

Inégalités sociales et sensibilité environnementale des automobilistes de la commune de Cocody

(Abidjan-Côte d'Ivoire)

Tchimou Mamba

Université Peleforo GON COULIBALY

matchiberd@upgc.edu.ci

Résumé

À l'instar des grandes villes africaines, Abidjan subit les affres de la pollution de l'air issue de diverses activités humaines, notamment, celles des automobilistes. Pour atténuer cette pollution, un décret portant limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés a été pris par l'État de Côte d'Ivoire. Nonobstant cette mesure restrictive d'achat de véhicules d'occasion dénommés « France au revoir », l'on assiste aujourd'hui à des pratiques non conformes à la conduite écologique à Abidjan. Cette étude vise à connaître la sensibilité écologique des automobilistes détenteurs de véhicules de moins de cinq ans de la commune de Cocody (Abidjan). Elle part de l'hypothèse selon laquelle, la sensibilité environnementale des automobilistes, pouvant contribuer à la réduction de la pollution atmosphérique, ne dépend pas de l'âge du véhicule. Cette étude, basée sur une approche qualitative et quantitative, a mobilisé les techniques de collecte des données que sont : l'étude documentaire et l'entretien semi-structuré et structuré. Au total, 50 automobilistes (20 femmes et 30 hommes) ont été enquêtés. Les résultats révèlent une faible sensibilité environnementale chez les détenteurs de véhicules de moins de cinq ans, de la commune de Cocody du fait des habitus sociaux, et aux mobiles d'ordre économique, esthétique et ceux liés à la notoriété de certaines marques de véhicules.

Mots-clés : Inégalité sociale, sensibilité environnementale, pollution de l'air, conduite écologique, commune de Cocody.

Resumo

Como as grandes cidades africanas, Abidjan sofre com a poluição do ar provocada por várias atividades humanas, incluindo a circulação de veículos motorizados. Para mitigar essa poluição, o Estado da Costa do Marfim introduziu legislação para limitar a idade dos veículos em circulação. Não obstante esta medida restritiva de compra de veículos usados, denominada "France au revoir", persistem práticas que não respeitam a condução ecológica em Abidjan. Este estudo tem como objetivo conhecer a sensibilidade ecológica dos automobilistas proprietários de veículos com menos de cinco anos, no município de Cocody. Parte-se da hipótese de que a sensibilidade ambiental dos motoristas, podendo contribuir para a redução da poluição do ar, não depende da idade do veículo. Este estudo, com abordagem quali-quantitativa, utilizou técnicas de coleta de dados como o estudo documental e a entrevista semiestruturada e estruturada. Foram entrevistados 50 motoristas (20 mulheres e 30 homens). Os resultados revelam uma baixa sensibilidade ambiental entre proprietários de veículos com menos cinco anos, no município de Cocody, devido a hábitos sociais, econômicos, estéticos e outros, relacionados com a notoriedade de determinadas marcas de veículos.

Palavras-chave: Desigualdade social, sensibilidade ambiental, poluição do ar, comportamento ecológico, município de Cocody.

Abstract

Like all major African cities, Abidjan suffers from air pollution caused by various human activities, including the circulation of motorised vehicles. To mitigate this pollution, the State of Côte d'Ivoire has introduced legislation to limit the age of vehicles in circulation. Despite this restrictive measure on the purchase of used vehicles, known as 'France au revoir', practices that do not respect eco-driving persist in Abidjan. The aim of this study is to find out the ecological sensitivity of motorists who own vehicles less than five years old in the municipality of Cocody. The hypothesis is that the environmental sensitivity of drivers, which can contribute to reducing air pollution, does not depend on the age of the vehicle. This study, with a qualitative-quantitative approach, used data collection techniques such as a documentary study and semi-structured and structured interviews. Fifty drivers were interviewed (20 women and 30 men). The results reveal a low environmental sensitivity among owners of vehicles less than five years old in the municipality of Cocody, due to social, economic, aesthetic and other habits related to the notoriety of certain vehicle brands.

Keywords: Social inequality, environmental sensitivity, air pollution, ecological behaviour, municipality of Cocody.

Introduction

En Côte d'Ivoire, le transport assure en effet plus de 90 % du déplacement des personnes et plus de 75 % du trafic des marchandises (Tohon et al, 2014, cité par Tra, 2017). En 2015 le pays était classé comme celui ayant le parc automobile le plus vieux comparé au Ghana, au Sénégal et au Nigeria. La moyenne d'âge des véhicules est de 16 à 20 ans. Le marché du neuf ne représente pas un important volume. Le secteur reste dominé par les importations de voitures d'occasion appelées « France au revoir » en provenance de France, de Belgique et d'Allemagne. Cependant le transport routier est une source importante de pollution de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre (Godard, 2006). Les émissions augmentent car l'utilisation automobile est croissante, engendrant des impacts négatifs sur l'environnement et la santé au niveau mondial, régional et local (Godard, 2006). Wolkowitsch (1992) ajoute également que les infrastructures et les matériels de transport engendrent des nuisances et des pollutions qui atteignent leurs sommets dans les villes où la population s'accumule et où l'on enregistre la circulation la plus intense. Pourtant, la défense de l'environnement est l'affaire de l'État, des collectivités publiques, des citoyens (cité par N'Guessan, 2010)

Selon Kassi, (2007) à Abidjan, la pollution par les gaz d'échappement est grandissante, cause du dynamisme constaté ces dernières années dans le domaine du transport (cité par Tra & Yedlock, 2017). Selon le

MINEDD, (2011), à Abidjan, 67 % des véhicules sont responsables de la pollution automobile (cité par Tra & Yedlock, 2017). Cocody, l'une des communes d'Abidjan, à l'observation, connaît un trafic routier intense. Les véhicules automobiles émettent des microparticules et des gaz qui polluent l'air et condamnent les populations à respirer un air vicié et dangereux.

