

**REPUBLIQUE DU BENIN**

@@@@@

**MINISTERE DE LA PROSPECTIVE, DU DEVELOPPEMENT ET DE  
L'EVALUATION DE L'ACTION PUBLIQUE**

@@@@@

**INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DE L'ANALYSE ECONOMIQUE**

@@@@@



**IMPORTATION ET TRANSIT  
DE VEHICULES D'OCCASION  
AU BENIN**

*COTONOU, NOVEMBRE 2008*

# **SOMMAIRE**

Introduction

I- Cadre conceptuel et méthodologique de l'étude

1.1. Compréhension des termes de référence

1.2. Démarche méthodologique

II- L'organisation de la filière véhicules d'occasion au Bénin

2.1 Généralités relatives au commerce des véhicules d'occasion au Bénin

2.2. Le commerce des véhicules d'occasion au Bénin : organisation, circuits et acteurs

III- Evolution du trafic des véhicules d'occasion importés au Bénin

3.1. Analyse de l'évolution des importations de véhicules d'occasion

3.2. Analyse de l'évolution du trafic des véhicules d'occasion en transit

IV- Recommandations et suggestions

Conclusion

## **INTRODUCTION**

Le Bénin, compte tenu de la faiblesse du pouvoir d'achat des consommateurs et du développement du secteur tertiaire (le transport notamment), s'est engagé depuis une vingtaine d'années dans le commerce des véhicules usagés communément appelés « véhicules d'occasion » ou encore « venus de France ».

La crise économique des années 80, la dévaluation du franc CFA en 1994 et les politiques commerciales nigérianes, ont permis à ce commerce d'intégrer les marchés de la sous région, et de réduire le marché des véhicules neufs.

Le commerce des véhicules usagés a connu depuis lors un essor considérable au Bénin, dû principalement à l'importance du transport, considéré comme l'un des facteurs essentiels du développement et le fondement de l'éveil économique de la cité et à la position charnière de ce pays en Afrique de l'Ouest.

En effet, la position géographique du Bénin par rapport à la façade maritime et les comptoirs commerciaux des pays sahéliens, confère au Port de Cotonou un important privilège : celui d'être un port à vocation régionale.

Il apparaît comme un carrefour de plusieurs voies aussi bien maritimes, ferroviaires que terrestres. Ceci explique l'importance du secteur tertiaire et plus particulièrement celui du commerce et du transport dans l'économie nationale.

C'est ce qui justifie la présente étude sur le trafic des véhicules d'occasion importés au Bénin.

Cette étude est subdivisée en trois grandes parties. La première partie présentera la compréhension des termes de références de l'étude, la seconde portera sur les traits caractéristiques du commerce des véhicules d'occasion au Bénin. La dernière partie quant à elle se consacrera à l'évolution du trafic des véhicules d'occasion importés au Bénin.

## **I- CADRE CONCEPTUEL ET METHODOLOGIQUE DE L'ETUDE**

### **1.1. Compréhension des termes de référence**

#### Contexte

La moyenne de l'importation des véhicules (neufs et usagés) au cours des 10 dernières années est d'environ 25 milliards. Cela représente environ 25,44% du total des importations. Une analyse de l'importation des véhicules d'occasion permettrait d'estimer la demande intérieure en véhicules d'occasion du Bénin. Aux importations pour la mise à la consommation locale, s'ajoute le transit de véhicules vers les pays de l'hinterland. Une bonne maîtrise de la demande intérieure et sous-régionale pourrait éclairer les investisseurs nationaux ou étrangers sur une éventuelle installation d'une usine de montage de véhicule sur le territoire comme ce fut le cas dans certains pays de la sous-région comme le Nigeria et le Sénégal.

#### Objectifs de l'étude

L'objectif global de la présente étude est d'analyser l'importation et le transit de véhicules d'occasion passant par le Port de Cotonou.

Cet objectif global se décline en objectifs spécifiques comme suit :

- faire connaître à un plus grand nombre de personnes l'organisation de la filière véhicules d'occasion (véhicule usagés) au Bénin ;
- faire une analyse de la destination finale des véhicules d'occasion passant par le Port de Cotonou.

#### Observations sur les termes de références et suggestions

Les objectifs de l'étude sont assez pertinents et cohérents avec le souci d'appréhender la demande de véhicules d'occasion au Bénin.

L'objectif de l'étude est, entre autres, de disposer des informations quantitatives sur le trafic (importation et transit) des véhicules d'occasion au Bénin afin de mieux percevoir son importance dans l'économie béninoise.

Par ailleurs, les termes de références n'ont pas précisé la période d'analyse. Après un entrevu avec les commanditaires, la période allant de 1998 à 2007 a été retenue. Mais faute de la disponibilité des données, la période d'analyse dans la présente étude est de 1999 à 2007.

### **1.2. Démarche méthodologique**

La méthodologie de ce travail se fera en deux temps : dans une première phase, une revue de littérature et des interviews seront faites et dans la deuxième phase, celle analytique, l'analyse descriptive des flux sera effectuée.

## II- L'ORGANISATION DE LA FILIERE VEHICULE D'OCCASION AU BENIN

Ce chapitre est structuré en trois sections. La première sera consacrée à la définition de la notion de véhicule d'occasion puis à un bref historique de l'activité de ce commerce au Bénin. La seconde exposera les différents facteurs externes ayant permis aux pays d'Afrique Centrale et de l'Ouest, plus particulièrement au Bénin de développer le commerce de véhicules d'occasion. La dernière section quant à elle s'intéressera aux mêmes facteurs, mais cette fois-ci sur le plan interne.

### 2.1 Généralités relatives au commerce des véhicules d'occasion au Bénin

#### Définitions et historique :

Un véhicule d'occasion est un véhicule usagé c'est -à- dire un véhicule ayant déjà servi pendant une période plus ou moins longue.

Dans le contexte béninois, les véhicules d'occasion proviennent de l'Europe, plus particulièrement de l'Allemagne, de la Belgique, de la Suisse, des Pays-Bas et de la France. L'activité d'importation et de vente des véhicules d'occasion a émergé spontanément puis s'est progressivement développée. Elle a débuté vers la fin des années 80, plus précisément durant les vacances académiques 1988 -1989. Au cours de celles-ci, les étudiants béninois venus de la France avaient rapporté des véhicules qu'ils s'étaient mis en devoir de revendre avant leur départ. Cette opération s'étant révélée rentable, ces étudiants avaient décidé de continuer à s'adonner au commerce des véhicules d'occasion.

De fait, la croissance naturelle du trafic combinée au non-renouvellement du parc des véhicules neufs hors de portée en raison de leur prix de vente élevé, a ouvert un marché de vente de véhicules d'occasion.

Ceci a attisé l'intérêt d'un nombre de plus en plus croissant d'importateurs individuels. Commencée dans l'enceinte portuaire au cours de la période du milieu des années 90, cette activité commerciale s'est ensuite déplacée sur le terre-plein de BETREXCO, puis dans la bande des 200 mètres. Aujourd'hui, le commerce des véhicules d'occasion s'est déporté sur la voie menant à Porto-Novo, plus précisément sur les parcs de Sèkandji, Sèmè et Ekpè après s'être tenu à Zongo et à Akpakpa dodomè.

Avec l'interdiction de l'importation de véhicules usagés de plus de huit ans d'âge au Nigeria en 1994, ce commerce a connu au Bénin, un certain engouement qui sera analysé beaucoup plus en profondeur dans la suite de notre travail.

#### Facteurs expliquant l'avènement du commerce des véhicules d'occasion au Bénin :

Plusieurs facteurs exogènes sont à l'origine de l'avènement du commerce des véhicules d'occasion au Bénin. Il existe des facteurs tant d'ordre externe qu'interne.

Les principaux facteurs exogènes de l'avènement du commerce des véhicules d'occasion sont les déterminants de l'offre dans les pays européens. Les plus importants sont :

- le développement économique des pays européens ;
- la politique environnementale et industrielle des pays européens ;
- les opportunités offertes aux importateurs ou/et à leurs correspondants ;

- les modalités d'achat différenciées;
- les modalités de paiement incitatives et,
- les modalités favorables sur le transport maritime.

