Activités commerciales sur le transect N'Zianouan-Divo (sud de la Côte d'Ivoire)

Commercial activities on the N'Zianouan-Divo transect (south of Côte d'Ivoire)

[1]YEBOUE Konan Thiéry St Urbain

Résumé

Les voies de communication, utiles au déplacement des populations et à l'acheminement des produits agricoles vers les centres de commercialisation, sont des supports stratégiques dans le développement de la Côte d'Ivoire. C'est pourquoi depuis son Indépendance, l'État ivoirien s'est investi dans un vaste programme de développement de voies de communication et s'est doté de l'un des réseaux routiers les plus performants de la sous-région, afin d'interconnecter et rapprocher les pôles économiques et administratifs. L'objectif de cet article est d'analyser la dynamique des activités commerciales sur le transect N'Zianouan-Divo, un tronçon routier dans le sud de la Côte d'Ivoire. Pour y parvenir, il s'est appuyé sur une méthodologie qui a combiné la recherche documentaire à une enquête de terrain réalisée auprès de 153 acteurs marchands, installés dans 8 localités, le long du linéaire allant N'Zianouan à Divo. À l'issue du traitement des données collectées, les résultats montrent qu'une combinaison de facteurs concourt à favoriser le déploiement d'activités marchandes sur le transect N'Zianouan-Divo. À cette échelle, ces activités sont, dans la quasi-totalité, tenues par des femmes (95%). Ces acteurs proposent aux client, composés à 91% de voyageurs, une variété de produits (vivriers, animaux, boissons, etc.) à des prix fluctuant selon leur disponibilité sur les marchés. Enfin, bien que fragilisées par des contraintes diverses, la rentabilité de ces activités est à 66% supérieure ou égale au Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti (SMIG) ivoirien (75 000 F CFA) et constituent des opportunités d'emploi et d'affirmation sociale pour les femmes en milieu rural.

Mots-clés : Sud ivoirien, Transect N'Zianouan-Divo, Activités commerciales, Rentabilité financière et sociale, Femme.

Abstract

Roads, which are vital to the movement of populations and the transport of agricultural produce to marketing centers, are strategic elements in the development of Côte d'Ivoire. This is why, since independence, the Ivorian government has embarked on a vast road development program, building one of the most efficient road networks in the sub-region in order to interconnect economic and administrative centers and bring them closer together. The aim of this article is to analyze the dynamics of commercial activities on the N'Zianouan-Divo transect, a stretch of road in southern Côte d'Ivoire. To achieve this, it relies on a methodology that combines documentary research with a field survey of 153 commercial actors, located in 8 localities along the linear route from N'Zianouan to Divo. After processing the data collected, the results show that a combination of factors favors the deployment of commercial activities on the N'Zianouan-Divo transect. On this scale, these activities are almost all run by women (95%). These players offer customers, 91% of whom are travelers, a variety of products (foodstuffs, animals, beverages, etc.) at prices that fluctuate according to their availability on the markets. Lastly, although weakened by various constraints, the profitability of these activities is 66% higher than or equal to the Ivorian Minimum Interprofessional Wage (SMIG) (75,000 FCFA) and represent employment and social affirmation opportunities for rural women.

Key words: Southern Côte d'Ivoire, N'Zianouan-Divo transect, Commercial activities, Financial and social profitability, Women.

Introduction

L'activité commerciale est en grande partie dépendante des conditions de son accessibilité, car les possibilités de déplacements influent sur l'appareil commercial et, en particulier, sur sa localisation (I. VAN DE WALLE, 2005, p.18). La mobilité joue un rôle important dans les activités humaines et favorise, à travers les flux de personnes et des biens, le développement des activités économiques. Consciente de ces réalités, la Côte d'Ivoire, pour soutenir son économie et assurer sa dynamique, s'est investie dans un vaste programme de développement de voies de communication et s'est dotée de l'un des réseaux routiers les plus performants de la sous-région ouest africaine.

Ce réseau qui était de 680 Km en 1960, est passé à 6 514 Km en 2000 pour atteindre 6 743 Km en 2019, permettant d'assurer plus de 90% des déplacements des personnes et des biens, en interne et avec les pays voisins (MINISTÈRE DU TRANSPORT-RCI, 2019, p.5). Cependant, le manque d'entretien routier, surtout avec l'avènement de la crise militaro-politique de 2002, a conduit à des difficultés d'évacuation des produits agricoles vers les centres urbains, occasionnant des pénuries sur les marchés, avec pour conséquence la hausse des prix des denrées alimentaires.

En vue d'apporter une solution au problème de la cherté de la vie, le gouvernement ivoirien a décidé de réhabiliter en moyenne 40 000 km de routes en terre et pistes rurales par an (MEER, 2019, p.5), en plus de l'aménagement et bitumage de routes neuves. Cette stratégie visait l'amélioration des conditions de déplacement des populations et la facilitation de l'acheminement des produits agricoles vers les centres de commercialisation. Ces possibilités de déplacement favorisent le développement d'activités commerciales, tant dans les agglomérations que le long des voies de communication, comme c'est le cas sur le transect N'Zianouan-Divo.

Situé dans le sud de la Côte d'Ivoire, le transect N'Zianouan-Divo est un axe routier qui traverse l'Agnéby-Tiassa et le Lôh- Djiboua, deux régions essentiellement agricoles, tournées vers la production vivrière (banane plantain, igname, manioc, etc.) et l'économie de plantation (café, cacao, hévéaculture, banane douce, etc.).

Cependant, elles restent confrontées à la crise du binôme café-cacao, à la paupérisation en milieu rural et aux difficultés pour les agriculteurs d'écouler les produits vivriers vers les marchés, du fait de l'impraticabilité des routes et pistes villageoises. Mais, avec les possibilités offertes par la réhabilitation de la route allant de Bodo (PK 109 sur l'autoroute du nord) à Divo, voie réhabilitée par l'État de Côte d'Ivoire en 2020 à hauteur de soixante-et-un milliards F CFA (PFO AFRICA, 2021, p.1), les populations des localités traversées par cet axe routier asphalté, trouvent

opportun de proposer leurs marchandises en bordure de voie afin de pallier l'insuffisance monétaire dans l'économie des ménages. Cet élan de développement d'activités commerciales, rythmé par le trafic routier, offre ici l'occasion de réfléchir sur les alternatives paysannes face aux contraintes en milieu agricole. Alors, dans quelle mesure les activités commerciales sur le transect N'Zianouan-Divo offrent-elles des possibilités de développement socioéconomique, dans un contexte de crise agricole et de lutte contre la pauvreté ? Cette question permet d'aborder :

- les déterminants des activités commerciales sur le transect N'Zianouan-Divo ;
- les caractéristiques de ces activités ;
- les effets induits des activités commerciales sur les populations qui y sont engagées.

Cette étude qui a pour objectif d'analyser la dynamique des activités commerciales sur le transect N'Zianouan-Divo, part de l'hypothèse selon laquelle les infrastructures routières desservent des espaces et contribuent à l'organisation des territoires qu'elles traversent. Cela, grâce à la dynamique des activités marchandes (comme c'est le cas sur le transect N'Zianouan-Divo). L'étude trouve son intérêt dans le fait qu'elle constitue un support de réflexion sur la place du transport routier dans le développement rural. Aussi, elle permet une meilleure appréhension des questions liées au commerce et à la mobilité. Afin de mieux cerner les contours du questionnement, il importe de préciser les propos méthodologiques.