Cependant, les émissions de gaz à effet de serre du transport routier ont presque triplé entre 2005 et 2016 même si en comparaison avec la moyenne mondiale par habitant, son niveau d'émissions reste extrêmement réduit (0,1 tCO₂/an/habitant à comparer par exemple avec celui des transports routiers français à 1,7 tCO₂/an/habitant), le volume des déplacements restant encore limités. La Contribution déterminée au niveau national de Côte d'Ivoire, soumise lors de la COP21, estime que la hausse des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports pourrait atteindre 25 % d'ici à 2030, en faisant le 2^e poste d'émissions, à égalité avec l'agriculture et après la production d'électricité. Ainsi, la Côte d'Ivoire a inclus des actions d'atténuation ambitieuses dans le secteur des transports, notamment à travers la planification urbaine et les incitations à l'achat de véhicules peu polluants Afrique où les émissions de carbone du transport routier ont doublé (Ministère du Transport, 2018).

Au regard de cette situation, le décret N° 2017-792 du 6 décembre 2017 portant sur la limitation de l'âge des

véhicules d'occasion importés a été pris par l'État de Côte d'Ivoire.

Cette décision pour les gouvernants, vise à réduire significativement le nombre croissant d'accidents de la route ainsi que les gaz polluants qui induisent de graves problèmes de santé et nuisent considérablement à l'environnement.

Ainsi, après la mise en œuvre de ce degré, 11376 véhicules neufs ont été vendus en 2018. En outre, en fin mai 2019 le secteur de l'automobile en Côte d'Ivoire a connu un regain de vitalité. La vente des véhicules neufs en particulier, a enregistré une forte croissance, 17 %, à fin mai 2019, le secteur de l'automobile en Côte d'Ivoire connaît un regain de vitalité.

S'il est vrai que l'acquisition de nouveaux véhicules contribue à la réduction des émissions du CO₂, cependant cette politique n'est pas sans impact négatif sur les couches sociales économiquement faibles. En effet, l'acquisition d'une voiture particulière est pour la conscience collective africaine le signe d'une réussite sociale évidente, l'aboutissement d'un rêve, le couronnement de plusieurs années de sacrifices et de travail. Cependant, l'accessibilité à ces véhicules nécessite un minimum de moyens, souvent hors de portée pour la majeure partie de la population incapable de subvenir à ses besoins fondamentaux. Les voitures d'occasion représentent une aubaine pour certaines personnes contraintes de parcourir de longues distances en un temps court (N'Guessan, 2010). Aujourd'hui, les rares voitures importées sont quasiment neuves et les prix ont flambé. Les prix oscillent entre 10 et 15 millions de francs CFA (de 15 000 à 23 000 euros), soit cinq fois plus qu'avant (Journal le Monde, 2019).

Selon la Banque mondiale (2019), à Abidjan, les ménages les plus pauvres, quand ils ne renoncent pas à se déplacer, dépensent en moyenne 20 à 30 % de leur revenu dans les transports et passent 200 minutes par jour à les utiliser ou les attendre. Au bout du compte, il est estimé que le manque de mobilité au sein de l'agglomération d'Abidjan fait perdre jusqu'à 4-5 % de son revenu national à la Côte d'Ivoire.

Au regard de ces constats, nous nous posons la question suivante : Est-ce que la détention d'un véhicule neuf, engendre-t-elle une sensibilité écologique chez les automobilistes ? autrement dit, est-ce que la capacité de s'offrir un véhicule neuf rime-t-elle avec la sensibilité écologique ?

Cette, étude vise à connaître la sensibilité écologique des automobilistes détenteurs de véhicules de moins de 5 ans de la commune de Cocody. Elle part de l'hypothèse selon laquelle, la sensibilité environnementale des automobilistes, pouvant contribuer à la réduction de la pollution atmosphérique ne dépend de leurs capacités à s'offrir un véhicule neuf.

1. Méthodologie

Elle précise le lieu d'enquête, la population, l'échantillonnage et les caractéristiques de l'échantillon, les techniques de collecte des données et d'analyse des résultats.

1.1 Zone de l'étude

La présente étude, de type qualitatif et quantitatif a été réalisée au cours du mois de mai 2022 dans la commune de Cocody (District d'Abidjan).

1.1.1 Présentation de la Commune de Cocody

Cocody est une commune située à l'Est du District Autonome d'Abidjan. Elle couvre une superficie de 132km². Sa population est estimée à 692 583 habitants dont 330 016 Hommes et 362 566 Femmes (RGPH, 2021). La commune de Cocody est la plus huppée et la plus accessible de toutes les Communes du District d'Abidjan. Cette la commune a la réputation d'être une Commune résidentielle.

1.1.2 Justification du choix de la zone d'étude

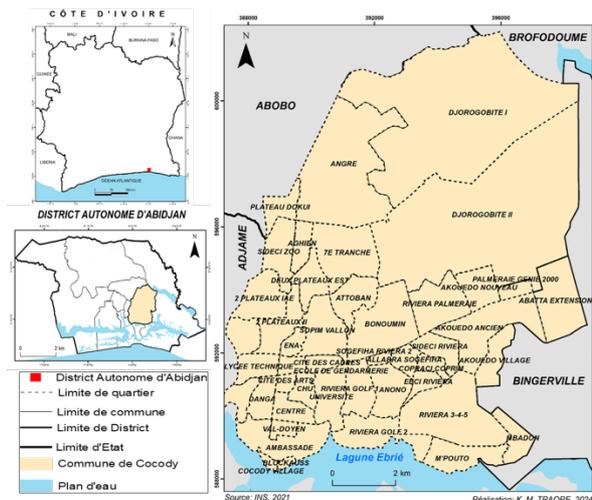
Deux raisons fondamentales fondent notre choix de la commune de Cocody dans le District d'Abidjan pour réaliser cette étude à savoir :

Premièrement, c'est la commune où réside une population ayant la plupart du temps, un haut niveau d'instruction (Dje, 2012)

Deuxièmement, cette commune regorge une catégorie de personne ayant un pouvoir économique et une situation sociale élevée (les hauts cadres, et des autorités administratifs et politiques du pays, les diplomates et les fonctionnaires internationaux). C'est le quartier où habitent « les gens d'en haut de haut ». Cette commune est dite commune résidentielle, car elle abrite les logements du président de la république et de la plupart des membres du gouvernement. On y trouve également la majorité des ambassades. En fait, la vocation de Cocody en tant que lieu de résidence de la classe des nobles et des bourgeois, date de la période coloniale et post-coloniale (Auzias & Labourdette, 2012).

