Impact de l'avènement de la SOTRA sur le revenu de ses usagers dans la ville de Bouaké (Centre de la Côte d'Ivoire)

Impact of the adventure of SOTRA on the income of its users in the town of Bouaké (Central Côte d'Ivoire)

[1]ZOMBO Jean-Philippe

Résumé

La société de transport Abidjanais (SOTRA) prends service dans la ville de Bouake en 2021. Le déploiement de la SOTRA dans la ville de Bouaké vise à faciliter la mobilité des populations de la ville de Bouaké mais aussi et surtout à réduire le coût du transport. Le problème de cette recherche réside donc dans la méconnaissance de l'impact de l'avènement de SOTRA sur le revenu des populations de la ville de Bouaké.

Notre objectif est de mettre en exergue l'impact de l'avènement de la SOTRA sur le revenu des populations de la ville de Bouaké.

La recherche documentaire, les entretiens et l'administration d'un questionnaire à 433 usagers de la SOTRA nous ont permis d'atteindre l'objectif.

Le dépouillement des données montre que la couverture des zones d'extensions de la ville de Bouaké en matière de bus n'est pas effective. Cette étude montre aussi que les usagers de la SOTRA dans le chef-lieu de la région du Gbêkê proviennent de toutes les couches sociales. Elle met également en exergue la contribution de la SOTRA à l'amélioration du revenu de la majorité (86%) des populations enquêtées.

Mots clés : Bouaké, Côte d'Ivoire, SOTRA, Revenus

Abstract

The Abidjanais transport company (SOTRA) will take service in the city of Bouake in 2021. The deployment of SOTRA in the city of Bouaké aims to facilitate the mobility of the populations of the city of Bouaké but also and above all to reduce the cost of transport. The problem with this research therefore lies in the lack of knowledge of the impact of the advent of SOTRA on the income of the populations of the city of Bouaké.

Our objective is to highlight the impact of the advent of SOTRA on the income of the populations of the city of Bouaké.

Documentary research, interviews and the administration of a questionnaire to 433 SOTRA users allowed us to achieve the objective.

The analysis of the data shows that the coverage of the extension zones of the city of Bouaké in terms of buses is not effective. This study also shows that SOTRA users in the capital of the Gbêkê region come from all social classes. It also highlights the contribution of SOTRA to improving the income of the majority (86%) of the populations surveyed.

Keywords: Bouaké, SOTRA, Ivory Coast, Income

Introduction

Depuis plusieurs décennies, de nombreuses villes africaines sont confrontées à une urbanisation croissante. En Afrique de l'Ouest par exemple, la population urbaine est passée de 4,6 millions à 72 millions entre 1950 et 2000 (CEPED, 2009 ; p 4). Une dynamique démographique comme celle-ci engendre forcément des défis importants à relever. Parmi ceux-ci la mobilité des

personnes est devenue une question préoccupante au fil des années (A J M K KOUAKOU, 2017, p.1). Pour faire face à cette situation inconfortable, la gouvernance urbaine tente de trouver des solutions qui peinent à satisfaire la population. L'une des solutions était de créer des 1960 la Société Abidjanaise de Transport (SOTRA). La SOTRA assure en effet, la mobilité des Abidjanais depuis sa date de création.

La dynamique urbaine et les problèmes liés à la mobilité urbaine ne se limitent pas à la capitale Ivoirienne. Elles s'étendent également dans les villes de l'intérieur en général et dans les chefs lieu de région en particulier. C'est le cas de la ville de Bouaké. Pour faire face à ce problème dans la ville de Bouaké, les autorités locales et les responsables de la SOTRA ont d'un commun accord œuvré pour le déploiement de la SOTRA dans le chef-lieu de la région du Gbêkê.

Le déploiement de de la SOTRA dans la ville de Bouaké vise dans un premier temps à assurer aux populations une mobilité dans de bonne condition. Mais aussi et surtout à moindre coût et à impacter positivement leurs revenus. Environ cinq années d'exercice de la SOTRA, il est judicieux de chercher à savoir l'impact de la SOTRA sur le revenu de ses usagers dans la ville de Bouaké.

La question principale de cette étude est donc la suivante :

- Quel est l'impact de l'avènement de la SOTRA sur le revenu de ses usagers dans la ville de Bouaké ?

L'objectif principal de cette étude est de montrer l'impact de l'avènement de la SOTRA sur le revenu de ses usagers dans la ville de Bouaké.

Le problème de cette étude réside dans l'absence de connaissance sur l'impact de l'avènement de la SOTRA sur le revenu ses usagers dans la ville de Bouaké.

