZOHOURE* p. 173-191
- LA NOIX DE CAJOU : ACTEURS ET PROCESSUS
D'ACHEMINEMENT DES ZONES DE PRODUCTION DE
BOUNDIALI VERS LE PORT D'ABIDJAN
Koulai Hervé YRO, Amara KONE p. 192-205

Philosophie

- PLÉBISCITE DES COUPS D'ÉTAT EN AFRIQUE : LE
MILITAIRE, HOMME PROVIDENTIEL ?.....
Juste Joris TINDY-POATY p. 206-223

Lettres modernes

- DYNAMIQUE LITTÉRAIRE ET EXERCICE DU POUVOIR
DANS LA SOCIÉTÉ AKAN : CAS DE « LA LÉGENDE
BAOULE » EXTRAIT DE "LÉGENDES AFRICAINES" DE
BERNARD DADIE
Mafiani N'Da KOUADIO p. 224-239

Sociologie et anthropologie

- ROLE ET INTÉGRATION DE LA FEMME RURALE DANS
LA VIE SOCIOÉCONOMIQUE FAMILIALE A MADANA AU

TCHAD.....	p. 240-251
<i>Tchago NDIKWE, Marina DOUBE</i>	
INFLUENCE DU GENRE DANS LE DEVELOPPEMENT ET LA DOCUMENTATION DES INNOVATIONS LOCALES POUR LA PROMOTION DE LA SECURITE ALIMENTAIRE ET NUTRITIONNELLE AU NORD-BENIN.....	p. 252-274
<i>Georges DJOHY</i>	

IMPACTS SOCIO-SANITAIRE ET ENVIRONNEMENTAL DES EPAVES DES VOITURES D'OCCASION DANS LA VILLE DE KARA AU NORD DU TOGO

Charifou TAIROU FOUSSENI, Assogba GUEZERE, Babénoun LARE

Université de Kara, Togo

Résumé : Ces dernières décennies, l'Afrique subsaharienne a connu une importante hausse d'importation de voitures d'occasion. Tout comme dans les grandes villes, cette invasion des voitures d'occasion a eu des impacts sur la société, sur l'environnement et sur l'état de santé de la population de la ville de Kara. Cette étude a pour objectif d'analyser l'impact des voitures d'occasion sur la société, l'environnement et sur l'état de santé de la population de la zone d'étude. Avec une méthodologie mixte (quantitative et qualitative), l'échantillon a concerné 180 acteurs qui détiennent les garages des voitures d'occasion constituant des points d'épaves, répartis dans 10 quartiers de la ville de Kara. Des entretiens ont été menés auprès des usagers des voitures d'occasion. Les données collectées sont traitées avec le logiciel SPSS et des cartes réalisées aux logiciels ArcGIS. Il ressort des résultats que dans la ville de Kara, 67,4% des voitures sont des voitures d'occasion importées. Ces voitures d'occasion sont à l'origine des épaves qui jonchent les rues de la ville. Ces épaves sont à 67% sources de la dégradation, de l'environnement et pollue l'eau d'où 57,3% de la population est touchée.

Mots clés : Impacts, voitures d'occasion, Impacts socio-environnementaux, sanitaire, Kara

Abstract : In recent decades, sub-Saharan Africa has seen a significant increase in used car imports. Just like in the big cities, this invasion of used cars has had an impact on society, on the environment and on the health of the population of the city of Kara. The aim of this study is to analyse the impact of used cars on society, the environment and the health of the population in the study area. With a mixed methodology (quantitative and qualitative), the sample involved 180 actors who own the garages of used cars constituting wreck points, spread over 10 districts of the city of Kara. Interviews were conducted with users of used cars. The data collected is processed with the SPSS software and maps made with ArcGIS 3.16 software. The results show that in the city of Kara, 67,4% of cars are imported used cars. These used cars are originally wrecks that litter the streets of the city. These wrecks are responsible for 67% of the degradation of the environment and pollute the water, affecting 57.3% of the population.

Keywords : Impacts, used cars, socio-environmental impacts, health, Kara.