Par ailleurs, de nombreux facteurs ont conduit la République du Bénin à développer l'activité de vente, de réexportation et de transit de véhicules d'occasion. On peut citer entre autres :

- le rôle d' « Etat entrepôt » joué par le Bénin pour certains pays de la sous région ;
- la forte demande en véhicules d'occasion dans la sous région et,
- les politiques commerciales et tarifaires du Nigeria.

## **2.2. Le commerce des véhicules d'occasion au Bénin : organisation, circuits et acteurs**

### Organisation du commerce de véhicule au Port de Cotonou :

Le commerce des véhicules d'occasion est organisé en plusieurs étapes, allant du débarquement des véhicules d'occasion du navire en provenance de l'Europe à la sortie des véhicules du Parc Tampon Unique (PTU) vers les parcs de ventes pour les véhicules non conteneurisés et au dépotage pour les véhicules conteneurisés.

### **De l'embarquement des véhicules depuis l'Europe au débarquement au Port de Cotonou**

Les véhicules sont achetés par les importateurs ou par l'intermédiaire de leurs correspondants en Europe. Leur transport en direction du Bénin est assuré avec l'aide des sociétés de consignation.

Ces dernières sont responsables des marchandises tout le long du trajet jusqu'à leur débarquement à quai. A l'arrivée du navire, le consignataire surveille les opérations de débarquement des véhicules. Il assure ainsi :

- la sécurité à l'intérieur du navire, une fois arrivé à quai. Pour ce faire, il a recours à des sociétés privées de sécurité ;
- le pointage des véhicules sortis pour la vérification avec le manifeste. Le consignataire sous-traite souvent cette tâche à des sociétés de pointage de la place et,
- le transfert de la cargaison à la Société Béninoise de Manutentions Portuaires (SOBEMAP) qui intervient pour les opérations de stevedoring<sup>1</sup> et d'acconage<sup>2</sup> et procède à la livraison des véhicules au Parc Tampon Unique. La SOBEMAP se fait aider de releveurs pour assurer le stevedoring. Durant cette dernière opération, le consignataire est le garant de la sécurité des véhicules.

Les importateurs s'acquittent du fret maritime auprès des consignataires. Le débarquement des véhicules est donc structuré autour du consignataire, de la SOBEMAP, des sociétés de pointage et de sécurité. A ce niveau du processus, intervient une différenciation selon que les véhicules auraient été conteneurisés ou non.

---

<sup>1</sup> Le stevedoring correspond à la manutention à bord du navire.

<sup>2</sup> L'acconage correspond à la manutention terre et garde des marchandises.

- **Cas des véhicules conteneurisés** : ici on parle d'enlèvement par la sortie. L'importateur ou son représentant se rend au dépotage. En présence des agents du Port Autonome de Cotonou, de la douane et de la SOBEMAP, le conteneur est ouvert pour procéder à la reconnaissance des marchandises. Ensuite l'importateur peut se diriger vers la sortie où il doit présenter son bon de sortie, spécifiant l'immatriculation du véhicule assurant le transport des véhicules, la nature et le type de ces derniers, le colisage et le numéro de châssis des véhicules importés. Le règlement des honoraires du Port Autonome de Cotonou se fait au comptant.

- **Cas des véhicules non conteneurisés** : ici la procédure se déroule en deux étapes.

*Première étape : Le transfert des véhicules du quai au Parc Tampon Unique (PTU)*

Situé dans l'enceinte portuaire, le Parc Tampon Unique est un parc de transit des véhicules d'occasion avant leur transfert vers les parcs de vente.

Le processus de transfert des véhicules d'occasion du quai au PTU peut être subdivisé en deux phases dont la transition entre chacune d'elle est caractérisée par le changement de responsabilité vis-à-vis de ces véhicules passant de la SOBEMAP au PTU.

En effet, la SOBEMAP est le garant de la marchandise pendant l'acconage, c'est -à -dire le transfert des véhicules du quai vers le Parc Tampon Unique.

Les véhicules sont conduits vers le PTU par des employés de la SOBEMAP (les releveurs.)

L'arrivée des véhicules au Parc Tampon Unique est marquée par le transfert de responsabilité de la SOBEMAP à ce dernier. Il a donc à charge le maintien de la sécurité en son enceinte.

Le passage de témoin est réalisé lors de la co-signature du bon de transfert à l'entrée entre la SOBEMAP et le PTU.

Durant les 12 heures passées par les véhicules au PTU, l'importateur procède à l'identification de ses véhicules et les prépare au transfert en s'assurant par exemple de leur approvisionnement en carburant et de l'état des pneumatiques.

Par ailleurs, il convient de relever que le transfert des véhicules d'occasion du quai au PTU pose des difficultés de deux ordres :

- Il perturbe le bon déroulement des autres activités portuaires. Les quais du Port de Cotonou sont divisés en sept (7) postes. Généralement le déchargement des véhicules se déroule simultanément à celui d'autres marchandises telles que les conteneurs. La conséquence en est un encombrement des quais obligeant les autorités portuaires à, d'une part dévier les voies de transfert, et, d'autre part ralentir les autres activités ;
- Il attire la convoitise de nombreux « voleurs » présents dans le port. En effet, malgré la présence de la sécurité portuaire, et du consignataire (représentant les intérêts des importateurs) qui vérifient l'arrivée de leurs véhicules, les vols opérés demeurent nombreux. Cependant, avec les nouvelles mesures prises par les autorités portuaires, les vols à l'extérieur des navires ont considérablement baissé, mais ils s'opèrent parfois à l'intérieur de ceux - ci.

*Deuxième étape : Le transfert des véhicules du Parc Tampon Unique vers les parcs de vente*

Le transfert des véhicules s'effectue de 23 heures à 6 heures du matin. Il existe cinq sorties pour le transfert des véhicules : la sortie BETREXCO ( sortie des rails ), la sortie principale au magasin 7, la sortie de Union-Oil, la sortie par la voie face à la Direction Générale des

Douanes et des Droits Indirects (DGDDI), et celle de la bande des 200 mètres. Cependant, il faut noter que ces sorties ne sont pas toutes utilisées.

Les sorties désignées pour le transfert des véhicules destinés à leurs parcs respectifs sont connues par les gestionnaires de ceux-ci avant le transfert.

Une vérification conjointe entre le PAC, l'acconier (la SOBEMAP), la douane, et le représentant du gestionnaire du parc s'effectue pour que le véhicule soit considéré comme bien parti dès qu'il franchit l'enceinte portuaire. Une fiche prévisionnelle comportant les caractéristiques des véhicules est élaborée avant ladite vérification entre ces différents acteurs. Les véhicules sont transférés après autorisation du chef de la brigade de la douane du Port. Après ladite vérification, plus précisément à la sortie des véhicules, cette fiche est apurée. Elle permet l'identification du véhicule au moyen des informations relatives au navire l'ayant transporté, à la date d'arrivée dudit navire et au type du véhicule (utilitaire, de tourisme, tracteur et remorque). Cette fiche comporte également le numéro de châssis du véhicule.

Le Port Autonome de Cotonou assure ses services à crédit dans le cas des véhicules non conteneurisés.

Ce stade de l'organisation du commerce des véhicules est caractérisé par des flux et des circuits, objets du développement de la section suivante.

#### Circuits :

Dans le souci de mieux synthétiser les informations recueillies, il a été élaboré un tableau retraçant les flux et circuits du commerce des véhicules d'occasion (voir tableau suivant).