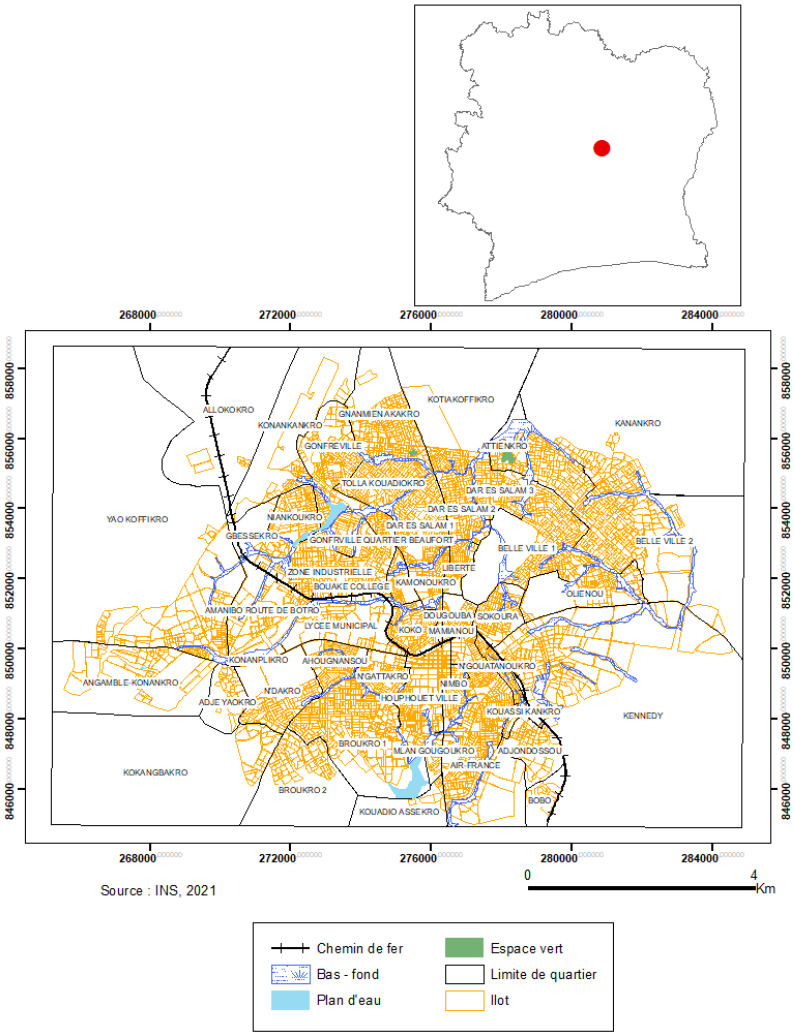
Il sera donc question dans ce texte de montrer l'impact de l'avènement de la SOTRA sur le revenu de ses usagers.

1. Approche méthodologique et matériels de collecte

1.1. Localisation de la ville de Bouaké

La ville de Bouaké est située au centre de la Côte d'Ivoire et selon l'Institut National de la Statistique (INS), 47 quartiers composent cette ville. La ville de Bouaké est située à environ 400 Km au nord-ouest d'Abidjan. Elle est la Capitale du district de la Vallée du Bandama, chef-lieu du département de Bouaké et de la région du Gbêkê. La ville de Bouaké est desservie par la ligne de chemin de fer Abidjan-Niger. Après le recensement de la population et de l'habitat diligenté par l'INS en 2021, l'effectif de population de la ville de Bouaké est estimé à de 832 371 habitants répartie sur 1770 Km². La figure 1 présente la ville de Bouaké.

Figure 1 : Localisation de la ville de Bouaké



1.2. Méthode et collecte de données

La méthode adoptée pour mener à bien cette étude repose sur la recherche documentaire, les enquêtes de terrain (entretiens, observations directes et un questionnaire d'enquête)

La recherche documentaire a porté sur les documents qui portent sur le transport en commun, les activités de la SOTRA en général et dans la ville de Bouaké en particulier.

Les entretiens se sont déroulés avec les responsables de la SOTRA de la ville de Bouaké. Les échanges ont porté sur les actions à poser et les activités à mener en vue d'améliorer et de professionnaliser la mobilité des populations de la ville de Bouaké.