Introduction

La filière d'importation des véhicules d'occasion est un phénomène très récent qui connaît aujourd'hui un développement fulgurant. Pour X. Godard (2002, p. 229), sa

libéralisation s'est faite dans les années 1990 dans les pays de l'Afrique au sud du Sahara. Selon les Nations Unies, 70% des véhicules légers exportés sont destinés aux pays en développement et l'Afrique à elle seule, a importé le plus grand nombre (40 %) ces dernières années, (ONU, 2020). L'ampleur de ce phénomène s'explique par l'accroissement de la classe moyenne et de leurs incapacités à acquérir des véhicules neufs. L'urbanisation demeure un phénomène perceptible dans les pays en développement où la population des agglomérations urbaines croît de façon très rapide. En effet, d'après le rapport de l'ONU-HABITAT (2010) cité par B. E. Ongo Nkoa et J. S. Song (2019, p. 449), « le taux d'urbanisation est passé de 15 % en 1960 à 40 % en 2010 et ce taux est estimé à près de 60 % d'ici 2050 ».

En Afrique subsaharienne, les villes connaissent une croissance anarchique entraînant le phénomène d'étalement urbain accompagnée d'une expansion des zones périphériques, ce qui implique une augmentation de la distance. C'est en cela que J. P. Paulet (2009, p. 181) dira : « *La banlieue, tout d'abord proche de la ville est devenue synonyme d'éloignement et la distance joue un rôle déterminant* ». Ce phénomène impliquant le besoin de mobilité sur de grandes distances, conduit à une demande sans cesse croissante en infrastructures et moyen de transport.

En Afrique de l'Ouest en générale, il était très difficile pour la classe moyenne de pouvoir s'offrir des voitures neuves à cause de leurs prix très élevés. « Les voitures neuves coûtent cher en Afrique et le plus souvent seules les administrations et les grandes firmes, notamment les multinationales s'offrent encore le luxe de s'acheter des voitures neuves » (N. Kablan, 2010, p. 368). La classe moyenne s'est donc tournée vers les automobiles moins coûteux, des voitures d'occasion, des vieilles voitures importées d'Europe communément appelées « *France au revoir* », « *congelés* » ou « *surgelés de Belgique* » (N. Kablan, op.cit). « La politique visant la réduction de la pollution atmosphérique étant en vigueur dans les pays développés, ce rejet de vieilles guimbardes contribue à alimenter le parc automobile africain » (D. Olvera *et al*, 2020, p. 73). De ce rejet de voitures en Afrique considérées comme un « dépotoir », ces voitures d'occasion ont gagné le terrain en Afrique occidentale et continuent d'inonder le marché d'occasion impliquant : « l'intervention d'un grand nombre d'acteurs dont : le consignataire, le garagiste, le commissionnaire » (M. Rosenfeld, 2018, p. 35). « Au Togo, l'importation de voiture d'occasion évolue en dent de scie » (P. C. Bidabi 2020, p. 3).

L'augmentation du nombre de voiture d'occasion et leurs impacts se retrouvent a aussi bien dans la grande ville de Lomé que dans les villes moyennes de l'intérieur. C'est le cas de la ville de Kara au nord Togo qui a connu ces dernières décennies une augmentation de son parc automobile impliquant le phénomène de la congestion de la circulation, de la pollution urbaine de plus en plus récurrent. Cette dernière se manifeste par le rejet de gaz, de liquide polluant dans l'environnement. En effet, la ville de Kara regorge de plus en plus d'épaves qui jonchent les rues des quartiers. Ces voitures acquises finissent dans des garages qui constituent des sites de décharge. Le problème qui se pose est celui de

l'encombrement de l'espace dû à l'augmentation des épaves. À partir de ces constats, une question principale s'impose quels sont les impacts socio-sanitaire et environnemental des épaves de voitures d'occasion dans la ville de Kara au nord du Togo ?

