



HAL
open science

Logiques d'usage et formes d'appropriation de la voiture en Afrique subsaharienne

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet

► To cite this version:

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet. Logiques d'usage et formes d'appropriation de la voiture en Afrique subsaharienne. Automobilités et altermobilités. Quels changements?, L'Harmattan, pp.199-211, 2008. halshs-00807564

HAL Id: halshs-00807564

<https://shs.hal.science/halshs-00807564>

Submitted on 3 Apr 2013

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

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

Manuscrit auteurs, référence :

Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P. (2008), Logiques d'usage et formes d'appropriation de la voiture en Afrique subsaharienne, in F. Clochard, A. Rocci, S. Vincent (éds), *Automobilités et altermobilités. Quels changements ?*, Paris, L'Harmattan, pp. 199-211.

Logiques d'usage et formes d'appropriation de la voiture en Afrique subsaharienne

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat et Pascal Pochet

lourdes.diaz-olvera@entpe.fr didier.plat@entpe.fr pascal.pochet@entpe.fr

Hors de prix et pourtant plébiscitée, élitiste et pourtant incontournable, symbole de réussite individuelle et pourtant associée aux sociabilités et aux solidarités familiales ou de voisinage, l'automobile est, dans tous ses paradoxes, bien plus qu'un mode de transport dans les sociétés urbaines en Afrique. Le rapprochement de l'observation des usages et des images de la voiture avec différents travaux sur les modes de vie urbains, permet de mieux comprendre cette situation paradoxale. Pour ce faire, cet article présente une relecture d'enquêtes par questionnaire auprès des ménages et d'entretiens réalisés dans plusieurs capitales subsahariennes dans les années 90 et 2000 (Niamey, Ouagadougou, Bamako, Douala). Par le recueil des déplacements sur une journée, les enquêtes quantitatives permettent d'observer statistiquement des pratiques contrastées de mobilité et d'usage des modes de déplacement, tandis que les entretiens sont plus éclairants sur les stratégies des citoyens à l'égard de la voiture, comme des contraintes et représentations sociales. Si la voiture n'a jamais été le thème principal de ces recueils de données, elle apparaît pourtant comme référent central des formes de mobilité urbaines.

1. Rare, valorisée, convoitée

La voiture est pourtant rare en Afrique. L'ensemble du continent, qui abrite un être humain sur 8, dispose de moins de 2 % du parc mondial de voitures particulières, dont 40 % pour la seule Afrique du Sud, et rares sont les pays dont le parc dépasse 100 000 unités. L'ouverture des frontières aux importations de véhicules d'occasion ne paraît pas en mesure d'inverser cette tendance à court terme, même si l'explosion des importations peut être localement spectaculaire. La liaison entre richesse et équipement automobile est avérée à différentes échelles géographiques de longue date et il n'y a rien de surprenant à observer en Afrique subsaharienne des taux de motorisation automobile des ménages urbains très bas, hormis pour les plus riches.

Jusque dans les capitales et les grandes villes, les taux d'équipement en automobile, pourcentage de ménages disposant d'au moins une voiture, demeurent à des niveaux faibles, de l'ordre de 10 à 15 %. Conséquence de la taille importante des unités domestiques, les taux de motorisation, nombre de voitures pour 1000 habitants, n'atteignent que des valeurs très limitées, de l'ordre de 20 à 30 à Bamako, Conakry, Dar es Salam, Nairobi ou Niamey, de 40 à Dakar (Diaz Olvera et *al.*, 1998 ; Kane, 1999). Et de fait, les embouteillages que connaissent les grandes métropoles africaines doivent bien plus à l'insuffisance chronique de la voirie et à la désorganisation des transports collectifs informels qu'à la taille du parc de véhicules particuliers.