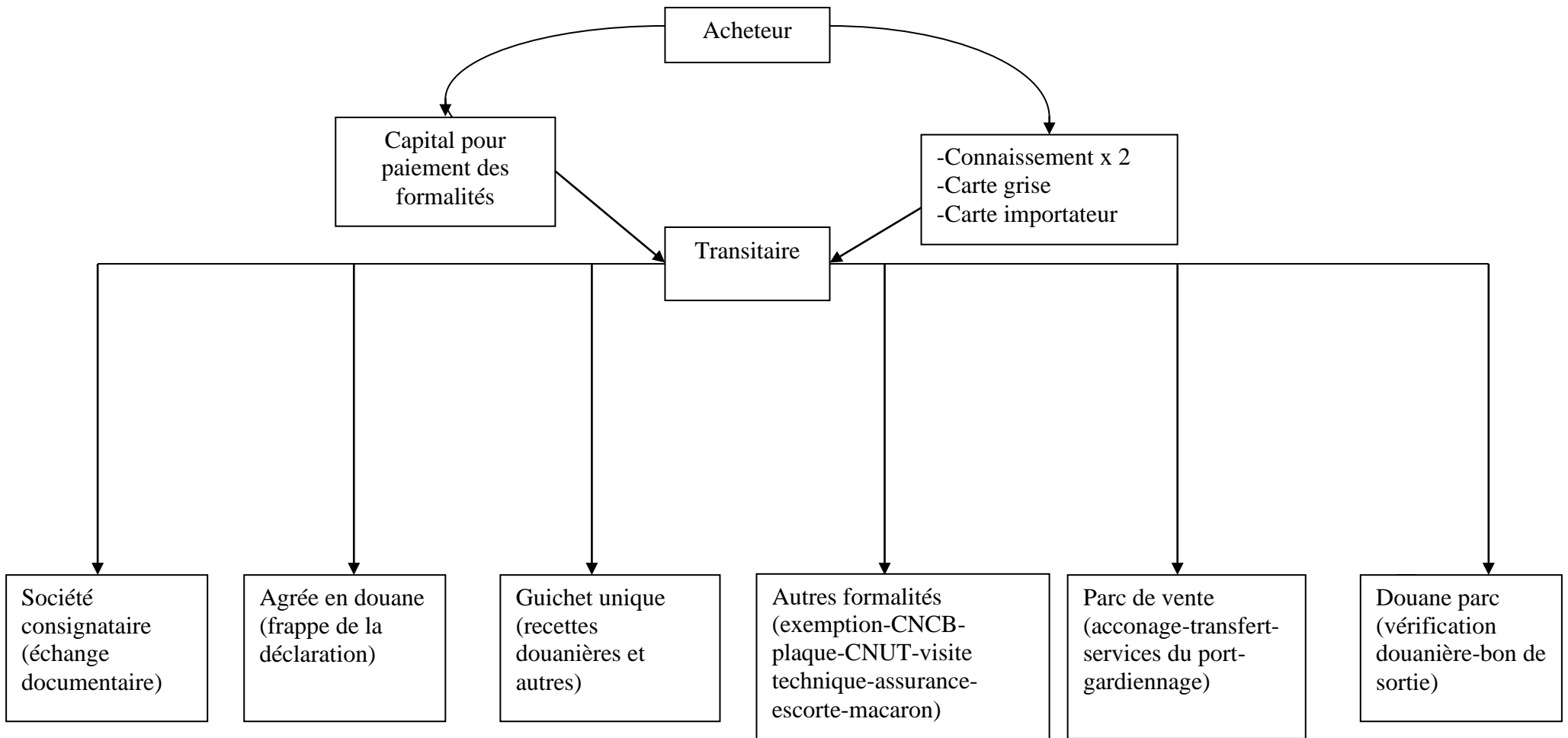
**Tableau 1** : Procédure d'enlèvement

Etapes	Lieux	Jeu de dossier remis:(A)	Jeu de dossier repris	Nombre d'endroits du règlement des formalités
Echange connaissance	La société de consignation qui s'est occupée du transport du véhicule.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ deux exemplaires de l'original du connaissance ;</li> <li>▪ la carte grise du véhicule ;</li> <li>▪ la photocopie de la carte d'identité de l'importateur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A + le titre de transport ;</li> <li>▪ le « bon d'échange » ou « facture d'échange de connaissance»;</li> <li>▪ le bon à enlever consignataire ou le bon à délivrer.</li> </ul>	<p>Plusieurs.</p> <p>Exemples: RORO Shipping, SOBEMAP, ATB</p> <p>Installés un peu partout</p>
Ouverture du dossier, saisie, enregistrement, apurement du manifeste, (frappe de la déclaration)	L'agréé en douane ou commissionnaire en douane en réseau informatique avec la douane	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ la photocopie du Bill of Loading (connaissance) ;</li> <li>▪ la carte grise du véhicule ;</li> <li>▪ le titre de transport.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A +un numéro d'enregistrement ;</li> <li>▪ le nom de l'agréé en douane ;</li> <li>▪ la déclaration en douane.</li> </ul>	<p>Plusieurs</p> <p>Exemple :DOM TRACO</p> <p>Installés un peu partout</p>
Paiement à la caisse et exemption	<p>Douane</p> <p>Le paiement se fait à la caisse du guichet unique.</p> <p>L'exemption se fait à l'ancienne caisse installée à la brigade de la douane à l'entrée du port</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ le numéro d'enregistrement ;</li> <li>▪ le nom de l'agréé en douane;</li> <li>▪ la déclaration en douane.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ la feuille de couleur verte de la déclaration en douane ;</li> <li>▪ le bon à enlever douane (qui sera visé par le chef de brigade ou le chef d'ECOR) ;</li> <li>▪ la quittance douane</li> </ul>	<p>Unique</p> <p>La quittance douane est composée de deux feuillets :</p> <p><b>-le premier est réservé au service des impôts du MFE;</b></p> <p>-le second revient à l'acheteur.</p>

Etapes	Lieux	Jeu de dossier remis:(A)	Jeu de dossier repris	Nombre d'endroits du règlement des formalités
Paiement des frais du Conseil National des Chargeurs du Bénin (CNCB)	CNCB et sur les parcs de ventes pour l'enregistrement	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ la déclaration en douane ;</li> <li>▪ la photocopie du connaissance.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ le reçu de paiement ;</li> <li>▪ la déclaration en douane.</li> </ul>	Unique Installé au guichet unique et sur les parcs de vente
Paiement des frais du Conseil Nigérien des Utilisateurs des Transports (CNUT): cas du transit sur le Niger	Siège du CNUT à Zongo	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ la fiche du CNUT à remplir ;</li> <li>▪ la photocopie du connaissance ;</li> <li>▪ la déclaration en douane ;</li> <li>▪ la photocopie du titre de transport.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ le reçu de la redevance CNUT ;</li> <li>▪ la régularisation de la redevance CNUT.</li> </ul>	Unique Installé à Zongo
Immatriculation	Direction des Transports Terrestres	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ une fiche à remplir ;</li> <li>▪ le reçu de la continental-bank ;</li> <li>▪ la photocopie du connaissance ;</li> <li>▪ la carte d'identité de l'enleveur (cas de consommation locale) ;</li> <li>▪ la photocopie du rectif (cas d'un rectif).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ la bande d'immatriculation de couleur jaune ;</li> <li>▪ le certificat d'immatriculation.</li> </ul>	Unique Installé près du guichet unique
Assurance	Bureau d'assurance sur les parcs de vente	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ la carte grise</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A +le contrat d'assurance ;</li> <li>▪ l'attestation d'assurance automobile ;</li> <li>▪ l'autocollant à coller sur le pare brise.</li> </ul>	Plusieurs Installés sur les parcs de vente