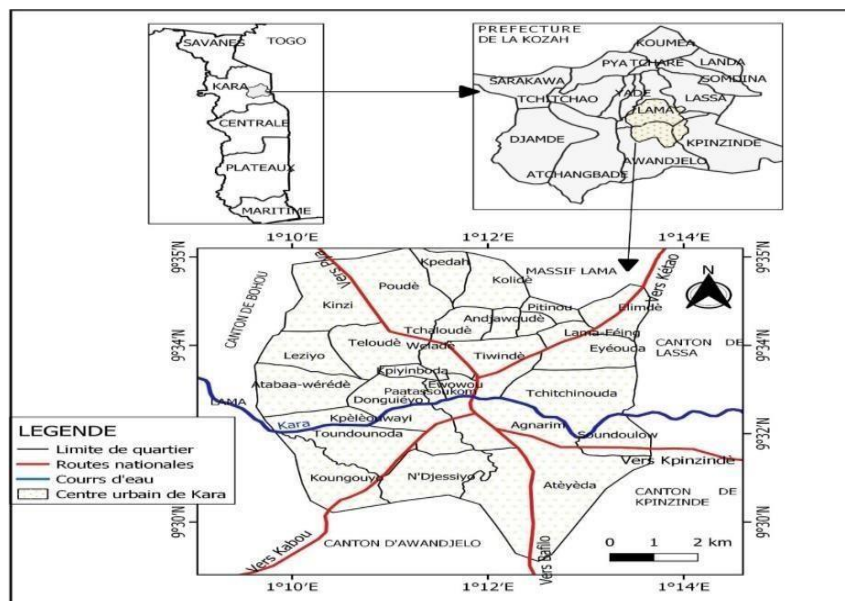
1. Méthodes et matériels

La méthode analytique a permis de faire une interprétation des résultats de l'étude sur l'impact socio-sanitaire et environnemental à travers un questionnaire. Ce questionnaire a été administré aux acteurs détenteurs des épaves de voitures d'occasion et un guide d'entretien auprès des usagers des voitures d'occasion.

1.1. Présentation de la zone d'étude

La ville de Kara se situe dans la Région de la Kara, l'une des cinq Régions administratives et économiques du Togo. Elle est localisée entre 1°10 et 1°14 de longitude est et entre 9°30 et 9°34 de latitude nord. Elle est limitée au nord par le massif de Lama, au nord-est par le canton de Lassa, à l'ouest et au nord-ouest par le canton de Bohou, au sud-ouest par le canton de Kpinzindé et au sud par le canton d'Awandjélo (Carte 1).

Carte 1 : Situation géographique de la ville de Kara



Source : INSEED, 2010, carte actualisée par SAMBIANI M., 2021

La carte 1 montre la situation de la ville de Kara par rapport aux autres villes de la préfecture. Elle fait partie des six plus importantes villes du Togo de plus de 50 000 habitants.

1.2. La collecte des données

Pour la collecte des données, plusieurs techniques ont été utilisées à savoir : la recherche documentaire, l’enquête par questionnaire, les entretiens et les observations de terrain. Pour choisir l’échantillon des acteurs à enquêter, l’étude a eu recours à la méthode d’échantillonnage par choix raisonné. Ainsi, au vu de la taille élevée des acteurs dans la ville, un échantillon de 180 individus en raison de 18 individus, représentatif des acteurs répondant aux caractéristiques de l’étude a été choisi. L’enquête a été complétée par une interview auprès des usagers des voitures d’occasion. L’investigation a été menée dans dix quartiers de la ville. En se basant sur le poids démographique de ces quartiers, l’échantillon est ainsi réparti dans le tableau 1 suivant.

Tableau 1 : répartition des zones avec leurs quartiers

Zone	Zone 1 (Quartiers situé au Nord de la Rivière Kara)	Zone 2 (Quartiers situé au Sud de la Rivière Kara)
Quartiers	Téloudè Chaminade Batascom Ewowou Lèziyo	Agnarim Wiyoudè, Kpèlèwayi, Toundounoda, Adjamamélikida,

Source : C. Tairou Fousseni, d’après les données du terrain (2024)

Le tableau 1 présente les quartiers dans lesquels la collecte des données a été menée. Des entretiens ont eu lieu auprès des usagers des voitures d’occasion. Les informations recueillies auprès de ces groupes cibles ont été complétées par des propos des responsables coutumiers qui ont permis d’éclairer les impacts des épaves sur la santé et l’environnement.

