



Dynamique urbaine et vente informelle des frets portuaires d'Abidjan à Bouaflé: cas des produits carburants

KONAN Amani Fulgence

Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)/Labo LIMERSSAT

Résumé

En Côte d'Ivoire, les entrepôts pétroliers aménagés depuis 1950 au port d'Abidjan, ont permis de réaliser le réseau de stations-services, suivant les linéaires à travers l'hinterland national. Ces équipements urbains permettent d'offrir des produits carburants aux usagers. Depuis la décennie 2000, la dynamique spatiale et l'acquisition des cycles à moteur aidant, a occasionné des schémas directeurs atypiques de stations-services dans les villes nationales. Néanmoins, au regard de la dynamique spatiale urbaine à Bouaflé, la vente au détail desdits frets d'Abidjan a supplanté les prestations des pompistes. L'objectif de cette étude est d'apprécier l'impact de l'évolution spatiale sur la vente officielle des produits carburants à Bouaflé. L'approche méthodologique repose sur l'analyse et la synthèse de la littérature existante et une enquête de terrain. L'administration d'un questionnaire s'est faite auprès de 150 enquêtés suivie des guides d'entretien auprès des structures étatiques et privées. Les résultats obtenus font relèvent la réduction du rayon commercial de chaque station-service. Dès 21 heures, les produits carburants sont assujettis à la vente au détail à Bouaflé. Néanmoins, la portée des enjeux socio-économiques de la vente informelle de ces frets portuaires d'Abidjan, sous-tend la pléthore de tabliers de bouteilles à carburant, due à l'intensité des activités nocturnes dans cet espace urbain à Bouaflé.

Mots clés : Bouaflé, dynamique urbaine, fret portuaire, produit carburant et revendeur.

Abstract

In Côte d'Ivoire, the oil warehouses built since 1950 at the port of Abidjan have made it possible to create a network of service stations, following the lines across the national hinterland. These urban facilities make it possible to offer fuel products to users. Since the 2000s, spatial dynamics and the acquisition of motor cycles have led to atypical master plans for service stations in national cities. However, in view of the urban spatial dynamics in Bouaflé, the retail sale of said freight from Abidjan has supplanted the services of pump attendants. The objective of this study is to assess the impact of spatial developments on the official sale of fuel products in Bouaflé. The methodological approach is based on the analysis and synthesis of existing literature and a field survey. A questionnaire was administered to 150 respondents, followed by interview guides with state and private structures. The results obtained highlight the reduction of the commercial radius of each service station. From 9 p.m., fuel products are subject to retail sale in Bouaflé. However, the scope of the socio-economic issues of the informal sale of these port freights of Abidjan, underlies the plethora of fuel bottle aprons, due to the intensity of nighttime activities in this urban space in Bouaflé.

Keywords : Bouaflé, urban dynamics, port freight, fuel product and reseller

Digital Object Identifier (DOI): <https://doi.org/10.5281/zenodo.14598522>

1 Introduction

En Afrique occidentale, avec le décret du 10 mars 1893, la Côte d'Ivoire est devenue une colonie française. Dans la quête d'étendre son autorité d'exploitation, divers postes militaires sont érigés à travers ce territoire colonisé. En marge de la politique d'exploitation des richesses naturelles, les plantations agricoles ont entraîné l'avènement des linéaires, reliant les cités des émigrés aux wharfs, aménagés à la côte littorale (C.Benveniste, 1974, p.3). Ce faisant, durant la décennie 1920, les maisons de commerce de la métropole française intègrent l'automobile à leurs activités d'échange. Durant la décennie 1930, avec la crise économique sévissant dans les pays colonisateurs puis, l'arrivée massive et la sédentarisation des émigrés aidant, la monétisation de l'activité agricole favorise l'explosion des activités des maisons de commerce. Pour une meilleure intégration en colonie, le rythme de la rurbanisation des postes militaires s'accélère suivant un plan de construction des bâtis (A.J.Djah, 2014, p.60). Conçus pour relier la côte littorale aux confins ruraux de l'arrière-pays, le transport routier entraîne l'implantation des dépôts de carburant-auto à travers ces postes militaires (A.F.Konan, 2014, p.143). Pour la permanence du carburant-auto aux lieux des ruptures de charges en colonie Côte d'Ivoire, l'administration coloniale aménage un espace portuaire aux environs du wharf de Port-Bouët, en y construisant des entrepôts pour le stockage des frets pétroliers, navigués depuis la France. Ces aménagements portuaires vont au cours des années influencer l'orientation des linéaires majeurs vers la ville d'Abidjan (N.H.J.Kablan, 2000, p.154).

Dès 1960, la Côte d'Ivoire accède néanmoins à l'indépendance politique, excepté sa souveraineté en pétroles raffinés. Durant des décennies, avec la politique d'urbanisation des cités et les dépôts à carburant hérités de la colonisation, l'usage des pétroles raffinés entraîne l'éclosion des économies régionales du pays (A.F.Konan, 2014, p.220). Soucieux de l'utilité des activités du transport de marchandises et d'usagers, un accord pétrolier est adopté en 1963 par le politique national et ses partenaires (ou firmes occidentales). Étant un des équipements urbains conjugués à la dangerosité des pétroles raffinés, de véritables stations-services sont alors réalisées suivant un schéma de construction à travers les villes nationales. En marge de la création de la zone d'hydrocarbures du port d'Abidjan, la politique d'urbanisation initiée en 1980 permet l'avènement des voiries modernes pour la construction de ces stations-services. Dès 2000, un nouveau code pétrolier est adopté afin d'inciter des opérateurs nationaux puis, réduire le diktat des firmes étrangères. Malgré les conditions urbanistiques, des réseaux atypiques de stations-services émergent alors à travers les villes ivoiriennes.