Etapes	Lieux	Jeu de dossier remis:(A)	Jeu de dossier repris	Nombre d'endroits du règlement des formalités
Visite technique et enregistrement par le Centre National de Sécurité Routière (CNSR)	Bureau du CNSR	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ la bande d'immatriculation de couleur jaune ;</li> <li>▪ le certificat d'immatriculation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ la carte de visite technique ;</li> <li>▪ le ticket de paiement ;</li> <li>▪ le numéro d'enregistrement.</li> </ul>	<p>Unique</p> <p>Installé sus les parcs de vente.</p> <p>Notons que la visite n'est pas toujours effectuée</p>
Paiement des frais des parcs de vente Acconage, transfert, prise en charge par le port et gardiennage.	Parcs de vente	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ bon à enlever douane</li> <li>▪ Reçu unique de regroupement ;</li> <li>▪ reçu d'escorte sécurisé ;</li> <li>▪ la photocopie de l'original du connaissance ;</li> <li>▪ redevance du CNUT.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A+les reçus du paiement des frais du parc ;</li> <li>▪ Le bon à enlever.</li> </ul>	<p>Plusieurs</p> <p>Exemples :Balla, MIVVO SOGIMEX,RITIS</p> <p>Installés dans la zone de Sèmè-podji</p>
Vérification douanière	Bureau de poste de la douane.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ le bon à enlever.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ le bon de sortie</li> </ul>	<p>Plusieurs</p> <p>Installés à la sortie des parcs de vente</p>
Paiement des frais des parcs de regroupement (cas du transit)	GSI ou Gie-SAED	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ la carte grise ;</li> <li>▪ le feuillet de la déclaration ou bon à conduire ;</li> <li>▪ la quittance ;</li> <li>▪ le bon à enlever.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A + le reçu unique de regroupement</li> </ul>	<p>Deux</p> <p>Installés sur les parcs de vente</p>
Paiement des frais d'escorte et du macaron (cas du transit)	Bureau Défis et Emploi Jeunes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ le connaissance ;</li> <li>▪ le titre de transport.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ le reçu d'escorte sécurisée</li> </ul>	<p>Unique</p> <p>Installé dans la zone de sèmè-podji près des parcs de vente</p>

### Circuit des formalités



Quels sont les intervenants de l'activité commerciale de véhicules d'occasion ? La prochaine section tentera de répondre à cette interrogation.

### Acteurs :

Le commerce de véhicules d'occasion draine de nombreux acteurs, aussi bien dans le secteur public que dans le secteur privé formel et informel. Le poids et la nature des acteurs institutionnels n'atténuent pas la prédominance des acteurs du secteur privé structuré et informel, aussi bien étranger que national.

#### ❖ **Les acteurs au sein de l'enceinte portuaire**

##### *- Le Port Autonome de Cotonou (PAC)*

Le Port Autonome de Cotonou est un établissement public national à caractère commercial et industriel, créé par la loi N°64-39 du 31/12/1964 et modifié par l'ordonnance N° 76-55 du 12/10/1976 (Le PAC est actuellement régi par la loi N° 88-005 du 26/04/1988 relative à la création, à l'organisation et au fonctionnement des Entreprises Publiques et Semi-Publiques et le décret n°89-306 du 28/07/1989 portant approbation de ses statuts). Placé actuellement sous la tutelle du Ministère Délégué Auprès du Président de la République Chargé de l'Economie Maritime, du Transport Maritime et Infrastructures Portuaires (MDCEMTMIP) et soumis au contrôle du Ministère de l'Economie et des Finances (MEF), le PAC est doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

Le régime fiscal du Port Autonome de Cotonou est celui du droit commun. Il est donc soumis à l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux.

Le Port Autonome de Cotonou a la lourde responsabilité de la réception en mer et de la mise à quai des navires (pilotage, remorquage et amarrage).

##### *- La Société Béninoise de Manutention Portuaire (SOBEMAP)*

La SOBEMAP est une société para-publique dont la principale activité est la manutention bord et terre. Elle a le monopole de la manutention des navires conventionnels (marchandises non conteneurisées). De ce fait, elle se trouve en situation de quasi-monopole en ce qui concerne les véhicules d'occasion qui pour la plupart ne sont pas en conteneurs.

##### *- La Direction Générale de la Douane et des Droits Indirects (DGDDI)*

La DGDDI est la structure étatique chargée de percevoir les taxes et les impôts sur les véhicules importés. Elle se charge entre autre de la collecte des Acomptes Forfaitaires Spéciaux (AFS) sur les véhicules importés. Elle intervient également dans le convoyage des véhicules en transit vers leur destination finale.

##### *- Le Parc Tampon Unique (PTU)*

Créé le 18 février 2001, le Parc Tampon Unique est un parc de regroupement des véhicules d'occasion en transit du Port de Cotonou vers les différents parcs de vente. Situé à l'extrémité Nord de l'enclos portuaire, le PTU a une superficie de 51 000 m<sup>2</sup> autorisant l'entreposage d'environ 5000 véhicules. Depuis le 9 mai 2004, il est géré par la SOBEMAP.

##### *- Les sociétés de consignation*

Ce sont des armateurs ou tout simplement leurs mandataires. Elles assurent au niveau du Port, les prestations dont le navire et l'équipage peuvent avoir besoin dans le cadre de leur escale. Ce sont par exemple, la prise en charge du fret, la réception et l'accomplissement des formalités administratives et de police relatives au navire, à la santé de l'équipage et au ravitaillement des navires.

Ces sociétés sont responsables des marchandises tout au long du trajet jusqu'à leur débarquement à quai. Elles représentent de ce fait les intérêts des importateurs jusqu'aux ports de débarquement.

Pour ce qui concerne le trafic des véhicules d'occasion, on distingue un nombre limité de consignataires.

*- Les importateurs et leurs représentants*

Deux grands types d'importateurs peuvent être distingués :

- D'une part, il existe les grandes sociétés d'importation de véhicules ayant des correspondants en Europe. Ces sociétés traitent un flot continu de véhicules ;
- D'autre part, se positionnent les petits ou moyens importateurs indépendants. Ils peuvent avoir établi une société agréée par les autorités publiques ou agir de manière formelle en travaillant sous le nom d'une société d'importation pré-existante. Ils ont, pour la plupart, des contacts appartenant souvent à la même famille en Europe.

*- Les revendeurs*

Les revendeurs agissent complètement dans le secteur informel. N'ayant ni les moyens financiers, ni les contacts nécessaires, pour directement prendre part au commerce des véhicules d'occasion, ils achètent les véhicules déjà importés dans le but de les revendre.

**❖ Les acteurs sur les parcs de vente**

*- Les gestionnaires des parcs de vente*

Un parc de vente est un entrepôt fictif, sous douane, dont le terrain appartient le plus souvent à l'Etat, à travers des structures publiques telles que le PAC ou l'Office Béninois des Chemins de Fer Nationaux (OBCN). La gestion des parcs de vente est confiée à des entreprises privées dont le rôle est d'assurer le transfert et le gardiennage des véhicules ainsi que le bon déroulement du marché. Les coûts d'entrée sur les parcs sont faibles voire inexistantes pour les importateurs. Les démarches informelles pour obtenir des emplacements facilitent l'entrée des importateurs sur ce marché.

Que ce soit en matière de pratique des prix, de capacité d'entreposage des véhicules, d'absorption du nombre d'importateurs, et de revendeurs informels sur les parcs de vente, les gestionnaires disposent d'une entière discrétion.

Ainsi, le désengagement de l'Etat de l'activité des parcs de vente, lié au souci de rentabilité des gestionnaires de parcs a engendré un marché concurrentiel "anarchique". Tout est fait pour accueillir le maximum d'importateurs et de véhicules.

*- Les sociétés d'escorte et les parcs de regroupement*

Les sociétés d'escorte automobile et les parcs de regroupement sont des acteurs privés du commerce des véhicules d'occasion. Leur mission est d'assurer le convoyage des véhicules en

transit, des parcs de regroupement de Cotonou vers les frontières des pays destinataires notamment vers celles du Nigeria et du Niger.

L'objectif de l'escorte est de garantir les droits du Trésor Public sur les marchandises ne pouvant être dédouanées. Elle n'est pas systématique et est appréciée par rapport aux droits payés sur les marchandises. Ainsi, une marchandise sur laquelle est payé 0% de droits de douane ne peut être escortée.

Au début, l'escorte douanière ne se faisait que sur les véhicules neufs. Cependant, il a été constaté des fraudes massives sur les véhicules d'occasion en transit au Bénin, d'où le caractère systématique de l'escorte.