1.3. Traitement des données

Pour le traitement des données collectées, des logiciels comme SPSS ont été utilisés. Ce qui a permis d’analyser les données recueillies, de croiser des tableaux statistiques. Le Word a été utilisé pour la rédaction, le tableur Excel pour la réalisation des graphiques. Pour la conception des cartes les logiciels de cartographie ArcGIS.16 a été utilisé.

2. Résultats

La ville de Kara est une ville moyenne située au Nord-Togo. Elle est caractérisée par un site favorable à l’importation des voitures d’occasion.

2.1. Un site favorable à l’implantation des épaves des voitures d’occasion

Le site urbain de Kara est caractérisé par quelques types de sol dont les sols hydromorphes, des sols ferralitiques, des sols tropicaux ferrugineux, des sols peu évolués d’érosion. Certains sols subissent à 98% l’érosion pluviale qui balaie l’asphalte et laisse

voir un sol nu avec un effet sur les épaves des voitures d'occasion. Les sols de type hydromorphe qui sont saturés en eau sont connus pour embourber les voitures qui pourrissent en souillant les eaux souterraines.

2.2. La végétation, refuge des voitures d'occasion et des épaves

La végétation de la ville de Kara est celle d'une savane arborée d'origine. C'est un lieu de refuge des voitures d'occasion hors usages et d'épaves (Photo 1).

Photo 1: Point d'épave de voitures hors usage en plein



Source : C. Tairou Fousseni, enquêtes de terrain, 2024

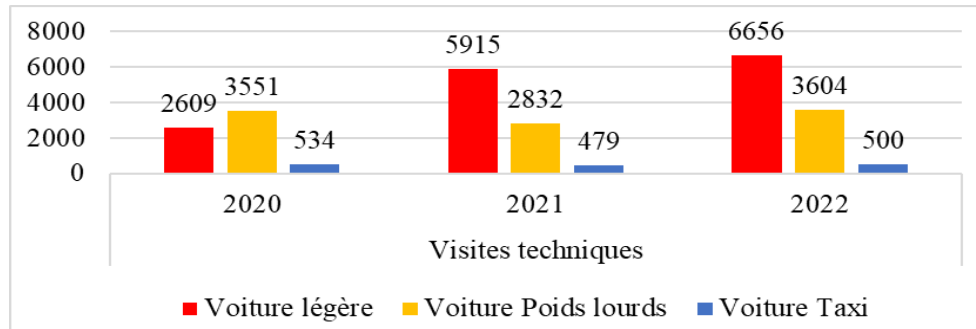
La photo 1 indique un garage des voitures hors usages sous des arbres et installé à ciel ouvert. En dehors des sols et de la végétation, les infrastructures routières déterminent la densité de l'entrée des voitures d'occasion dans la ville de Kara.

2.3. Evolution du nombre de voiture à Kara

La possession d'une voiture particulière est réservée à une classe ayant des moyens financiers pour l'entretien. A Kara, 78% de parc automobile est constitué des véhicules de 6 places, des minibus de 9 et 15 places et les camions. Les voitures de 6 places sont utilisées à 65,7% pour les déplacements entre domicile et travail, maison et lieu de cultes (Eglise, mosquée), pour une sortie familiale. Elle est aussi utilisée comme taxi qui desservent les autres villes et les milieux ruraux. Par rapport à la catégorie des minibus de 9 et 15 places, elles sont de moins en moins convoitées du fait qu'elles sont affectées au transport en commun interurbain et sont à 45% concurrencées aujourd'hui par de grandes agences de transport notamment : Solim Serou transport, LK, Rakieta, Nagode, Falk. Les

différentes agences citées sont constituées de parcs de taxi, de petites voitures, de voitures poids lourds et de voitures légères (figure 1)