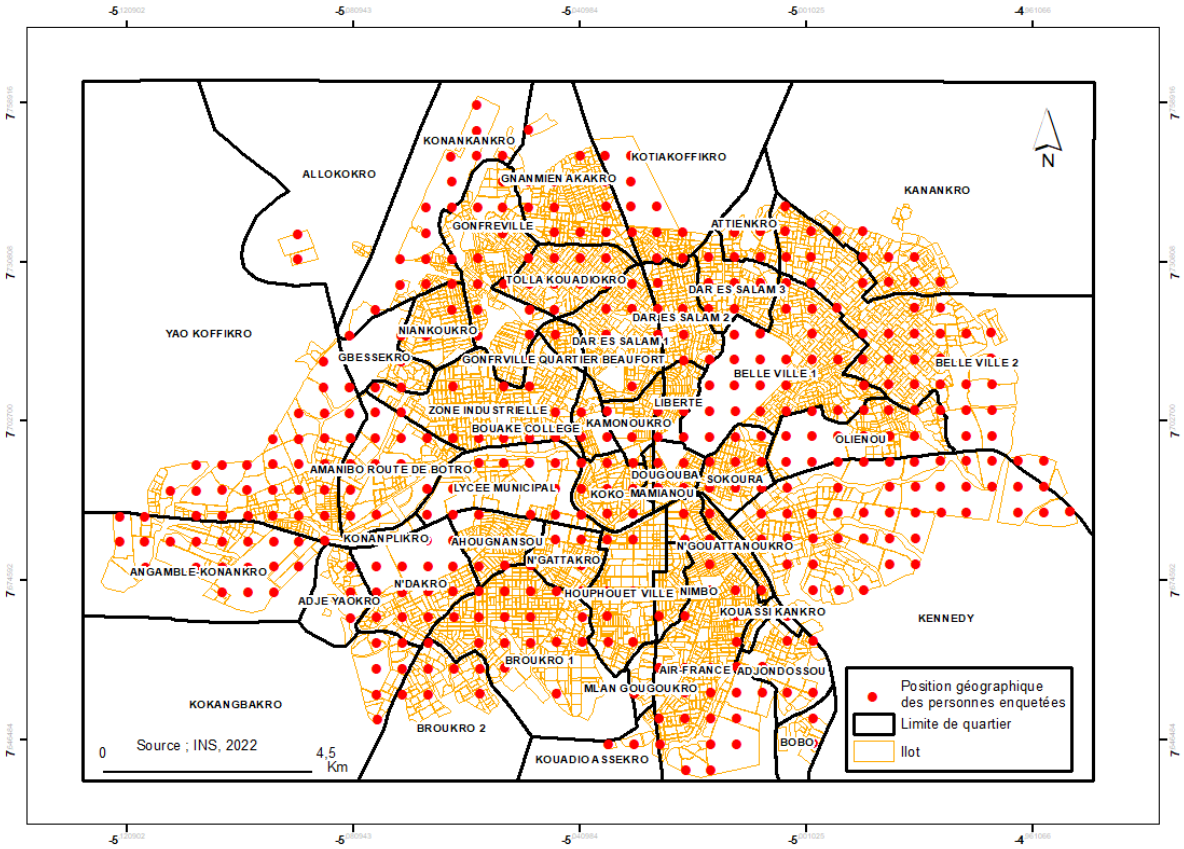
Pour les observations directes, il a fallu arpenter les rues de la ville de Bouaké dans le but de géolocaliser les arrêts de bus repartis sur toute l'étendue de la ville. Aussi, elle nous a permis de voir les conditions de mobilités proposées par la SOTRA aux populations de la ville de Bouaké.

En plus de la revue de la littérature, l'observation directe, un questionnaire a été adressé à 443 individus ayant au moins 18 ans en 2021 date de l'implantation de la SOTRA dans le chef-lieu de la région du Gbêkê. Le choix de ces individus s'est fait à deux niveaux.

Dans un premier temps, il a fallu par un procédé cartographique dit « carroyage », morceler la ville de Bouaké (uniquement les zones habitées ont été pris en compte) en des mailles de 500 m de côté. Sur cette base 433 carreaux ont été obtenus.

Secondairement il a fallu faire le choix des personnes à interroger à l'intérieur des différents carreaux. Pour ce faire, le critère de la fréquence de l'usage du bus a été privilégié. Les personnes retenues sont donc ceux qui empruntent au moins deux fois le bus quotidiennement. La figure 2 montre la répartition des personnes interrogées dans la ville de Bouaké.