En effet, selon Aya Dje (2012), Cocody « est une commune dont la plupart des habitants ont un niveau de vie élevé ou très élevé. La commune de Cocody, comparativement aux autres communes, est riche en infrastructures socio-économiques. Elle regorge de plusieurs quartiers résidentiels et ceux de hauts standings, le quartier des ambassades, y compris la présidence ainsi que les architectures luxueuses et de différentes institutions (l'Université, l'Ecole Nationale d'Administration, l'Hôpital, etc.). En bref, cette commune se démarque par son développement « à l'européenne » avec la construction de grandes tours de bureaux et d'immeubles d'habitation modernes. La commune de Cocody est la plus riche qui regorge des classes les plus aisées de la société ivoirienne. Elle est communément appelée « commune de grands types ». Elle a concerné 50 automobilistes détenteurs des véhicules de moins de 5 ans. Les variables socio-démographiques telles que : le sexe, le revenu mensuel, et le niveau d'instruction et la connaissance de l'écoconduite ont été analysées.

Carte 1 : Carte de la commune de Cocody



Source: K. M. Traore, 2024

1.2 Échantillonnage et caractéristiques de l'échantillon

Dans cette étude, nous avons opté pour un échantillon non probabiliste basé sur le choix raisonné et par convenance. Elle a consisté à recueillir des données de faits et des opinions. Elle s'est réalisée par l'administration d'un guide d'entretien aux populations concernées.

1.3 Les techniques et outils de collecte des données

Les techniques d'enquête se présentent comme des procédés opératoires que nous nous donnons dans le but d'atteindre nos objectifs. Pour appréhender les aspects du problème de notre recherche, nous allons privilégier la recherche documentaire, l'échantillonnage, et l'entretien semi-structuré et structuré.

1.3.1 La recherche documentaire

Elle occupe une place importante dans l'élaboration d'un travail scientifique. La documentation écrite

nous a permis de passer en revue la littérature disponible. Ainsi, plusieurs documents ont été utilisés pour réunir les informations qui se rapportent à notre sujet de recherche. Nous avons donc lu et consulté des documents composés pour l'essentiel, d'ouvrages méthodologiques, d'ouvrages généraux, de revues, de documents administratifs, des articles, des journaux, des mémoires sur la conscience environnementale, l'écoconduite ou l'écologie.

1.3.2 Entrevues mixtes (semi-structurées et structurées)

Dans le cadre de la collecte de nos données, nous avons eu recours un guide d'entretien qui a été adressé aux propriétaires et aux conducteurs de véhicule de tourisme dans la commune de Cocody.

Nous avons opté pour des entrevues mixtes (des entrevues structurées et semi-structurées) (Fortin et Gagnon, 2022).

La saturation des informations a permis de mettre fin à la collecte des données. Les entretiens dans le cadre de cette étude se sont articulés autour des points suivants :

- a) *Connaissance des gestes écologiques ou l'écoconduite chez les automobilistes*
- b) *Pratiques de l'écoconduite chez les automobilistes*

1.3.3 Le dépouillement des données de l'enquête

Après la réalisation des entrevues, les données collectées ont été traitées et analysées. Généralement, deux modalités de dépouillement s'offrent au chercheur à savoir: le dépouillement manuel et le dépouillement informatique. En effet, le dépouillement consiste à regrouper les réponses identiques se rapportant à un même caractère ou à une même modalité de manifestation afin de rendre possible la discussion, l'analyse et l'explication (Comoé-Krou, 1985). Ainsi pour cette étude, nous avons opté pour un dépouillement manuel et l'analyse de contenu thématique.

1.3.4 La méthode d'analyse : l'analyse de contenu

L'analyse de contenu est un ensemble d'instruments méthodologiques permettant de décrire tout contenu de communication en vue de l'interpréter, une méthode empirique, dépendante du type de « parole » que l'on veut étudier et du type d'interprétation que l'on vise. Il faut noter que dans le cadre de cette étude, toutes nos entrevues ont été intégralement retranscrites.

Par la suite, les verbatims obtenus ont été analysés en vue de leur interprétation subséquente.

1.3.5 Modèles théoriques

Pour saisir les facteurs explicatifs de l'absence de sensibilité écologique chez les détenteurs de véhicules neufs des habitants de Cocody, nous avons mobilisé la théorie de l'habitus sociales de Bourdieu (1972) et la théorie du choix rationnel de Weber (1922).

2. Résultats

Un individu préoccupé par l'environnement est celui qui adopte un comportement d'achat cohérent avec la conservation des écosystèmes (Kinnear et al., 1974). Dans l'étude de la préoccupation pour l'environnement, les chercheurs dans ce domaine ont beaucoup plus tendance à examiner le comportement écologique des individus relié à une activité spécifique (e. g. recyclage, conservation) (Arbuthnot, 1977 ; Pickett et al., 1993), que le comportement écologique général (Antil, 1984; Robert, 1996).

En effet, dans la conceptualisation de la PPE, les chercheurs accordent trois dimensions comparables à celles des composantes de l'attitude selon une approche tridimensionnelle (Dembkowski et Hammer-Lloyd, 1994 ; Zaiem, 2005 ; Zaiem et Najjar 2007). La PPE intègre trois composantes : une composante cognitive, une composante affective et une composante conative ou comportementale. La

dimension cognitive se rapporte aux connaissances subjectives relatives aux conséquences de ses propres actions sur l'environnement (Dembkowski et Hammer-Lloyd, 1994, cité par Giannelloni, 1998). Elle regroupe trois niveaux d'analyse à savoir des connaissances subjectives relatives à des problèmes de l'environnement en général, la connaissance d'un domaine écologique spécifique et la connaissance d'un produit écologique (Zaiem et Hechmi, 2007).

La dimension affective regroupe les réactions et les réponses émotionnelles qui se rapportent aux problèmes d'environnement en général, celles qui concernent un domaine spécifique et enfin celles relatives à un produit écologique.