Figure 1 : Evolution du parc automobile à Kara



Source : DTRF-Kara, 2024

La figure 1 indique l'évolution du parc automobile à Kara. L'augmentation se manifeste par l'abandon des voitures dans les espaces publics, les rues et dans les garages. Ceci s'explique par le fait que les propriétaires des voitures ne disposent pas de moyens financiers pour leur réparation. Ces épaves sont abandonnées dans les garages de réparations en pleine ville. Les voitures restent longtemps au garage, connaissent d'autres pannes sous les intempéries. Ces pannes conduisent souvent ces voitures à la rouille et à l'écoulement des fluides. Au cours des investigations, il a été dénombré 484 épaves de voitures hors usages réparties dans les quartiers. Ce nombre n'est pas exhaustif dans la mesure où les voitures abandonnées dans les rues font plus objet d'encombrement d'espace public comme des dépôts de déchets. Ces épaves augmentent à cause de l'importation non réglementée des voitures d'occasion.

2.3.1. Nature et Typologie des épaves de voiture d'occasion

L'encombrement du paysage urbain dans la zone d'étude, a pour origine la multiplication des épaves. Ceci a eu des impacts sur la santé de la population et sur l'environnement.

2.3.1.1. La caractéristique des épaves de voiture

Une épave de voiture est tout engin n'étant plus en mesure d'être réparé. 87,5% des épaves de voitures ont une caractéristique commune, elles ont une description similaire : l'absence de la plaque d'immatriculation, de la carrosserie, des pièces d'acier, du moteur, des pneus, des vitres et une détérioration visible rendant impossible leur mise en circulation. La caractéristique des épaves montre que ce sont des voitures dégradées à 97%, déteintes à 78%. La transformation d'une voiture en épaves est dû à l'abandon de cette dernière parfois à la suite d'un accident de circulation abimant gravement la voiture et rendant la réparation très coûteuse. Les épaves de voitures hors usage sont donc différenciées en fonction de l'état de détérioration. Il existe des épaves accidentées et des

épaves dégradées. Ces derniers temps, ces épaves ne durent plus parce qu'ils servent souvent de pièces de rechange.

2.3.1.2 Typologie des épaves

Pour ce qui est de la typologie des épaves de voitures, ils sont regroupés en différentes catégories selon leur état de dégradation. La première catégorie est celle des épaves complètes. Elle fait allusion à la transformation complète d'une voiture en épave ne pouvant être mise en circulation. Il s'agit des voitures dont une grande partie (99%) des pièces (les portières, les sièges, le moteur) ont été retirées. Cette catégorie d'épave complète est le résultat d'une opération de démontage dans le but de la récupération de pièces détachées avant la démolition.

La seconde catégorie est celles des épaves partielles encore appelées Voitures Hors Usages (VHU). Ces voitures peuvent être achetées et être remises en circulation après réparation. Pour cette catégorie, la structure et les principales pièces sont encore fonctionnelles. Lors des enquêtes, il a été dénombré 484 épaves de voitures hors usages dont 103 soit 21,3% sont complètement transformés et 381 soit 78,7% sont partiellement transformés. Toujours dans la dynamique de la typologie, les résultats de terrain montrent qu'il y a sur les cinquante (50) points d'épaves dénombrés, quarante-six (46) points sont des épaves de véhicules légers et seulement quatre (04) points sont des épaves de camions. Ces points sont répartis dans les quartiers suivants : Weladè (chaminade), Tiwindè (Tomde), Kpelouwayi et Atéida. Toutefois, les quartiers où les épaves sont en grande nombre sont les suivants : Wiyoudè, Ewowou, Kpèlèwayi, Atèyèda, Tomdè, Chaminade et Agnarim (Planche 1).

Planche 1 : Epaves de voiture hors usages



Source : C. Tairou Fousseni, travaux de terrain, 2024.

La planche 1 indique deux points d'épaves. La photo A montre une épave de minibus, par contre la photo B n'est que celle des voitures légères.