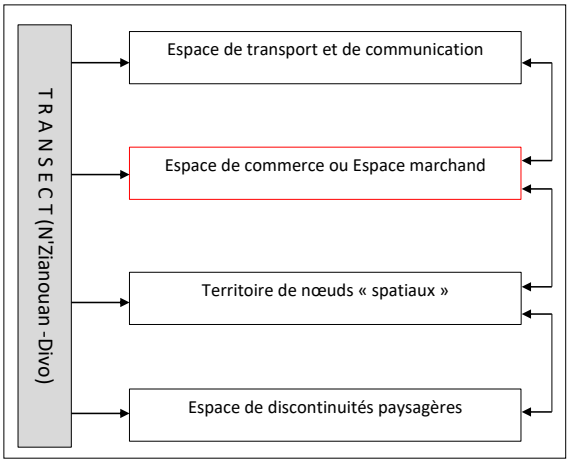
1. Matériel et méthode

1.1. Approche théorique et présentation du transect N'Zianouan-Divo

Le regard de cette recherche sur le transect est celui de F. POUSIN et *al*., (2016, p.1), pour qui le transect désigne la traversée, selon une ligne imaginaire, d'un espace géographique afin d'en analyser les composantes paysagères. Le transect est donc un outil de représentation de l'espace, qui permet une observation de terrain selon une perspective verticale, contrairement aux dispositifs plus classiques d'observation en géographie que sont la carte ou le plan. Ce dispositif d'observation dans le cas présent est celui du tronçon allant de N'Zianouan à Divo dans le sud de la Côte d'Ivoire. La figure 1 suivante illustre l'approche conceptuelle de ce profil paysager.

Le transect ici considéré met en relation différents types d'espaces ou de territoire (Figure 1). C'est un espace de transport et de communication, car il désigne un tronçon routier au cœur d'un trafic qui met en relation un carrefour routier important sur la nationale A3 (N'Zianouan) et une capitale régionale (Divo). Ce trafic routier donne l'occasion aux populations des localités traversées d'exercer des activités marchandes.

Figure 1 : Conceptualisation du transect N'Zianouan-Divo

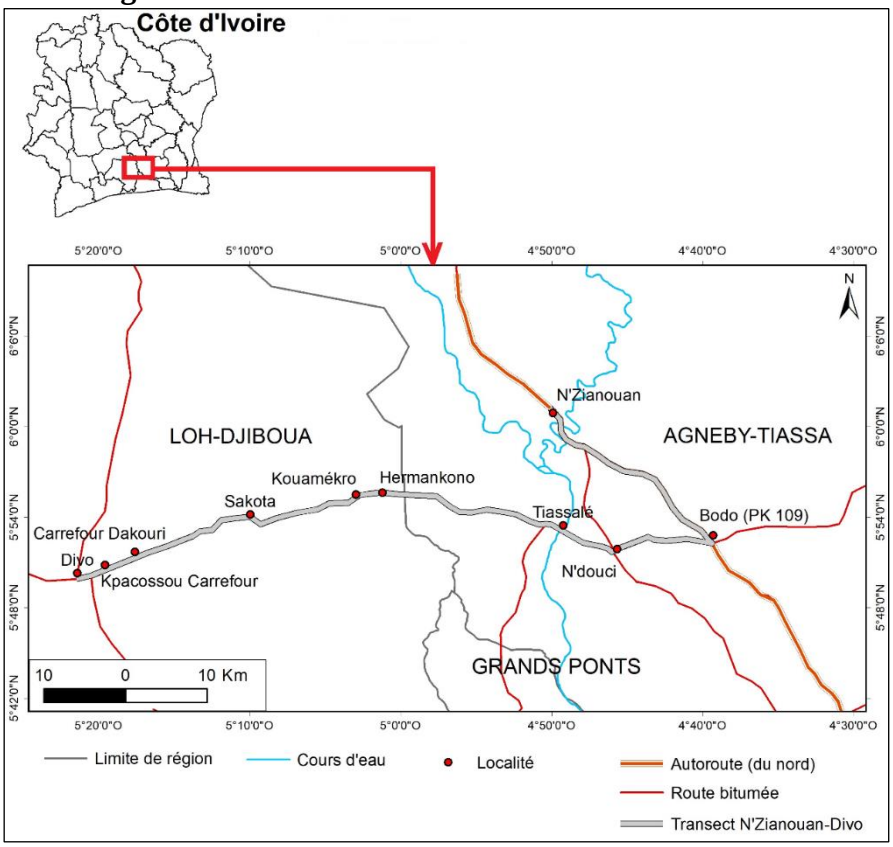


Source : YEBOUE K. T.S. U., 2023

De ce fait, c'est également un espace de commerce (le type d'espace ici au centre de notre analyse). Les activités qui s'y déroulent sont un support de connexion entre des espaces de production ou de capture et un arrière-pays agricole qui est dynamique par l'activité des transporteurs, automobilistes, commerçants et des clients. Il faut également relever qu'à l'échelle de ce transect, des éléments clés marquent à l'observation. Il s'agit des localités traversées par le transect et des marchés ou lieux de commerce en bordure de voie. Ces espaces constituent des nœuds, car ils sont des points de réception et de diffusion de plusieurs produits mis en ventes, généralement par les populations riveraines. Ces nœuds laissent place à différents paysages dominés par le saltus. Vue dans l'ensemble, il y a donc une complexité paysagère marquée par des ruptures. Au-delà de l'approche conceptuelle qui marque une approche théorique du profil transversal ici considéré, le transect N'Zianouan-Divo est un axe routier qui met en relation deux bornes qui sont des localités : N'Zianouan (6° 00′ 51″ N, 4° 48′ 45″ O) et Divo (5° 49' 59.99" N, 5° 22' 01" O) (figure 2).

L'analyse de la figure 2 permet d'observer que le transect N'Zianouan-Divo est un axe routier qui prend en compte deux types de voies : une section de l'autoroute du nord, N'Zianouan-Bodo longue de 22,4 Km et une route bitumée à deux voies : Bodo-Divo (83,6 Km). La première section appartient à la nationale A3, une voie enregistrant un trafic dense connectée à la capitale économique Abidjan (111 km). N'Zianouan est un carrefour et un point de chute des véhicules et des usagers circulant sur la nationale A3 et enregistre le développement d'un marché permanent bordant l'autoroute. Quant à la seconde section (Bodo-Divo), elle a été entièrement réhabilitée depuis 2020, facilitant les flux de personnes et des biens entre ces deux localités-bornes : N'Zianouan et Divo.

Figure 2 : Localisation du transect N'Zianouan-Divo



Source : INS, 2021, Carte réactualisée par YEBOUE K. T.S. U., 2023.

Zone cacaoyère par excellence Divo est le chef-lieu de la Région du Lôh-Djiboua. C'est donc à l'échelle de cette section (N'Zianouan-Divo) que l'étude s'est évertuée à collecter des données nécessaires à sa réalisation.

1.2. La collecte des données mobilisées pour l'étude

Pour la réalisation de cette étude, des données quantitatives et qualitatives ont été nécessaires. Ces informations sont issues de l'exploitation documentaire et de données de terrain. Deux catégories de personnes ont été interrogées pour la phase de terrain. La population cible est composée des commerçants installés le long du transect N'Zianouan-Divo. Les outils de collecte des données mobilisés sont composés d'un appareil photographique pour les prises de vue sur le terrain, d'un questionnaire adressé aux commerçants, d'un smartphone servant comme récepteur GPS, d'un carnet de note.