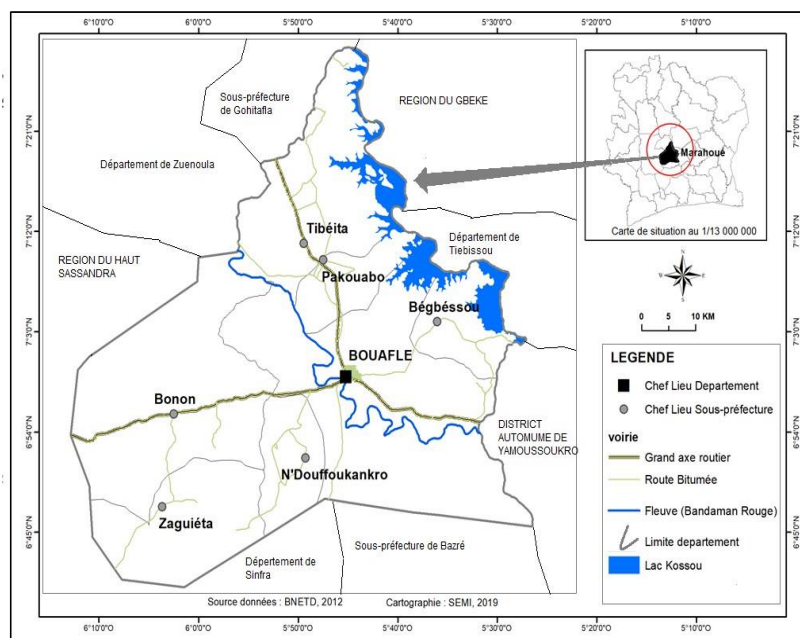
Cependant, dans la ville de Bouaflé, l'émergence de voiries à la faveur de la création de nouveaux quartiers, s'effectue en absence de lieux formels pour les offres de produits carburants

aux usagers. Ainsi, avec l'explosion des activités nocturnes et l'acquisition massive des cycles à moteur roulant, des quantités de carburant-autos sont vendues au détail à travers les espaces publics à Bouaflé. Cette activité informelle devient alors une alternative pour les sans-emplois dans cette ville nationale. Les espaces publics et les trottoirs de voiries deviennent ainsi les lieux d'exercice pour ces revendeurs des produits carburants. De ces constatations, la question qui en découle, est de savoir comment l'étalement spatial de la ville de Bouaflé a-t-il entraîné la vente informelle desdits frets pétroliers d'Abidjan dans cette cité urbaine ? L'objectif de cette étude est d'apprécier l'impact de l'évolution spatiale sur le processus de la vente de ces frets portuaires d'Abidjan dans la ville de Bouaflé.

2 Présentation de la zone d'étude

Localisée au Centre-Ouest de la Côte d'Ivoire, la ville de Bouaflé est comprise entre les longitudes 5°45 et 5°47 Ouest et les latitudes 6°57 et 7°00 Nord. Elle est le chef-lieu de la région de la Marahoué (figure 1). Elle est située à environ 310 km de la ville d'Abidjan, lieu de la fourniture de ses quantités de produits carburants. Étendue sur une superficie de 45 km², la ville de Bouaflé compte actuellement 18 quartiers d'habitation.

Figure 1 : Localisation de la zone d'étude



Source : BNETD, 2015

Ce territoire urbain est à la croisée de trois principaux axes routiers. Il s'agit des routes partant de Yamoussoukro-Bouaflé-Daloa, de Yamoussoukro-Bouaflé-Zuénoula et Yamoussoukro-Bouaflé-Bouaflé-Sinfra. Estimée à 109 186 habitants en 2023, la population de ladite cité urbaine est composée de populations autochtones, allogènes et allochtones (INS, 2021). En

revanche, avec les bouleversements socio-économiques et politiques, les espaces publics sont devenus de principaux lieux où s'exercent de petits commerces pour la revente des produits carburants. Mais, malgré l'importance des études antérieures réalisées dans la localité de Bouaflé, la réflexion relative à l'influence spatiale sur la vente desdits frets pétroliers d'Abidjan est marginalisée.

3 Données et méthodes

3.1 L'acquisition de différentes données et d'informations

La recherche documentaire a conduit à la consultation de certains documents d'archive du monde universitaire. En effet, les bibliothèques des universités nationales disposent divers travaux de réflexion en rapport à l'anarchie des activités urbaines puis, la reconversion des espaces publics en un réceptacle de petits commerces. Il s'agit des mémoires de Master, de Thèses et des rapports d'activités. Bien vrai que les données et informations sont peu précises sur la vente au détail des produits carburants à Bouaflé, certains documents d'archive ont permis de circonscrire le contexte du sujet à réflexion. Quant à certaines structures étatiques (Mairie, sous-préfecture, etc.) présentes à Bouaflé, elles ont favorisé cette quête de données et d'information relative aux activités des pompistes.

Il y a également l'utilité des données cartographiques, indispensables pour la rédaction de cet article. Excepté les schémas directeurs, les données cartographiques d'archives consultées, ont permis de noter l'évolution spatiale de cette ville de Bouaflé. Les données cartographiques du couple BNETD/CCT observées sont des cartes réalisées à l'échelle de 1/50000^e. Elles ont permis d'apprécier les aménagements des quartiers autres que ceux hérités du colonisateur à Bouaflé. Les données d'archive de la Direction régionale de la construction et de l'urbanisation, ont alors permis de noter le système routier parcellant ce territoire urbain en différents sous-quartiers ou quartiers à Bouaflé.