2.3.2. Perception des épaves par les habitants de la ville de Kara

Dans l'ensemble, la ville de Kara est confrontée à une croissance des épaves de voitures hors usage. Ceci est lié à l'accroissement du parc automobile dominé par les voitures

d'occasion. L'une des préoccupations majeures des habitants de la zone d'étude à propos des épaves des voitures hors usages est leur impact sur la santé et sur l'environnement. Ces épaves sont considérées comme des éléments indésirables et nuisibles parce qu'elles dégradent l'esthétique et l'image de la ville. Cette préoccupation sanitaire et environnementale est d'autant plus importante que la ville de Kara est en plein essor. Il convient de comprendre que cette perception varie d'un habitant à un autre en fonction de la position sociale, du quartier de résidence ou encore de l'expérience personnelle. Les épaves dégradent la beauté de la ville de Kara et contribuent pour 36,7% des enquêtés, à la pollution du sol et de l'eau. Ceux qui vivent de l'activité de rachats de voiture hors usages trouvent que ce sont des sources de revenu, une opportunité économique en démolissant et la vente des pièces détachées.

2.3.3. Démolition des voitures hors usage et les conséquences

La reconversion des épaves de voitures hors usages en pièces détachées est une pratique très courante dans la zone d'étude. Les acteurs intervenant dans le démontage des voitures hors usages sont les mécaniciens, les électriciens de même que les tôliers. Le démontage se manifeste par le retrait de façon très méthodique et ingénieux des composants essentiels comme le moteur, les phares, les pneus, la batterie. Ces pièces encore fonctionnelles serviront à démarrer d'autres véhicules de même marque. La démolition (Planche 2) concerne plus les matériaux réutilisables comme la carrosserie, des composantes ferreuses ou plastiques (tableaux de bord, pare-chocs,).

Planche 2 : Démolition des mini bus dans un garage automobile à Agnarim

A : action de la démolition



B : résultat d'une démolition d'un mini



Source : C. Tairou Fousseni, travaux de terrain, 2024.

La planche 2 montrent le démantèlement d'un mini bus (photo A) et un autre mini bus de 15 places déjà démolis (la photo B). Les pièces retirées serviront à monter un autre véhicule de même marque. Après la casse, les pièces détachées inutiles pourrissent et impactent l'environnement.

2.3.4. Impact des épaves des voitures d'occasion sur l'environnement urbain

La présence d'épaves de voitures hors usages dans la ville de Kara a un impact sanitaire et environnemental notamment la pollution du sol, de l'air et de l'eau. Sur le plan esthétique, ces épaves débordant les garages de réparation, contribuent à la dégradation de la ville de Kara. Les voitures abandonnées sont à 77,5% endommagées, rouillées et

couvertes de saleté créant un problème de santé sur les résidents des quartiers. Ce phénomène est constaté dans le quartier Wiyauodè communément appelé Kara sud où la rue qui mène vers le lycée est complètement envahie par les épaves. Les points de dépôt des épaves posent des problèmes de risque sur la santé. En effet, ces épaves sont des lieux de refuges et de prolifération des animaux nuisibles comme les insectes, les rongeurs (le rats et les souris), des serpents, etc. Ces animaux nuisibles sont des vecteurs de propagation des maladies. Elles sont sources également de blessures avec des morceaux de fer jonchant les rues. (Photo 2)

Photo 2 : Encombrement de la rue du quartier Wiyauodè par les épaves



Source : C. Tairou Foussemi, 2024, travaux de terrains.

2.3.5. Impacts des épaves sur la santé

La pollution des voitures a un impact considérable sur la santé de la population de la ville de Kara. Les débris issus des épaves dégradées par l'action des pluies, s'infiltrent dans le sol et souillent les eaux souterraines. Pour ce qui est de la pollution des sols, elle est d'ordre chimique provoquée par l'écoulement des fluides ou substances telles que le liquide de frein, de carburant et l'huile à moteur encore appelé « vidange ». Cette pollution des sols rend impropre le sol en leur donnant une couleur noir foncé. Cette pollution est aussi entraînée à 67,4% par l'abandon des voitures hors usage qui à travers leurs dégradation (la rouille et la corrosion des carcasses) libèrent des particules et des fragments de plastique qui s'infiltrent dans le sol. La pollution du sol due aux vidanges dont l'action répétée agit sur le sol, le rendant malsain. Pour ce qui est de la pollution des eaux, les voitures hors usages exposées aux intempéries Selon les enquêtes de terrain les principaux polluants automobiles de l'air sont listés dans le (Tableau 2).

