

Numéro 7 Avril 2026

ISSN 2960-1606

RAVSE

Revue d'Analyse des Vulnérabilités
Socio-Environnementales



Revue de Géographie du
LAVSE

<https://revue.lavse.org/>

PUBLIÉ PAR LE DÉPARTEMENT DE GÉOGRAPHIE DE L'UNIVERSITÉ ALASSANE OUATTARA

RAVSE

Revue de Géographie du Laboratoire d'Analyse des Vulnérabilités Socio-Environnementales, publiée par le Département de Géographie de l'Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire

INDEXATION

Scientific Journal Impact Factor (SJIF)

<https://sjifactor.com/passport.php?id=23819>

Impact Factor : 6,87 (2026)

ADMINISTRATION DE LA REVUE

Directeur

Joseph P. ASSI-KAUDJHIS, Professeur Titulaire à l'Université Alassane OUATTARA (UAO)

Secrétariat de rédaction

- **Konan KOUASSI**, Professeur Titulaire à l'UAO
- **Narcisse Bonaventure ASSI-KAUDJHIS**, Professeur Titulaire à l'UAO

Secrétariat administratif et technique

- **Konan KOUASSI**, Professeur Titulaire à l'UAO
- **Guy Roger Yoboué KOFFI**, Maître-Assistant à l'UAO
- **Edouard Zadi ZOGBO**, Maître-Assistant à l'UAO
- **Pierre Anvo AYEMOU**, Maître-Assistant à l'UAO
- **Senguen KOUAKOU**, Assistant, Informaticien, à l'UAO
- **Adeline Olga BRISSY**, Maître-Assistant à l'UAO
- **Enoc One GUEDE**, Maître-Assistant à l'UAO

Comité scientifique

- **DJAKO Arsène**, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- **ASSI-KAUDJHIS Narcisse Bonaventure**, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- **SOKEMAWU Koudzo**, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **GIBIGAYE Moussa**, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)
- **GUEDEGBE Odile DOSSOU**, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi

(Bénin)

- **HECTHELI** Follygan, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **KADOUZA** Padabô, Professeur Titulaire, Université de Kara (Togo)
- **BLE Celestin**, Directeur de Recherches, CRO (Côte d'Ivoire)
- **ASSA** Rebecca Rachel A., Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **BOUPKESSI** Tchaa, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **MÉDIEBOU** Chindji, Maître de Conférences Université de Yaoundé (Caméroun)
- **FANGNON** Bernard, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)
- **YABI** Ibouraima, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)
- **ABOUDOU** Ramanou Y. M. A., Professeur Titulaire, Université de Parakou (Bénin)
- **KOUMI** Rachelle, Maître de Recherches, CRO (Côte d'Ivoire)
- **BARIMA** Yao Sabas, Professeur Titulaire, Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)
- **CHEIKH** Samba Wade, Professeur Titulaire, Université Gaston Berger (Sénégal)
- **PAPA** Sakho, Maître de Conférences, Cheikh Anta Diop (Sénégal)
- **ADJAKPA** Tchékpo Théodore, Maître de Conférences, Université Abomey-Calavi (Bénin)

EDITORIAL

L'analyse de la vulnérabilité vise à comprendre les conditions et les expressions d'exposition néfaste aux catastrophes naturelles et aux crises dans le but de réduire leurs conséquences sur les populations, les territoires et les activités. La nécessité d'une approche géographique s'impose comme une réponse à la complexité de l'objet d'étude que constitue la vulnérabilité. La création de RAVSE résulte de l'engagement scientifique du Laboratoire d'Analyse des Vulnérabilités Socio-environnementales logé à l'Université Alassane Ouattara à contribuer à la diffusion des savoirs scientifiques. RAVSE est une revue spécialisée de Géographie dont l'objectif est de contribuer à éclairer la complexité des facteurs de vulnérabilités socio-environnementales et les stratégies de résiliences mises en place par les sociétés dans un contexte de développement durable. Elle maintient sa ferme volonté de réunir les contributions venant d'horizon divers qui donnent à la vulnérabilité socio-environnementale son épaisseur géographique. Ce support de publication scientifique vient donc renforcer la visibilité des résultats des travaux de recherche menés sur les vulnérabilités socio-environnementales en géographie et les sciences connexes. RAVSE est au service des enseignants-chercheurs, chercheurs et étudiants qui s'intéressent à l'analyse des vulnérabilités socio-environnementales. A cet effet, RAVSE accueillera toutes les contributions sur les thématiques liées aux facteurs de vulnérabilités socio-environnementales et les stratégies de résiliences.

Secrétariat de rédaction

COMITE DE LECTURE

- **ASSI-KAUDJHIS** Narcisse Bonaventure, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- **SOKEMAWU** Koudzo, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **GIBIGAYE** Moussa, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)
- **GUEDEGBE** Odile DOSSOU, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)
- **HECTHELI** Follygan, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **KOUAME** Déhedé Paul, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- **MAFOU** Kouassi Combo, Maître de Conférences, Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)
- **N'GUESSAN** Kouassi Guillaume, Maître de Conférences, Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)
- **KOFFI** Yéboué Stéphane Koissy, Maître de Conférences, Université Péleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)

- **DJAH** Armand Josué, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- **KOUASSI** Kouamé Sylvestre, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- **ADJAKPA** Tchékpo Théodore, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)

AVIS AUX AUTEURS

La Revue d'Analyse des Vulnérabilités Socio-Environnementales (RAVSE), Revue de Géographie du LAVSE (Laboratoire d'Analyse des Vulnérabilités Socio-Environnementale) diffuse de travaux originaux de géographie qui relèvent du domaine des «Sciences de l'homme et de la société». Elle 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).

1- Manuscrit

Les textes à soumettre devront respecter les conditions de formes suivantes :

- le texte doit être transmis au format document doc (word 97-2003);
- il devra comprendre un maximum de 60.000 signes (espaces compris), interligne 1,5, police de caractères Times New Roman 12 ;
- insérer la pagination et ne pas insérer d'information autre que le numéro de page dans le pied de page ;
- les figures et les tableaux doivent être intégrés au texte et présentés avec des marges d'au moins six centimètres à droite et à gauche. Les caractères dans ces figures et tableaux doivent aussi être en Times 12. Les titres des illustrations (carte, tableaux, figures, photographies) doivent être mentionnés ;
- Le comité de rédaction demande aux auteurs de préciser sur la première page :
 - Le titre du texte,
 - Pour chaque auteur, une notice comprenant :
 - les nom et prénoms,
 - le grade
 - le rattachement institutionnel,
 - l'adresse électronique,
 - Un résumé en un seul paragraphe de 1000 signes (espaces compris) maximum, qui devra être différent du premier paragraphe du texte. Il doit notamment énoncer l'objectif poursuivi par l'auteur.
 - Proposer six mots clés.
 - Proposer le texte lui-même.

NB : le résumé doit être traduit en anglais ainsi que les mots clés.

Le manuscrit doit respecter la structuration suivante : Introduction, Méthodologie, Résultats (analyse des Résultats), Discussion, Conclusion, Références bibliographiques (s'il s'agit d'une recherche expérimentale ou empirique).

Les notes infrapaginales, si elles existent, doivent être numérotées en chiffres arabes, 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 (*Solanum lycopersicum*).

Les articulations d'un article, à l'exception de l'introduction, de la conclusion, de la bibliographie, doivent être titrées, et numérotées par des chiffres (exemples : 1. ; 1.1. ; 1.2. ; 2. ; 2.2. ; 2.2.1 ; 2.2.2. ; 3. ; etc.). 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 12 italique sans le gras)

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 au-dessous de l'élément d'illustration (Taille 10). Ces éléments d'illustration doivent être : **i.** annoncés, **ii.** Insérés, **iii.** 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 (T. K. YEBOUE, 2017, p. 18);
- Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées).

Exemples:

En effet, l'objectif poursuivi par K. Kouassi (2012, p. 35), est «une meilleure appréhension des enjeux de la problématique de l'insalubrité dans l'espace urbain en général et à Adjamé (...)»

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: 2^{nde} 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*, L'Harmattan, Paris, 345 p.

BERGER Gaston, 1967, *L'homme moderne et son éducation*, PUF, Paris, 368 p.

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*, L'Harmattan, Paris, 153p.

LAVIGNE DELVILLE Philippe, 1991, Migration et structuration associative : enjeux dans la moyenne vallée. In : *La vallée du fleuve Sénégal : évaluations et perspectives d'une décennie d'aménagements*, Karthala, Paris, p. 117-139.