Au Bénin, la pratique de l'escorte a connu trois phases dans son évolution :

- la phase de l'escorte douanière ;
- celle de l'Escorte Conjointe Officielle ;
- la phase de l'escorte douanière avec l'entreprise Défi Emploi Jeune - Escorte du Bénin S.A.R.L ;
- la phase actuelle de l'escorte douanière.

La première phase fut le théâtre de problèmes dus notamment à l'indiscipline des propriétaires des véhicules en transit.

Ainsi, à la fin de l'année 1999, fut instituée l'Escorte Conjointe Officielle. Durant cette phase de nombreux dérapages furent enregistrés tant au niveau de la sécurité des biens qu'à celle des personnes. Cependant, du fait de la confusion créée par les différents convois provenant des diverses sociétés de l'Escorte Conjointe Officielle, les responsabilités n'ont pu être situées en leur temps. Sont également survenus des problèmes dans la gestion des fonds issus de l'Escorte Conjointe Officielle.

Toutes ces difficultés ont conduit à la reconduite de l'escorte douanière mais cette fois – ci avec le concours de l'entreprise Défi Emplois Jeunes-Escorte du Bénin S.A.R.L pour un convoi sécurisé sous douane.

L'entreprise Défi Emplois Jeunes-Escorte du Bénin S.A.R.L s'est occupée du convoyage des véhicules en transit tandis que le groupement d'intérêt économique GIE-SAED se chargeait du regroupement des véhicules sur les parcs de regroupement.

Toutefois, cette conduite bilatérale a engendré un certain nombre de problèmes qui a amené le nouveau gouvernement à re-confier, actuellement, la gestion de la filière uniquement à la douane.

#### *- Les sociétés de transit*

Ce sont des entreprises faisant office de commissionnaire en douane. Elles effectuent pour le compte des chargeurs (importateurs et exportateurs) les formalités administratives et douanières nécessaires à l'enlèvement et à l'embarquement des marchandises.

Toutefois, avec le rôle croissant et très prépondérant du secteur informel, il importe de relever que ces sociétés ne jouent aujourd'hui qu'un rôle secondaire. En effet, toutes les démarches administratives sont réalisées par les transitaires ambulants, les passeurs ou d'autres intermédiaires. Cette faible implication du secteur formel dans l'activité de transit peut être

expliquée par la déconcentration du système de paiement des formalités. Autrement dit, la complexité et l'indépendance (autre que chronologique) des tâches à accomplir pour la sortie du véhicule en transit induisent l'insertion d'intermédiaires spécialisés.

Aussi, la lenteur dans l'exécution des démarches de sortie des véhicules (il faut compter en moyenne deux à trois jours pour remplir toutes les formalités de sortie d'un véhicule en transit) et le nombre élevé de véhicules à traiter dans une journée (600 à 700) impliquerait-elle à la société, si elle devait employer le personnel nécessaire, des coûts salariaux trop élevés.

Dans le cas du transit, les sociétés de transit sont limitées à la fourniture des documents de déclaration officielle de transit des véhicules aux transitaires ambulants. En revanche, elles sont impliquées plus directement dans le dédouanement des véhicules destinés à la consommation.

#### *- Les transitaires ambulants*

Très nombreux, ils assurent surtout la sortie des véhicules en transit des parcs de vente. Ils se situent généralement à l'intérieur ou à proximité des parcs de vente et sont en contact direct avec les acheteurs, pour le compte desquels ils travaillent. Connus des importateurs, les transitaires ambulants peuvent également être mis en relation avec les clients par ces derniers.

#### *- Les démarcheurs*

La diversité des langues aidant, une catégorie d'acteurs s'est insérée dans la relation importateur-acheteur ; ce sont les démarcheurs. D'une part, ils aident à la vente des véhicules (en recherchant des clients potentiels), et de l'autre, ils accélèrent et « optimisent » l'achat de ces véhicules.

Ils sont rémunérés de deux manières : ils obtiennent un pourboire du vendeur, et un autre de l'acheteur. Ils peuvent parfois, conclure un prix de vente avec l'importateur et porter au client un prix plus élevé pour « empocher » la différence.

#### *- Le Conseil National des Chargeurs du Bénin (CNCB)*

Il a pour mission essentielle de défendre les intérêts des chargeurs (importateurs et exportateurs) vis-à-vis des différentes catégories de transporteurs. Dans ce cadre, il perçoit des taxes sur les véhicules importés.

#### *- La Direction des Transports Terrestres (DTT)*

La Direction des Transports Terrestres est une institution publique administrative chargée de :

- l'organisation, la réglementation, la surveillance et le contrôle des transports routiers et ferroviaires ;
- l'immatriculation des véhicules mis en consommation locale et des véhicules en transit ;
- la délivrance des divers titres de transport.

Elle est en partenariat avec la Société des Parcs et Accessoires (SPA) avec laquelle elle est liée par un cahier de charges. Cette société lui fournit les bandes et les cartes grises des véhicules.

#### *- Les sociétés d'assurance*

C'est auprès d'elles que les transitaires s'acquittent des droits d'assurance des véhicules importés suivant les régimes de consommation et de transit.



*- Le Centre National de Sécurité Routière (CNSR)*

Il a pour mission de faire passer la visite technique aux véhicules présents sur les parcs de vente.

*- Les chauffeurs*

Employés par les gestionnaires des parcs, ils conduisent les véhicules depuis l'enceinte portuaire jusqu'aux parcs de vente. Ils conduisent également les véhicules jusqu'aux frontières si ceux-ci sont destinés au transit mais dans ce cas, à titre de prestataires de services pour le compte des propriétaires desdits véhicules.

Au vu de l'organisation du commerce des véhicules d'occasion de ses flux et circuits et des acteurs y intervenant, on peut dire que le commerce des véhicules d'occasion au Bénin procède de l'implication des secteurs formel et informel. L'informel peut être caractérisé par la présence d'acteurs non déclarés, tels que les transitaires et les démarcheurs, et par la non application de textes réglementant ce commerce (la politique des parcs de vente par exemple).

Cette implication a permis au pays d'absorber une quantité non négligeable de véhicules (surtout en transit). Cependant elle est sans doute la source de la faible efficacité et de l'opacité de ce type de commerce.

Ceci conduit à confirmer notre première hypothèse suivant laquelle l'organisation du commerce des véhicules d'occasion n'est pas régie par une réglementation fixe.

Quelles sont les tendances du trafic des véhicules d'occasion importés et comment les expliquer ?

### **III- EVOLUTION DU TRAFIC DES VEHICULES D'OCCASION IMPORTES AU BENIN**

#### **3.1. Analyse de l'évolution des importations de véhicules d'occasion**

Cette section sera consacrée à l'étude de l'évolution du trafic de véhicules d'occasion importés sur la période 1999-2007 au Bénin.

La première rubrique sera consacrée à une description des différentes tendances. La seconde section portera sur une analyse de cette évolution. Cette analyse sera effectuée au regard de la situation socio-économique du Bénin et des principaux pays prenant part à ce commerce. La dernière pour sa part expliquera la structure des flux de véhicules en transit en fonction de leur destination finale.

#### **Le trafic des véhicules d'occasion importés**

Les tableaux suivants ont permis la réalisation des analyses ci-dessous.

**Tableau 2** : Evolution du nombre de véhicules importés de 1999 à 2003

Années		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Régimes</b>										
<b>Mise en consommation</b>		8,668	6,564	7,332	8,317	9,732	8,633	9,232	9,714	9,974*
<b>Transit</b>	<b>Nigeria</b>	44152	35963	7,429	16,713	26,136	9,454	10,961	7,290	9,404
	<b>Niger</b>	73,666	145,303	224,496	208,911	160,579	126,823	135,133	191,415	231,785
	<b>Autres pays</b>	236	363	232	226	637	7,753	7,817	4,894	5,752
<b>Total transit</b>		118,054	181,629	232,157	225,850	187,352	144,030	153,911	203,599	246,941
<b>Autres régimes douaniers</b>		195	200	197	310	280	2,233	1,555	508	13
<b>TOTAL</b>		<b>126,917</b>	<b>188,393</b>	<b>239,686</b>	<b>234,477</b>	<b>197,364</b>	<b>154,896</b>	<b>164,698</b>	<b>213,821</b>	<b>246,954</b>

*Source* : Direction Générale de la Douane et des Droits Indirects (DGDDI), Port Autonome de Cotonou, Direction des Transports Terrestres (DTT). (\*) Données estimées.