En Afrique au sud du Sahara, plus encore que dans d'autres contextes géographiques, la voiture particulière est un bien onéreux. A l'achat, un véhicule d'occasion peut revenir trois fois plus cher en Afrique de l'Ouest qu'en d'Europe occidentale, du fait du coût d'acheminement mais aussi du fait du poids des taxes (officielles et officieuses) à l'entrée dans le pays. Rares sont alors les ménages susceptibles d'acquérir une automobile, cette faculté étant directement liée au statut économique du ménage : à Niamey, en 1996, la voiture est absente chez les ménages des deux premiers quintiles de revenu, les plus pauvres, mais est possédée par plus de deux ménages sur cinq dans le dernier quintile. Mais rares aussi sont ceux qui peuvent ensuite l'entretenir : à l'usage, le citoyen d'une capitale sahélienne dépensait en moyenne à la fin des années 90 près de 50 000 FCFA, soit de l'ordre du double du salaire minimum mensuel. Aussi n'est-il pas rare que les véhicules se retrouvent immobilisés pendant de longues périodes, faute d'argent. Ainsi cet homme de 29 ans, cultivateur, à Niamey (1996), constate, blasé : « *La voiture qui est là-bas, ça doit faire un an qu'elle est garée, elle est gâtée, ou la personne n'a pas pu payer les papiers ou ne peut pas payer l'essence. Ici, on peut avoir une voiture en prenant tous ses sous, et après ne plus avoir de sous, c'est une décision* ».

Dans ce contexte de rareté aggravée par la récession économique, la possession d'une voiture apparaît comme un signe majeur de distinction sociale (Daloz, 1990), dont l'entourage aussi peut témoigner, comme cet homme de 30 ans, gardien sans moyen de locomotion, à Niamey : « *J'ai des amis à la centrale Nigelec à Yantala, je vais discuter avec eux, c'est moi qui me déplace le plus souvent. Certains sont commerçants, d'autres sont gardiens. Il y en a même un qui a une voiture* ».

Déjà en 1954, le jaguar, symbole de puissance et de réussite dans le film homonyme de Jean Rouch, ne renvoyait nullement à une quelconque société secrète mais bien au fleuron des véhicules britanniques dans la Gold Coast d'alors. La voiture est à l'évidence l'un de ces symboles de la « citadinité réussie » qui coûtent très chers (Antoine et *al.*, 1987 ; Banégas, Warnier, coord., 2001), l'un des « trois V de la victoire », avec la villa et le verger selon l'expression malienne reprise par Sinou (1987). On pourrait ajouter que c'est l'un des symboles socialement les plus visibles et les plus explicites : « *Euh... généralement c'est les cadres de l'Etat là qui ne veulent jamais rouler à mobylette quoi, parce qu'ils pensent que c'est une manière de se diminuer et ils veulent qu'à travers la ville on les voit passer. Sinon dans le privé les cadres vont à mobylette hein ! Mais dans le public je ne sais pas si tu as quoi... ils aspirent [les cadres de l'Etat] au style baron quoi ! (rires)* » (homme de 48 ans, déclarant en douane, qui possède une mobylette, à Ouagadougou en 1992). Ainsi, dans certains ménages de la « nouvelle élite noire » du Zimbabwe, pour qui la consommation ostentatoire représente le marqueur suprême de statut, on décompte plus de voitures que de permis de conduire (Belk, 2000).

Apanage d'un cercle réduit de citoyens, la voiture suscite de l'envie, voire de la frustration et peut engendrer ainsi une violence latente (Durang, 2003). De symbolique, cette violence devient physique lorsque le véhicule circule sur des voies étroites et sans trottoir et dispute

l'espace viaire à des piétons craignant toujours d'être victimes d'un accident comme cette commerçante doualaise de 40 ans, sans mode de locomotion (2003) : « *Je marche dans la journée, [au moins] je sais que si même la voiture me cogne, les gens voient* », ou encore, dans la même ville, cette vendeuse de poissons frais de 45 ans « *Douala est très 'risquante' à cause des voitures et des agressions. Les routes ne sont pas bonnes et les voitures roulent même sur les trottoirs* », ou cet homme célibataire de 29 ans, également sans moyen de locomotion à Douala « *La sécurité des piétons n'est pas tellement assurée c'est-à-dire à tout moment une voiture peut venir te trouver là si tu es en train de marcher* ».