Dans cette étude, nous avons retenu deux dimensions à savoir : la dimension cognitive qui se rapporte aux connaissances et la dimension conative relative aux comportements.

2.1. Connaissance des gestes écologiques chez les automobilistes

Le phénomène de la sensibilité écologique a apparu à la fin des années 1960 dans les pays industrialisés et s'y est développé. (Bonnal, 1980). La sensibilité écologique est définie comme un intérêt plus ou moins grand pour la nature et l'environnement (Bozonnet, 2012).

Dans cette étude, plusieurs indicateurs de mesure de la sensibilité écologique ont été mobilisés pour évaluer les connaissances écologiques des détenteurs de véhicule neuf, à savoir:

- La connaissance de l'étiquette Énergie du véhicule ;
- La connaissance du niveau d'émissions du CO₂ ;
- La connaissance de la consommation en carburant pour 100 km.
- Priorisation des mobiles écologiques dans choix de véhicules achetés,
- Connaissance sur la pollution des véhicules

2.2. Connaissance de l'étiquette Énergie avant l'achat du véhicule

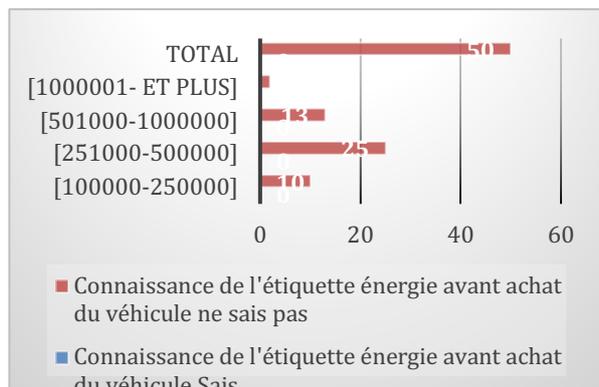
L'analyse des données recueillies, montre que les 100 % des détenteurs de véhicules neuf, soit 60 % hommes et 40 % femmes des enquêtés, n'ont eu aucune connaissance de l'étiquette Énergie de leur véhicule lors de l'achat.

Quant à la variable niveau d'instruction, les résultats montrent que les 100% des enquêtés n'ont aucune connaissance de l'étiquette énergie avant l'achat de leur véhicule. Il en est de même pour la variable revenue mensuel des enquêtés. En somme, ces résultats montrent que les femmes et les hommes interrogés quel que soit leur niveau d'instruction ou leur revenu mensuel ne se préoccupent de la connaissance de l'étiquette Énergie avant de procéder à l'achat de leur véhicule. Alors que la connaissance de l'étiquette Énergie permet au consommateur de connaître le type de véhicule, le type de carburant (essence ou diesel), la consommation aux 100 km et le rejet de CO₂ /KM parcouru du véhicule. L'objectif principal de la connaissance de cette étiquette, est de sensibiliser les consommateurs en leur donnant accès aux informations concernant le niveau d'émission de CO₂ de chaque véhicule afin de les inciter à comparer puis à choisir des voitures moins polluantes.

2.3. Revenu mensuel et connaissance de l'étiquette Energie

L'analyse des données recueillies, montre que les 100 % des détenteurs de véhicules neuf, n'ont aucune connaissance de l'étiquette énergie quel que soit leur revenu mensuel. Il ressort de ces données que la détention d'un pouvoir économique n'a aucun lien avec la sensibilité économique.

Graphique 1: Connaissance de l'étiquette énergie en fonction du revenu mensuel

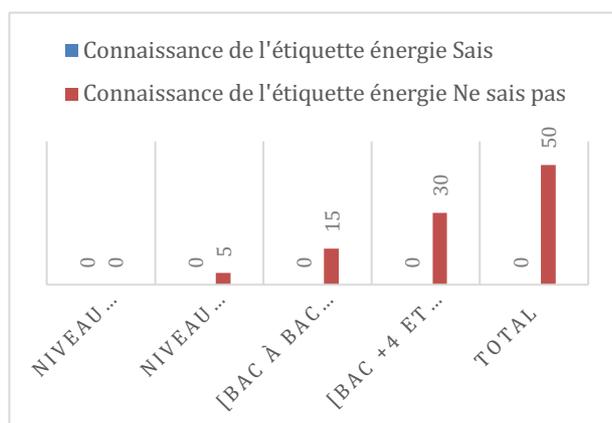


Source: Notre enquête, mai 2022

2.4. Niveau d'instruction et connaissance de l'étiquette Energie

L'analyse des données recueillies, montre que les 100 % des détenteurs de véhicules neuf, n'ont aucune connaissance de l'étiquette énergie quel que soit leur niveau d'instruction. Il ressort de ces données que le niveau d'instruction n'a également pas de lien avec la sensibilité économique. Il n'y a donc pas forcément de corrélation entre le niveau d'instruction et la sensibilité écologique.

Graphique 2 : Connaissance de l'étiquette énergie en fonction du niveau d'instruction



Source: Notre enquête, mai 2022

2.5. Connaissance du taux d'émission du CO2 avant l'achat du véhicule

L'analyse des données recueillies, montre également que les 100% des détenteurs de véhicules neuf, (60% hommes et 40% femmes) des enquêtés, n'ont eu aucune connaissance du taux d'émission du CO2 lors l'achat de leur véhicule. En somme, ces résultats montrent que les femmes et les hommes interrogés ne se préoccupent pas du taux d'émission du CO2 avant de procéder à l'achat de leur véhicule.

2.6. Connaissance du niveau de consommation en carburant pour 100 km

L'analyse des données recueillies, montre que 68 % des répondants (59 % d'homme et 41 % de femme) connaissent leur niveau de consommation moyenne en carburant pour 100 km parcourus, contre 32 % des répondants (63 % d'homme et 37 % de femme) qui disent ne pas connaître la consommation moyenne en carburant de leur véhicule. Aussi, sur les 100 % de femmes interrogées, 70 % connaissent leur consommation en carburant contre 67 % des hommes. La proportion de femmes sachant leur consommation est sensiblement également à celle des hommes.