Du 14 au 18 septembre 2022, une enquête exploratoire a été nécessaire pour l'dentification des marchés le long du tronçon N'Zianouan-Divo. Cette étape a été également l'occasion d'observer ces activités et de recenser les commerçants présents. Deux critères discriminants ont guidé ce recensement. Il s'agit du fait d'avoir une ancienneté d'au moins trois années dans l'activité de vente et le fait de disposer d'une place d'installation. Cela visait à recueillir des informations

stables et éprouvées (avec le temps) quant à la rentabilité de ce commerce et la possibilité d'avoir des traces des réalisations menées à partir de l'activité. Cette mesure vise également à éliminer les vendeurs occasionnels qui pourrait biaiser les données. À l'issue de cette opération, un total 193 personnes ont été recensées dans 8 localités. Ces localités retenues abritent des lieux de vente en bordure de voie bien animés, avec une affluence de clients, qui font de ces espaces de véritables nœuds le long du transect. De cette pré-enquête, il a été donc décidé d'interroger toutes les personnes recensées. Ainsi, du 1er au 15 octobre 2022, l'enquête proprement dite s'est déroulée. Toutefois, il s'est trouvé que des personnes préalablement recensées n'étaient pas toutes disponibles lors de ce passage. Ainsi, c'est finalement 153 personnes qui ont été interrogées sur 193 recensées comme reparties dans le tableau 1.

Tableau 1 : Répartition des localités investiguées et des populations enquêtées

Localités enquêtées	Nombre de commerçants recensés	Nombre de commerçants enquêtés	Proportion des enquêtés (%)
N'zianouan	65	35	53,85
Bodo	34	28	82,35
Tiassalé	29	28	96,55
Hermankono	12	12	100
Kouamekro	10	10	100
Sakota	12	10	83,33
Carrefour Dakouri	21	20	95,24
Kpacossou carrefour	10	10	100
Total	193	153	79,27

Source : Enquêtes de terrain, octobre 2022

Dans l'ensemble, ce sont 79,27% des personnes recensées qui ont été interrogées (Tableau 1). Après la collecte des données, le traitement qui s'en est suivi a été cartographique et statistique. Le traitement statistique a été possible grâce aux logiciels Excel 2021 (pour le dépouillement automatique) et OpenOffice 2014 (pour concevoir les graphiques). La cartographie a été réalisée à partir d'ArcGIS 10.2. Le logiciel Word 2021 a permis de faire la saisie du texte. Les informations collectées et traitées ont été organisées en trois grandes parties et constituent les résultats de cette étude.

2. Résultats

Les présents résultats obtenus s'organisent autour de trois axes. D'abord, il est question d'analyser les déterminants des activités commerciales ; ensuite leurs caractéristiques, et enfin, l'étude a présenté les effets induits de ces activités commerciales sur les populations qui y sont engagées.

2.1. N'Zianouan-Divo : un transect favorable aux activités commerciales pour diverses raisons

Trois raisons fondamentales justifient le fait que le transect N'Zianouan-Divo représente une section favorable au déploiement d'activités commerciales. D'abord, cette section part d'une localité-carrefour à une capitale régionale. N'Zianouan est localité située sur la section de l'autoroute du nord A3 Abidjan- Singrobo, longue de 140 Km et construite en 1982. Pour une meilleure circulation des véhicules, des aires de repos ont été aménagées sur la nationale A3 parmi lesquelles l'aire de repos du PK 125, faisant référence à N'Zianouan, spécifiquement aménagé avec un centre de secours d'urgence des sapeurs-pompiers et un parking de stationnement. De ce fait, c'est un véritable carrefour pour les près de 8 000 véhicules circulent par jour sur l'autoroute du nord A3 (ABIDJAN TRAFFIC, 2015, p.1), et vit au rythme du départ et des arrivées des voyageurs. Quant à Divo, c'est le chef-lieu de région de la région du Lôh-Djiboua et un pôle de convergence de plusieurs populations dans le but d'établir des documents administratifs, se soigner, faire des achats ou aller à l'école. Ces deux pôles grouillent donc de monde, des potentiels clients pour toute activité commerciale.

Ensuite, il faut relever que le transect N'Zianouan-Divo est fluide et praticable avec des garanties de sécurité. La section N'Zianouan - Bodo (PK109) fait partie de l'autoroute du nord et ne souffre d'aucune contrainte de fluidité routière. Cependant, celle allant de Bodo (PK109) à Divo, jusqu'à Gagnoa en passant par la ville de Lakota, a subi une dégradation avancée de la chaussée existante, à la suite de l'augmentation du trafic routier depuis la dégradation de la Côtière. Mais depuis 2020, la chaussée abîmée sur l'ensemble du linéaire a été entièrement reconstruite (photo 1), permettant le désenclavement pour les habitants de la région du Lôh-Djiboua et une connexion aux autres localités du pays.

Photo 1 : Une portion de l'axe routier du tronçon Bodo (Pk 109)-Divo

Source : D'après les résultats de l'enquête de terrain, 2022.

La photo 1 montre la portion réhabilitée de la route qui traverse la localité d'Hermanko. La réhabilitation de la voie contribue à la fluidité routière et permet aux compagnies de transport de mener en toute quiétude leurs activités, surtout avec les postes de contrôle des forces de l'ordre et de sécurité. L'investigation de terrain a permis d'en dénombrer cinq le long du transect ici étudié.

Enfin, l'existence de ce tronçon offre une nette alternative aux populations locales de diversifier leurs revenus grâce au contact direct avec les usagers de la route, les potentiels clients de leurs marchandises. Au fait, les résultats révèlent que la clientèle des commerçants est à 91% composée des voyageurs, pendant que les clients locaux ne représentent que 9%. L'ouverture de l'économie locale sur cette voie de communication, offre à la population locale la possibilité de s'affranchir de la pauvreté en milieu rural.

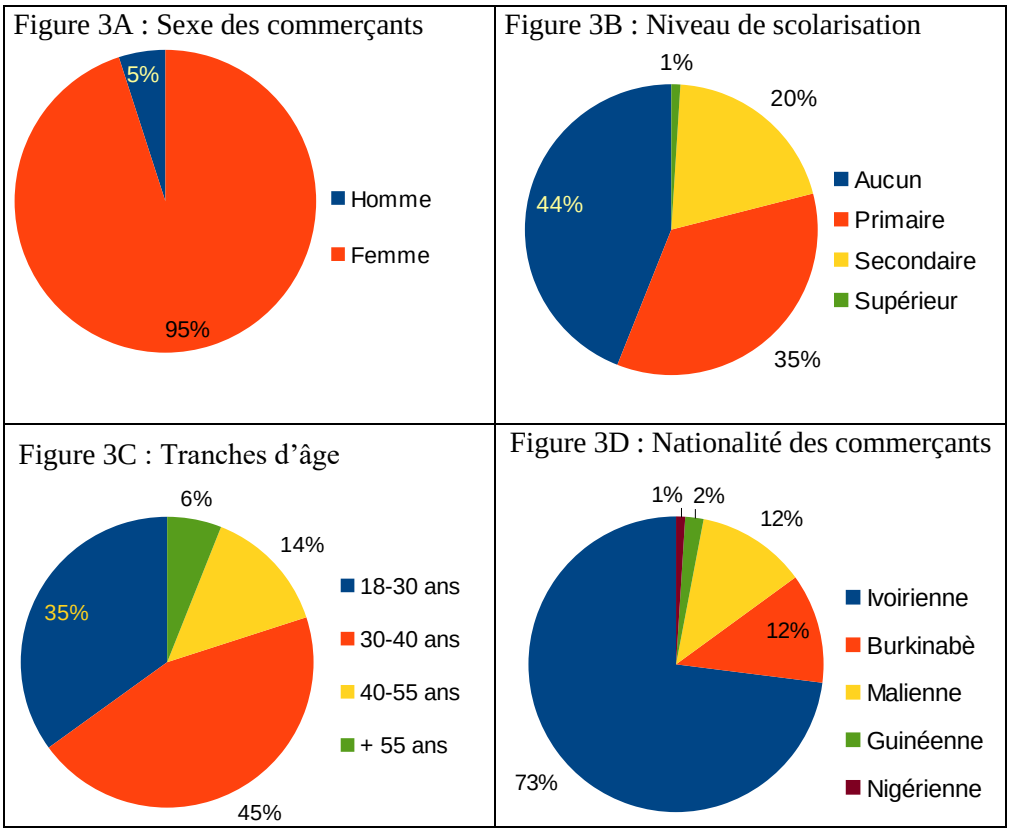
Au regard de ces conditions favorables, la majorité des enquêtés a choisi le commerce en bordure de route pour diversifier les revenus de la famille et se prendre en charge (58%). Tandis que d'autres le font par manque d'emploi et une volonté de lutter contre la pauvreté (38%). Une minorité d'entre eux a l'intention de se faire un peu d'argent afin d'investir dans d'autres projet (7%). Ces acteurs qui sont engagés dans le commerce en bordure de routes ne représentent pas une population homogène.