SEIGNEBOS Christian, 2006, Perception du développement par les experts et les paysans au nord du Cameroun. In : *Environnement et mobilités géographiques*, Actes du séminaire, PRODIG, Paris, p. 11-25.

SOKEMAWU Koudzo, 2012, « Le marché aux fétiches : un lieu touristique au cœur de la ville de Lomé au Togo », In : *Journal de la Recherche Scientifique de l'Université de Lomé*, Série « Lettre et sciences humaines », Série B, Volume 14, Numéro 2, Université de Lomé, Lomé, p. 11-25.

Pour les travaux en ligne ajouter l'adresse électronique (URL).

3. Nota bene

3.1. Le non-respect des normes éditoriales entraîne le rejet d'un projet d'article.

3.2. Tous les prénoms des auteurs doivent être entièrement écrits dans la bibliographie.

3.3. Pagination des articles et chapitres d'ouvrage, écrire p. 2-45, par exemple et non pp. 2-45.

3.4. En cas de co-publication, citer tous les co-auteurs.

3.5. Eviter de faire des retraits au moment de débiter les paragraphes, observer plutôt un espace.

3.6. Plan: Introduction (Problématique, Hypothèse), Méthodologie (Approche), Résultats (analyse des résultats), Discussion, Conclusion, Références Bibliographiques

Résumé: dans le résumé, l'auteur fera apparaître le contexte, l'objectif, faire une esquisse de la méthode et des résultats obtenus. Traduire le résumé en Anglais (**y compris le titre de l'article**)

Introduction: doit présenter le contexte, la situation problématique, le problème, les questions de recherche, les objectifs de recherche et si possible les hypothèses.

Outils et méthodes: (Méthodologie/Approche), l'auteur expose uniquement ce qui est outils et méthodes

Résultats: l'auteur expose ses résultats, qui sont issus de la méthodologie annoncée dans **Outils et méthodes** (pas les résultats d'autres chercheurs). L'Analyse des résultats traduit l'explication de la relation entre les différentes variables objet de l'article; le point "R" présente le résultat issu de l'élaboration (traitement) de l'information sur les variables.

Discussion: la discussion est placée avant la conclusion ; la conclusion devra alors être courte. Dans cette discussion, confronter les résultats de votre étude avec ceux des travaux antérieurs, pour dégager différences et similitudes, dans le sens d'une validation scientifique de vos résultats. La discussion est le lieu où le contributeur dit ce qu'il pense des résultats obtenus, il discute les résultats ; c'est une partie importante qui peut occuper jusqu'à plus deux pages.

Le Rédacteur en chef

Sommaire

Yao Dieudonné KOUASSI <i>Risques climatiques et stratégies d'adaptation des bas-fonds rizicoles de la sous-préfecture de Sinfra (Côte d'Ivoire)</i>	12
Kouakou Alain François KOUASSI, Kouadio Christophe N'DA, KANGA Kouakou Hermann Michel, Agoh Pauline DIBI-ANOH <i>Variabilité climatique et prévalence du paludisme à Zoé Bruno dans la commune de Koumassi, Abidjan, Côte d'Ivoire</i>	29
Ibra FAYE, El Hadji Balla DIEYE, Djiby YADE, François Ngor SENE, Ousmane SOW <i>Vulnérabilité des systèmes agro-littoraux des Niayes du Sénégal face aux dynamiques côtières et aux mutations socio-économiques</i>	45
Monsia Pascal SAHI, Lacina Adama FOFANA, FOFANA Alassane Salif <i>Gestion du foncier et développements local dans le département de Korhogo (nord de la Côte d'Ivoire)</i>	77
DRO Aïda Julienne Perpétue, DINDJI Médé Roger <i>La nouvelle décharge de Kossihouen (Abidjan, Côte d'Ivoire) : entre performance technique et inquiétudes sociales</i>	92
SOUMAHORO Saï Pou, KOUADIO N'dri Yann Cedric, BEDA Abaze Henri Joël <i>Fluctuation climatique et évolution de la prévalence du paludisme dans le district sanitaire de Yopougon ouest Songon (Abidjan Ouest)</i>	111
YE SATA <i>Résilience alimentaire et savoirs écologiques locaux dans les systèmes halieutiques côtiers : le rôle des acteurs informels à San Pedro (Côte d'Ivoire)</i>	130
Kokouvi Azoko KOKOU, Kodjo ODAH <i>Apport des systèmes d'information géographique à la sécurisation foncière dans la commune d'Agoè-nyivé 2 (préfecture d'Agoé-nyivé au Togo)</i>	141
Mepongo Fouda Pierre Francis <i>Les tueurs silencieux de l'environnement naturel dans la région de l'Est Cameroun : Enjeux et analyse des pratiques de la cacaoculture et du « sillage sauvage » de bois</i>	162

Bouréïma TOURE, Sékouba COULIBALY <i>Vulnérabilités socio-environnementales dans la commune rurale de Sanankoroba au Mali</i>	178
Djiby YADE, Tidiane SANE, Ibra FAYE, François Ngor SENE, Babacar NDAO <i>Dynamique spatio-temporelle du trait de côte dans la commune de Palmarin (Sénégal) entre 1973 et 2026 : analyse par l'outil Digital Shoreline Analysis System (DSAS 5.1)</i>	196
Baba DIARRA, Cheikh Tidiane WADE <i>Influence de la variabilité climatique sur la phénologie des arbres fruitiers dans les vergers de l'arrondissement de Djirédji en Moyenne Casamance dans le Sud du Sénégal</i>	221
KOUAKOU Adjoua Sylvie <i>Stratégie de résilience des populations dans les périphériques de Bouaké face à la recrudescence de la violence criminelle</i>	237
Jean-Aimée Assué YAO, Faustin GUEI, Bonaventure Kouadio ISSA <i>Implications socio-économiques des activités de réparation auto-moto dans la ville de Korhogo (nord de la Côte d'Ivoire)</i>	255
SERI-YAPI Zohonon Sylvie Céline <i>Analyse de la situation de propriété foncière des productrices de vivriers dans la localité de Kouamékro (sous-préfecture d'Ogoudou, Sud de la Côte d'Ivoire)</i>	272
Moussa dit Martin TESSOUGUE, Youssef CISSE, Mamadi KABA DIAKITE <i>Un site géotouristique des monts mandingues : arche de Kamandjan, description et valorisation touristique</i>	290
MABALE Reine, HOUSSEINI Vincent GONNE Bernard <i>Accès des femmes au foncier agricole et développement socioéconomique dans le terroir de Djidoma-Kaélé (Extrême-Nord Cameroun)</i>	321
AKPO Essénam Marie-Melchior, BALOUBI Makodjami David <i>Caractérisation de l'étalement urbain dans la commune d'Abomey-Calavi au Bénin</i>	338
Abdou Kadry MANÉ, Ibrahima DIOMBATY, Ibrahima Ba <i>Dynamiques transfrontalières et urbanisation des espaces ruraux sénégalais : le cas des villages-frontières de Keur Ayib et de Séléty</i>	357

IMPLICATIONS SOCIO-ECONOMIQUES DES ACTIVITES DE REPARATION AUTO-MOTO DANS LA VILLE DE KORHOGO (NORD DE LA COTE D'IVOIRE)

Jean-Aimée Assué YAO, Professeur Titulaire,
Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire),
Email : assueyao@yahoo.fr

Faustin GUEI, Docteur en Géographie,
Université Alassane Ouattara Bouaké (Côte d'Ivoire),
Email : faustin.guei@yahoo.fr

Bonaventure Kouadio ISSA, Assistant
Université Alassane Ouattara Bouaké (Côte d'Ivoire),
Email : dr.bonaventure.issa@gmail.com

(Reçu le 28 janvier 2026; Révisé le 22 février 2026 ; Accepté le 26 mars 2026)

Résumé

La pratique d'activités génératrices de revenus s'accompagne d'incidences socio-économiques. Cette étude vise à examiner les implications socio-économiques des activités de réparation auto-moto à l'échelle de la ville de Korhogo. La méthodologie adoptée dans cette étude repose à la fois sur une fouille documentaire et une observation directe. La recherche documentaire exécutée à partir des bibliothèques en ligne a permis d'examiner la variété d'activités artisanales de réparation mécanique. L'observation directe a été meublée par la géolocalisation des ateliers de réparations mécaniques auto-moto, la mise en œuvre de guides d'entretiens avec sept (7) agents déconcentrés chargés des activités informelles et l'administration d'un questionnaire soumis à 100 mécaniciens à l'échelle de 6 quartiers choisis de manière raisonnée. Les résultats indiquent que les mécaniciens ont à 79% des revenus moyens mensuels compris entre 100 000 FCFA et 150 000 FCFA. Ils paient des taxes mensuelles qui oscillent entre 3000 FCFA et 6 000 FCFA. Les ressources financières issues de la profession de mécanicien permettent aux acteurs d'agrandir leur garage, de prendre en charge les besoins familiaux. À cela s'ajoute une création d'emplois de taille comprise entre 1 à 5 par atelier. Les activités de réparation mécanique auto-moto participent à l'expansion économique, à la réduction du chômage et à la sécurité sociale.