Hormis ces données quantitatives, l'analyse des données des entretiens montre également que, les femmes tout comme les hommes ont tous une faible sensibilité écologique. Ainsi, à la question de savoir : « *Quels sont vos critères pour l'achat d'un véhicule neuf ?* ». Les réponses suivantes ont été données par la plupart des répondants : « *pour l'achat d'un véhicule neuf, je regarde d'abord la marque, ensuite le prix, et le confort* ». Pour d'autres, « *pour faire le choix de d'un véhicule, c'est la marque, le coût du véhicule, le confort et la disponibilité des pièces de rechange en cas de panne* ».

L'analyse des données relatives à la dimension cognitive (aux connaissances subjectives) de la sensibilité écologique des détenteurs de véhicules neufs, montrent que le choix des Abidjanais lors de

l'achat de leurs véhicules n'est pas guidé par les préoccupations d'ordre environnemental.

2.7. Mobiles écologiques et le choix des véhicules achetés

Les données de notre étude montrent que les mobiles à l'origine du choix des véhicules achetés sont de plusieurs d'ordres que sont : les mobiles économique, esthétique, de notoriété de la marque du véhicule que d'ordre écologique. Hormis ces mobiles il y a également une question d'habitus social. A travers le processus de socialisation, les cadets sociaux incorporent à leur personnalité de base des manières de faire et de sentir, qui orientent leurs pratiques, leurs jugements et jet qui affectent leurs goûts.

Les propos suivants des enquêtés illustrent bien cette réalité : « moi j'aime les véhicules de marque Toyota, car ils sont résistants sur les pistes villageoises. Je suis habitué à conduire les Toyota. Les Toyota hilux ne consomme pas trop » Propos de Monsieur A.T, résident de Cocody. Entrevue réalisée le 3 mai 2022)

Ces discours montrent que les motifs écologiques ne guident pas l'acte d'achat des véhicules de nos enquêtés de la commune de Cocody. Ce sont plutôt les motifs économiques, esthétiques et de notoriétés qui orientent leurs choix.

2.8. Connaissance sur la pollution des véhicules

Les données de notre étude montrent que l'âge du véhicule n'a pas forcément de lien avec le problème de pollution de l'air.

« Je préfère les Aval, ils sont confortables et résistants sauf que les AV AL ont un problème de pièces de rechange car c'est une nouvelle marque » (Propos de Monsieur Y. Y, résident de Cocody. Entrevue réalisée le 3 mai 2022).

« Les véhicules neufs polluent au tant que les véhicules dit de secondes mains ou « France au revoir ». C'est l'entretien

du véhicule qui compte. Je peux avoir un véhicule neuf qui peut polluer si je ne fais pas l'entretien de ce véhicule c'est à dire faire la vidange régulière et la visite technique ». (Propos de Monsieur A.T, résident de Cocody. Entrevue réalisée le 3 mai 2022).

Il ressort de ces discours que la pollution des véhicules n'est pas forcément liée à son âge. Les véhicule neufs polluent autant que les anciens véhicules, si ceux-ci ne sont pas entretenus.

2.9. Pratiques de l'écoconduite chez les automobilistes

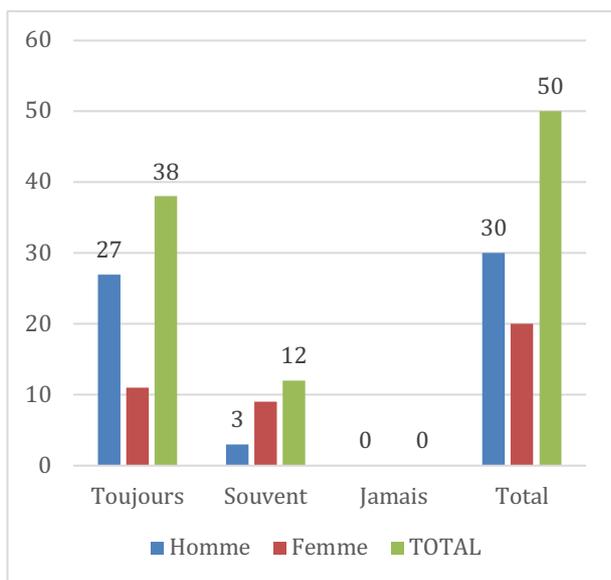
Pour ce qui est de la dimension conative ou comportementale, les indicateurs suivants ont été utilisés pour mesurer la sensibilité écologique des automobilistes à travers leurs pratiques quotidiennes :

- a) Utilisation du véhicule pour les distances de moins de 2 km ;
- b) Utilisation de la climatisation pendant la conduite ;
- c) Contrôle de la pression des Pneumatiques ;
- d) Fréquence de la vidange du véhicule ;

2.10. Utilisation du véhicule pour les petites distances

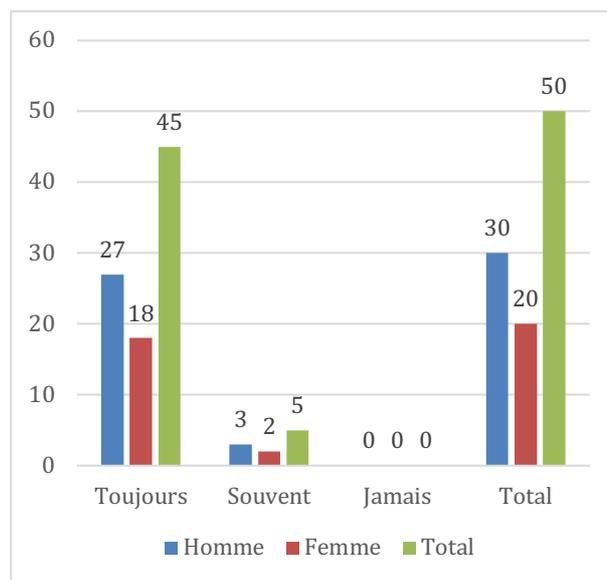
Sur la question de l'utilisation du véhicule pour les petites distances, les réponses suivantes ont été données : « Moi j'utilise régulièrement mon véhicule pour mes courses » ; « je me déplace souvent avec mon véhicule pour les petites distances ». Pour les données quantitatives, l'analyse des données du graphique 3 ci-dessous, montre que 76 % des répondants (71 % d'homme et 29 % de femme) utilisent régulièrement leur véhicule pour effectuer les distances de moins de deux (2) kilomètres, contre 24 % des répondants (25 % d'homme et 75 % de femme) qui l'utilisent souvent. En somme, les hommes utilisent plus leur véhicule pour effectuer des courses de moins de 2 kilomètres.