2.2. Caractéristiques des activités commerciales sur le transect N'Zianouan-Divo

2.2.2. Des activités commerciales largement aux mains de femmes analphabètes ou déscolarisées

Les animateurs des activités commerciales sur le transect N'Zianouan-Divo sont les commerçants dont les caractéristiques socio-démographiques sont présentées par la figure 2. Il ressort de l'analyse de la planche de figures n°1 que sur le transect N'Zianouan-Divo, l'activité commerciale est majoritairement tenue par des femmes (95%). Les hommes qui ne représentent 5% cherchent à se faire une place dans cette activité. Dans l'ensemble, ces commerçants sont majoritairement des analphabètes (44%) qui exercent avec des déscolarisés ayant fait le primaire (35%) ou le secondaire (20%). Parmi eux, d'autres pourtant ont le niveau supérieur (1%). Avec une part aussi importante de commerçants analphabètes et de déscolarisés, il est évident que l'activité commerciale est une solution à la crise de l'emploi. Même à l'échelle locale, le commerce est essentiel pour l'épanouissement socio-économique des ménages et contribue à la croissance en général.

Figure 3 : Caractéristiques socio-démographiques des commerçants du transect N'Zianouan-Divo



Source : D'après les résultats de l'enquête de terrain, 2022.

Ce sont des actifs majoritairement jeunes (80%), car 35% ont entre 18-30 ans et 45% entre 30-40 ans. Les plus de 40 ans ne représentent que 20%. La mobilité qu'impose le commerce en bordure de route justifie la dominance des tranches d'âge des plus vigoureux. Aussi, les personnes engagées dans la commercialisation des produits sont à dominance Ivoiriennes (73%), mais aussi Burkinabès (12%), Maliennes (12%), Guinéennes (2%) et Nigériennes (1%) comme l'illustre la figure D de la planche 1. Ces Ivoiriens (73%) d'ethnie Baoulé, Agni, Abbey et Malinkés sont propriétaires de places en bordure de route, qu'ils mettent en location aux étrangers qui cherchent une place pour une activité commerciale.

2.2.3. Une variété de produits commercialisés à des prix fluctuant selon leur disponibilité

Les activités commerciales sur le transect N'Zianouan-Divo s'organisent autour de divers types de produits. Les investigations de terrains ont relevé plusieurs catégories de produits commercialisés comme cela est présenté dans le tableau 2.

Tableau 2 : Les types de produits commercialisés sur le transect N'Zianouan-Divo

Types de produits	Composantes de produits commercialisés	Proportion (%) chez les enquêtés
Produits vivriers	Piment, gombo, aubergine, tomate, riz local, graine, maïs, arachide, banane plantain (régime ou braisée), igname, oignon, patate, etc.	48%
Produits fruitiers	Mangue, banane douce, petit cola, pomme, gingembre, avocat, orange, citron, corossol, ananas.	34%
Protéines animales	Poisson fumé, crevette, escargot, viande de brousse (lièvre, aulacode, rat, etc.).	7%
Boissons	Lipton, café, l'eau glacée, sucrerie.	7%
Autres produits	Cigarette, produits cosmétiques, champignon, sandwich, attiéké-poisson, etc.	4%

Source : D'après les résultats des travaux de terrain, 2022

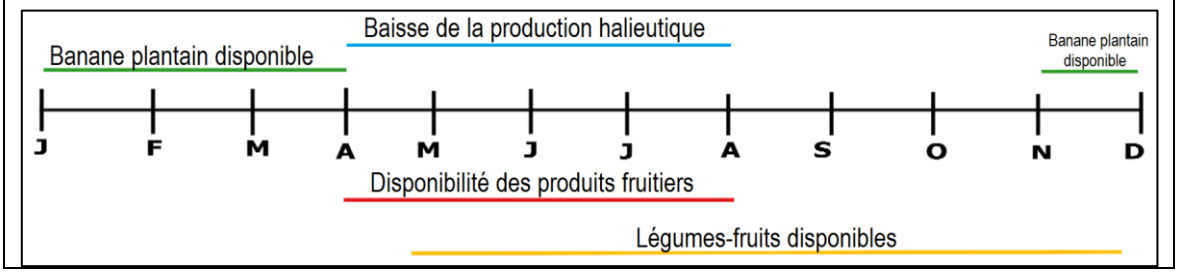
Plusieurs types de produits sont exposés par les commerçants (tableau n°2) le long de la route. Les types de marchandises les plus commercialisées sont les produits vivriers (48%) suivis des les produits fruitiers (34%). La disponibilité des produits vivriers sur ce transect peut s'expliquer par l'orientation des populations locales vers l'agriculture et la production vivrière. Quant aux produits fruitiers, ils proviennent du nord du pays (Korhogo) pour les mangues, d'Abidjan pour les pommes ou cultivés dans les localités enquêtées comme c'est le cas pour la banane douce. Les protéines animales (7%) sont composées d'escargots, de viandes de brousse, de crevettes ou de poissons d'eau douce. Pour les deux dernières, la pêche locale permet d'assurer leur disponibilité grâce à la proximité du fleuve N'Zi. Pour les boissons (7%) et les autres produits (4%), ce sont pour la plupart des produits manufacturées, accessibles presque partout sur l'étendue du territoire. Cette faible disponibilité peut s'expliquer par le manque d'intérêt des clients envers ces produits.

Par ailleurs, les résultats de terrain ont révélé que les prix des produits commercialisés sont rythmés par l'évolution des calendriers culturaux des produits agricoles. Les quantités disponibles sur les étals sont marquées par une discontinuité temporelle déterminée par la disponibilité vivrière locale ou des captures. Le tableau 3 permet d'observer les fluctuations des prix des produits selon leur disponibilité. Le tableau 3 permet d'observer que trois régimes de banane plantain coûtant 2000 F CFA en période d'abondance (novembre à mars) sont vendus à 5000 F CFA sur les étals quand la banane vient à manquer. Il en est de même des légumes-fruits comme la tomate (de 300 à 700 F CFA le Kg), le piment (de 5000 à 10000 F CFA le sac de 50 Kg) ou l'aubergine (de 2000 à 3000 F CFA la cuvette de 0,04m^3) selon les périodes.