**Tableau 3** : Part du nombre de véhicules importés de 1999 à 2003 selon le régime  
Douanier en pourcentage (%)

Années		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Régimes</b>										
<b>Mise en consommation</b>		6.83%	3.48%	3.06%	3.55%	4.93%	5.57%	5.61%	4.54%	3.88%
<b>Total transit</b>		93.02%	96.41%	96.86%	96.32%	94.93%	92.98%	93.45%	95.22%	96.11%
<b>Autres régimes douaniers</b>		0.15%	0.11%	0.08%	0.13%	0.14%	1.44%	0.94%	0.24%	0.01%

*Source* : Direction Générale de la Douane et des Droits Indirects (DGDDI), Port Autonome de Cotonou et Direction des Transports Terrestres (DTT)

Compte tenu de la valeur négligeable des parts relatives aux autres régimes (elles demeurent généralement inférieures à 1%), l'analyse n'a pas porté sur eux.

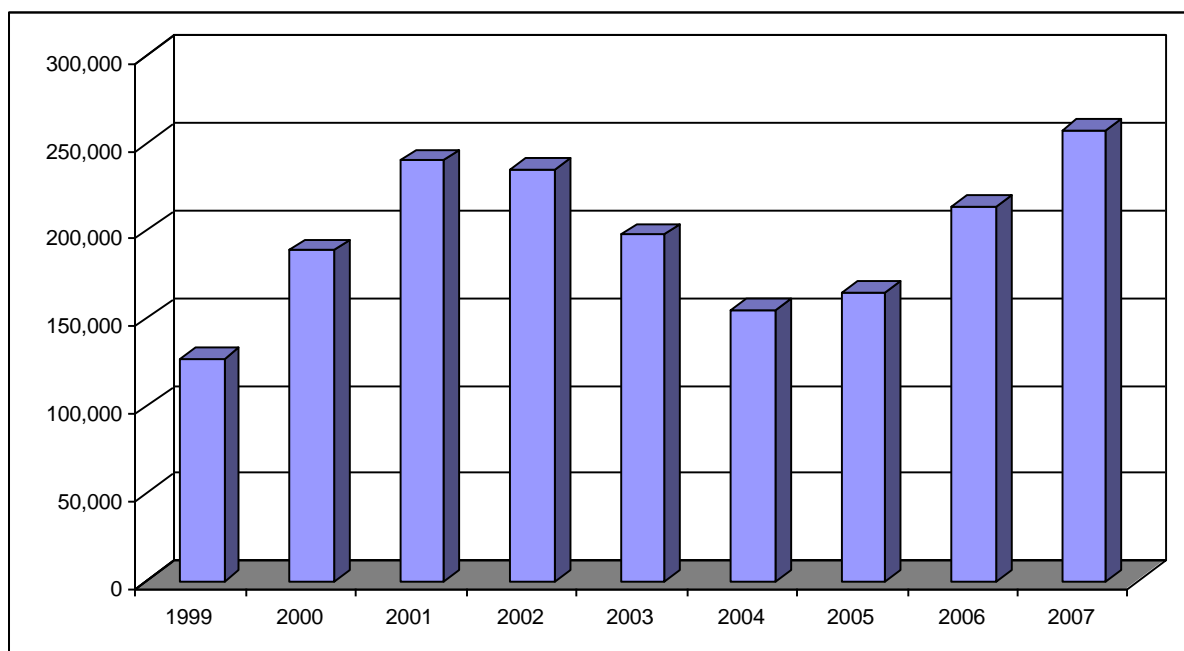
Le trafic des véhicules d'occasion a connu trois phases sur la période sous revue.

De 1999 à 2001, le nombre de véhicules d'occasion importés a connu une importante hausse. En effet, de 126 917 véhicules en 1999, il est passé à 239 686 véhicules en 2001. Il a donc connu une évolution haussière de l'ordre de 88,89%, ce qui représente une augmentation moyenne de près de 56 384 véhicules par an. En 2001, avec 239 686 véhicules, le trafic a connu son plus haut niveau. Cette valeur modale, sur cette sous période, est supérieur au nombre moyen annuel de véhicules importés sur la période 1999-2007 qui est de 197 464.

De 2001 à 2004, le nombre de véhicules d'occasion importés a connu une baisse de 45%, en passant de 239 686 à 154 896 véhicules. Cette baisse représente une diminution moyenne de plus de 28 263 véhicules par an.

De 2004 à 2007, le trafic a repris une tendance haussière pour atteindre la valeur modale de toute la période d'analyse pour atteindre 246 954.

**Graphique 1:** Evolution du trafic des véhicules d'occasion importés de 1999 à 2007 en milliers

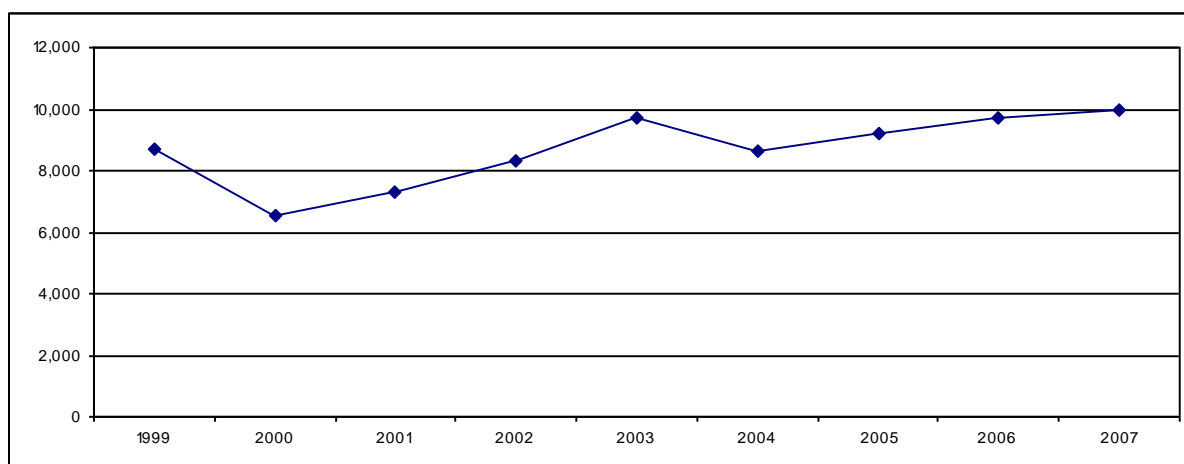


L'analyse par type de régime indique que de 1999 à 2000, le nombre de véhicules d'occasion destinés à la consommation sur le marché béninois a diminué de 2 104. Il a connu une baisse de 24,27%, passant de 8 668 véhicules en 1999 à 6 564 en 2000. La période 2000-2003 est marquée par une tendance à la hausse de 48,26% du nombre de véhicules d'occasion consommés au Bénin en passant de 6.564 à 9.732 véhicules. Ceci représente une augmentation moyenne annuelle de plus de 1.056 véhicules.

En 2003, le trafic a connu une augmentation de plus de 19,81% du nombre moyen annuel de véhicules d'occasion mis à la consommation sur le marché béninois (8.123 véhicules).

De 2004 à 2007, le trafic de véhicules d'occasion destinés à la consommation a connu une timide reprise en passant de 8.633 à 9.974 comme le montre le graphique ci-après.