Tableau 2 : caractéristiques des principaux polluants automobiles de l'air

Noms	Symbole chimiques	Origine	Domage
Monoxyde de carbone	CO	Combustion incomplète des carburants	Troubles respiratoires et cardiovasculaires (réduction de la concentration d'oxygène fournie à l'organisme)
Oxyde d'Azote	NO _x	Combustion de carburant	Dioxyde d'azote : troubles respiratoires, désagréments oculaires
Particules fines	PM 10	Véhicules en particulier équipé d'un moteur diesel	Trouble respiratoires et cardiovasculaire chez les personnes âgées et les enfants souffrant de pathologie cardio-vasculaire chronique ou pulmonaires
Composés organique volatiles, les hydrocarbures	COV et HC	Evaporation et essence combustion incomplète	Ils seraient cancérigènes
Dioxyde de soufre	SO ₂	Combustion de carburants soufrés	Trouble respiratoire et cardio-vasculaire

Source : cité par A. K. Kouadio, 2016, p. 231

Le tableau 2 présente les caractéristiques des principaux polluants automobiles de l'air. Ces polluant ont des conséquences néfastes sur la santé de la population laissent échapper des substances métalliques qui enfuies dans le sol, atteignent les nappes phréatiques qui les transportent vers les points d'eau. A la consommation de cette eau souillée par la population, elle s'expose aux maladies hydriques telles que le choléra, la diarrhée, les maladies intestinales et microbiennes. Ces épaves constituent également des gites de moustiques causant le paludisme. Selon les enquêtes de terrain, la détonation des casses provenant de la démolition des voitures d'occasion, est l'un facteur de risque de développement des troubles cardiovasculaires telle que l'hypertension artérielle. La pollution atmosphérique est la résultante de plusieurs facteurs dont la circulation des automobiles, comme les voitures d'occasion. Ces dernières sont associées à des niveaux élevés d'émissions de polluant en raison de l'âge et des normes environnementales ne respectant pas les réglementations. Cette pollution agit de façon globale avec effet de dispersion de gaz dans la nature. Il faut ajouter que certains de ces gaz sont très nocifs pour la santé humaine : c'est le cas du monoxyde de carbone et des particules pouvant s'infiltrer dans le corps. Les voitures d'occasion sont responsables de l'émission des particules fines qui proviennent des émissions d'échappement, de l'usure des freins et des pneus.

3. Discussion

L'Afrique subsaharienne, précisément le Togo connaît depuis plusieurs décennies un phénomène d'importation des voitures d'occasion. « Ces voitures d'occasion dont se débarrassent les pays développés, ont fait naître un mouvement pendulaire des hommes entres différents lieux dans les pays en développement » (F. K. N'guessan, 2023, p.32). Selon les résultats de l'étude menées par M. Rosenfeld (2013, p.108) « les années 1980

ont été marquées par l’envahissement des véhicules d’occasion en provenance de l’Europe ». La direction statistique du port autonome de Lomé cité par P. C. Bidabi (2019, p.4), « l’importation des véhicules par le PAL, a connu une évolution en dents de scie pour atteindre 53929 voitures importés en 2017 ». En effet, « ces voitures qualifiées d’occasion et appelées communément « France au revoir », « congelés » ou « surgelés de Belgique » par N.H.J. Kablan (2010, p.365) ont envahi les routes contribuant en partie à la pollution de l’environnement et à l’encombrement de l’espace urbain par l’augmentation des épaves de ces véhicules hors usages délaissés. C’est ce que dit également A. K. Kouadio (2016, p.230) dans le contexte ivoirien, la densité de la circulation et la vétusté du parc automobiles sont fonctions de l’envahissement des voitures d’occasion. Parlant de l’impact des épaves sur l’environnement, A. A. Coundoul *et Al* (2022, p. 44), trouve que « les gaz d’échappement entraînent une pollution environnementale à laquelle tous les individus sont exposés ». Pour S. Vaslin-Reimann (2019, p .5) dans sa "*présentation générale de la pollution de l’air*", montre que « les automobiles émettent plusieurs gaz dans l’atmosphère dont les Hydrocarbure (HC), les oxydes d’azotes (NO_x), du dioxyde de carbone CO₂ » qu’ils appellent des polluants primaires parce qu’ils sont introduits directement dans l’atmosphère par l’action anthropique. « A Kara, avec l’augmentation du parc automobile, ces polluants deviennent de plus en plus envahissants et très dangereux pour l’atmosphère » (CITEPA 2016, p31). Pour B. Afo (2018, p. 52), « il y a pollution de l’eau comme l’eau de la rivière Kara utilisée pour arroser les cultures maraichères » Ces cultures maraichères qui sont entre autres la laitue, le chou peuvent créer des maladies intestinales, diarrhétiques si elles sont mal lavées.