2. Multiplicité des usages et des usagers

L'analyse des enquêtes quantitatives permet de prendre la mesure de la diversité des usages de la voiture en observant tout d'abord la variété des individus étant montés dans une voiture au cours de la période d'enquête. Même si la limite entre usage privé et usage commercial n'est pas toujours évidente, ces résultats n'intègrent pas les multiples usages impliquant les taxis, collectifs ou individuels. Ils sont issus d'analyses quantitatives portant sur Bamako, Niamey et Ouagadougou (Diaz Olvera et al., 2002). Dans chacune des villes, trois groupes d'utilisateurs de la voiture ont été identifiés, selon que leur ménage possède ou non une automobile, et, dans l'affirmative, qu'eux-mêmes y ont ou non accès en permanence.

Frangée extrêmement réduite de la population, les *automobilistes exclusifs* sont les maîtres du mode et de ses usages. Ils disposent en permanence d'une voiture du ménage et l'utilisent, pour la quasi-totalité d'entre eux, comme conducteurs. Ces automobilistes-là, essentiellement des hommes actifs, aisés, chefs de ménage, sont « *exclusifs* », non seulement parce qu'ils accaparent le véhicule du ménage, mais aussi parce qu'ils n'utilisent pratiquement que la voiture comme mode de transport, de 80 à 90 % de leurs déplacements, en semaine comme le week-end.

Les *usagers dépourvus*, utilisateurs dont le ménage ne dispose pas de voiture, accèdent principalement au véhicule en tant que passagers. Ils sont dépendants des possibilités d'emprunt ou d'accompagnement éventuelles auprès de parents plus éloignés, parfois des amis ou des voisins avec qui l'on s'entend bien : « *Je m'en vais chez ma voisine qui a une voiture et qui est gentille avec moi, pour lui emprunter sa voiture. En dehors d'elle, je ne veux pas emprunter l'engin d'une autre personne puisque maintenant c'est dur, les gens ne veulent pas donner leurs engins (rires)* » (femme mariée de 28 ans, Ouagadougou, 1992). En semaine, le groupe se rapproche du précédent, tout en étant sensiblement moins aisé. Au sein d'une mobilité qui reste marquée par le travail, la voiture ne capte alors que 30 à 40 % des déplacements, souvent liés à l'activité professionnelle. Le week-end, leur mobilité automobile s'organise essentiellement autour de la vie sociale (visites aux parents ou aux amis vivant dans d'autres quartiers, cérémonies).

Enfin, les *usagers apparentés* rassemblent les utilisateurs dont le ménage dispose d'une voiture mais qui, personnellement, ne peuvent y accéder en permanence, du fait de leur statut au sein du ménage. Comme les *usagers dépourvus*, ils ne sont que rarement conducteurs. En semaine, leur mobilité automobile est organisée autour de l'activité, professionnelle et scolaire à Bamako, essentiellement scolaire dans les deux autres villes, tandis que, le week-end, elle concerne presque uniquement la sociabilité.

En nombre, les *automobilistes exclusifs* ne sont jamais majoritaires parmi les utilisateurs de la voiture, un jour donné. Selon la ville, ils ne constituent qu'un tiers à 45 % des automobilistes en semaine, moins encore le week-end. Pourtant ce constat d'un partage de l'usage de la

voiture doit être nuancé. D'abord parce que, toujours dans ces trois villes, seul un individu sur dix utilise une voiture un jour donné. Même si des enquêtes relevant les comportements de déplacement sur une seule journée minorent le nombre de citoyens susceptibles d'accéder au moins épisodiquement à une voiture, il n'en reste pas moins qu'une grande part de la population s'en retrouve écartée quasi systématiquement. De plus, si l'on change d'unité d'observation et que l'on considère, non plus les usagers mais les usages - des nombres de déplacements donc -, le poids des *automobilistes exclusifs* redevient largement prédominant, puisqu'ils effectuent dans les villes étudiées de 60 à 70 % du total des déplacements automobiles. En effet leur mobilité automobile est en moyenne nettement plus élevée que celle des utilisateurs accédant épisodiquement à ce mode.

L'observation du comportement de ces divers utilisateurs permet d'identifier quatre grands modèles d'usage de l'automobile :

- la *voiture-banalisée* correspond à un usage exclusif du mode comme conducteur. La semaine et, à un moindre degré, le week-end, elle permet d'assurer une mobilité professionnelle intense, sous forme d'allers-retours au travail mais aussi de déplacements secondaires greffés sur le travail, ainsi qu'une vie sociale souvent très fournie. La voiture représente alors le seul mode à même de permettre simultanément gestion individualisée du temps et de l'espace et affirmation de sa position sociale. Le chef de ménage aisé en est l'utilisateur-type.