Figure 2 : Répartition des personnes interrogées dans la ville de Bouaké



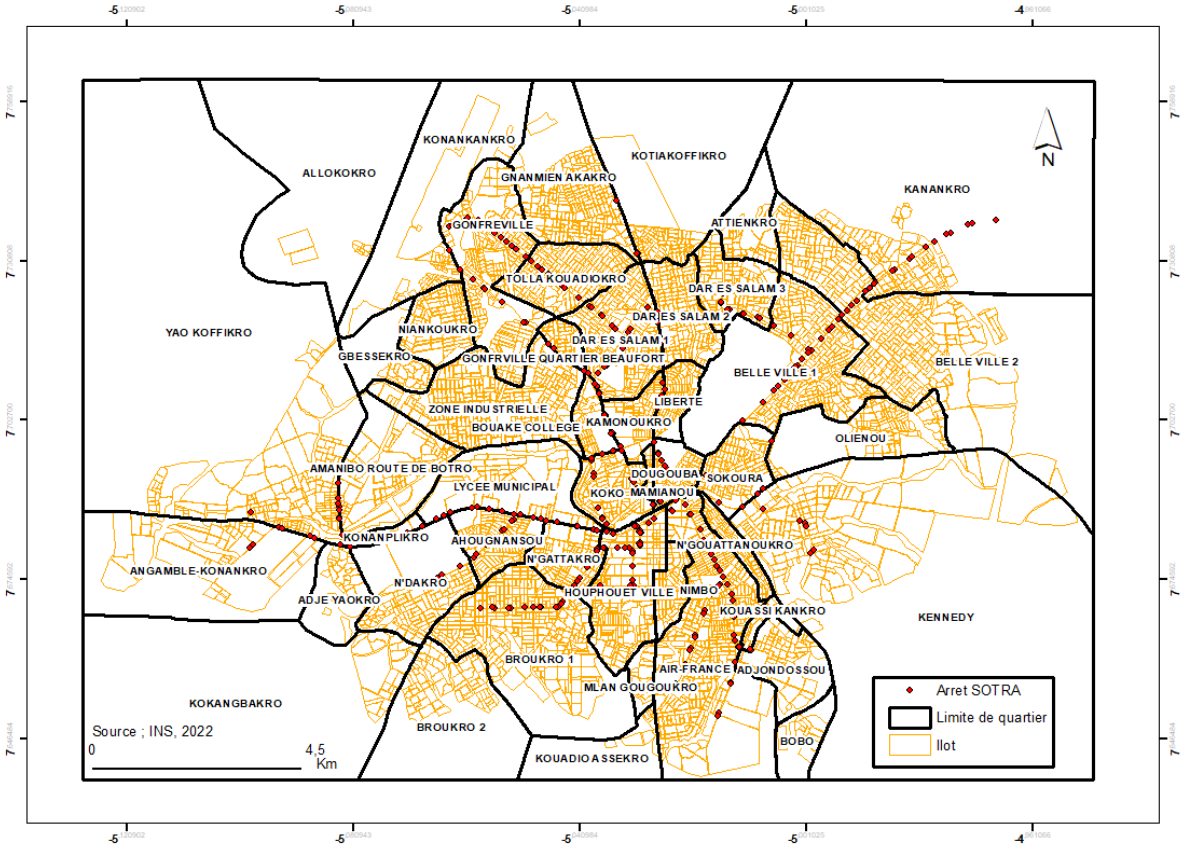
2. Résultats

2.1. Les arrêts de bus de la SOTRA dans la ville de Bouaké, une répartition en défaveur des zones d'extension

La société de transport d'Abidjan en se déployant dans la ville de Bouaké a pour ambition de desservir toute la ville. Pour ce faire, elle a un parc auto constitué d'une centaine de bus environ. Les bus desservent la ville de Bouaké du nord au sud et d'est en ouest en passant par le centre.

Quant aux arrêts de bus, on en dénombre plus d'une centaine. Seulement la répartition de ces derniers dans la ville laisse entrevoir une inégalité comme le montre la figure 3.