Tableau 3 : Évolution de quelques prix (F CFA) de produits commercialisés selon leur disponibilité

Produits commercialisés	Période d'abondance	Période de rupture
Produits vivriers		
Banane plantain (3 régimes)	2 000	5 000
Aubergine (la cuvette)	5 000	8 000
Piment (le sac de 50 Kg)	5 000	15 000
Tomate (le Kg)	300	700
Produits fruitiers		
Mangue (le sac de 50 Kg)	6 000	10 000
Banane douce	5 000	8 000
Petit cola (le Kg)	2 000	3 000
Protéines animales		
Poisson (capitaine d'environ 3 Kg)	5 000 à 6 000	10 000 à 15 000
Crevette (la caisse)	15 000	20 000

Calendrier de disponibilité de quelques produits



Source : D'après les résultats de l'enquête de terrain, 2022.

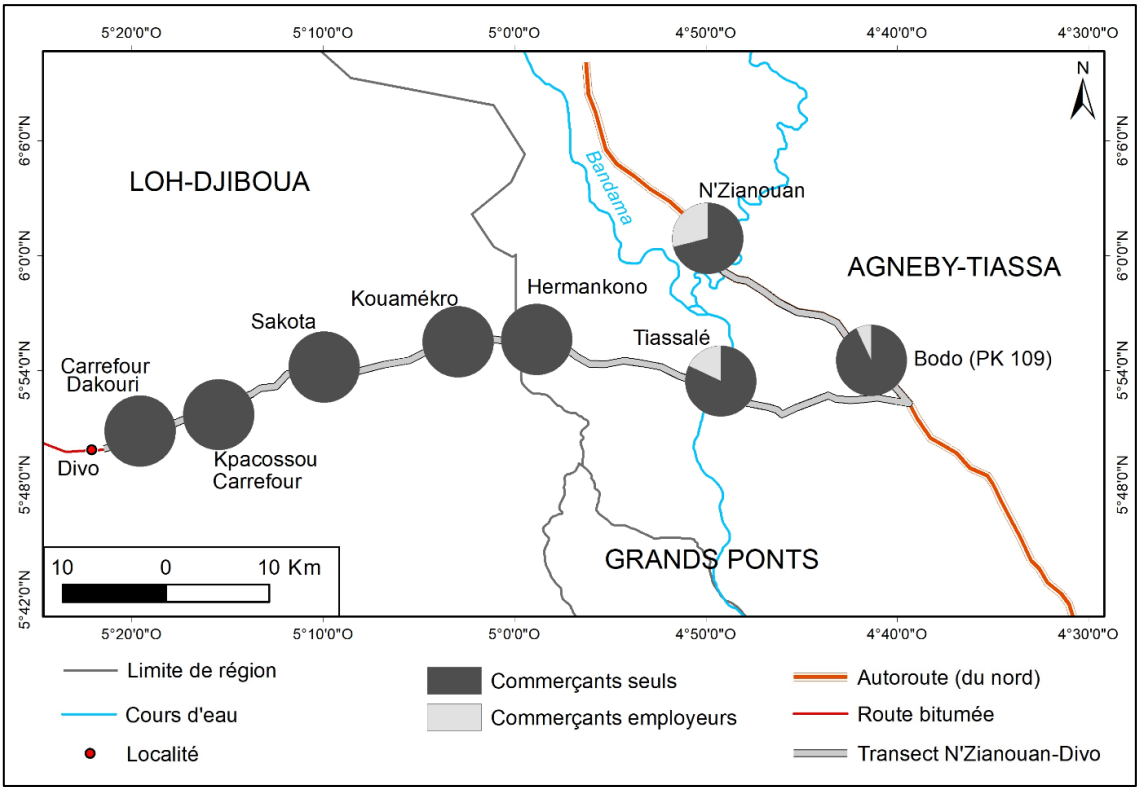
Les prix d'achat des produits fruitiers connaissent aussi une fluctuation, sous l'effet des nets reculs des quantités sur les marchés. Généralement disponibles entre avril et août, avec des prix accessibles, les produits fruitiers tels que la mangue, la banane douce et le petit cola sont hors de prix de septembre à mars (tableau 3). L'évolution cadencée du prix concerne également les protéines animales. Sur la période d'un an, les prix d'achat du poisson capitaine décélère autour de 5000 à 6000 F CFA de janvier à mars et de septembre à décembre, mais connaissent néanmoins en forte hausse (jusqu'à 15000 F CFA) d'avril à août, quand la production halieutique vient à baisser du fait de la montée des eaux du Bandama. Il apparait donc clair que, d'une manière générale, la hausse des prix sur le marché traduit un déséquilibre entre l'offre et la demande. Aucun des prix des produits commercialisés n'est stable avec l'évolution de leur niveau de disponibilité.

2.2.4. Des commerçants travaillant généralement seuls, préférant l'approche directe

Sur le transect N'Zianouan-Divo, les activités de commerce n'enregistre pas un grand nombre de commerçants employeurs. Les activités marchandes sont majoritairement tenues par des personnes qui travaillent généralement seules (89%), pendant que d'autres commerçants emploient (11%) des personnes pour leur venir en aide. À l'échelle des localités enquêtées, les

investigations de terrain ont permis de relever qu'il s'observe des spécificités par localité (figure 2).

Figure 2 : Répartition des commerçants selon qu'ils ont des employés ou pas



Source : Enquête de terrain, 2022, Réalisée par YEBOUE K. T.S. U., 2023.

L'analyse de la figure 2 montre que les localités enregistrant des commerçants employeurs sont N'Zianouan (29%), Tiassalé (18%) et Bodo (7%). Elles se positionnent sur l'autoroute du nord (N'Zianouan et Bodo) ou non loin de cette voie nationale (Tiassalé). À ces points de vente, les personnes concernées sont toutes des femmes commerçantes, soit de banane braisée, soit d'attiéké-poisson frit. Ces commerces demandent une main-d'œuvre pour la commercialisation des produits. Les personnes sollicitées pour aider à la vente reçoivent généralement une paie à la fin de chaque journée (1000 à 1500 F CFA) ou à la fin du mois (revenu allant de 15 000 à 30 000 FCFA). Par contre, d'autres commerçants travaillent sans employés rémunérés ou seuls. C'est le cas dans toutes les localités enquêtées, mais totalement à Hermankono (100%), Kouamékro (100%), Sakota (100%), Carrefour Dakouri (100%) et Kpacossou Carrefour (100%). Ces commerçants n'employant pas de main-d'œuvre salariée préfèrent travailler avec des membres de leur parenté (généralement leurs enfants), afin de maximiser les profits. Pour ces enfants, les périodes de congés ou les vacances sont les moments choisis pour aider les parents. Ils participent ainsi à la mobilisation de ressources pour leur propre scolarité ou la couverture d'autres soins domestiques les concernant. Ainsi, à chaque stationnement des véhicules, ils se précipitent pour

accoster les voyageurs. L'approche choisie est l'approche direct ou le « corps à corps » avec la clientèle pour commercialiser au mieux les différents produits comme l'illustre la photo 2.

Photo 2 : Un attroupement de commerçants à côté d'un véhicule de transport en commun stationné à N'Zianouan

Source : D'après les résultats de l'enquête de terrain, 2022.