Ce chef-lieu de département dispose un service local de la Direction des hydrocarbures. Elle nous a été très utile car, elle dispose toutes les informations relatives aux activités des compagnies pétrolières. Leurs documents d'archive consultés ont conduit à différentes données et informations. Il s'agit de la construction des stations-services, le processus de la fourniture en produits de vente, les volumes respectifs de ces équipements urbains, les différents produits issus du raffinage du pétrole naturel, leur prix de vente. Quant aux rapports consultés des compagnies pétrolières, ils ont permis de savoir leur cahier de charge puis, comprendre l'avènement de la vente au détail produits pétroliers.

Cette quête de données et d'informations s'est encore poursuivie avec des activités d'entretien. Excepté l'administration des questionnaires élaborés, les guides d'entretien ont conduit à des échanges auprès de 150 enquêtés. Ces échanges sont menés auprès de certains chefs de services des structures étatiques. Ils sont portés sur la vente au détail des produits carburants, la présence des activités des petits commerces dans les espaces publics. Le responsable du service technique de la Mairie a permis de savoir les causes et conséquences de ces activités anarchiques à travers ladite ville. Le nombre de gares routières, les effectifs des parcs de véhicules et des cycles à moteur roulant, sont aussi passés en revue.

L'observation de terrain est réalisée afin d'apprécier nous-même l'état des voiries, d'apprécier le schéma directeur du réseau local des stations-services. Cette activité s'est déroulée durant 14 jours à savoir du 5 Août au 18 août 2024. L'administration des questionnaires aux enquêtés a encore permis de relever les positionnements géographiques des stations-services, à l'aide d'un récepteur GPS (Global Positioning System).

3.2 Les différentes méthodes d'analyse des données

Cette dernière phase de l'approche méthodologique a consisté à exploiter les données et informations, issues de la recherche documentaire, de l'enquête de terrain et de l'entretien. Les données sont recueillies à l'aide du GPS et sont transférées dans un tableur Excel. Le logiciel ArcGis version 10.2.2 a servi des réaliser les différentes figures. Quant au logiciel Word, il a permis d'écrire le texte de la présente étude relative à l'impact de la dynamique spatiale sur la vente des produits carburants à Bouaflé.

4 Présentation des différents résultats

4.1 Le port d'Abidjan, pourvoyeur de pétroles raffinés à la ville de Bouaflé

4.1.1 Le wharf de Port-Bouët, site originel de la manutention de frets pétroliers

Les pétroles raffinés d'Abidjan restent la pierre angulaire de l'économie nationale. Le choix d'Abidjan pour abriter des infrastructures et équipements date de l'époque du colonisateur français. En fait, au lendemain des conférences de Berlin en 1884 et 1885, l'incursion de l'armée française en Afrique occidentale, a conduit à la création de la colonie Côte d'Ivoire, suite au décret français promulgué le 10 mars 1893. De ce contexte, le colonisateur œuvre au cours des décennies à avoir les voies et moyens pour faire ledit territoire colonisé une zone de matières premières puis, un marché d'écoulements des frets manufacturés. Ce faisant, d'une part, en marge des comptoirs fortifiés, la phase militaire s'étant achevé en 1896, la colonie Côte d'Ivoire est subdivisée en différentes circonscriptions ou cercles. Les commandements de cercle ont alors pour mission de surseoir les velléités et révoltes intempestives des peuples. Mais, après

l'achèvement de cette phase, la prospection des régions conduit à la politique d'exploitation de ce territoire ivoirien. Ainsi, la morphologie des pistes rurales réalisées à travers la luxuriante végétation d'âge tertiaire, s'améliore au cours des décennies avec l'exploitation des richesses naturelles. Pour les acheminer vers la métropole française, différents wharfs sont réalisés à la côte littorale en occurrence à Grand-Bassam, Port-Bouët, Sassandra et Tabou.

D'autre part, avec l'effondrement des économies des pays colonisateurs durant la décennie 1930, la colonie Côte d'Ivoire est projetée à être un marché d'écoulement des frets manufacturés. L'administration des militaires est remplacée par des civils puis, les sites des postes militaires amorcent leur urbanisation. Des cités urbaines sont ainsi aménagées à l'image de celles réalisées en Occident. Par ailleurs, avec les conditions physiques favorisant la culture des arbustes, les activités agricoles sont monétisées qui boostent au cours des années les activités commerciales des succursales des maisons européennes de commerce. Les activités d'échange s'intensifient conduisent à l'arrivée de l'automobile en colonie de Côte d'Ivoire.

Qui plus est, d'importants trafics de fûts de carburant-auto se réalisant au seul wharf de Port-Bouët, sous-tendent son choix pour abriter des entrepôts pétroliers. Depuis lors, le port d'Abidjan est devenu le lieu originel des convois pétroliers vers l'intérieur du pays puis, celui de l'essentiel des linéaires nationaux en direction des autres régions nationales. Les infrastructures portuaires à Vridi permettent donc d'acheminer des produits carburants vers la ville de Bouaflé.