Figure 3 : Répartition des arrêts de bus dans la ville de Bouaké

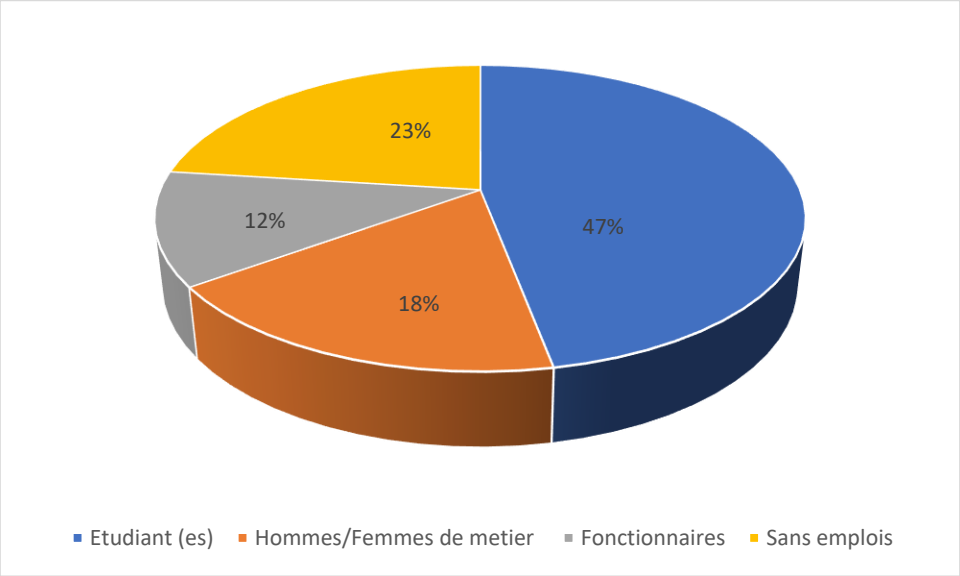


La figure 3 met en exergue la répartition des arrêts de bus dans la ville de Bouaké. La figure 2 montre que le réseau de bus dans la ville de Bouaké se concentre le long des voies bitumées. Cela s'explique selon le responsable d'exploitation de la SOTRA de la ville de Bouaké par l'absence de voies praticables. Ce dernier s'exprimait en ces terme « *nous n'avons pas le choix. Les quartiers reculés ne sont pas bitumés et nos bus sont bas. Si nous nous hasardons à desservir les quartiers non bitumés, nos véhicules prendront un coup. Ce qui engendrera des dépenses qu'on pouvait éviter* ». La SOTRA ne peut donc pas étendre son réseau de dessert au-delà du réseau actuel. Cette situation est défavorable pour les populations qui résident dans les extensions de la ville. Elles sont donc obligées de parcourir des distances des longues distance afin d'accéder aux arrêts de la SOTRA.

2.2.Les bus de la SOTRA, un moyen de transport utilisé par des individus de statut social différents

La figure 4 montre la répartition des usagers de la SOTRA dans la ville de Bouaké selon leurs statut la figure 4.

Figure 4 : Répartition des usagers de la SOTRA selon leurs statuts



Source : Nos enquêtes, 2024

La figure 4 montre la répartition des usagers de la SOTRA dans la ville de Bouaké. L'observation de ce graphique révèle que toutes les couches sociales ont recourt aux bus de la SOTRA. Le bus est plus emprunté par les étudiants avec 47% de l'échantillon. Les personnes sans emplois représentent 23% des usagers de la SOTRA puis viennent les Hommes de métier. Les fonctionnaires également ont recourt aux bus. Ces derniers sont les moins nombreux des usagers avec 12% de l'échantillon interrogé.

Le fort taux d'étudiant au sein des usagers de la SOTRA trouve son explication dans l'objectif du déploiement de la SOTRA dans les ville Ivoirienne en générale et dans la ville de Bouaké en l'occurrence. La SOTRA est une entreprise de transport public qui vise à assurer la mobilité des populations en toute sécurité et à moindre cout. La totalité (100%) des étudiants interrogés affirment emprunter le bus à cause du cout qui leurs est accessible (200 FCFA le ticket ou 3000 la carte de bus). À ce propos, l'un d'eux disait « *avec la carte de bus qui coute 3000 FCFA, on peut faire le tour de la ville. On peut monter dans le bus quand on veut et se rendre ou on veut* ». Il est de notoriété publique que les étudiants font partie des populations vulnérable en matière de revenu. Les étudiants donc qui sont dans leur majorité sans salaire n'ont donc pas d'autre recourt que de se référer à la SOTRA pour leur mobilité. C'est le même cas de figure pour les sans-emplois. Ces derniers sont sans revenus. A l'instar des étudiants, ils ont recours à la SOTRA pour assurer leur mobilité à moindre coût.

Les hommes/femmes de métiers et les fonctionnaires contrairement aux deux catégories citées, ont un revenu. Vu le coût du transport relativement abordable (200 FCFA) pour eux, ils ont les taux les plus faibles au sein des usagers de la SOTRA avec respectivement 18 % et 12% de

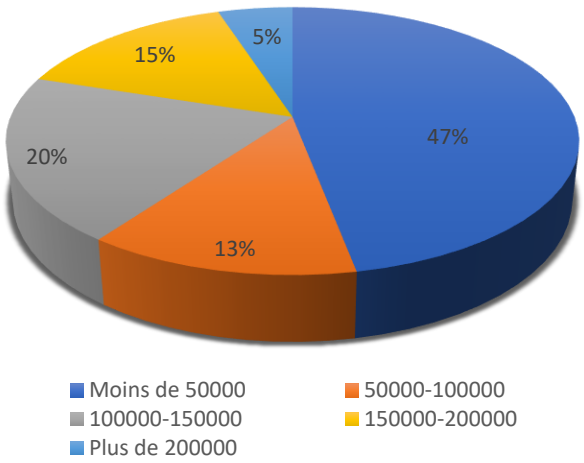
l'échantillon. Ce faible taux s'explique par le temps d'attente des bus. En effet, l'exploitation des données collectées sur le terrain révèlent que la régularité des bus est mise en cause pour plus de 60% des personnes interrogées.