La photo 2 permet d'observer des femmes commerçantes avec des produits sur la tête, proposer leurs marchandises aux usagers d'un car de transport en commun en stationnement. Ces stationnements qui s'observent plus à N'Zianouan, Bodo et Tiassalé ont pour but de permettre aux voyageurs de faire une pause et de satisfaire des besoins. La présence continuelle de ces commerçants témoigne de l'existence d'un marché de consommation le long du transect. Ce marché de consommation est essentiellement composé de voyageurs (91%) et de riverains (9%). Selon les commerçants, l'affluence des clients est fonction des jours et rythmée par les périodes de grande festivité. Les jours de fins de semaine (vendredi, samedi et dimanche) ou entourant un jour de fête (Noël, Tabaski, Jour de l'an, etc.) sont considérés comme les jours d'affluence de la clientèle. En effet, pendant ces jours, plusieurs personnes effectuant des déplacements pour des cas de funérailles, d'un week-end de loisirs ou d'autres raisons, choisissent de faire des achats le long de la route au cours du voyage. Toute cette dynamique commerciale n'est pas sans conséquence.

2.2. Effets induits des activités commerciales sur le transect N'Zianouan-Divo

2.3.1. Le commerce sur le transect N'Zianouan-Divo : une activité financièrement rentable et utile à la satisfaction des besoins

Les activités commerciales sur le transect N'Zianouan-Divo génèrent des numéraires aux acteurs engagés. Les bénéfices liés au commerce varient en fonction de l'affluence de la clientèle et des jours de vente. Compte tenu de la diversité des produits commercialisés, il apparait problématique d'établir des comptes spécifiques à chaque type de marchandise pour en évaluer

nettement les gains. Une enquête d'opinion a alors permis de mettre en lumière des fourchettes permettant de catégoriser les bénéfices obtenus (Tableau 4).

Tableau 4 : Répartition des bénéfices mensuels moyens obtenus par les commerçants

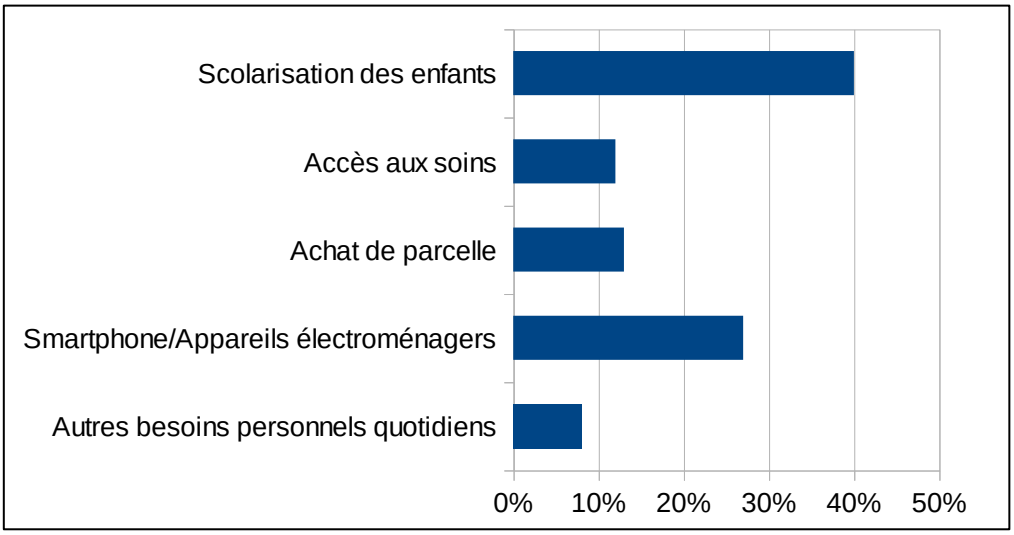
Fourchettes de gains (en F CFA)	**Effectifs**	**Proportions (%)**
[40 000 – 75 000[	59	34%
[75 000 – 150 000[	73	42%
[150 000 – 300 000[	36	21%
≤ 300 000	5	3%
Total	173	100%

Source : D'après les résultats de l'enquête de terrain, 2022.

De l'analyse des données du tableau n°4, il ressort que la majorité des commerçants sur le transect N'Zianouan-Divo a un bénéfice moyen mensuel compris entre 75 000 et 150 000 F CFA (42%). Cette tranche est essentiellement composée de femmes commerçantes de produits vivriers. À partir de 150 000 F CFA/mois, il y a 21% des commerçants qui ont entre 150 000 et 300 000 F CFA, et seulement 3% qui ont un revenu supérieur ou égal à 300 000 F CFA. Ces revenus, mis en rapport avec le Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti (75 000 CFA), montrent que 66% des personnes engagées dans des activités commerciales sur le transect N'Zianouan-Divo gagnent, dans le contexte ivoirien, un minimum pour se prendre en charge. Ceux qui gagnent moins ont mensuellement un bénéfice compris entre 40 000 et 75 000 F CFA (34%). Ces gains sont certes inférieurs au Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti, mais restent substantiels pour ces acteurs. Toutefois, la distribution de ces revenus dans le temps permet de constater une inégalement répartition selon les commerçants. Les périodes dites "de fête" sont celles de grands gains pour eux, car les déplacements massifs riment avec une multiplication des bénéfices. Cela traduit le fait que ces activités participent à l'amélioration des conditions de vie des commerçants et de leurs familles. La figure 4 présente les principales destinations des revenus issus du commerce sur le transect N'Zianouan-Divo.

Les revenus obtenus servent à la réalisation de projets ou la satisfaction de besoins. L'analyse de la figure 4 montre que les bénéfices issus des activités commerciales sur le transect N'Zianouan-Divo permettent à 40% des commerçants interrogés d'assurer la scolarisation de leurs enfants. De même, 27% d'entre eux réussissent à acquérir des smartphones ou des appareils électroménagers pour plus de commodité dans leur quotidien et 13 % achètent des parcelles.

Figure 4 : Principales destinations des grains issus des activités commerciales



Source : D'après les résultats de l'enquête de terrain, 2022

Aussi, grâces aux bénéfices générés par leurs activités, 12% des commerçants ont accès aux soins médicaux. D'autres besoins personnels (transport, nourriture, loisirs, etc.) (8%) sont également satisfaits. Ainsi, les bénéfices issus de leurs activités participent à l'amélioration des conditions de vie des commerçants, surtout à celles des femmes, principales actrices sur le transect N'Zianouan-Divo.

2.3.2. Les activités commerciales, une opportunité d'emploi et d'affirmation sociale des femmes du milieu rural

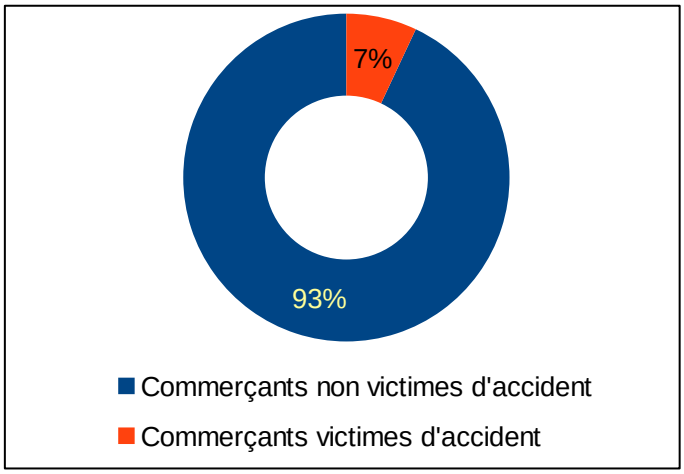
Sur le transect N'Zianouan-Divo, la plupart des activités commerciales s'effectuent dans les zones rurales (dans les villages, mise à part la ville de Tiassalé). Généralement en milieu rural, les femmes effectuent des tâches non rétribuées ou rémunérées. Leur quotidien se heurte à des obstacles en raison de la discrimination fondée sur le genre et les normes sociales. Cependant, leur engagement dans la vie économique n'est pas sans conséquence. Les investigations de terrain ont montré que l'activité commerciale est majoritairement tenue par les femmes (164 sur 173, soit 95%). À l'origine, ces dernières étaient en majorité (72%), en arrière-plan, des agricultrices qui ont entrepris depuis au moins deux ans une reconversion afin d'un mieux-être, contre 28% d'entre-elles qui ne l'ont jamais été. Même si cette reconversion reste partielle pour 60% d'entre-elles, 40% ont choisi une reconversion totale et s'identifient désormais comme étant des commerçantes. Cette perception qu'elles ont de leur activé comme une profession à part entière est une occasion d'affirmation sociale. L'orientation vers ces activités commerciales concourt, certes, à diversifier les revenus et améliorer les conditions de vie des ménages ruraux, mais reste un moyen d'affirmation sociale et d'auto-emploi pour les femmes. Elles arrivent à participer au bon fonctionnement de leurs différents foyers, à travers le soutien financier qu'elles