Graphique 3 : Utilisation du véhicule pour les petites distances



Source: Notre enquête, mai 2022

Graphique 4 : Utilisation de la climatisation pendant la conduite



Source : Notre enquête, mai 2022

2.11. Utilisation de la climatisation pendant la conduite

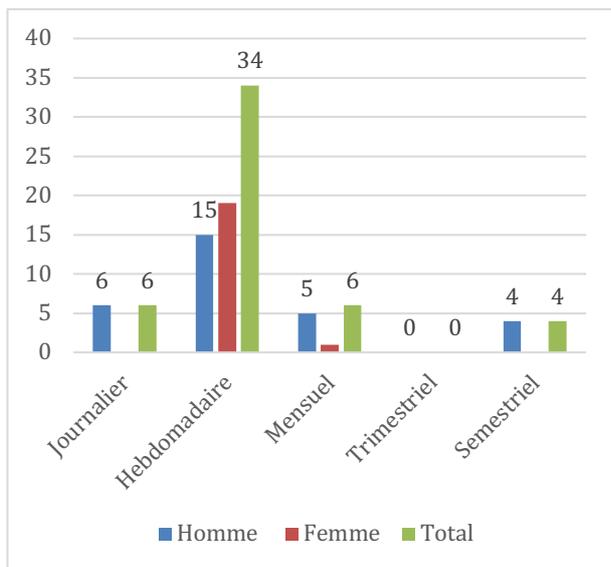
Pour ce qui de l'utilisation de la climatisation pendant la conduite, les réponses suivantes ont été données par les répondants lors de nos entretiens : « *j'aime utiliser régulièrement la climatisation pendant la conduite pour éviter la chaleur* » ; « *Pour des questions de confort j'utilise régulièrement la climatisation* ». Ces propos révèlent le faible niveau de sensibilité écologique chez l'ensemble des détenteurs de véhicules neufs interrogés. Pour ce qui est des données quantitatives, l'analyse des données du graphique 4 ci-dessous, montre que 90 % des répondants (60 % d'homme et 30 % de femme) utilisent toujours la climatisation pendant la conduite, contre 10 % des répondants (30 % d'homme et 70 % de femmes) qui l'utilise souvent.

En somme les hommes sont plus disposés à utiliser la climatisation pendant la conduite que les femmes.

2.12. Contrôle de la pression des pneumatiques

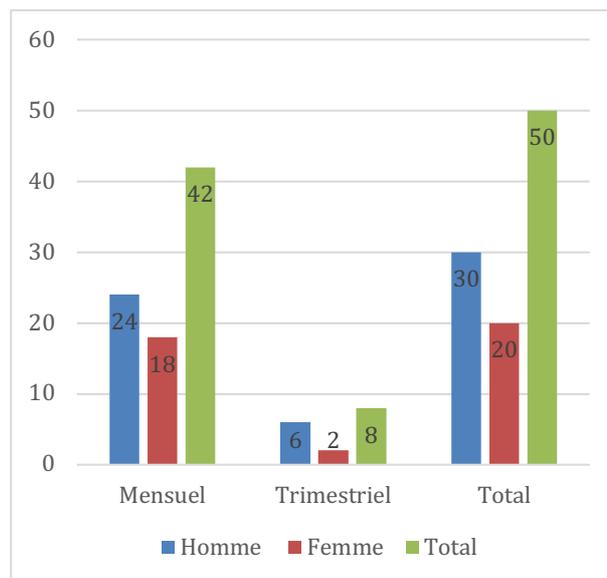
L'analyse des données du graphique 5 ci-dessous, montre que 68 % des répondants (44 % d'homme et 56 % de femme) font un contrôle hebdomadaire sa pneumatique, contre 22 % des répondants (50 % d'homme et 50 % de femme) qui font un contrôle journalier ou mensuel. Quant à 8 % des répondants, il fait un contrôle semestriel des pneumatiques de leur véhicule. En somme, les hommes tout comme les femmes, n'ont pas une culture de contrôle journalier de leurs pneumatiques. Or selon les spécialistes du pneumatique, des pneus sous-gonflés contribuent en effet à augmenter la consommation de carburant, en plus d'impacter la maîtrise du véhicule par le conducteur.

Graphique 5 : Contrôle de la pression des pneumatiques



Source: Notre enquête, mai 2022

Graphique 6: Fréquence réalisation des vidanges



Source : Notre enquête, mai 2022

2.13. Fréquence réalisation des vidanges

L'analyse des données du graphique 6 ci-dessous montre que, 84 % des répondants (57 % d'homme et 43 % de femme) font une vidange mensuelle de leur véhicule, contre 16 % des répondants (75 % d'homme et 25 % de femme) qui fait une vidange trimestrielle de leur véhicule. Aussi, sur les 100 % de femme interrogées 90 % font une vidange mensuelle, contre 10 % qui fait une vidange trimestrielle. Ces données montrent que, les hommes tout comme les femmes n'ont pas une culture de contrôle journalier de leurs pneumatiques. En outre, lors des entretiens l'ensemble des répondants des répondants ont dit ceci : « *c'est le concessionnaire qui fait ma vidange après une certaine distance parcourue* ». En effet, l'état d'entretien d'un véhicule influe sur la production de CO2 et autres polluants. En somme, avec l'intervention des concessionnaires, l'on assiste à une pratique écologique en matière de vidange des véhicules chez les automobilistes.

L'analyse de l'ensemble des données, relatif à la dimension conative ou comportementale, nous révèle l'existence d'une faible sensibilité écologique dans les pratiques quotidiennes des détenteurs de véhicules particuliers neufs dans la commune de Cocody.