Mots clés : Implications socio-économiques, Activités de réparations auto-moto, Ville de Korhogo, Réparation mécanique, Mécaniciens, activité artisanale.

SOCIO-ECONOMIC IMPLICATIONS OF CAR AND MOTORCYCLE REPAIR ACTIVITIES IN THE CITY OF KORHOGO (NORTHERN IVORY COAST)

Abstract

The practice of income-generating activities has socio-economic impacts. This study aims to examine the socio-economic implications of auto and motorcycle repair activities in the city of Korhogo. The methodology adopted in this study is based on both a documentary search and direct observation. The documentary search, conducted using online libraries, allowed for an examination of the variety of artisanal mechanical repair activities. Direct observation involved the geolocation of auto and motorcycle repair workshops, the implementation of interview guides with seven decentralized agents responsible for informal activities, and the administration of a questionnaire to 100 mechanics across six rationally selected neighborhoods. The results indicate that 79% of the mechanics have average monthly incomes between 100,000 FCFA and 150,000 FCFA. They pay monthly taxes ranging from 3,000 FCFA to 6,000 FCFA. The income generated by the mechanic profession allows them to expand their garages and provide for their families. In addition, each workshop creates between one and five jobs. Auto and motorcycle repair activities contribute to economic growth, unemployment reduction, and social security.

Keywords: Socio-economic implications, Auto-Moto repair activities, City of Korhogo, Mechanical repair, Mechanics, Craft activity.

Introduction

En Afrique, le secteur informel représente 75% des emplois, 80% de création d'emplois et environs 50% du produit intérieur brut (F. GUEYE, 2013, p.5). En Côte d'Ivoire, les activités informelles fournissent 40% du produit intérieur brut (H. KOUAHO, 2021, p.4). Elles emploient 93,9% de la population active (D. MORO MORO, F.R. M'BRA et K. M'BRA, 2023, p.65). Le secteur informel artisanal contribue à hauteur de 39% au produit intérieur brut ivoirien (J. ALOKO, R. OUATTARA, 2014, p. 4). En 2024, le secteur informel a fourni 51% du produit intérieur brut et 90 % de la force de travail (Ministère de l'emploi et de la protection sociale, 2024, p.2). Située au Nord de la Côte d'Ivoire, le territoire urbain de Korhogo bénéficie d'unités de transformation de noix de cajou, de coton. À l'instar de toutes les villes de la Côte-d'Ivoire, la ville de Korhogo est également marquée par une kyrielle d'activités informelles notamment les activités de réparations mécaniques de motos et d'automobiles. Le dynamisme de cette activité génératrice de revenus s'accompagne d'une diversité d'implications socio-économiques. De ce fait, il s'agit dans cette contribution d'examiner les implications socio-économiques des activités de réparations d'auto-moto à l'échelle de la ville de Korhogo. Cette étude repose sur l'hypothèse selon laquelle, les activités de réparations auto-moto dégagent des implications socio-économiques du fait des revenus et des taxes générés d'une part et d'autre part des emplois créés.

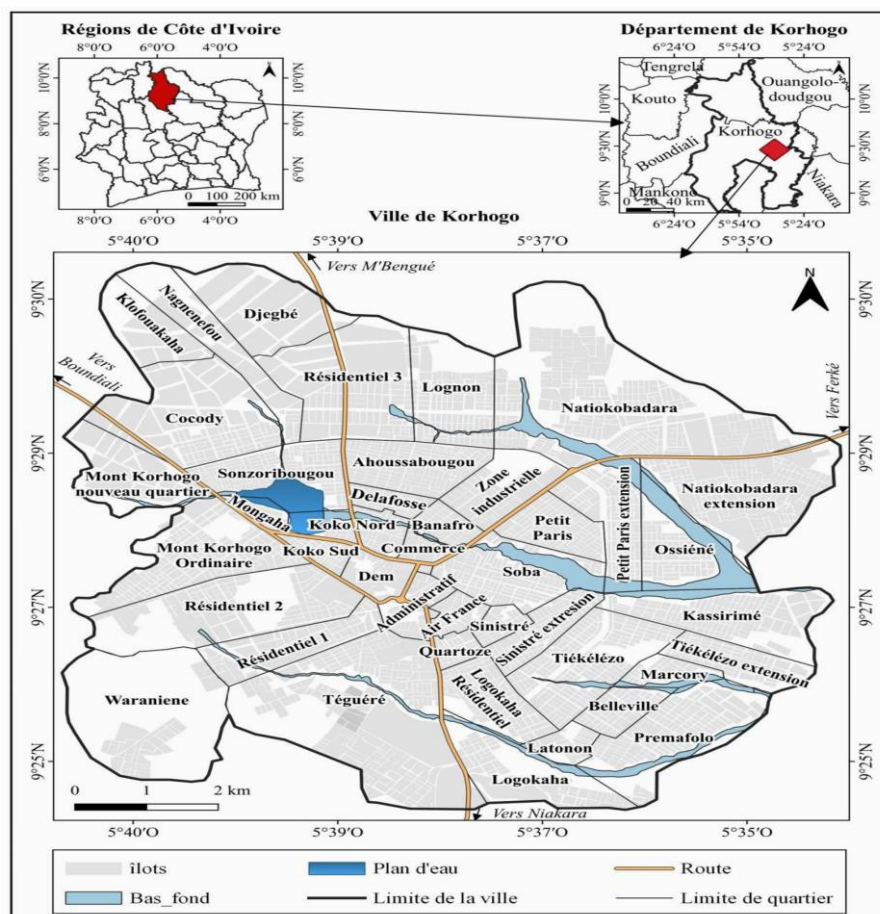
1. Méthodes et technique de collecte des données

1.1 Présentation de la zone d'étude et des outils de collecte des données

1.1.1 La ville de Korhogo, principale zone d'étude

Korhogo, chef-lieu de la région du Poro située au Nord de la Côte d'Ivoire à une superficie de 6000 Hectares. La population de la ville de Korhogo est estimée à 386 586 habitants (INS, 2021). La carte 1 montre la localisation de la zone d'étude.

Carte 1 : Présentation de la ville de Korhogo



Source : Open Street Map/CCT, 2013

Réalisation : GUEI Faustin, 2024

La ville de Korhogo, chef-lieu de la région du Poro, pôle commercial et administratif de la région des savanes dans le grand nord de la Côte-d'Ivoire regorge une importante population avec un effectif de 386 586 habitants (INS, 2021). Le transport en commun s'est rapidement développé pour répondre au déplacement de la population. Il a connu une mutation au lendemain de la crise de 2002. Cette mutation s'est traduite par la prolifération de plusieurs engins roulants occasionnant la dynamique de certaines activités informelles comme l'activité de réparations mécaniques dans la ville de Korhogo. Pour une population de 142 039 habitants en 1998, la ville a atteint 386 586 habitants en 2021 (INS, 2021). Cette évolution exponentielle de la population a contribué à la dynamique de cette activité.