4.1.2 Les assises de la zone d'hydrocarbures du port d'Abidjan

En colonie Côte d'Ivoire, avec la sédentarisation des émigrés à travers les postes militaires, l'administration œuvrent pour l'émergence de cités commerciales. Dès 1898, la ville d'Abidjan devient le lieu d'origine du réseau routier et de la voie ferrée. Ses activités économiques supplantent alors celles des autres localités ayant un wharf. Avec l'aisance de la manutention des navires, aux termes des travaux de recherche, des entrepôts pétroliers sont alors aménagés aux environs du wharf de Port-Bouët. Mais, malgré l'indépendance politique du pays en 1960, la ville d'Abidjan et son port ont continué à importer des fûts de produits pétroliers depuis l'Europe. Ce faisant, l'exigence des produits carburants pour induire les mouvements des populations et de leurs marchandises, contraint les autorités nationales à trouver les voies et moyens pour satisfaire lesdits besoins. Dès 1963, le premier contrat pétrolier du pays est signé entre le politique et des firmes étrangères. Les importations de pétroles raffinés vont progressivement s'amenuiser au profit des produits industriels, émis au port d'Abidjan. En outre, des infrastructures, des équipements et entrepôts sont aménagés à Vridi pour pouvoir satisfaire toutes les régions du pays. Cette zone d'hydrocarbures issue de la volonté du politique

Tableau 1 : Unités industrielles et entrepôts de stockage des pétroles raffinés à Abidjan

Rubriques	Activités	Équipements industriels	Pétroles raffinés ou transformés
Société Ivoirienne de Raffinage (SIR)	Raffiner le pétrole naturel	Usine de raffinage, unités cylindrique et sphérique	Produits blancs, noirs et gazeux
Société des Multinationales de Bitumes (SMB)	Produire des produits noirs	Usine de transformation, unités cylindrique et sphérique	Bitumes, DDO, HVO, fuel, cut-back
Lubrifiants de Texaco (Lubtex)	Produire des produits pétrochimiques	Usine de transformation, entrepôts de stockage	Lubrifiants
Société Internationale de Fabrication de Lubrifiants (SIFAL)	Produire des produits pétrochimiques	Usine de transformation, entrepôts de stockage	Lubrifiants
Unité de dégazolinage	Purifier le gaz naturel	Usine industrielle, pipelines	GPL
Terminal Pétrolier Abidjan Vridi (TPAV)	Stocker les pétroles raffinés	Unités cylindrique et sphérique	Produits gazeux, blancs, noirs,
Abidjan Operating Terminal (AOT)	Stocker les pétroles raffinés	Unités cylindrique et sphérique	Produits gazeux, blancs et noirs

Source : Direction des hydrocarbures, 2023

Dans ce contexte, les activités conjuguées des structures étatiques et des compagnies pétrolières, concourent aux convois des frets pétroliers du port d'Abidjan vers les régions nationales du pays. Ces manutentions régulières de ces produits portuaires d'Abidjan soutiennent l'implantation d'équipements urbains (ou divers dépôts) pour leur usage à Bouaflé.

4.2 La dynamique spatiale et la prolifération de la vente informelle des dérivés pétroliers

4.2.1 La mise en place des stations-services et les offres en produits pétroliers

En Côte d'Ivoire, Bouaflé est une ville de création de l'administration coloniale. Comme la plupart des cités secondaires du pays, elle est issue de l'évolution spatiale du poste militaire. Pour le fonctionnement de ladite cité urbaine, à l'instar des autres chefs-lieux de région du pays, divers équipements urbains y sont réalisés au cours des décennies. Le processus d'implantation des édifices pétroliers s'est alors déroulé en deux grandes étapes. La première s'est faite durant l'époque coloniale où deux dépôts pétroliers sont construits pour satisfaire les besoins en carburant-auto. Contrairement aux premières installations, celles du second groupe sont de véritables édifices stockant différents produits industriels pour induire plusieurs prestations. En

effet, après la période d'implantation d'un camp militaire en 1907 et surtout l'éclosion de l'économie de plantation, la cité de Bouaflé est devenue un lieu majeur pour les ruptures de charge. D'ailleurs, elle est intégrée au système routier conçu par le colonisateur pour convoier les marchandises vers la côte littorale. Les dépôts pétroliers du second ensemble construits au lendemain de la décennie 1960, sont de véritables stations-services ayant différents services. Ce faisant, avec la croissance spatiale tributaire du dynamisme de son économie de plantation, les activités des populations sous-tendent la construction de plusieurs stations-services dans la ville de Bouaflé. En effet, les facteurs endogènes et exogènes de la vitalité urbaine à Bouaflé favorisent d'autres points de vente officielle des produits carburants. Il s'agit de la multiplication de plantations agricoles, de la qualité des routes rurales puis, la modernisation des principaux linéaires dès 1970 puis, pour mieux intégrer cette économie locale au reste du pays. D'ailleurs, sa croissance économique avec son corolaire de dynamique démographique et spatiale, a entraîné l'urbanisation accélérée à Bouaflé dès la décennie 1980. En fait, selon l'Institut National de la Statistique (INS, 2014), le taux d'urbanisation est passé de 32% en 1988 pour atteindre à 42,8% en 1998. Avec la sédentarisation des peuples étrangers, l'effectif de la population est passé de 47 941 en 1988 à 74 296 âmes en 2014 ; soit un taux d'accroissement moyen annuel de 2,77% en 16 ans. Ce phénomène a ainsi entraîné l'étalement urbain de la cité de Bouaflé. Cet espace urbain est passé de 202 hectares en 1975 à 6 300 hectares en 2014 (Mairie de Bouaflé, 2023). Dans ce contexte d'extension spatiale, l'analyse du tableau 2 relève que des stations-services sont construites au cours des années. Elles permettent aux usagers de pouvoir s'acheter différents produits pétroliers, selon son choix.