**Graphique 2:** Evolution du nombre de véhicules d'occasion importés et mis à la consommation au Bénin de 1999 à 2007



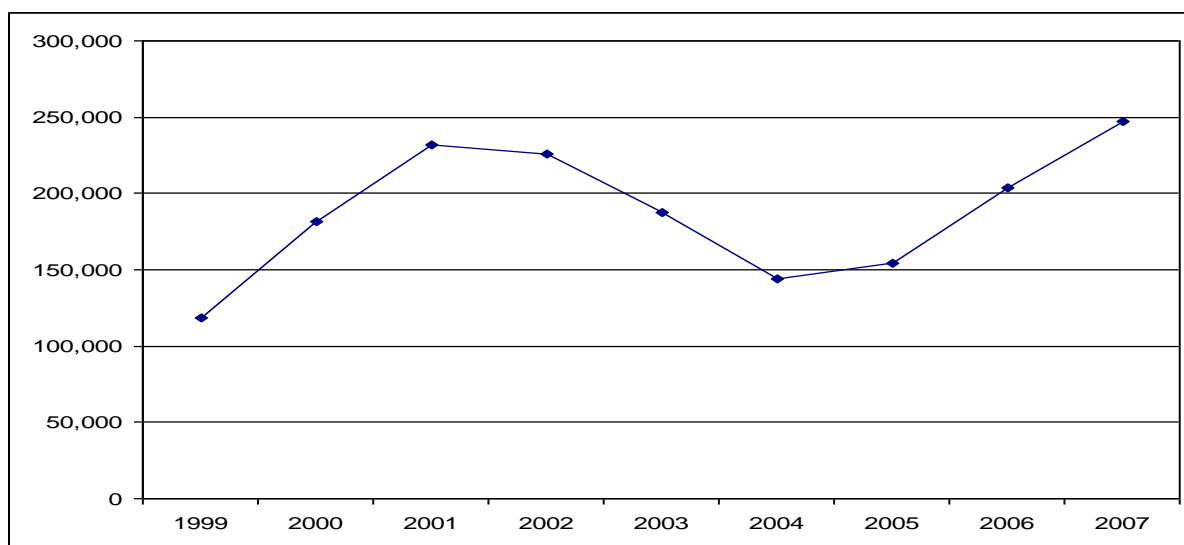
En dehors de la mise à la consommation, il existe un autre régime douanier plus déterminant du total de véhicules d'occasion importés au Bénin.

De 1999 à 2001 le nombre de véhicules d'occasion importés en République du Bénin et destinés au transit a connu une hausse de l'ordre de 96,65%, soit une augmentation moyenne de plus de 57.052 véhicules par an. L'année 2001 a enregistré le plus important niveau avec 232.157 véhicules. Ce niveau représente une augmentation de plus 22,83% du nombre moyen annuel de véhicules en transit (189.008 véhicules).

De 2001 à 2004, le volume de véhicules d'occasion importés destiné au transit a été marqué par une baisse de 37,96%. Il y a donc eu une diminution moyenne annuelle de 29.376 véhicules.

Le volume de véhicules d'occasion destinés au transit a connu une évolution presque identique à celle du nombre total des véhicules d'occasion importés. Ils sont donc prépondérants dans le total de véhicules importés par rapport à ceux destinés à la consommation.

**Graphique 3 :** Evolution du trafic des véhicules d'occasion destinés au transit de 1999 à 2007



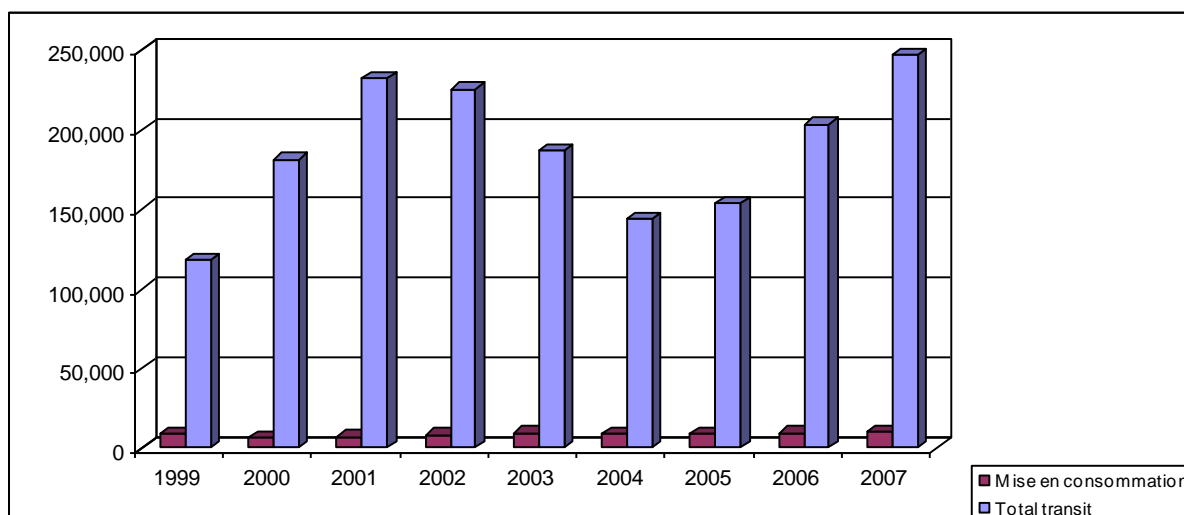
Le graphique ci-dessous compare le volume de véhicules d'occasion en transit à celui destiné à la consommation. Il montre que sur la période d'étude, le nombre de véhicules d'occasion destinés au transit a toujours été largement supérieur à celui des véhicules mis en consommation au Bénin (environ 22 fois le nombre moyen de véhicules mis à la consommation sur la période sous revue).

En 2001, année où ce nombre a été le plus élevé avec 96,86% du trafic, les véhicules destinés à la consommation sur le marché béninois ne contribuaient qu'à hauteur de 3,06% au trafic de véhicules d'occasion importés au Bénin. Le nombre le plus élevé de véhicules mis en consommation au Bénin a été enregistré en 2007 où il représentait 3,88% du total de véhicules importés au Bénin au cours de cette année.

Sur la période étudiée, le nombre de véhicules d'occasion destinés au transit représente plus des 90% du trafic de véhicules d'occasion importés.

La majorité des véhicules débarqués au Port de Cotonou sont destinés au transit.

**Graphique 4:** Comparaison du nombre de véhicules mis en consommation et destinés au transit



### Analyse de l'évolution du trafic de véhicules d'occasion importés

Les niveaux élevés des importations des véhicules d'occasion conduisent à se poser la question de savoir si ces dernières sont toutes destinées au Bénin. Comme le révèle l'analyse par type de régime, les importations de véhicules d'occasion sont essentiellement destinées au transit.

Bien qu'ayant débuté à la fin des années 1980, l'activité de la vente des véhicules d'occasion a véritablement pris de l'envergure suite aux mesures restrictives d'interdiction d'importation de véhicules d'occasion âgés de plus de 8 ans prises en 1994 sur le territoire nigérian.

Pour contourner cette mesure d'interdiction d'importation de véhicules d'occasion de plus de 8 ans, les opérateurs économiques nigériens en collaboration avec ceux du Bénin font passer leurs véhicules par le Port de Cotonou. Les véhicules des clients nigériens empruntent les voies terrestres pour rejoindre leur destination finale.

En effet, de toute l'Afrique de l'Ouest, le Port de Cotonou demeure le seul port par lequel il est encore possible d'importer des véhicules âgés de 10 ans. Il arrive même que des véhicules de plus de 10 ans soient importés à destination du Port de Cotonou.

Par ailleurs, les Ports du Nigeria sont à la fois des ports à grands risques, et pas toujours bien organisés. Nous en voulons pour preuve, le fait que même les concessionnaires présents sur le territoire béninois importent des véhicules neufs de l'Europe et les ré-exportent à destination des concessionnaires nigériens (cas de la SOBEPAT). Les importateurs nigériens préfèrent

donc contourner ces risques, combinés au rançonnement et à la corruption au Nigeria, pour venir s'approvisionner en véhicules usagés au Bénin.