La forte présence des taxis motos et d'autres engins roulants ont donné naissance à de nombreux garages informels pour la réparation de ces motos et véhicules

1.1.2 Une diversité d'outils au service de l'enquête de terrain

Ces outils sont entre autres : le questionnaire, les guides d'entretien, le GPS, un bloc note et un appareil photo numérique. En effet, le questionnaire a permis de poser directement des questions aux mécaniciens. Les questions ont porté sur les raisons de la pratique de l'activité de réparations mécaniques, le choix de l'espace pour l'implantation des garages mécaniques et les problèmes auxquels ils sont confrontés. En ce qui est des guides d'entretiens, ils ont servi à obtenir des données à la fois quantitatives et qualitatives dans des structures. Les entretiens permettent de recueillir des données qualitatives et quantitatives en rapport avec notre sujet. Les personnes approchées sont entre autres: le responsable des motos taxi, responsable des taxis communaux, le président des mécaniciens, le Directeur Régional de l'Emploi Jeune, et le Directeur Régional de l'Artisanat. Les informations recueillies auprès des personnes ressources évoquées ont permis de comprendre la gestion de ce secteur d'activité. En guise d'illustration, selon le Directeur Régional de l'Agence Emploi Jeune qui est une agence qui aide l'Etat dans le cadre de l'insertion socio professionnelle des jeunes, cette structure finance certains mécaniciens pour la réalisation de leurs projets et envoie des étudiants auprès de ces mécaniciens pour recevoir une formation pratique. Le bloc-notes a permis de faire des prises de notes à partir d'une observation et des témoignages. Enfin, l'appareil photo numérique a été utilisé pour les prises de vue. Le responsable de l'association des taxis motos a indiqué qu'il y a environ 2000 taxis motos en circulation dans la ville de Korhogo. De plus, il y a de nombreux mécaniciens dans la ville et cela facilite la réparation. Quant au président de l'association des mécaniciens, il a signifié qu'il existe environ 3603 membres dans le département. Pour le responsable de l'association des taxis communaux, il a mentionné que la sélection des garages se fait selon un réseau de connaissance, sur la compétence du mécanicien, et surtout sur l'accueil et le respect de la clientèle. En ce qui concerne le Directeur Régional de l'Artisanat, il a notifié que cette dernière se charge de rechercher un sponsor auprès d'autres structures pour parrainer la formation.

1.2 Des données secondaires et primaires mobilisées au moyen de la recherche documentaire, des entretiens et de l'administration d'un questionnaire

1.2.1 Un recours aux bibliothèques physiques et numériques pour mobiliser des données secondaires

La recherche documentaire a été exécutée à l'échelle de la bibliothèque centrale de l'Université Alassane Ouattara, au centre de documentation du département de géographie et à travers des sites de recherche tels que Google. Les documents consultés s'articulent autour des thèses de doctorat et des mémoires de géographie qui traitent des questions de géographie sociale et de la sociologie des métiers.

1.2.2 Un échantillonnage à deux niveaux

Le caractère informel de la pratique des activités de réparation mécanique, ne permet pas de disposer d'une base de données fiable sur les mécaniciens de la ville de Korhogo. Ainsi, la méthodologie adoptée a consisté à parcourir les artères principales de la ville de Korhogo afin d'identifier les mécaniciens installés au bord de la route. À partir du premier mécanicien identifié, ce dernier a indiqué l'existence d'autres mécaniciens. Ce protocole méthodologique est appelé boule de neige. Ainsi, dans un réseau relationnel et d'appartenance à la même corporation, 100 animateurs de réparations mécaniques auto-moto ont été identifiés. Le tableau 1 ci-après présente cet état de fait.

Tableau 1 : L'effectif des mécaniciens interrogés

Quartiers	Effectifs
Ahoussabougou	22
Belle ville	5
Koko nord	25
Résidentiel 1	4
Soba	24
Sinistré	20
Total	100

Source : Enquêtes de terrain, 2024

Le tableau 1 met en exergue le nombre de mécaniciens enquêtés par quartier. Les quartiers visités sont : Soba, Koko Nord, Sinistré, Ahoussabougou, Belle ville, et Résidentiel 1. Ainsi, lors de l'enquête de terrain 22 mécaniciens ont été interrogés à Ahoussabougou, car il représente l'une des grandes zones d'installation des activités de réparations mécaniques, 5 mécaniciens interrogés à Belle ville, 25 mécaniciens interrogés à Koko Nord. Dans le quartier Résidentiel 1 et Belle ville, seulement 4 et 5 mécaniciens ont été interrogés. Les quartiers populaires Soba et Sinistré ont respectivement 20 et 24 mécaniciens. Cela montre que les activités de réparations mécaniques se développent dans les quartiers populaires.

2. Résultat

À l'instar de toute activité génératrice de revenus, la réparation d'auto et de moto induit des incidences économiques et sociales.

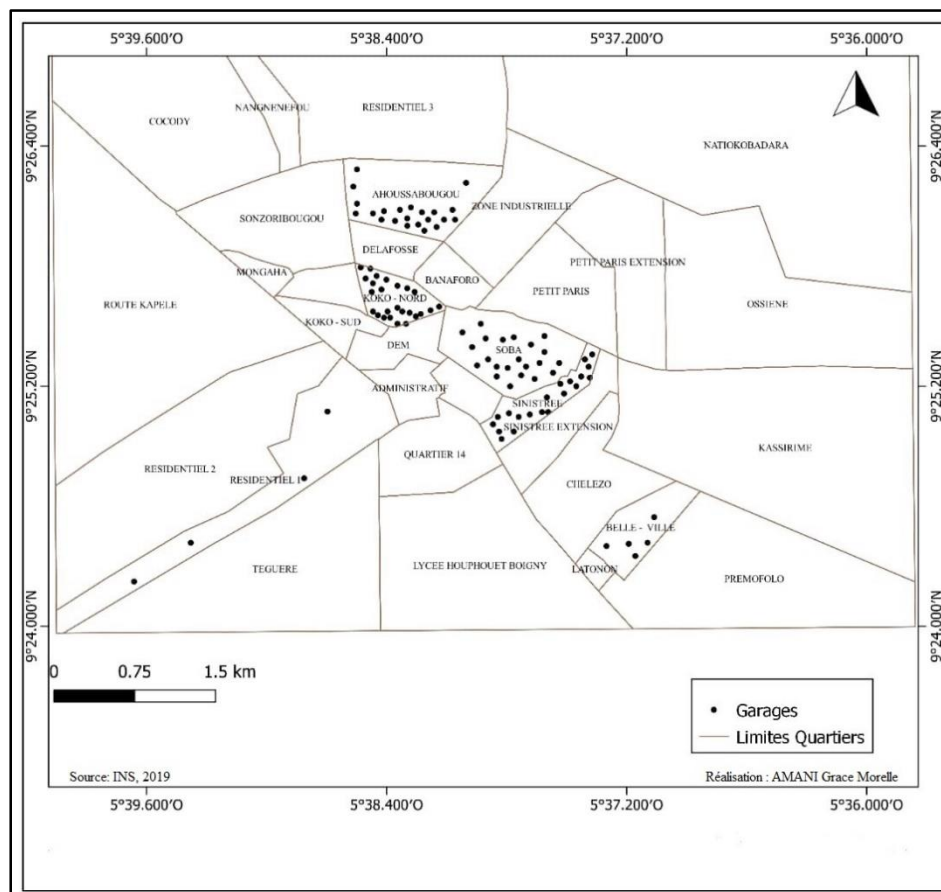
2.1 Deux catégories d'activités de réparations auto-moto aux impacts économiques identiques

2.1.1 Une prédominance des activités mécaniques de motos

La ville de Korhogo abrite des unités de réparations de motos. Celles-ci concernent des services de réparations des moteurs de motos, remplacement de pneus, ajustement de freins, de câbles et autres entretiens mineurs.

Quant aux réparations automobiles, les services offerts sont les réparations mécaniques générales, l'entretien de routine (changement d'huile, filtres, etc.) réparations de moteurs et les réparations de freins. L'enquête a révélé que dans les quartiers investigués, les garages de moto représentent 89% et le garage des voitures 11%. La carte 2 met en évidence la distribution spatiale des ateliers de réparation selon leur typologie par quartier.