3. Discussion

Cette étude sur la sensibilité écologique s'inscrit dans une approche sociologique, qui la perçoit comme étant une réponse à la dégradation de l'environnement. En effet, les résultats de la mesure des connaissances de la sensibilité écologique à partir des différents indicateurs retenus chez les détenteurs de véhicules neufs, montrent que le choix des Abidjanais lors de l'achat de leurs véhicules n'est pas guidé par les préoccupations d'ordre environnemental, mais plutôt par des préoccupations d'ordre esthétique (le confort du véhicule), économique (le coût du véhicule) et la notoriété de la marque du véhicule (les marques ayant une forte notoriété). Aussi, les résultats nous révèlent que les détenteurs et détentrices de véhicules neufs, dans leurs pratiques de conduite quotidienne de leurs

véhicules, n'observent pas les gestes écologiques. Ces résultats nous montrent que les préoccupations environnementales ne sont pas encore inscrites dans les habitudes et le système de pensée des Abidjanais. Cette faible sensibilité a été observée aussi bien chez les femmes que chez les hommes. Empêcher donc les ménages à faible revenu d'acquérir des véhicules de plus de cinq ans, car étant source de pollution, crée dès lors une sorte d'inégalité sociale. En effet, les résultats de notre étude révèlent que les 100% de femmes et d'hommes interrogés n'observent pas les gestes de l'écoconduite. La sensibilité écologique n'est donc pas liée au sexe des détenteurs de véhicules neufs de la commune de Cocody. La sensibilité écologique n'est donc pas liée de facto au sexe des individus. Ces résultats corroborent ceux de Bozonnet (2012) qui affirme que : « en dépit de la profusion littéraire et moraliste, aucune corrélation significative n'a pu être établie entre le sexe et la sensibilité écologique ».

Sur le plan économique, cette étude nous révèle que la détention d'un pouvoir économique n'engendre pas de facto, la sensibilité écologique. En effet, les 100% de nos enquêtés n'ont aucune connaissance de l'étiquette d'énergie avant l'achat de leur véhicule. Ce résultat corrobore celui d'une étude de l'ISEE (2017). En effet, l'étude l'ISEE montre que ce n'est pas tant le niveau de revenus qui influe sur le mode de vie des ménages que leur capacité à agir ou pas en faveur de l'environnement. Cette étude révèle qu'en observant plus spécifiquement l'effet du niveau de vie sur les pratiques, il ressort que les ménages les plus aisés utilisent plus souvent leur voiture que les ménages les plus modestes. En outre, elle révèle que même si les véhicules récents sont réputés moins émetteurs de dioxyde de carbone, cela ne veut pas forcément dire que les ménages les plus favorisés polluent moins. En effet, ils ont aussi tendance à choisir leur véhicule davantage en fonction de critères sans lien avec l'environnement, comme le design, l'esthétique ou la puissance.

Lenglart et al., (2010) abondant dans le même sens, dans leur étude sur l'économie française, ils affirment que, l'estimation des émissions de dioxyde de carbone imputables aux achats des ménages montre que les 20 % les plus aisés induisent « 29 % des émissions de

CO₂, alors que les ménages les plus modestes n'en induisent que 11 % ».

Dunlap et Mertige (1995), montrent quant à eux que le revenu familial est la deuxième variable la mieux corrélée aux indicateurs de la sensibilité écologique, bien qu'elle soit parfois contestée.

Bozonnet (2012) va dans le sens contraire. Pour lui, au niveau international les pays dont le PIB est plus élevé sont ceux dans lesquels les mouvements écologiques sont plus précoces et les plus massives ; au niveau de chaque pays, ce sont les ménages les plus aisés qui sont les plus sensibles à l'environnement. Cette corrélation est souvent expliquée par la théorie fonctionnaliste : une fois les besoins secondaires tels que la nourriture et la sécurité physique, les besoins secondaires tels que la qualité de la vie et l'environnement peuvent à leur tour devenir impérieux (Maslow, 2008). Sur cette question, nos résultats montrent que la sensibilité écologique n'est pas forcément liée au pouvoir économique des ménages.

En somme, nous disons que l'accroissement de l'intensité de la sensibilité écologique est un processus. En effet, selon Guillaume Sainteny (2000): l'importance de la sensibilité écologique n'évolue pas de façon linéaire ». Et cette intensité de la sensibilité écologique varie en fonction des époques et des indicateurs utilisés (Dobré, 1995), Beaucoup de chercheurs découvrent que l'écologisme est très faiblement, sinon pas du tout corrélé (absence de lien) aux caractères sociodémographiques (Jones et Dunlap, 1992). Le processus de mise place de cette sensibilité doit nécessiter une forte implication des différents acteurs (gouvernants, médias et populations).

Conclusion

Au terme de cette étude, nous disons que la détention d'un pouvoir économique ou d'un niveau d'instruction élevé ou d'un véhicule neuf, ne développe pas forcément en l'individu une forte sensibilité écologique. Un détenteur de véhicule dénommé «France au revoir» de plus de 5 ans, peut développer une sensibilité écologique. Par conséquent, le fait de d'exclure la frange de la population abidjanaise à faible revenu dans l'acquisition de véhicule personnel pour faciliter leur déplacement, crée une forme d'inégalité social et écologique. Or la lutte contre la pollution automobile doit prendre compte non seulement la dimension technique (l'âge du véhicule, le type de carburant consommé, la quantité de carburant consommée ; la puissance du moteur, le poids de la voiture, et les pratiques d'utilisation du véhicule) mais aussi, intégrer la dimension didactique et sociale. Cette dernière dimension renvoie aux gestes écologiques que les automobilistes doivent intégrer à leurs pratiques quotidiennes. Cette étude révèle que la conscience environnementale n'est pas encore développée chez les Ivoiriens. Par conséquent, la prise en compte des préoccupations environnementales chez les Ivoiriens nécessite l'intervention des pouvoirs publics et celles des médias et de la socialisation secondaire des populations par le biais de l'école. Car les indicateurs de la sensibilité écologique semblent être soumis à la conjoncture des agendas politiques et médiatiques.