apportent à leurs époux. Par cette participation, elles ont plus de liberté et arrivent à se soustraire du cliché de la dépendance des hommes. Elles ne sont plus regardées comme de simples « femmes au foyers », passives dans la société, mais comme des femmes qui arrivent à s'affirmer socialement.

2.3.3. Des activités commerciales sujettes à des pesanteurs qui fragilisent leur dynamique

Il existe certes des retombées positives des activités commerciales, mais elles demeurent des activités très risquées. Les commerçants sont exposés à de nombreux dangers auxquels ils font face chaque jour sur le transect N'Zianouan-Divo. Les résultats révèlent des cas d'accidentés de la route comme l'illustre la figure 5.

Figure 5 : Répartition des commerçants accidentés ou pas sur le transect N'Zianouan-Divo



Source : D'après les résultats de l'enquête de terrain, 2022

L'analyse de la figure 5 montre que la majorité des commerçants enquêtés (93%) n'ont pas été victimes d'accident routier. Leur prudence dans leurs activités a, en partie, contribué à les préserver de toute incident malheureux. Toutefois, le manque de vigilance de certains conducteurs associé aux déplacements en zig-zag des commerçants lors des manœuvres de stationnement des véhicules de voyage conduisent quelquefois à des situations malheureuses. Cela explique le fait que 7% d'entre eux en ont été victime, avec parfois des situations graves.

Par ailleurs, parmi les contraintes auxquelles sont confrontés les commerçants se trouve le vol de marchandises par manque de magasin. En rentrant à la maison, plusieurs commerçants (58%) choisissent de conserver leurs marchandises non loin de la route sous des hangars de fortune. Ce mode de conservation des produits n'est pas sans conséquence. En effet, ces commerçants sont souvent victimes de vol de marchandises. Toutefois, n'ayant pas d'autres alternatives, elles continuent de conserver leurs produits en bordure de voie malgré le risque de vol. Aussi, les produits restent sujets à une haute périssabilité. Aucun des commerçants enquêtés n'a de

chambre froide pour une conservation à long terme de ses marchandises. Les fruits et légumes frais sont en général des produits consommables en l'état et peu stockables. Les durées de conservation pour les produits vivriers, les légumes-fruits ainsi que les animaux non transformés varient que de quelques jours.

3. Discussion

La plupart des études scientifiques ne sont pas isolées. Elles s'intègrent dans un ensemble d'études préalablement effectuées, pouvant servir de base de comparaison. Ceci permet de déterminer les rapports d'analogie, de contradiction, de complémentarité ou de dépassements. De même, les résultats de la présente étude, mis en rapport avec d'autres recherches, ne sont pas isolés.

Dans cet article, la méthodologie utilisée a montré que le transect N'Zianouan-Divo est source de dynamique économique pour les territoires traversés. Cet axe routier offre les conditions d'un déploiement d'activités commerciales. Ce résultat cadre avec les travaux de F. C. KOUACOU et *al*. (2019, p.165) pour qui, à Toumodi (centre de la Côte d'Ivoire), l'activité commerciale a subi l'influence du contournement autoroutier. La déviation de l'autoroute du nord au niveau de cette ville, a entrainé une relocalisation des activités socioéconomiques. La réalisation de cette voie a amené les acteurs à se rapprocher, pensant mieux tirer profits de l'affluence des voyageurs. Cette motivation a également conduit les agriculteurs du nord-est ivoirien à se rapprocher de la route bitumée entre Bondoukou et Bouna. Cela a été observé dans les travaux de K. J. KRA et Y. S. K. KOFFI (2013, p.343), pour qui, la structure routière bitumée en 1997 entre Bondoukou et Bouna (nord-est de la Côte d'Ivoire), a contribué à fixer les paysans autour de cette voie. Cette fixation s'est faite principalement autour de Flakièdougou (un bourg) où ils approvisionnent le marché qui est devenu un grand centre de groupage de l'igname et de plusieurs produits vivriers. Avec un dépassement, C. ARAGAU (2008, p.135), relevant des conclusions de COHOU (2000) et OLLIVRO (1998), note que leurs études d'impact concernant des axes autoroutiers ont abouti au fait qu'ils renforçaient souvent l'attractivité des localités-pôles, en raison de la réduction de la distance-temps. Cette réduction du temps tient à la fluidité de la route, comme c'est le cas sur le transect N'Zianouan-Divo qui a bénéficié d'une réhabilitation en 2020, contribuant ainsi à la communication entre les localités et au développement d'activités commerciales. Ces activités commerciales sont majoritairement tenues par les femmes (95%), selon la présente étude. À majorité agricultrices à l'origine (72%), ces dernières ont entrepris depuis au moins deux ans une reconversion afin d'un mieux-être. Les activités commerciales en bordure de route sont en majorité pratiquées par les femmes, comme

l'observe également A. DIABAGATÉ (2015, p.114). Il montre que le commerce en bordure de rue sur le tronçon « Agban-carrefour zoo » (dans la ville d'Abidjan) est en majorité exécutée par les jeunes, mais il reste largement dominé par les femmes (66,44%). La réflexion de M. GAUVAIN (2006, p. 108) abonde dans le même sens, quand elle souligne qu'environ 60 % des vendeurs en bordure de rue à Caracas (au Venezuela) sont des femmes qui travaillent bien souvent avec leurs enfants à côté d'elles. Toutefois, bien que la présente étude ait montré que des commerçants préfèrent travailler avec des membres de leur parenté (généralement leurs enfants), afin de maximiser les profits, la majorité (89%) travaille généralement seul.