2.3.Revenu des usagers de la SOTRA dans la ville de Bouaké

Pour cette étude, les usagers de la SOTRA de la ville de Bouaké ont été scindés en cinq sous-groupe selon leurs revenus. Les personnes ayants un revenu moins de 50 000 FCFA, ceux qui perçoivent un revenu compris entre 50 000 FCFA et 100 000 FCFA, les individus qui reçoivent entre 100 000 FCFA et 150 000 FCFA, les usagers qui ont entre 150 000 FCFA et 200 000FCFA et ceux qui ont plus de 200 000 FCFA.

La figure 5 présente la répartition des personnes interrogés dans le cadre de cette étude selon leur revenu.

Figure 5 : Répartition des usagers de la SOTRA de la ville de Bouaké selon le revenu



Source : Nos enquêtes, 2024

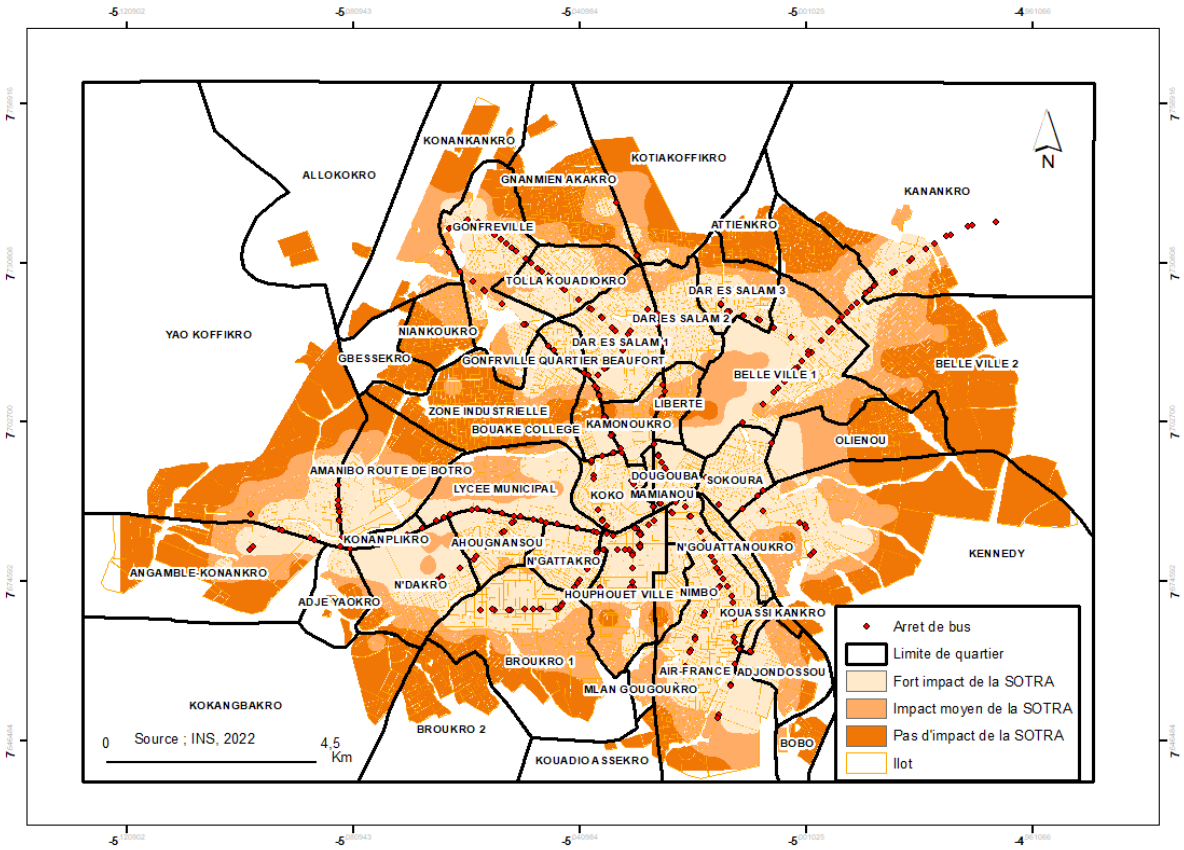
L'étude montre que les personnes ayant un revenu inférieur ou égale à 50000 FCFA sont les plus nombreuse à avoir participé à cette étude. Ils représentent 47% de l'échantillon. Cette franche de l'échantillon est composé dans sa grande majorité d'étudiant. Les moins nombreux sont ceux qui ont un revenu supérieur à 200 000 FCFA. Ce sont généralement des fonctionnaires qui se déplacent souvent par le truchement des bus de la SOTRA. Les boikois qui ont un revenu compris entre 100 000 et 150 000 FCFA représentent 20% des personnes qui empruntent les bus pour effectuer leur déplacement. Puis, nous avons les personnes qui ont un revenu compris entre 150 000 FCFA et 200 000 FCFA. Ces derniers représentent 15% des usagers des bus de la SOTRA de la ville de Bouaké. Quant aux personnes ayant un revenu entre 50 000 FCFA et 100 000 FCFA, ils ne représentent que 13% des personnes interrogées. Le constat que nous