- la *voiture-outil de travail* traduit également une utilisation importante du mode, mais limitée à la seule sphère professionnelle. Théoriquement, elle n'autorise guère que des déplacements centrés sur le lieu de travail, mais, pratiquement, elle est susceptible de permettre des détournements pour des usages plus personnels (accompagnement de parents ou d'amis, courses, démarches...). Ce modèle de la *voiture outil de travail* va se traduire, selon la proximité au véhicule, soit par des usages en tant que passager, soit, plus rarement comme conducteur. Pour ces derniers, le chauffeur employé par un programme de développement ou une ONG en serait l'utilisateur-type.

- la *voiture-école*, utilisée quant à elle quasi exclusivement comme passager, accompagné par un parent, pour aller à l'école ou à l'université. C'est aussi la première étape vers la *voiture-banalisée* qui semble promise à terme à ces jeunes issus de milieux aisés, si tant est qu'ils obtiennent par la suite un emploi bien rémunéré. La voiture perd sa fonction d'outil de production, pour revêtir des enjeux de reproduction sociale des couches les plus favorisées.

- enfin, la *voiture-transport collectif* est l'automobile des occasions, événements ou cérémonies auxquels on se rend véhiculé par un parent ayant réussi ou un ami « puissant ». Moments importants de la vie citadine, ces événements demeurent dans les mémoires et permettent à tout un chacun ou presque d'affirmer qu'il peut toujours trouver une voiture s'il en a vraiment besoin. Bien évidemment, l'automobile ne peut alors être utilisée qu'en tant que passager et nécessite de pouvoir activer préalablement un réseau amical ou de voisinage ou, inversement, d'être mobilisé au sein d'un réseau clientéliste.

On le voit, la confiscation bien réelle du mode, si elle peut susciter envie et frustration, apparaît mitigée par ces autres possibilités d'accès. Certes, il ne s'agit bien souvent que d'usages ponctuels liés à des circonstances exceptionnelles, dont les problèmes graves de santé ou le temps de l'accouchement représentent bien souvent la figure emblématique (Yameogo, 1987, par exemple) : « *La voiture est une nécessité. Supposons qu'un enfant tombe malade en pleine nuit, si l'on dispose d'une voiture, on n'aura pas besoin de déranger le voisin pour évacuer l'enfant à l'hôpital* » (Inactive ouagalaise de 28 ans, 1 enfant, 1992). Concrètement rares, ces usages n'en restent pas moins importants au plan symbolique et nombreux sont les possesseurs d'automobile à mettre en avant la dimension collective, et

notamment les contraintes familiales dans les décisions d'équipement. « *Quand on est africain, car généralement les Africains ont de grandes familles, le meilleur moyen de déplacement en ville, c'est la voiture* », ce commerçant niaméen de 29 ans (marié, 4 enfants, 1996) invoque des raisons liées à la famille pour justifier l'intérêt de posséder une auto, même s'il monopolise la R4 du ménage pendant les jours de semaine.

3. Les logiques sociales à l'œuvre

Si la voiture fait partie intégrante de la vie quotidienne des *automobilistes exclusifs*, pour les autres usagers de l'automobile, elle se révèle d'un accès beaucoup plus aléatoire : le plus souvent dans la position du passager, ils n'en maîtrisent en aucun cas l'usage. C'est par exemple le cas de cette jeune femme de 30 ans, gérante de cabine téléphonique à Douala (2003), qui profite parfois du véhicule de son oncle pour ses déplacements domicile-travail : « *Par moments, il m'aide aussi pour le transport, surtout les jours où je vais tôt, à son heure* ». Si prêt de véhicule il y a, il doit pouvoir se fondre dans les programmes d'activités du prêteur, comme c'est le cas pour ce célibataire de 28 ans à Niamey (1996), qui vit avec sa mère, et lui laisse la voiture pendant la journée, en semaine, l'essentiel pour lui étant qu'il puisse conduire son véhicule « *aux heures de 'montée et de descente'* », (pour aller et revenir du travail), car à midi il s'arrange pour déjeuner à côté du travail, chez des parents.