Carte 2 : La répartition spatiale des garages



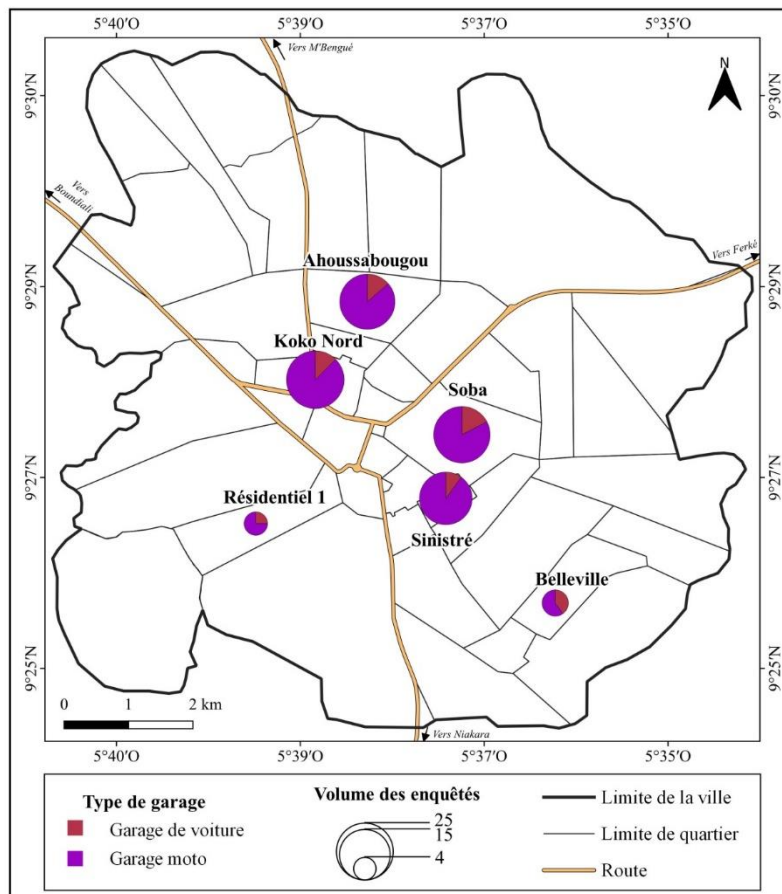
Source : Enquêtes de terrain, 2024

Réalisation : GUEI Faustin, 2024

La répartition des différents garages sur l'ensemble des quartiers enquêtés laisse entrevoir la dynamique de cette activité aux abords des rues dans la ville de Korhogo. La dynamique urbaine, la migration à travers l'exode rural, la recherche de

l'amélioration des conditions de vie et la quête d'emploi favorisent la dynamique des activités de réparations mécaniques (auto-moto). La carte 3 met en évidence la distribution des acteurs de réparation auto-moto par quartier enquêté.

Carte 3 : La répartition des types de garages



Source : Enquêtes de terrain, 2024

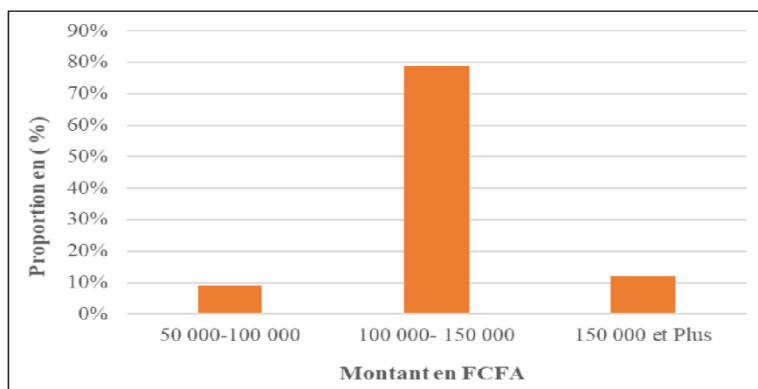
Réalisation : GUEI Faustin

L'analyse de cette carte 3 met en relief deux types de garages à savoir : les garages moto et auto. Les inégalités perçues dans la distribution de l'effectif des types de mécaniciens, résulte du mode d'accès à l'espace professionnel. Elles découlent également de la répartition démographique des quartiers. Les quartiers comme Soba, Sinistré, Ahoussabougou, Koko Nord et Belle ville représentent un potentiel marché de consommation du fait de la densité démographique. Aussi, la prépondérance des garages de motos est fondée sur la facilité d'installation de l'atelier à des coûts supportables par l'investisseur potentiel. Les garages de motos par contre nécessitent des ressources financières plus significatives et parfois prohibitives pour les mécaniciens. Mieux, l'implantation d'un garage automobile nécessite une surface plus étendue qu'un garage moto.

2.1.2 La pratique des activités de réparations mécaniques : une source de revenus

À l'image des activités génératrices de revenus, les mécaniciens tirent des ressources financières moyennes mensuelles comprises entre 50 000 FCFA et plus de 150 000 FCA (figure 1).

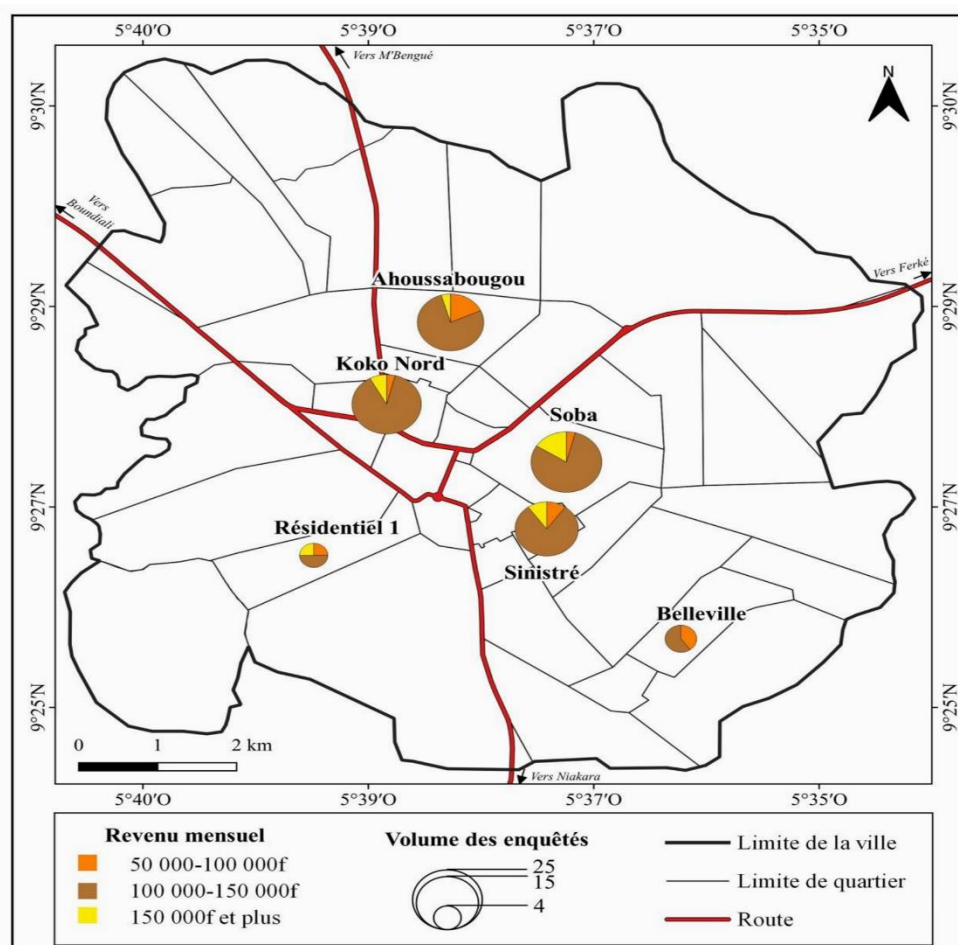
Figure 1 : La proportion des revenus mensuels des mécaniciens



Source: Enquête de terrain, 2024

L'analyse de la figure 1 montre que le revenu moyen mensuel des mécaniciens dans la ville de Korhogo dégage trois catégories : 12% des mécaniciens ont un revenu mensuel de 150 000 FCFA et plus, 79% d'entre eux ont un revenu moyen mensuel compris entre 100.000-150.000FCFA et 9% ont un revenu moyen mensuel de plus de 150 000 FCFA. Ces variations de revenus résultent d'une part du type de garages (auto ou moto), de la capacité du mécanicien à attirer et à fidéliser les clients et le lieu d'implantation de l'atelier (au bord de la route ou à l'intérieur du quartier). La carte 4 montre la distribution des mécaniciens interrogés selon le revenu moyen mensuel.