Références Bibliographiques

- Antil J. H. (1984). Socially responsible consumers: Profile and Implications for Public Policy, *Journal of Macromarketing*, 4(2), 18-39.
- Arbuthnot, J. (1977). The Roles of Attitudinal and Personality Variables in the Prediction of Environmental Behavior and Knowledge. *Environment and Behavior*, 9(2), 217-232.
<https://doi.org/10.1177/001391657792004>
- Auzias, D. & Jean-Paul Labourdette, J.-P. (2012) *Côte d'Ivoire*. Petit futé.

- Banque mondiale (2019). *Le défi de la mobilité urbaine à Abidjan*. Banque Mondiale Blogs.
- Bonnal, F. (1980). L'évolution de l'opinion publique à l'égard de l'écologie au travers des sondages. In dans l'association française de sciences politique, *Ecologisme et politique, Actes de la journée d'études du 26 septembre*.
- Bourdieu, P. (1972). *Esquisse d'une théorie de la pratique*. Le Seuil.
- Bozonnet, J.P. (2012). La sensibilité écologique, in *Manuel de sociologie de l'environnement* (pp. 147-162). Presses Universitaires de Laval.
- Comoé-Krou, B. (1985). Comment faire un mémoire ? *Les cahiers du Laboratoire de ludistique*, n°2.
- Dembkowski, S. & Hanmer-Lloyd S. (1994). The Environmental Value-Attitude System Model: A Framework to Guide the Understanding of Environmentally-Conscious Consumer Behavior, *Journal of Marketing Management*, 10 (4), 593-603.
- Dje, A.G. (2012). Gouvernance et gestion des déchets ménagers urbains à Abidjan : cas des communes de Cocody, Yopougon et Abobo. <https://www.semanticscholar.org/paper/Gouvernance-et-gestion-des-d%C3%A9chets-m%C3%A9nagers-urbains-Dje/bb00c17745b38881912b09613cf5440a35a72376# citing-papers>
- Dobre, M. (1995). À la recherche de la conscience écologique des Français. *CFDT-Aujourd'hui*, 92-104.
- Dunlap, R.E. & Mertige A.G. (1995). Global Concern for the Environment : Is Affluence a Prerequisite ? *Journal of Social Issues*, 51(4), 121-137.
- Fortin, M.F., & Gagnon, J. (2022). *Fondements et étapes du processus de recherche. Méthodes quantitatives et qualitatives*, (4e édition). Chenelière Éducation.
- Giannelloni, J. L. (1998). Les comportements liés à la protection de l'environnement et leurs déterminants : un état des recherches marketing. *Recherches et Applications en Marketing*, 13 (2), 49-72.
- Godard, X. (2006). *L'accès à la ville pour tous les groupes sociaux, quels systèmes de mobilités : transport dans les villes en développement*. IDDRI.

- Jones, R. E. & Dunlap, R. E. (1992). The Social Bases of Environmental Concern: Have They Changed Over Time?: *Rural Sociology*, 57, 28-47.
- Journal le Monde (2019). Côte d'Ivoire : les oubliés du port d'Abidjan,
https://www.lemonde.fr/afrique/article/2019/06/06/cote-d-ivoire-les-oublies-du-port-d-abidjan_5472470_3212.html.
- Kinnear T .C., Taylor, I. R., & Ahmed S. A. (1974). Ecologically Concerned Consumers: Who Are They ? *Journal of Marketing*, 38 (2), 20-24.
- Lenglard et al. (2010). Dossier les émissions de CO2 du circuit économique en France : *L'économie française*. INSEE.
- Loba, A., Don, F. V., Kone, V., & Aloko, N. J. (2018). Étude des déterminants sociodémographiques et économiques de la mobilité résidentielle dans la commune de Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire). *Revue canadienne de géographie tropicale/Canadian journal of tropical géographie* [En ligne], (5) 1. En ligne le 15 mai 2018, pp. 24-29. URL : <http://laurentian.ca/cjtg>.
- Maslow, A. (2008). *Devenir le meilleur de soi-même, Théorie de la motivation et des besoins*. Eyrolles.
- Ministère des Transports de la République de Côte d'Ivoire (2018). *Projet feuille de route pour une mobilité durable en Côte d'Ivoire : émergence - bas carbone dans les transports*. Ministère des Transports de Transports de la République de Côte d'Ivoire.
- N'guessan, H. & Kablan, J. (2010). L'invasion des véhicules d'occasion en transit par le port d'Abidjan : le dynamisme ambivalent d'une activité en plein essor. *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 251 | juillet-Septembre 2010, document, mis en ligne le 01 juillet 2013, consulté le 01 juin 2022. URL : <http://journals.openedition.org/com/6044>; DOI : <https://doi.org/10.4000/com.6044>.
- Pautard E. (2017). *L'inégale capacité des ménages à agir en faveur de l'environnement*. INSEE.
- Pickett, G. M., Kangun N. et Grove S. J. (1993). Is there a General Conserving Consumer? A Public Policy Concern. *Journal of Public Policy and Marketing*, 12, 234-243.
- Roberts, J. A. (1996). Green Consumers in 1990s: Profile and Implication for Advertising, *Journal of Business Research*, 36 (3), 217-231.
- RGPH (2021). Recensement Général de la Population et de l'Habitat
<https://www.ins.ci/RGPH2021/RESULTATS%20DEFINITIFS21.pdf>
- Sainteny, G. (2000). *L'introuvable écologisme français ?* PUF.
- Tra, F., & Yedlock, M. C. A. (2017). Transport Routier Et Pollution De L'air : Etude de La Conscience Environnementale des Automobilistes dans la Commune de Cocody (Abidjan). *European Scientific Journal*, 13 (8), 47-59.
- Weber, M (1922). *Gesammelte Aufsätze zur Wissenschaftslehre*. Trad. fr. *Essais sur la théorie de la science* (1965). Plon.
- Zaiem, I. & Najjar, H. (2007). La préoccupation pour l'environnement : Analyse conceptuelle et proposition d'une échelle de mesure. *5e Congrès de l'Association Tunisienne en Marketing*, Hammamet.