Mais généralement, lorsque l'on n'est pas *conducteur exclusif*, les usages reposent sur des accompagnements et la voiture apparaît être un mode d'opportunité, utilisé bien souvent à l'intérieur de chaînes de déplacements complexes. Complexes car l'individu doit parfois s'astreindre à des déplacements intermédiaires pénibles afin d'accéder, ne serait-ce que physiquement, à cette automobile. Complexes aussi car la participation à des cérémonies collectives (baptêmes, mariages, funérailles...) implique de pouvoir faire coïncider les programmes d'activités de plusieurs individus. Ainsi, à Niamey, la place des *usagers dépourvus* dans l'ensemble de la mobilité automobile liée à la sociabilité est très variable selon la nature de la réunion, de l'ordre de 15 % pour des visites à des parents ou des amis, mais près de trois fois plus dès lors qu'il s'agit d'assister à une cérémonie collective.

Si les quatre modèles identifiés correspondent tous à des usages effectifs de l'automobile et contribuent à expliquer les discours présentant la voiture comme un moyen de transport accessible par tous, ils correspondent néanmoins à des positions sociales contrastées. Seule la *voiture-banalisée* s'appuie sur une maîtrise individuelle quotidienne de son usage. La *voiture-école* en porte les prémisses, la *voiture-outil de travail* et surtout la *voiture-transport collectif* en sont clairement exclues. La première s'inscrit explicitement dans le cadre de stratégies, permises par le pouvoir de posséder un lieu propre assurant la maîtrise du temps ; les autres, en tout cas au moins les deux dernières, renvoient à la mise en œuvre de tactiques, cet « art du faible » (de Certeau, 1990 : 61) réservé à ceux qui sont dépourvus de pouvoir et doivent jouer avec le lieu des autres¹ en profitant des « occasions », en saisissant le temps au vol.

Les *automobilistes exclusifs* pour qui la voiture s'est banalisée, sont engagés dans une vie et une société locales qui les amènent inmanquablement à véhiculer certains de leurs

¹ Concernant l'articulation des stratégies et des tactiques dans l'usage de la voiture, un parallèle peut être fait avec les analyses des usages familiaux de la voiture en France, menées par Garabuau-Moussaoui (2000) mettant en évidence les différentes tactiques entreprises par les adolescents vis-à-vis du véhicule qui représente « *au départ (avant que les enfants ne soient en âge de conduire), un territoire propre aux parents* » : utilisation de l'autoradio, conduite en présence des parents, et enfin conduite autonome. On retrouve ici, sous une autre forme, le hiatus entre usagers exclusifs et usagers apparentés. Toutefois, en Afrique subsaharienne, dans un contexte de rareté marquée de la voiture, il s'agit moins de conquérir certaines places ou certains rôles que d'accéder tout simplement à une place.

concitoyens. De telles pratiques et la reconnaissance du rôle majeur de la dimension symbolique des modes de transport amènent alors à se poser une question : jusqu'où la réussite peut-elle se contenter d'un usage purement privé de la voiture ? En d'autres termes, un partage de l'usage, limité mais réel et dépassant le cadre du ménage, n'est-il pas la meilleure façon d'exhiber, de valoriser et finalement d'accomplir cette réussite ?

Certes, la rareté des véhicules particuliers joue en faveur d'un certain partage de leur usage. Mais, plus profondément, limiter le recours à la voiture à un usage purement individualiste, refuser une relative « socialisation du véhicule, au sens de la réquisition d'un moyen de transport individuel au profit de la collectivité » (N'Guembo, 1998), ne pas activer les mécanismes de redistribution communautaire, ce serait choisir de rompre le cycle de la dette, prendre le risque d'agressions magiques et donc mettre en péril les conditions mêmes de la réussite, comme le redoute aussi ce conducteur de taxi-brousse ghanéen, dont l'histoire est relatée par Verrips et Meyer (2001).