Tableau 2 : Années d'implantation des stations-services à Bouaflé

Rubriques	Shell	Oil 1	Oil 2	Total énergie 1	Total Energie 2	Total Energie 3	Petro-ivoire
Années	1963	1963	1970	1987	1987	1990	1997
Produits pétroliers	Essence, gasoil et pétrole lampant, Gaz-butane, DDO et fuel, huile de moteur et huile lubrifiant						

Source : Enquête personnelle, A.F.KONAN, 2023

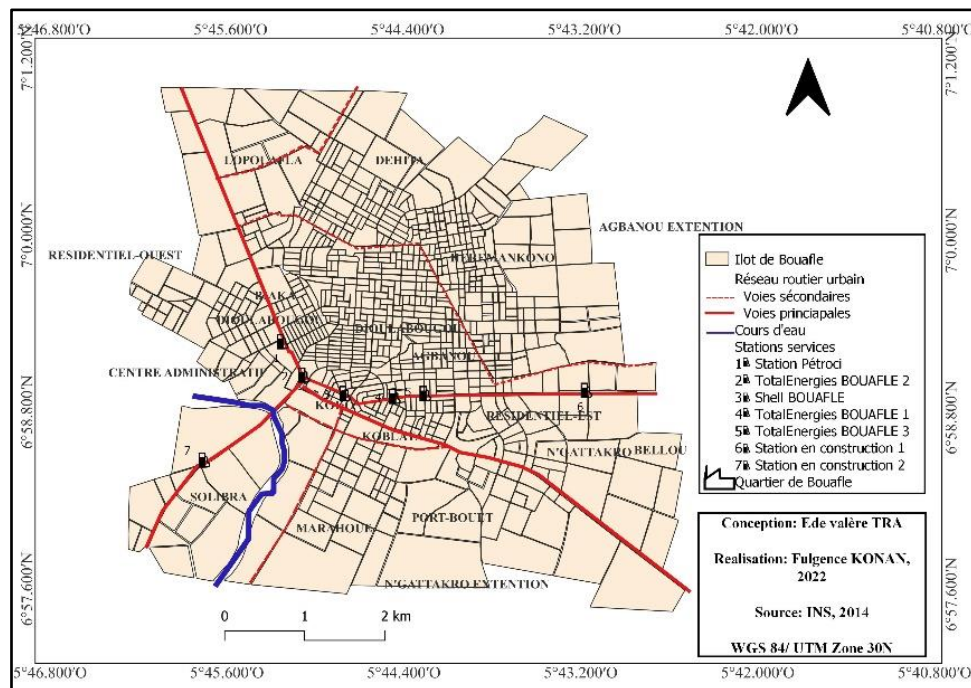
D'une manière générale, à une équidistance de 3 kilomètres, ces équipements urbains sont très souvent implantés à travers les accotements des voiries de la ville. Pourtant, l'extension spatiale de la ville ou la multiplication des quartiers à Bouaflé, a entraîné la vente au détail des quantités de produits pétroliers, convoyées depuis le port d'Abidjan. Qui plus est, les mouvements de

l'essentiel des cycles à moteurs roulant sont assujettis à cette activité des promoteurs de la vente au détail des produits carburateurs (essence et gasoil).

4.2.2 Le processus de l'avènement de vente au détail des produits carburants

Étalée sur une superficie totale de 45 km², l'espace urbain de Bouaflé est parcellé en 18 quartiers. Mais, depuis de nombreuses décennies, le schéma directeur des stations-services est réalisé sur l'unique route nationale (A6) traversant ladite ville en direction de Daloa. Sis à l'intérieur de cinq quartiers pour un total de dix-huit, l'attractivité desdits dépôts pétroliers est alors très réduite pour les acheteurs. Car, en panne de produits carburants (essence, gasoil et huile de moteur), tout réflexe d'un quelconque détenteur des cycles à moteur roulant, dans les quartiers dépourvus de station-service, est de s'adresser aux revendeurs sis à sa proximité. D'ailleurs, ces cinq quartiers pourvus de sites officiels est le centre-ville de cette ville qui a un effectif de résidents très réduit. Le rayon commercial de l'ensemble des stations-services s'amointrit donc des lieux d'implantation vers les 13 autres quartiers par des promoteurs de la vente au détail (Figure 2).

Figure 2 : Schéma directeur des stations-services de la cité de Bouaflé



En marge du facteur distance, la question sécurité et de sureté des stations-services (ou des pompistes), les prestations débutent dès 6 heures 30 minuits pour s'arrêter à 21 h 30 mn. Durant les nuits, une frange de la population jeune s'intéresse alors à la revente de ces produits carburateurs (essence et gasoil). Des tabliers ayant des bouteilles contenant des produits carburateurs, émergents ainsi à travers les espaces publics puis, aux accotements des voiries pour la vente au détail (Photo 1 ci-dessous). Ce phénomène urbain s'intensifie avec une frange

de la population jeune dont l'essentiel est des élèves déscolarisés voire, des sans-emplois en quête d'un pouvoir d'achat. Par ailleurs, la longue absence du reprofilage des linéaires ruraux puis, des voiries inappropriées à la circulation des engins à quatre roues, ont favorisé l'acquisition massive des cycles à moteur roulant. D'ailleurs, selon les récits des forces de l'ordre, chaque ménage résidant dans la localité de Bouaflé dispose au moins un cycle (vélo ou motocyclette) (Police, 2023). Ainsi, l'acquisition massive de cycles à deux et trois a intensifié les besoins des usagers en produits carburants, en tout moment et tout lieu. Or, selon tous les pompistes enquêtés, avec l'insécurité et le banditisme à Bouaflé, leurs horaires de prestations oscillent très souvent entre 6 heures 30 minutes et 21 h 30 mn. Cette activité officielle est alors substituée par les promoteurs de la vente au détail desdits produits carburateurs (essence et gasoil). Leurs tabliers à bouteilles de produits carburateurs sont observables à travers les espaces publics puis, sur les trottoirs des voiries de la ville de Bouaflé (Photo 1).