faisons à travers la figure 4 est que le sens d'évolution de revenu et le nombre d'usagers de la SOTRA sont contraires.

2.4.Distribution spatiale des usagers de la SOTRA et impact sur leurs revenus

La figure 6 montre la répartition des populations interrogé selon l'impact de l'avènement de la SOTRA dans la ville de Bouaké.

Figure 6 : Répartition des usagers de la SOTRA selon son impact sur leurs revenus dans la ville de Bouaké



La figure 6 repartie les usagers de la SOTRA de la ville de Bouaké en trois sous-groupes. Le sous-groupe des personnes qui déclarent que les autobus n'ont eu aucun impact sur leurs revenus, ceux qui estime l'impact des bus comme étant moyen et ceux qui déclarent que l'avènement de la SOTRA a amélioré considérablement leur revenu.

Le premier groupe estime que l'avènement de la SOTRA n'a eu aucun impact sur leur revenu. En effet, malgré la mise en circulation des bus de la SOTRA dans la ville de Bouaké, leur dépense en transport reste le même. Ces derniers résident dans les zones d'extensions du chef-lieu de la région du Gbêkê comme le montre la figure 5. Ils sont logés en moyenne entre 1 et 2 Km des arrêts de bus. Étant éloigné des points d'embarquement des bus, cette frange de la population a pour la plupart d'entre elle recourt aux taxi motos pour leur déplacement malgré les couts de ce moyen de transport qui est un peu plus élevé que celui du bus. Ils repensent 40%

des personnes enquêtées dans le cadre de cette étude. La sollicitation des autres moyens de transports est à l'origine du faible impact de l'avènement de la SOTRA sur le revenu des personnes concernées.

La figure 6 révèle également la distribution spatiale des personnes qui sont moins impactées financièrement par l'avènement de la SOTRA dans la ville de Bouaké. L'observation de la figure 6 montre que ces personnes sont situées un peu plus de 500 m des arrêts de bus. Elles représentent 23% des personnes interrogées dans le cadre de cette étude. Ces dernières se déplacent le plus souvent en bus mais utilisent les autres moyens de transport tel que les motos taxis et les taxis communaux. Il faut souligner que cela se fait au besoin et selon l'urgence du moment. Le dépouillement des données indique qu'ils économisent en moyenne 20 000 FCFA à 25 000 FCFA le mois grâce aux bus de la SOTRA.

Pour ce qui est des usagers qui résident à moins de 500 m au plus des arrêts de bus, ils ressentent positivement l'impact de l'avènement de la SOTRA sur leur revenu. En effet, ces personnes dépensent moins dans le transport car ils empruntent essentiellement le bus pour leurs déplacements dans la ville. Ce derniers résident pratiquement en bordure des voies bitumées. Elles représentent 37% de l'échantillon ayant participé à cette étude.

3. Discussion

Les résultats de cette étude montrent que les zone d'extension ne sont pas suffisamment couverte par les bus de la SOTRA et ce, à cause de l'état de la voirie. Ce résultat est le même que celui de D KOROKA (2017 ; p. 9) qui a porté sur l'État des lieux des transports en commun dans la commune d'Abobo. Cette étude révèle que dans la commune d'Abobo, les conditions de déplacements dans les années soixante était difficile au centre-ville en raison d'un nombre insuffisant de voies de communication (D KOROKA, 2017 ; p.9). En 1997, le terrain de ladite commune laissait entrevoir un réseau routier assez fourni mais impraticable. L'auteur révélait également que 96 % des voies sont non bitumées et peu entretenues, et seulement 15 % de la population Abobolaise bénéficie d'une voirie bitumée (D KOROKA, 2017 ; p.9). D L GARCIA (2022) abonde dans le même sens que D KOROKA (2017). Il affirme que l'investissement dans les infrastructures routières peut contribuer à rendre les transports publics plus abordables et plus accessibles pour les zones actuellement mal desservies (D L GARCIA, 2022 ; p.31).