4. La voiture dans la crise : une double originalité

Dans un contexte économique marqué par la crise, où le manque de moyens pèse sur le quotidien de la quasi-totalité de la population, véhiculer des citoyens moins aisés, ce serait alors, pour reprendre les termes utilisés par Marie (1997), mettre en œuvre des phénomènes d'individualisation sans individualisme, en s'appuyant sur « les principes de l'indépendance et de l'autonomie relatives ». Ce serait donc tout à la fois exhiber sa réussite, la renforcer en faisant vivre des liens de dépendance et la conforter en éloignant les risques de sanction communautaire. Mais, dans le temps même où elle favorise ce type de pratiques partagées, la crise peut les entraver. L'accès à l'argent est de plus en plus difficile et la solidarité s'atténue ou s'affaiblit : tel auteur mentionne des pratiques de véhiculage mais les nuancera en signalant qu'elles sont de plus en plus souvent monnayées en demandant « le prix de l'essence » (N'Guembo, *op. cit.*) ; tel chef de quartier de Douala nous déclare en 2004 « *Monsieur, nous sommes fatigués* », fatigué de casser sa voiture sur des routes dégradées en transportant des voisins, des amis... ; tel citoyen doualais de 40 ans (2003), qui vit de débrouille en ville, utilise pour s'y rendre les services négociés « *d'un clando, un particulier qui quand il part au job, il prend des gens dans sa voiture* »².

La diffusion, réelle mais limitée, de l'automobile dans les villes africaines entraîne des configurations propres de l'offre de transport. Au final, il en résulte, au moins actuellement, une « mise en forme sociale du système automobile » (Wickham, Lohan, 1999) doublement originale. D'une part, avec l'apparition de services rémunérés, réalisés grâce à des voitures particulières, s'agit-il encore d'un usage strictement privé du véhicule, n'est-on pas déjà tout proche des « clandos », ces voitures particulières qui concurrencent à longueur de journée les taxis officiels ? La frontière stricte entre véhicule particulier et transport collectif s'estompe ainsi, comme d'ailleurs elle est brouillée par l'explosion de ce service de transport collectif minimal qu'est le taxi-moto, de plus en plus présent dans les villes africaines (Diaz Olvera et al., 2008). D'autre part, alors que dans les cités du Nord la diffusion élargie de l'automobile contribue au contraire à accentuer la dé-synchronisation des temps individuels (Sheller, Urry, 2000), dans les villes africaines, la nécessaire socialisation de la voiture impose de rendre

² Dans un contexte différent, Trinidad, Miller (1994) montre que la persistance de la crise économique a fortement contribué à l'évolution des pratiques liées à la voiture. Sur cette île des Caraïbes, la diffusion de la voiture, liée au boom pétrolier, a résisté à la crise qui l'a suivi, mais au prix de changements dans les pratiques qui en accompagnent la possession : moindre diffusion du phénomène local, très présent à Trinidad, de transformation et de personnalisation de l'aspect des véhicules, ralentissement de la montée en puissance des modèles, et pour certaines voitures, développement d'un usage occasionnel ou régulier comme taxi clandestin.

compatibles, à certains moments, les emplois du temps de ses divers utilisateurs, *automobilistes exclusifs* d'une part et *usagers dépourvus* ou *apparentés* de l'autre.

La dynamique de diffusion de la voiture dans des villes africaines en crise, en proie à l'ajustement structurel, ne peut donc être analysée uniquement comme une marque « moderne » de dépendance vis-à-vis des pays du Nord. La voiture apparaît au contraire comme un exemple de ces marchandises qui, selon van Binsbergen (1995), « on the one hand derive from world-wide circulation and on the other hand appear as expression of a parochial identity », constituant un point d'articulation entre local et global, un local qui ne subit pas passivement mais au contraire « sélectionne, réarrange et transforme de façon créative ». A l'image de ces usages en partie réinventés de la voiture, c'est bien dans l'articulation de dynamiques internes et externes que se joue l'avenir des systèmes de transport des villes africaines.