Carte 4 : La proportion des revenus mensuels des mécaniciens



Source : Enquêtes de terrain, 2024

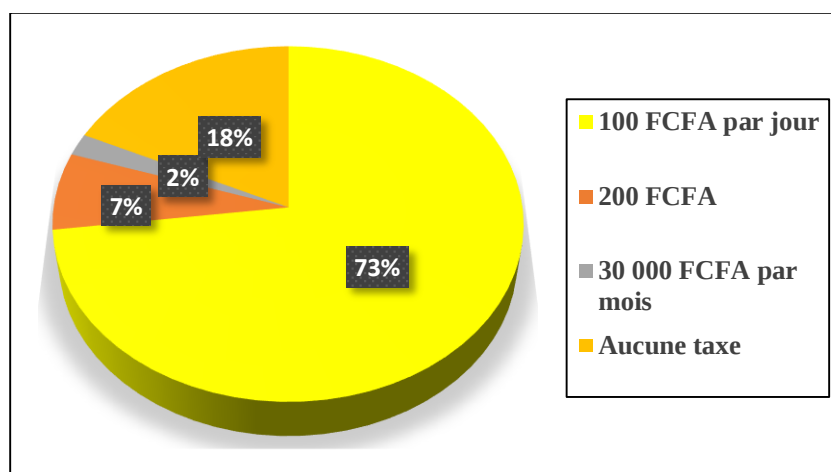
Réalisation : GUEI Faustin, 2024

L'analyse de la carte 4, laisse transparaître une inégale répartition des revenus des acteurs de la mécanique. Elle indique une faible part des revenus de 50.000 FCFA à 100.000 FCFA dans les six quartiers enquêtés avec un pourcentage de 9%. Cette proportion concerne des mécaniciens d'installation récente ou qui exercent à l'intérieur des quartiers. La prédominance des mécaniciens qui disposent d'un revenu mensuel compris entre 100.000 FCFA et 150.000 FCFA témoigne de la rentabilité économique de l'activité de réparations mécaniques. En dépit de leur faible proportion à l'échelle de tous les quartiers investigués, les mécaniciens aux revenus de plus de 150.000 FCFA, représentent à 85% des propriétaires de garages auto.

2.1.3. L'activité mécanique : une contribution au développement de la ville de Korhogo

Les mécaniciens de la ville de Korhogo paient des taxes dont le coût varie de 100 FCFA à 1000 FCFA. La figure 2 présente la distribution des mécaniciens interrogés selon les types de taxes payées.

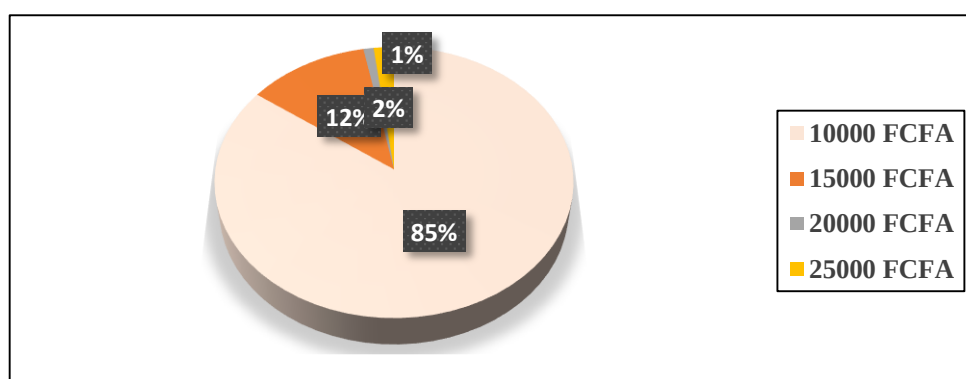
Figure 2 : La répartition des taxes payées



Source : Enquêtes de terrain, 2024

L'analyse de la figure 2, indique 73% des mécaniciens interrogés paient une taxe journalière de 100 FCFA. Dans une proportion de 7%, des mécaniciens paient une taxe journalière de 200 FCFA. Cette proportion chute à 2%, pour une catégorie de mécaniciens qui paient 30 000 FCFA par mois quand 18% des mécaniciens soumis à l'étude ne paient aucune taxe. Les variations constatées dans les types de taxes dénotent des formes d'occupation de l'espace et des dimensions de l'atelier. En effet, en plus des taxes municipales impliquées par la Mairie, certains mécaniciens occupent les domaines publics. Ces derniers paient alors des taxes supplémentaires auxquelles s'ajoutent des coûts de locations (figure 3).

Figure 3 : La proportion des différents prix de la location des espaces



Source : Enquêtes de terrain, 2024

Cette figure 3 met en relief les différents prix de la location des espaces occupés par les mécaniciens dans la ville de Korhogo. En effet, le prix de location varie en fonction du type d'espace, de l'emplacement et de la dimension de l'espace. Aussi 85 % des espaces

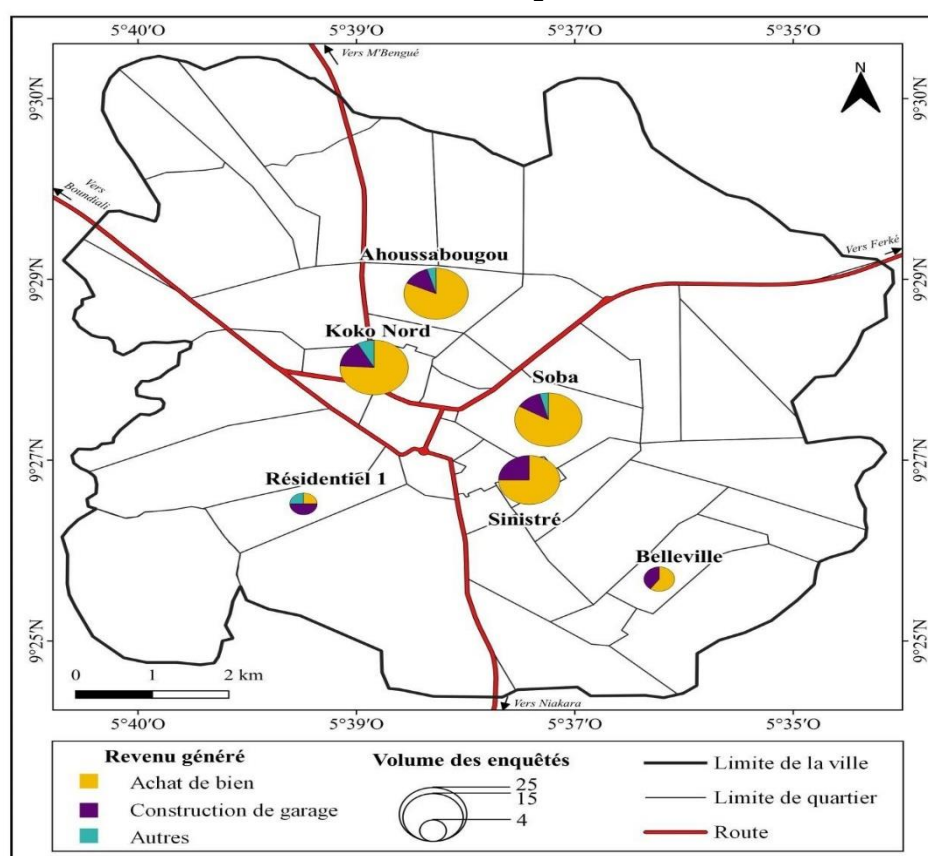
sont loués à hauteur de 10 000 FCFA, 12% des espaces sont loués à hauteur de 15 000 FCFA, et seulement 1% et 2% respectivement pour les montants de 25 000 FCFA et 20 000 FCFA. Les différenciations perçues dans les coûts de location se fondent sur la superficie de l'espace professionnel, les liens sociaux entre le bailleur et le locataire.

2.2. L'activité de réparations mécaniques : une activité d'amélioration des conditions de vie des acteurs et de créations d'emplois

2.2.1 Une amélioration des conditions de vie des acteurs

Les revenus tirés de l'exercice de la réparation mécanique sont utilisés au profit de besoins fondamentaux du ménage. Il s'agit principalement de la dotation alimentaire, de la scolarité des enfants, de la santé, du loyer, des factures et des financements vestimentaires. Au-delà de ces charges courantes, certains mécaniciens réalisent de l'épargne destinée à des transactions immobilières. La carte 5 présente la répartition des domaines d'investissement des revenus issus de la mécanique.