Aussi, les activités commerciales sur le transect N'Zianouan-Divo couvrent une variété de produits commercialisés à des prix fluctuant selon leur disponibilité. Ces produits essentiellement de terroir, couplés avec d'autres produits manufacturés, sont vendus aux voyageurs (91%). Comme ici, en bordure de route dans le district de Nanhai (province du Guangdong, en Chine), des paysans ont choisi de s'adonner au commerce des produits agricoles et industriels, notamment ceux de consommation courante locale afin de diversifier leurs revenus (I. THIREAU et H. LINSHAN, 2002, p.109). Par rapport à cet autre résultat, F. GÉRARD et *al*. (2008, p.378) ne disent pas le contraire, lorsqu'ils signifient que la variations des prix des marchandises est le résultat de fluctuations aléatoires des volumes produits. Ces prix sont ainsi pratiqués afin de jouer sur le niveau de rentabilité de l'activité commerciale, comme l'indique A. Kouamé (2013, p. 149), pour qui les nombreuses activités commerciales qui se déroulent le long des artères et des trottoirs répondent à un souci de rentabilité. À ce propos, l'étude montre que le commerce sur le transect N'Zianouan-Divo est une activité financièrement rentable et utile à la satisfaction des besoins des commerçants. Cette rentabilité évolue de 40 000 F CFA à plus de 300 000 F CFA, avec 66% de commerçants ayant au moins 75 000 CFA (le Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti ivoirien). Avec un dépassement, D. DIARRASSOUBA et M. T. TOUAO (2006, p.70) observent dans le département d'Abidjan que les marges bénéficiaires des commerçants de charbon commercialisé bord champ ou exposé en bordure des principales voies de communication s'amenuisent au fur et à mesure que les zones de production du charbon de bois s'éloignent des centres de commercialisation. Cependant, ce résultat est soutenu par ceux d'A. BABO (2006, p.282) qui a démontré que les cultures vivrières marchandes, particulièrement la tomate commercialisée le long de la route dans la région de Bouaké (centre de la Côte d'Ivoire), permet aux jeunes de d'avoir rapidement des revenus conséquents et supérieurs à ceux qu'ils pourraient obtenir en migrant en zone forestière (500 000 F CFA/an). Ces revenus des jeunes jouent un rôle social et d'auto promotion, car ils leur offrent

une alternative locale à la migration agricole. Toute comme les cultures vivrières pour les jeunes, les activités commerciales sont une opportunité d'emploi et d'affirmation sociale des femmes du milieu rural dans le sud ivoirien. Toutefois, elles sont sujettes à des pesanteurs qui fragilisent leur dynamique.

Conclusion

Pour la vérification de l'hypothèse de départ, cette étude a fait appel à une méthodologie fondée sur la conceptualisation du transect N'Zianouan-Divo, qui a mis en exergue les différents espaces en combinaison sur cet axe routier. Elle aboutit au fait qu'en dépit des pesanteurs qui fragilisent la dynamique des activités marchandes sur ledit transect, elles restent financièrement rentables pour ces acteurs directs qui sont en majorité des femmes, pour la plupart analphabètes. Ces activités leur offrent des opportunités d'emplois et d'affirmation sociale en milieu rural. Travaillant au rythme des arrivées et des départs des voyageurs, ces acteurs proposent une variété de produits commercialisés à des prix fluctuant selon leur disponibilité. Au-delà de sa fonction de connexion des centres commerciaux, ce tronçon asphalté renforce les fonctions d'espace marchand dynamisé par une clientèle plus lointaine, sans cesse en mouvement, que locale. Ainsi, cette étude, à partir des activités marchandes sur le transect N'Zianouan-Divo, a confirmé que les infrastructures routières desservent des espaces et contribuent à l'organisation des territoires qu'elles traversent. Mise en rapport avec d'autres travaux, elle s'est grandement alignée sur les résultats d'études précédentes, en gardant l'originalité de l'enchevêtrement des différents espaces sur les composantes paysagères du transect N'Zianouan-Divo.

Références bibliographiques

ABIDJAN TRAFFIC, 2015, *Autoroute du Nord : 9 milliards de recettes au péage en 2015*, Site d'infos du trafic routier, [En ligne] : URL : http://www.abidjantraffic.com/details-information-si-on-en-parlait.php?id=12, 1 p.

ARAGAU Claire, 2008, « Voie express et recomposition des territoires quotidiens entre Yvelines et Eure-et-Loir », *Strates* [En ligne], 14 | 2008, mis en ligne le 04 mars 2013, consulté le 08 septembre 2020, URL : http://journals.openedition.org/strates/6670, p.135-148.

BABO Alfred, 2006, « Opportunités sociales et économiques et développement du vivrier marchand à Bouaké (Côte d'Ivoire) », *Cahiers Agricultures*, vol. 15, n° 3, p. 279-283.

DIABAGATE Abou, 2015, « Le tronçon routier Agban-Carrefour zoo à Abidjan : une galerie marchande à ciel ouvert », *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, n° 2-(2015), p. 110-117.

DIARRASSOUBA Diakalia et TAHOUX TOUAO Martine, 2006, La commercialisation du charbon de bois dans le département d'Abidjan, *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, n° 6 (2006), EDUCI, Abidjan, p. 65-82.

GÉRARD Françoise, PIKETTY Marie Gabrielle et BOUSSARD Jean-Marc, 2008, « L'instabilité des prix agricoles : réflexion sur les causes et implications de la flambée des prix », *Économie-Développement*, OCL, Volume 15-n°6, p.378-384.

KOUACOU Fohondi Constantin, BRENOUM Kouakou David et ATTA Koffi Lazare, 2019, « Impact de l'autoroute du nord sur la ville de Toumodi », *Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes*, Numéro Spécial Janvier 2019, ISSN 2521-2125, p. 149-173.

KOUADIO N'Guessan Roger Carmel, KOUAME Yao Alexis, KOFFI Guy Roger Yoboué et KOUASSI Konan, 2019, « Pesanteurs spatio-behavioristes de l'occurrence des accidents routiers sur le transect Bouaké-Yamoussoukro », *Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes*, Numéro 6 Juin 2019, ISSN 2521-2125, p. 410-425.

KOUAME Armand, 2013, *Commerce informel et gestion de l'environnement à Yopougon*, Thèse de Doctorat, Abidjan, Université Felix Houphouët Boigny, IGT, 339 p.

KRA Kouadio Joseph et KOFFI Yéboué Stéphane Koissy, 2013, « Impact de la route bitumée Bondoukou-Bouna sur l'instabilité des communautés paysannes au nord-est de la Côte d'Ivoire : le cas des paysans Lobi », *European Scientific Journal*, vol.9, No.32 ISSN : 1857 – 7881 (Print) e - ISSN 1857- 7431, p. 337-348.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'ENTRETIEN ROUTIER (MEER), 2019, *Impact de l'état des routes sur la cherté de la vie dans le cadre du programme social du gouvernement*, Les rendez-vous du gouvernement, Abidjan, 44 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS-RCI, 2021, *Élaboration du Plan National de la Logistique de Côte d'Ivoire*, Abidjan, 19 p.

PFO AFRICA, 2021, *Route N'douci-Divo-Gagnoa*, [En ligne] - consulté le 24 août 2023, https://pfoafrica.com/projets/route-ndouci-divo-gagnoa/, p.1.

POUSIN Frédéric, MARCO Audrey, BERTAUDIÈRE-MONTÈS Valérie, BARTHÉLÉMY Carole et TIXIER Nicolas, 2016, « Le transect : outil de dialogue interdisciplinaire et de médiation », *VertigO-la revue électronique en sciences de l'environnement* [En ligne], Hors-série 24 | juin 2016, mis en ligne le 10 juin 2016, consulté le 21 août 2023, https://doi.org/10.4000/vertigo.17372, e-ISSN : 1492-8442.

THIREAU Isabelle et LINSHAN Hua, 2002, « À l'ombre des commerces en bordure de route », *Études rurales*, [En ligne], 161-162 | 2002, mis en ligne le 01 janvier 2004, consulté le 19 avril 2019, URL : http://journals.openedition.org/etudesrurales/7944, 2002/1-2, N°161-162, p.109-127.

VAN DE WALLE Isabelle, 2005, « Commerce et mobilité : L'activité commerciale face aux nouvelles politiques publiques de déplacements urbains », *Cahier de recherche du CRÉDOC*, n° 216, 92 p.

Auteur

Unité de Recherche et de Développement (URED), Département de Géographie, Université Alassane OUATTARA (Côte d'Ivoire), urbainyeboue@uao.edu.ci