Références

- Antoine Ph., Dubresson A., Manou-Savina A., 1987, *Abidjan « côté cours »*, Paris, Karthala-ORSTOM, 277 p.
- Banégas R., Warnier J.-P. (coord.), 2001, « Figures de la réussite et imaginaires politiques », *Politique africaine*, n° 82, pp. 5-23.
- Belk R., 2000, *Consumption Patterns of the New Elite in Zimbabwe*, William Davidson Institute Working Paper n° 288 (<http://eres.bus.umich.edu/docs/workpap-dav/wp288.pdf>).
- de Certeau M., 1990, *L'invention du quotidien. I. arts de faire*. Paris, Gallimard, coll. « Folio essais » (1^{ère} éd. 1980, UGE), 350 p.
- Daloz J.-P., 1990, « Voitures et prestige au Nigeria », *Politique africaine*, n° 38, pp. 148-153.
- Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., 1998, *Villes africaines au quotidien*, Vaulx-en-Velin, LET, coll. « Etudes et recherches » n° 9, 170 p.
- Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., 2002, « Hiérarchie sociale, hiérarchie modale dans trois capitales africaines », Y. Bussière, J. L. Madre (éds.), *Démographie et transport : villes du Nord et villes du Sud*, Paris, L'Harmattan, pp. 289-315.
- Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., 2008, « Mobilité quotidienne en temps de crise », *BelGeo*, numéro thématique « Bilan du secteur des transports en Afrique : héritages, mutations et perspectives »
- Durang X., 2003, *Vivre et exister à Yaoundé. La construction des territoires citadins*, Paris, Université Paris IV, UFR de géographie, IRD, 628 p. (Thèse pour obtenir le grade de docteur de l'Université Paris IV, Discipline : Géographie et aménagement).
- Garabuau-Moussaoui I. (2000), « 'Roulez jeunesse'. La voiture comme analyseur des relations parents/jeunes », I. Garabuau-Moussaoui, D. Desjeux (dir.), *Objet banal, objet social. Les objets quotidiens comme révélateurs des relations sociales*, Paris, L'Harmattan, pp. 117-154.
- Kane C., 1999, *Représentations spatiales et mobilités des jeunes à Dakar*. Utrecht, The Royal Dutch Geographical Society/Faculty of Geographical Sciences Utrecht University, coll. « Nederlandse Geografische Studies » n° 257, 231 p.
- Marie A., 1997, « Individualisation : entre communauté et société l'avènement du sujet », A. Marie (éd.), *L'Afrique des individus*, Paris, Karthala, coll. « Hommes et Sociétés », pp. 407-436.
- Miller D., 1994, *Modernity. An ethnographic approach. Dualism and mass consumption in Trinidad*, Oxford, Berg, 340 p.

- N'Guembo J., 1998, « L'ajustement des besoins. Solidarités et compromis à Pointe-Noire », J.-P. Deler, E. Le Bris, G. Schneier (éds.), *Les métropoles du Sud au risque de la culture planétaire*, Paris, Karthala, pp. 233-244.
- Sheller M., Urry J., 2000, « The City and the Car », *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 24 n°4, pp. 737-757.
- Sinou A., 1987, « Habiter à Bamako et à Saint-Louis du Sénégal », E. Le Bris, A. Marie, A. Osmond, A. Sinou, *Famille et résidence dans les villes africaines. Dakar, Bamako, Saint-Louis, Lomé*, Paris, L'Harmattan, coll. « Villes et entreprises », pp. 71-114.
- Van Binsbergen W., 1995, « Popular culture in Africa: Dynamics of African cultural and ethnic identity in a context of globalization », J.D.M. van der Klei (ed.), *Popular culture: Africa, Asia & Europe: Beyond historical legacy and political innocence*, Proceedings Summer-school 1994, CERES, pp. 7-40 (<http://www.shikanda.net/ethnicity/dynamics.htm>).
- Verrips J., Meyer B., 2001, « Kwaku's Car: The Struggles and Stories of a Ghanaian Long-Distance Taxi-Driver », D. Miller (ed.), *Car Culture*, Oxford, Berg, coll. « Materializing Culture », pp. 153-184.
- Wickham J., Lohan M., 1999, *The Social Shaping of European Urban Car Systems. Report on Workpackage 1.2 "Typology of Car Systems"*, Project SceneSusTech. Employment Research Centre, 19 p. (<http://www.tcd.ie/erc/cars/reportspdf/RPWP12A.pdf>).
- Yameogo P., 1987, *Habitat traditionnel, habitat moderne : la case et la villa au Burkina Faso*, Nice, Université de Nice, 318 p. (Thèse de doctorat de troisième cycle en sociologie).