Carte 5 : Les affectations des revenus générés par les activités de réparation mécanique



Source : Enquêtes de terrain, 2024

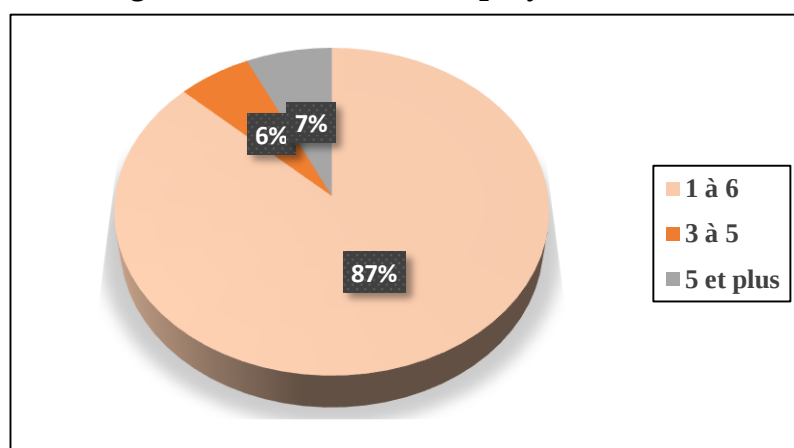
Réalisation : GUEI Faustin, 2026

Cette carte 5 met en lumière la répartition des affectations des revenus issus des activités de réparations mécaniques dans la ville de Korhogo. Les mécaniciens interrogés utilisent leurs revenus pour l'achat des biens matériels, la construction de nouveaux garages. C'est le cas dans les quartiers Ahoussabougou, Soba, Résidentiel 1 et Koko Nord. Enfin, certains mécaniciens ont utilisé leur revenu pour effectuer des dépenses personnelles. L'achat de bien demeure prépondérant dans les quartiers Belle ville, Sinistré, Soba et Koko Nord. En revanche, la construction de garages est plus significative au quartier Résidentiel. Les inégalités contenues dans les domaines d'investissement s'expliquent par les priorités définies par chaque mécanicien.

2.2.2. L'activité de réparations mécaniques : une activité de créations d'emplois

En plus de la satisfaction des besoins sociaux, le fonctionnement des ateliers de réparation mécanique auto moto offre des emplois. La figure 4 est évocatrice à cet effet.

Figure 4: L'effectif des employés



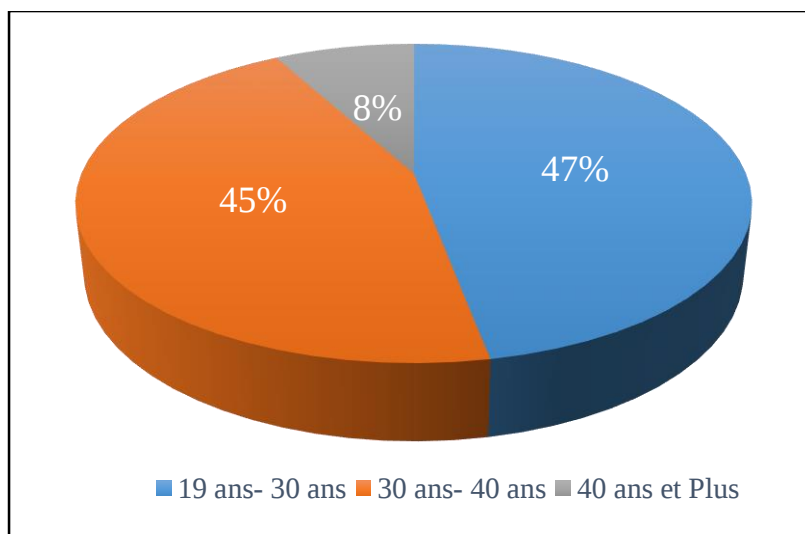
Source : Enquêtes de terrain, 2024

La figure 4 révèle que 87% des responsables de garages ont un effectif d'employés qui varie de 1 à 3. Parmi eux, 6% emploient une taille de personnel comprise entre 3 et 5. Les effectifs d'employés excèdent parfois 5 personnes. Cette catégorie de mécaniciens concerne 7% de l'échantillon d'enquête. L'activité de mécanique de moto et d'auto constitue de ce fait un creuset d'emploi. Toutefois, le nombre d'employés déclarés est instable. Les apprentis non rémunérés sont intégrés à la population d'employés. De même, il n'existe pas de salaires défini par l'employé qui est payé en fonction du revenu moyen mensuel ou selon sa capacité à assurer des services de réparation en l'absence du chef d'entreprise.

2.2.3 L'activité de réparations mécaniques (moto-auto) : une activité dominée par les jeunes

Les emplois fournis par les activités de réparations mécaniques à l'échelle de la ville de Korhogo concernent des personnes d'âges variés mais dominées par les jeunes. La figure 5 met en évidence la répartition des acteurs du secteur de la réparation mécanique selon la tranche d'âges dans la ville Korhogo.

Figure 5 : La répartition des mécaniciens par tranche d'âges



Source : Enquêtes de terrain, 2024

Il ressort de l'analyse de la figure 5, que 47% des acteurs ont un âge compris entre 19 et 30 ans. Cette proportion recule à 45% pour les mécaniciens d'âges compris entre 30 et 40 ans. Dans une faible proportion estimée à 8%, les personnes âgées de plus de 40 ans sont également intégrées aux emplois fournis par l'activité de réparations mécaniques à Korhogo. La prédominance des jeunes dans les activités de réparations mécaniques s'explique par l'extrême jeunesse de la population ivoirienne ainsi que celle de la ville de Korhogo mais également au manque d'emplois formels, de moyens financiers mais aussi au taux élevé de jeunes déscolarisés.

3. Discussion

L'activité mécanique est source de promotion d'emplois (G. BARTHELEMY, p.19) dans une analyse produite à l'échelle de la province de Fata, l'auteur indique l'activité de réparations mécaniques offre des emplois pour les non scolarisés. Elle constitue également un éventail de reconversion des décrochés scolaires. La fourniture d'emploi est mise en évidence par l'intégration de l'apprenti dans un processus relationnel d'autonomie (S. SADIO, 2017, p.223). L'apprenti, diplômé ou non prend part aux activités de réparations pour devenir plus tard autonome. Le réseau de cession de compétences professionnelles élargit alors l'assiette et le volume d'emplois. C'est à juste titre

que les emplois générés concernent parfois les jeunes dont l'âge oscille entre 15 et 20 ans sur le tronçon Agban-carrefour Zoo en Abidjan (A. DIABAGATE et *al.*, 2023, p.28). Pour l'auteur, la formation des jeunes consiste à éviter à ces derniers les vices sociaux. En plus de la réparation, le mécanicien étend son activité au service après-vente à telle enseigne qu'il contribue à l'expansion commerciale (Emmanuelle Duterre, Bernard Jullien, 2015, p.347). Les activités de réparation mécanique favorisent aussi l'essor de l'industrie automobile (Observatoire de la métallurgie, 2015, p.88). Ainsi, les produits issus des activités mécaniques tirent leurs origines des manufactures. Cette tendance est observée à Paris. À l'échelle également de cette entité urbaine, 77% des personnes interrogées estiment que la réparation mécanique contribue à la dynamique de l'économie locale (ADEME, 2020, p.5). Cette approche résulte des emplois revenus directs et indirects issus des activités situées en aval et en amont de la réparation mécanique. La contribution de l'action mécanique à l'embellie économique est partagée par B. MAMADOU et *al.*, (2017, p.7061). Selon ces auteurs, à l'échelle de la commune de Yopougon, l'activité de réparations mécaniques se combine avec d'autres pratiques artisanales pour favoriser la dynamique de l'économie locale. Cette approche est partagée par A. SABA et R. NEMEDEU (2021, p.292). À partir des résultats d'une étude portée sur la ville de Brazzaville, il ressort que le secteur informel auquel s'intègre la réparation mécanique, fournit 0,75% du Produit Intérieur Brut national.

Toutefois, les métiers qui s'articulent autour de la mécanique sont parfois moins pratiqués au Sénégal (Ministère de la formation professionnelle, de l'apprentissage et de l'artisanat, 2013, p.12). En revanche, l'activité de réparation mécanique est gage d'emplois. Cependant, le caractère informel de l'activité maintient les praticiens dans la précarité. Cette situation est évoquée par K.I. YEO (2019, p.723). Dans une étude conduite à l'échelle de la Côte d'Ivoire, l'auteur révèle que 700 millions travailleurs du secteur informel vivent dans des conditions d'extrême pauvreté à travers le monde. Cet avis est partagé par V.P. ADOU et F. VALOUA (2025, p.259). Selon ces auteurs, la recherche effectuée à l'échelle de la ville de Bouaké a permis de conclure que les acteurs de l'économie informelle restent confrontés à une absence de protection sociale, à la faiblesse de l'accumulation de capital et à la vulnérabilité face aux chocs économiques.