Photo 1 : Tablier à bouteilles de revente des produits pétroliers



Prise de vue personnelle : Cliché A.F. KONAN, 2024

En outre, excepté l'explosion des activités des noctambules voire, l'absence de vente formelle dans les zones rurale, la vente informelle s'est accentuée au cours des années. Ainsi, cette vente au détail desdits frets d'Abidjan s'appuie sur une ardoise de produits pétroliers à savoir, l'essence, le gasoil, des huiles à moteur et du pétrole lampant.

4.3 Les enjeux socio-économiques de la vente au détail des frets pétroliers

4.3.1 L'importance des promoteurs de la vente informelle desdits d'Abidjan

Durant ces trois dernières décennies, les troubles socio-politiques ont perturbé l'économie du pays en général puis, en particulier celle de la localité de Bouaflé. Cette situation a suscité l'explosion des petites activités commerciales dans les espaces publics et aux abords des trottoirs. Par ailleurs, selon le personnel de la Direction régionale d'Hydrocarbures (DRH,

2023), pour réduire le diktat des firmes étrangères, le politique national a adopté un nouveau code pétrolier en 2000. Cet acte a suscité l'avènement de nouveaux marketeurs surtout, les opérateurs nationaux. Dès lors, la concurrence de la vente des produits pétroliers d'Abidjan s'accroît dans les villes nationales. Dans la cité de Bouaflé, avec les compagnies pétrolières par le biais leurs stations-services, des produits pétroliers sont régulièrement entreposés grâce aux navettes des opérateurs agréés. Leurs régulières activités permettent alors d'approvisionner ces dits équipements urbains de la cité de Bouaflé en frets pétroliers d'Abidjan (Tableau 2).

Tableau 2 : Différents types et quantités de produits pétroliers

Rubriques	Essence (m ³)	Gasoil (m ³)	Pétrole lampant (m ³)	Total en (m ³)
Oil 1	11 000	15 000	8 000	34 000
Oil 2	16 000	26 000	8 000	50 000
Petro-ivoire	26 000	15 000	5 000	46 000
Total énergie 1	18 000	52 000	15 000	85 000
Total énergie 2	13 000	32 000	10 000	55 000
Total énergie 3	10 000	30 000	8 000	48 000
Shell Bouaflé	23 000	14 000	9 000	46 000
TOTAL	117 000	158 000	63 000	338 000

Enquête personnelle, A.F.KONAN, 2023

Au regard du tableau 2, la ville de Bouaflé compte 7 stations-services. Elles sont toutes implantées aux abords de la route A6 traversant cet espace urbain (voir la figure 2 ci-dessus). Excepté la vente des produits pétrochimiques (huile de moteur, lubrifiants, etc.), l'essentiel des prestations des se résume à la vente de l'essence, du gasoil et du pétrole lampant. Mais, les distances d'une station-service à une oscillant en-dessous de 3 km, réduisent le rayon commercial de chaque gérant. Dès lors, pour maximiser les profits pécuniaires des marketeurs, des contrats informels sont réalisés entre ces derniers et des promoteurs de la vente au détail desdits frets d'Abidjan (Tableau 3).

Tableau 3 : Effectif d'individus mobilisé pour différents points de revente

Rubriques	Possibilité 1	Possibilité 2
Clientèle de chaque station-service	6	7
Effectif total des points de revente de chacun revendeur	180	210
Effectif total d'individus mobilisés par chaque revendeur	540	630
Total des individus manipulant les produits pétroliers des 7 stations-services	3 240	4 410

Source : Enquête personnelle, A.F.KONAN, 2023

À l'analyse du tableau 3, les pompistes de chaque station-service ont relevé qu'ils ont au moins 6 ou 7 revendeurs de première classe. En fait, en marge de la clientèle classique, ceux-ci sans autorisation achètent en quantités importantes de ces frets pétroliers, pour les revendre soit en zone rurale soit en ville. D'ailleurs, le non-respect du rayon commercial ou la distance de sureté, les pompistes ont tous souligné l'aide indéniable de ces revendeurs. Ces derniers sont les propriétaires ou les fournisseurs des détenteurs des tabliers à bouteilles de produits pétroliers. Leurs navettes concourent à écouler régulièrement les quantités de frets pétroliers des stations-services, venues du port d'Abidjan par camions-citernes. Qui plus est, les actions de ces revendeurs sont importantes avec les périodes de la vente des frets agricoles et des festivités : fête de Noël, de nouvel an, Pâques, car, l'intensité des mouvements des engins à moteur à deux et trois roues, nécessite des produits carburants (essence, gasoil et huile de moteur).

Ce faisant, les revendeurs de première classe nous ont indiqué qu'ils ont en moyenne une trentaine (30) revendeurs de deuxième classe dont ces derniers constituent une équipe de trois (3) individus pour une rotation régulière. Ainsi, excepté la revente des frets pétroliers en zone rurale, à l'analyse du tableau 3 ci-dessus, pour le total des 7 stations-services à Bouaflé, les effectifs d'individus oscillent entre 3 240 et 4 410. Ces effectifs totaux conduisent la pluralité des tabliers à bouteilles de produits pétroliers à travers cet espace urbain. Ils sont installés à proximité des terrasses de café, des restaurants traditionnels (ou maquis), des cabines téléphoniques voire, non-loin de certaines stations-services. Cette activité informelle est tirée par une masse importante de gains pécuniaires. La reconversion d'une frange de la population jeune n'est pas donc fortuite car, une quête du pouvoir d'achat est en jeu.