A W GAHIE (2020) aboutie au même résultat. Pour lui, la SOTRA a perdu une part de marché de près de 2 % par an, en raison de ses mauvaises conditions de circulation et une non-adaptation de son réseau à l'évolution urbaine de la ville d'Abidjan (A W GAHIE, 2020 ; p.6). L'importance des infrastructures de transport sur le transport en général et le transport urbain en particulier est mis en exergue par F A MEMEL (2029). Pour lui en effet, la qualité du réseau

routier a permis le développement du transport dans la ville de Yamoussoukro (F A MEMEL, 2019 ; p 7).

Pour F A MEMEL (2019 ; p 7), le niveau du tracé des voies et d'entretien des voies dans la ville de Yamoussoukro donne une fluidité du trafic en toutes circonstances. F A MEMEL (2019) révèle également que les travaux de A Olahan (2006), H Metge (2007), A Echui (2012) et D Michel et P Rémy (2007) aboutissent au même résultat. Ces auteurs affirment que les l'état des infrastructures routières sont un élément indispensable pour le développement transport terrestre (A Olahan, 2006, p.80 ; H Metge, 2007 ; p38 ; A Echui, 2012 ; p.66 ; D Michel et P Rémy, 2007 ; p.24).

L'un des résultats de cette étude montre que la plupart des usagers de la SOTRA de la ville de Bouaké qui est un transport en commun ont un revenu relativement faible. Or le lien entre les dépenses liées au transport et le revenu des usagers de transport en commun demeure très peu abordé. Néanmoins, D L GARCIA (2022, p.30) révèle que les personnes ayant de petits revenus sont les plus nombreux dans le transport public et affectent plus de la moitié de leur revenu dans les transports publics.

Conclusion

En somme, il faut retenir de cette étude que la SOTRA depuis son implantation dans la ville de Bouaké contribuent à la mobilité de toutes les classes sociales.

La SOTRA contribue également au déplacement des population de la ville de Bouaké à moindre cout, leurs permettant ainsi de faire des économies ce qui améliore leurs revenus.

Malgré cela, toutes les zones ne sont pas desservies par la SOTRA. En l'occurrence, les zone d'extension. A cet effet, il y a encore des efforts à faire pour que tous les habitants de la ville de Bouaké puissent avoir recourt et accéder aux services de la SOTRA.

Références bibliographiques

Centre de Population et Développement (CePeD), 2009, La croissance urbaine en Afrique de l'ouest : de l'explosion à la prolifération. La Chronique, n° 57, 6 p

Chambre de commerce du Montréal métropolitain, 2010, Le transport en commun au cœur du développement économique de Montréal, 2010, 58p

DAVID López-García, 2022, Les Transports publics, dans les villes d'Afrique de l'Est, sont-ils justes ? 42p

ECHUI Aka Désiré, 2012, Le transport urbain à Abidjan face aux défis du développement durable, In GEOTROPE : Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement, N° 2, EDUCI, pp.63-78.

FREDERIC Armel Memel 2019, Structuration du réseau routier et développement du transport à Yamoussoukro, en Côte d'Ivoire, revue espace géographique et société marocaine, 16p

GAHIE Wouomon Aristide 2020, Projet feuille de route pour une mobilité durable en Côte d'Ivoire : « Émergence - bas carbone dans les transports », 43p

KOUAKOU Attien Jean-Michel Konan 2021, Les services collectifs de transport intra-urbain à Bouaké : des offres de mobilité à hauts risques pour les populations, 20p

KORIKA Diakité, 2017, État des lieux des transports en commun dans la commune d'Abobo, Mémoire de Master, Université Jean-Jaures de Toulouse, 63p

LOURDES Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet, 2007, Mesurer les dépenses de transport des ménages en Afrique Subsaharienne. Une Application au cas de Niamey, 9th WCTR Conférence G1 : Urban Transport in Developing Countries, HAL, 19p

MICHEL Didier et REMY Prud'homme, 2007, Infrastructures de transport, mobilité et croissance, La documentation française, Paris, ISBN : 978-2-11-006855-2, 241p

OLAHAN Abraham, 2006, urbanisation et dynamique des transports collectifs urbains : cas des wôrô-wôrô et gbakas dans la commune de Yopougon,In GEOTROPE : Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement, N°7, EDUCI, pp.83-102

PATRICK Bultynck 1998, Transports urbains Plan de développement stratégique 1998 – 2002, 41p

SOFIA Hafidi, MARION Hoyez, JULIEN Alliaire, 2022, Mobilité des femmes dans les villes Africaines comment expliquer les inégalités d'accès, 23p

Auteur

Assistant, Université Alassane Ouattara, Laboratoire de Cartographie population et développement des territoires (CAPDEV), Zombojeanphilippe@gmail.com