Toutefois, l'activité de réparation mécanique participe à l'expansion économique. Ainsi, la diversité des taxes déclarées par l'étude, est confirmée par J. ALOKO, R. OUATTARA (2014, p.105), selon l'étude menée par ces auteurs au niveau de la ville de Grand-Bassam, il ressort que les artisans sont soumis soit au paiement d'une taxe forfaitaire pour la majorité, soit à l'impôt synthétique. Cet impôt indexé sur le chiffre d'affaires ne couvre qu'une partie des artisans. Il est appliqué aux artisans dont le chiffre d'affaires annuel est supérieur à 5 000 .000 FCFA. Quant à la taxe forfaitaire de petits commerçants et artisans, elle concerne les petites unités économiques dont le

chiffre d'affaires annuelle est faible, c'est-à-dire inférieur à 1 000 .000 FCFA. La contribution au développement socio-économique a été mise en relief par F. GOHOUROU, A. K. KOUADIO et C.Q. YAO-KOUASSI (2020, p.130). Pour ces auteurs qui ont réalisé une étude de recherche à Gadouan, les praticiens de l'économie informelle investissent dans le transport. Cela se traduit par l'achat de motocyclettes et de tricycles destinés au transport des personnes et des produits agricoles.

Au demeurant, l'activité de réparations mécaniques prédispose la ville à la dégradation environnementale exposant les populations aux risques sanitaires. Cette dimension de l'activité de réparation mécanique est marquée par de pollutions (de l'air, sol, cours d'eau ...) et la dégradation de l'environnement. Ce résultat s'apparente à celui fourni par T. GOZE (2022, p.14). L'auteur mentionne que dans les quartiers périphériques de certaines communes du district d'Abidjan, l'installation anarchique des activités de réparation mécanique (auto-moto) dans les rues révèlent des signaux de dégradation environnementale. Cette analyse est atténuée par D. GBETANOU (2010, p.12), selon l'auteur, l'activité de production artisanale de chaussures pollue aussi l'environnement. Ainsi, à Daloa, les fabricants de chaussures produisent des restes de chaussures en cuir ou en caoutchouc. Le dépôt de ces matières déchues dans la rue ou sur les sites professionnels concourt à la dégradation de l'environnement.

Conclusion

Les activités de réparations moto auto dans la ville de Korhogo constituent un secteur clé du secteur informel, fortement impliqué dans la création de richesses et l'amélioration des conditions de vie des populations. Sur le plan économique, ces activités représentent une importante source d'emplois, notamment pour les jeunes, les déscolarisés et les personnes peu qualifiées. Elles contribuent ainsi à la réduction du chômage urbain, en offrant des emplois permanents et des opportunités d'apprentissage professionnel. De plus, elles génèrent des revenus, parfois modestes mais réguliers, permettant aux acteurs de subvenir à leurs besoins et de participer à la vie économique locale. Sur le plan social, les garages auto-moto jouent un rôle d'intégration sociale et professionnelle. Ils servent de lieux de formations informelles où les jeunes acquièrent des compétences techniques utiles. Par ailleurs, ces activités soutiennent d'autres secteurs, notamment le transport urbain (comme les motos taxis), en assurant l'entretien et la réparation des engins. Il en découle une mobilité des populations et le bon fonctionnement de l'économie locale. De ce fait, l'hypothèse selon laquelle les activités de réparations mécaniques d'auto-moto dégagent des implications socio-économiques du fait des emplois et des revenus financiers générés, est confirmée. Cependant, le secteur est confronté à plusieurs défis, tels que l'informalité, le faible niveau d'instructions des acteurs, l'insuffisance d'organisations et les impacts environnementaux liés aux déchets mécaniques.

Ainsi, une meilleure structuration, un encadrement adéquat et des politiques de formations professionnelles permettraient de renforcer davantage l'impact positif de ces activités sur le développement socio-économique de Korhogo.

En somme, les activités de réparations auto-moto apparaissent comme un levier de développement local, malgré les contraintes qu'il convient de corriger pour en maximiser les bénéfices.

Références bibliographiques

ADEME, 2020, *Les français et la réparation, perceptions et pratiques*, Paris, 189 p.

ADOU Paul Venance et VALOUA Fofana, 2025, *Approche sociologique de l'économie informelle dans la ville de Bouaké*, *European Scientific Journal*, volume 21, numéro 19, pp.241-260

ALOKO N'guessan Jérôme et OUATTRARA RokiaYagnama, 2014, « les problèmes environnementaux liés à l'émergence des activités économiques en milieu urbain : le cas des activités artisanales dans la ville de Grand-Bassam (cote d'ivoire) », in *European scientific journal*, Journal 2014 édition vol. 10, N°17, p.254-270.

BAMBA Mamadou, DIABAGATE Abou, DAGNOGO Foussata, SORO Férelaha Fatoumata, GOBGE Téré, 2017, *L'artisanat à Yopougon Nord-Est : entre formes d'usage et impact spatial*, *Asian Journal of Science and Technology*, Volume 8, numéro 12, p.7055-7064.

BARTHELEMY Gérard, 2002, *Artisanat et Emploi dans les Provinces de Settat et El Jadida*, Genève, Bureau international du Travail seed document de travail numéro 25, 119 p.

DIABAGATE Abou, TRAORE Kinakpefan Michel, KONATE Djibril, 2023, *Activités de mécanique automobile et risques de santé sur le tronçon Agban carrefour zoo (Abidjan-Côte d'Ivoire)*, *Revue Espace, Territoires, Sociétés et Santé*, numéro 11, pp.21-34

Dutertre Emmanuelle, Bernard Jullien, 2015, *Les artisans de la réparation automobile face aux constructeurs, Vers l'affirmation d'un contre-modèle*, *Revue d'anthropologie des connaissances* 2015/3 Vol. 9, n° 3, p. 331-350.

GOHOUROU Florent, KOUAME Kouadio Arnaud et YAO-KOUASSI Quonan Christian, 2020, *Acteurs du secteur informel et développement de Gadouan*, *Dalogéo*, volume 2, numéro 002, pp.125-138

GUEYE Fatou, 2012, *Secteur informel et productivité de la firme : une analyse à partir des données d'enquêtes sur le Bénin, le Burkina Faso et le Sénégal*, thèse de doctorat en sciences économiques et de gestion, Université Ceick Anta Diop, 247 p.

KOUADIO Hypollite, 2021, Le marché du travail ivoirien à l'épreuve du secteur informel : recours des jeunes non diplômés en électronique aux techniciens de téléphones portables non diplômés, Rapport d'études, Université de Bordeaux, 21 p.

MORO Moro Dominique, BROU Félix Richard, M'BRA Kouakou, 2023, Problématique de la prise en charge des travailleurs du secteur informel par les assurances médicales : cas des conducteurs de mini-cars « gbaka » dans la commune d'Abobo, *Journal of Research in Humanities and Social Science*, volume 11, numéro 1, pp.54-60.

Ministère de la formation professionnelle, de l'apprentissage et de l'artisanat, 2013, Réalisation d'une étude préliminaire dans le secteur de l'artisanat, rapport final, Dakar, 122 p.

Ministère de l'emploi et de la protection sociale, 2024, Etude sur la rentabilité des unités de production artisanale en Côte d'Ivoire, *Rapport d'étude*, Abidjan, 23 p.

Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, 2023, Les modèles socio-économiques 'autoréparation vélo, *rapport d'étude*, Grenoble, 35 p.

NEMEDEU Robert et SABA Appolinaire, 2021, « Fiscalisation de l'économie informelle : bonne ou fausse stratégie », *ERSUMA*, hors-série, pp.292-312.

Observatoire de la métallurgie, 2015, Etude prospective des besoins en emplois et en compétence dans les secteurs de la mécanique, machines et équipements, Paris, 105 p.

SADIO Safiétou, 2023, Construction des identités professionnelles des artisans de la vallée du fleuve Sénégal par la formation duale. L'expérience du projet ADETER à Dagama et à Saint Louis, *Rapport d'étude*, Dakar, 31 p.

YEO Kolotioloma Innocent, VALOUA Fofana, 2019, Moteurs de l'économie informelle en Côte d'Ivoire, *Actes de la conférence internationale- Enjeux et perspectives économiques en Afrique Francophone- Observatoire de la francophonie économique*, Université de Montréal, pp.722-735.