4.3.2 Les effets pécuniaires de la vente informelle desdits frets d'Abidjan

En Côte d'Ivoire, selon la direction de la DRH (en 2023), la structuration des prix des pétroles raffinés d'Abidjan, accorde aux marketeurs seulement une valeur pécuniaire de 15 Francs (F.cfa) par litre de quantité desdits frets (produits carburateurs et de pétrole lampant) vendus. Dès lors, pour maximiser ce gain financier, tous les pompistes confirment qu'il faudrait multiplier la vente voire, avoir un nombre important de clients. Ainsi, des stratégies officielles sont réalisées par les marketeurs (ou les compagnies pétrolières) pour attirer les automobilistes. Les autres services offerts pour certaines stations-services sont le lavage auto, la maintenance auto, l'octroi de carte de fidélité. Cette marge bénéficiaire suscitant une rude concurrence commerciale, d'autres stratégies sont alors mise en place dans les stations-services surtout, celles implantées à Bouaflé. En effet, outre la marginalisation de la formation des pompistes, ces derniers sollicités pour être des pompistes doivent résider la ville (ou même le quartier de son lieu d'activité). Certains sont également choisis avec l'aide de certains promoteurs du

transport routier (ou des membres des syndicats) car, il s'agit de fidéliser la clientèle. De ce contexte de *partenariat*, certains exploitants des véhicules de transport ont un contrat informel avec les pompistes. Ils acquièrent alors très tôt les matins leurs besoins en produits carburants à crédit pour solder la valeur financière dans la soirée, au terme de leur activité. En outre, les pompistes à Bouaflé ont tous souligné l'aide ou la participation des revendeurs réalisant le commerce desdits produits pétroliers durant les nuits puis, à travers les zones rurales. Certes, ils achètent au compte les quantités désirées mais, lesdits frets abidjanais leur sont vendus en grande quantité, soit entre 60 et 80 litres (une situation autrefois proscrite par le code pétrolier de 1963).

Par ailleurs, malgré le contenu des bouteilles à produits pétroliers soit en deçà d'un litre, les prix de revente sont majorés à 1000 F.cfa pour l'essence, le gasoil et le pétrole lampant. Or, à la pompe, ils sont vendus respectivement à 875 F.cfa, à 715 F.cfa et à 745 F.cfa. Selon les revendeurs de la deuxième et troisième classe, leur clientèle est majorité composée des détenteurs d'engins à moteur de deux et trois roues. Ils ont précisé que leurs effectifs oscillent au moins entre 10 à 15 durant la journée puis, avoisinent les 20 ou 30 individus durant les nuits voire, 50 au maximum pendant les périodes de festivités (Tableau 3).

Tableau 3 : Bénéfices récoltés par un revendeur pour 10 ou 15 clients

Rubriques	Prix à la pompe	Bénéfices du revendeur	Gains induits par jour (en F.cfa)		Gains par mois (en F.cfa)	
			10	15	300	450
Essence	875	125	1 250	1 875	37 500	56 250
Gasoil	775	225	2 250	3 375	67 500	101 250
Pétrole lampant	745	255	2 550	3 825	76 500	114 750
Total			6 050	9 075	181 500	272 250

Source : Enquête personnelle, A.F.KONAN, 2023

À l'analyse du tableau 3 sur la base de 10 et 15 clients par jour, les bénéfices sont de 125 F.cfa pour l'essence, de 225 F.cfa pour le gasoil et 255 pour le pétrole lampant. Ces gains financiers de chaque revendeur oscillent entre 6 050 F.cfa et 9 075 F.cfa par jour puis, entre 181 500 F.cfa et 272 250 F.cfa pour un mois de 30 jours. La rentabilité de la vente au détail des produits pétroliers d'Abidjan est énorme car, ces promoteurs de cette activité informelle sont exemptés de taxes municipales. Néanmoins, ces derniers ont tous indiqué que ces gains pécuniaires permettent de réaliser d'autres activités lucratives voire, satisfaire les besoins familiaux.

5 Discussion

En général, plusieurs travaux de recherche ont porté sur la question des activités informelles à travers les espaces urbains des pays subsahariens. Dans l'ensemble, précisément en Côte d'Ivoire, ils ont abouti à des résultats similaires au présent travail de réflexion. En effet, selon A.L.Yao (2023, p.55), l'absence de linéaires urbains modernes et la circulation régulière des véhicules, ont été des facteurs majeurs pour l'implantation de toutes les stations-services aux abords de l'unique voie nationale, traversant cet espace urbain de Bouaflé. Cette auteure a encore précisé qu'en réalité, l'évolution spatiale de la ville de Bouaflé n'a pas conduit au bitumage de ses voiries. Ainsi, la séparation des espaces urbains et leur usage sont devenus des éléments importants dans la vente au détail des produits carburants dans cette cité urbaine (I. Kassy, 2002, p.253). Ces résultats concordent encore avec ceux de A.F. Konan (2014, p.128) car, il a indiqué que l'absence de voiries modernes reste un facteur limitant au processus d'implantation des stations-services dans certains quartiers des villes nationales. Néanmoins, malgré la quasi-inexistence d'un transport intra-urbain, l'intensité du réseau routier dans l'hinterland rural des villes secondaires, est également indéniable pour implanter des stations-services (T.A.Y.Bouadou, 2023, p.48). Quant à C.Benveniste (1974, p.59), cet auteur précise que le système routier dans la zone rurale favorise l'évacuation des produits agricoles vers les villes. Cet aspect est aussi évoqué par B.R.C.Kalo (2021, p.32) car, la région de la Marahoué avec ses vaillantes populations est un des principaux pôles fournisseurs des produits vivriers aux grandes villes du pays. Ainsi, avec les pistes impraticables de ladite localité, les activités des revendeurs permettent aux cycles à moteur de deux et trois roues à pouvoir réaliser des échanges de frets entre la ville et sa zone rurale. Qui plus est, ces activités de revente sous-tendent la portée des prestations des pompistes dans les confins ruraux. Aussi l'analyse de I. Kassy (2002, p.243) relève que l'État ivoirien a entraîné dans une spirale de libéralisation à outrance, sans même s'interroger la modification du schéma directeur des bâtis. Ainsi, en absence d'activités de contrôle des structures étatiques, l'insertion spatiale des petits commerces a conduit à la vente au détail des produits pétroliers d'Abidjan (K.F.N'guessan, 2014, p.125). La rareté d'emplois formels et la quête d'un pouvoir d'achat a donc accentué la revente des produits carburateurs dans les villes secondaires du pays.