Notre analyse aurait donc pu être beaucoup plus pertinente si nous avions eu à notre disposition les données chiffrées cohérentes d'avant 1999.

Toutefois, il est à remarquer, malgré les nouvelles mesures d'interdiction de l'importation de véhicules de plus de 5 ans survenues dans le courant des années 2000, que le nombre de véhicules d'occasion importés a atteint son plus haut niveau. Cependant, avec l'interdiction de l'importation des véhicules d'occasion par la voie terrestre adoptée à la faveur de la loi de Finances 2002, le nombre de véhicules d'occasion importés a considérablement diminué depuis 2002 jusqu'à ce jour.

### **3.2. Analyse de l'évolution du trafic des véhicules d'occasion en transit**

#### **La destination finale des véhicules en transit**

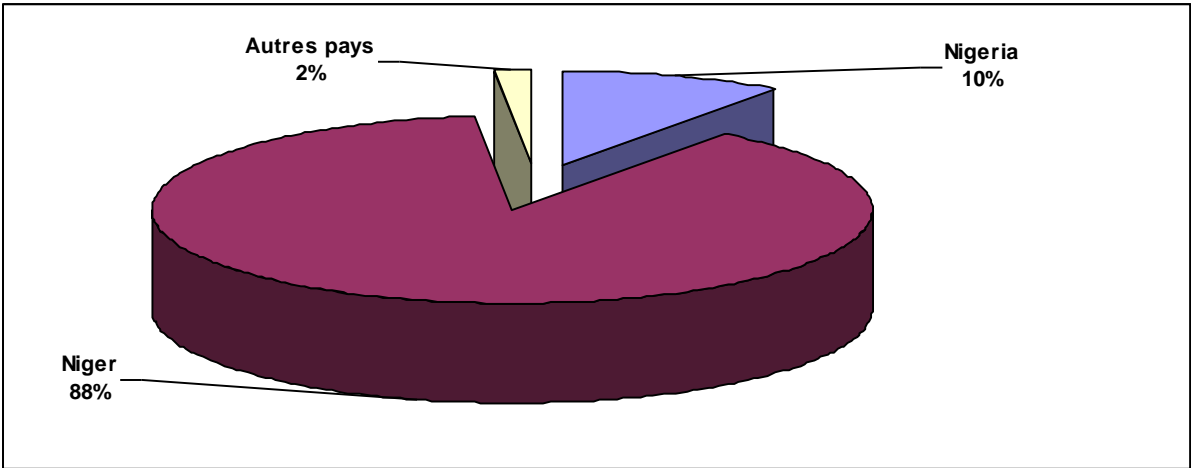
Comme le révèle le graphique 5 ci-après, l'on pourrait penser que le Niger est le principal client du Bénin pour le commerce des véhicules d'occasion.

Cependant, il a été démontré que le circuit est détourné vers le Nigeria. Les acheteurs nigériens préfèrent donc déclarer le Niger plutôt que le Nigeria comme destination finale. En effet, avant de connaître la destination réelle du véhicule importé, une destination fictive est préalablement mentionnée sur les connaissements. Par convenance et compte tenu de la fiscalité moins élevée pour les marchandises en destination du Niger, la quasi-totalité des connaissements indique transit Niger. Par conséquent, si le véhicule transite effectivement vers le Niger, le connaissement est cohérent. En revanche, s'il est consommé au Bénin ou au Nigeria, une rectification doit être opérée auprès du consignataire.

Toutefois, dans la pratique les véhicules en partance pour le Nigeria contournent cette réglementation. Cette fraude est faite dans le but de contourner les mesures de prohibition à l'importation des véhicules âgés de plus de cinq (5) ans dans le cadre desquelles le Bénin a signé un traité avec le Nigeria. Elle permet aux importateurs d'éviter de s'acquitter des frais d'établissement des rectifs s'élevant à 36.000 FCFA.

Et, c'est pour lutter contre cette pratique que fut créé par les autorités nigériennes, le Conseil Nigérien des Utilisateurs de Transports (CNUT). Il exige le paiement d'une taxe de 18.000 FCFA sur tout véhicule déclaré à destination du Niger. Cependant, cette solution n'a pas pu résoudre le problème, car les frais du CNUT représentent à peine la moitié des frais d'établissement des rectifs.

**Graphique 5** : Les destinations déclarées des véhicules en transit sur la période 1999-2007



## CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Nos propositions pour tirer un meilleur profit du commerce des véhicules d'occasion sont les suivantes :

- L'Etat, en jouant son rôle régalien devra instaurer une réglementation officielle de l'organisation, des flux et circuits du commerce des véhicules d'occasion. Il doit également fixer les prix, sinon leur marge pour toutes les formalités accomplies avec les acteurs qui relèvent de son autorité ;
- L'Etat doit veiller à l'évolution raisonnable des prix pratiqués par les intervenants du commerce des véhicules d'occasion ;
- Une officialisation des intervenants dans le commerce des véhicules d'occasion serait la bienvenue afin d'endiguer le phénomène des faux-frais et de réduire l'informel dans ce secteur. Pour lutter davantage contre les faux-frais, il serait opportun de mettre en place une structure dont le rôle serait de tenir informés tous les acteurs de ce secteur d'activité et les éventuels clients sur les coûts pratiqués dans le commerce des véhicules d'occasion et les évolutions de ceux-ci ;
- Il faudrait revoir à la baisse si non annuler les coûts inhérents à ces formalités, car sur le terrain les rançonnements routiers continuent et l'escorte n'est pas effective jusqu'à destination. Au mieux, il faudrait réorganiser le système de ces formalités ;
- Le respect scrupuleux par les autorités portuaires du décret N°2000-671 du 29 décembre 2000, stipulant dans son article 11 que « Tout véhicule ne peut être importé en République du Bénin, que si, sa durée d'utilisation n'excède pas dix ans pour les véhicules de tourisme et treize ans pour les véhicules utilitaires ».



## REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- 📖 DALLOZ, lexique d'économie, ED 7 programme Plus.
- 📖 Guide des usagers du port de Cotonou.
- 📖 Revue officielle 2001 du port de Cotonou.
- 📖 Jeune Afrique Economie n°309 du 22 Mai au 04 Juin.
- 📖 LARES, L'échos des frontières, de Octobre – Décembre 2001.
- 📖 **DAMIANO Fanny et ASSOGBA Armel**, Analyse de l'impact de la chaîne des coûts sur l'évolution du trafic de véhicules d'occasion importés au Bénin, 2004.
- 📖 **GBODJOSSOU K.** trafic prévisionnel des véhicules d'occasion au port de Cotonou, 2002.
- 📖 **GNINANFON A.**, Modélisation du risque d'accident automobile pour une compagnie d'assurance : cas de l'Africaine des assurances, 2002.
- 📖 **AWO.O.T.**, la compétitivité du port de Cotonou, l'enlèvement des marchandises ; les véhicules d'occasion, 1998.
- 📖 **AGUESSY G.R., DOMANOU P.**, les concessionnaires et la prolifération des vendeurs de véhicule d'occasion au Bénin, 1991.
- 📖 LARES, Economie régionale : le commerce des véhicules d'occasion au Bénin, novembre 2002.
- 📖 BCEOM, étude de la promotion de la filière des véhicules d'occasion, mai 1998.
- 📖 Bulletins Statistique des Transports, 2000-2003.
- 📖 SOULE.B.G.et OBI C. Prospects for trade between Nigeria and its neighbours, OCDE, 2001.
- 📖 Ministère en charge du commerce, Registre de commerce 2000-2003.
- 📖 CAPE, Analyse des coûts économiques et sociaux de la corruption au Bénin : le cas de la chaîne des transports. », 2000.
- 📖 Conseil National des Acteurs de la filière véhicule d'occasion « Mémoire », 2004.
- 📖 Port Autonome de Cotonou, Statistiques annuelles, 2007, 2005, 2003
- 📖 Direction Générale des Transports Terrestres, Annuaire statistique, 2006