Conclusion

Il résulte clairement que le cadre physique de la ville de Kara a incité à l’aménagement et la mise en place des infrastructures routières qui vont faciliter la mise en circulation des moyens de transport comme les voitures d’occasion. Tout ceci a contribué à l’amélioration des conditions de vie de la population mais avec un impact sur la santé et l’environnement. Cet impact environnemental est le résultat de la mise en circulation des vieilles voitures en fin de vie et dont la circulation est interdite dans les pays développés. Dans la ville de Kara, il résulte des investigations que les voitures d’occasion, par leur démolition, contribuent à la pollution atmosphérique, à la pollution du sol et des eaux. A cela s’ajoute l’implantation des dépôts d’épaves. Le nombre d’épaves répertoriés dans la ville de Kara montre à quel point ceci peut être encombrant. Ces épaves qui jonchent les quartiers de la ville de Kara sont sources de refuge pour des animaux nuisibles et dangereux pour la population. Toute fois l’état doit veiller au respect de la politique de réglementation de l’importation des voitures d’occasion pour réduire les conséquences sur la santé des populations et sur l’environnement.

Références bibliographiques

AFO Bidjo, (2018), *Morphodynamique actuelle et contraintes de l'aménagement du site urbain de Kara (nord-Togo)*, Thèse de Doctorat Unique de Géographie, Université de Lomé, p220.

BIDABI Prénom Chimène, (2020), *Les voitures d'occasion au port de Lomé impacts socio-économiques et environnementaux*, mémoire de master, Département de Géographie, Université de Lomé, p115.

Centre Interprofessionnel Technique d'Études de la Pollution Atmosphérique (CITEPA) (2016), Rapport annuel, Abidjan, CI, p 31 ;

COUNDOUL Amath Alioune, DIA Souleymane et BA Amadou Tidane, 2022, « *les défis de la mobilité urbaine face à l'encombrement et la pollution à Dakar* », Akofena n°005, Vol.2, p.37-48

DIAZ OLVERA Lourdes, PLAT Didier, POCHET Pascal, (2008), « Logiques d'usage et formes d'appropriation de la voiture en Afrique subsaharienne », in F. Clochard, A. Rocci, S. Vincent (éds), *Automobilités et altermobilités. Quels changements ?* Paris, L'Harmattan, pp. 199-211.

GODARD Xavier, BAMAS Stanislas, (2002), “ O comme Occasion ou les importations de véhicules”, in Godard Xavier, *les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif*, éditions KARTHALA et INRETS, 2002, p228-238.

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*, n°251, p. 350-390.

KOUADIO Kouadio Antoine, (2016), *Incidence de l'Importation des Véhicules d'Occasion sur le Développement : cas de la cote d'ivoire*, Thèse de doctorat en Anthropologie, université D'Alassane Ouattara de Bouaké, Cote d'Ivoire, 278 p.

ONGO NKOA Bruno Emmanuel, Jacques Simon SONG (2019), « Urbanisation et inégalités en Afrique : une étude à partir des indices désagrégés », dans la *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* 2019/3 (Juin), pages 447 à 484.

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, 4pages.

PAULLET Jean-Pierre (2009), *Manuel de géographie urbaine*, collection U, Armand Colin,352p.

ROSENFELD Martin, (2018), *la filière euro-africaine de véhicules d'occasion*, édition KARTHALA, Rapport 22-24, bd Arago 75013 Paris, p180.