6 Conclusion

L'analyse de la disposition des stations-services du paysage urbain à Bouaflé précisément, construites au centre-ville à lisière de cinq quartiers, sous-tend la difficulté des détenteurs de cycles à moteur sis les 15 autres quartiers d'acquérir aisément les offres des pompistes. Ces édifices pétroliers sont tous construits aux abords de l'unique voie primaire traversant ce

territoire urbain de Bouaflé. La distance significative entre cette position des stations-services et de l'essentiel des quartiers aux intenses activités nocturnes, a entraîné l'avènement de la vente au détail de ces frets abidjanais. Le schéma directeur atypique des stations-services ne peut induire des véritables mouvements pendulaires des réguliers acheteurs voire, les détenteurs de cycles à moteur. Cependant, l'absence de contrôles des structures étatiques pour des manipulations régulières de ces produits inflammables, a entraîné une pléthore de tabliers à bouteilles desdits frets pétroliers d'Abidjan. Les faibles valeurs pécuniaires accordées aux marketeurs conjuguées à la quête d'un pouvoir d'achat d'une frange de la population jeune, renvoie implicitement à prolonger la portée des prestations des pompistes dans les autres quartiers puis, en dehors du cadre urbain voire dans la zone rurale. La réduction du rayon commercial de chaque gérant des sept stations-services dans la ville de Bouaflé entraîne la vente informelle des produits carburants.

Référence bibliographique

1. AYEMON Séka Ferland, 2013, *La pollution par les hydrocarbures sur le littoral Est ivoirien*, Université FHB Abidjan, Département de Géographie, Thèse unique de Doctorat, 333p
2. BENVENISTE (C), 1974, *La boucle du cacao en Côte d'Ivoire*, Étude régionale des circuits de transport, Travaux et documentaires de l'ORSTOM, n°31, Paris, 222p
3. BOUADOU Tigoli Amani Yannick, 2023, *Vente informelle des produits carburants et activités agricoles du monde rural à Bonon*, Département de Géographie, Université UJLoG Daloa, Mémoire de Master, 84p
4. DÉLLI Kanto Jules César, 2018, *Approvisionnement, distribution et usage des carburants-autos en Côte d'Ivoire : cas des taxis communaux à Daloa (Centre-Ouest de la Côte d'Ivoire)*, Département de Géographie, Université UJLoG Daloa, Mémoire de Master, 130p
5. DJAH Armand Josué, 2014, *Développement urbain et problème de logement en Côte d'Ivoire : Le cas de la ville de Lakota* Université FHB Abidjan, Thèse de Doctorat, 389p
6. KABLAN N'guessan Hassy Joseph, 2000, *Les arrières-pays des ports ivoiriens*, Université FHB Abidjan, Thèse de Doctorat en Géographie, 339p
7. KALO Beugré Raïssa Christelle, 2021, *Impact de l'usage des produits pétroliers sur les activités agricoles des populations de Bonon*, Département de Géographie, Université UJLoG Daloa, Mémoire de Master, 84p

8. KONAN Amani Fulgence, 2014, *Production, distribution et commercialisation du pétrole en Côte d'Ivoire*, Université FHB Abidjan, Thèse de Doctorat, 292p
9. KOUADIO et al, 2019, *L'usage des TIC dans la dynamisation de la distribution de la noix de cola en Côte d'Ivoire*, In : numérique, Espace et Société, édition, Le Harmattan, pp57-74
10. MOUTÉDÉ-MADJI Vincent, 2012, *Exploitation pétrolière et mutations spatio-économiques dans le Logone oriental (Tchad)*, université de Lomé, Thèse de Doctorat de géographie humaine, 373p
11. N'GUESSAN Kacou François, 2014, *Production, distribution et commercialisation du gaz-butane*, Université FHB Abidjan, Thèse unique de Doctorat, 276p
12. SÉKA Jean-Baptiste, 2023, *L'économie de traite en Côte d'Ivoire : l'ère du pillage, 1843-1930*, Édition CERAP, 1^{ère} édition, 2023, 261p
13. TRA LOU Banan B, 2022, *L'étude du réseau de distribution des produits pétrochimiques dans la ville de Daloa*, Département de Géographie, Université UJLoG Daloa, Mémoire de Master, 110p
14. YAO Ahou Lydie, 2024, *Enjeux socio-économique de la vente informelle des produits carburants à Bouaflé*, Département de Géographie, Université UJLoG Daloa, Mémoire de Master, 75p
15. ZAMBLÉ Bi Louis, 2021, *L'étude du réseau de distribution des produits gazeux dans la ville de Bouaké*, Département de Géographie, Université UJLoG Daloa, Mémoire de Master 145p