

OFFICE DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE OUTRE-MER

CENTRE D'ADIOPODOUME - SECTION SCIENCES HUMAINES

Abidjan - Côte d'Ivoire

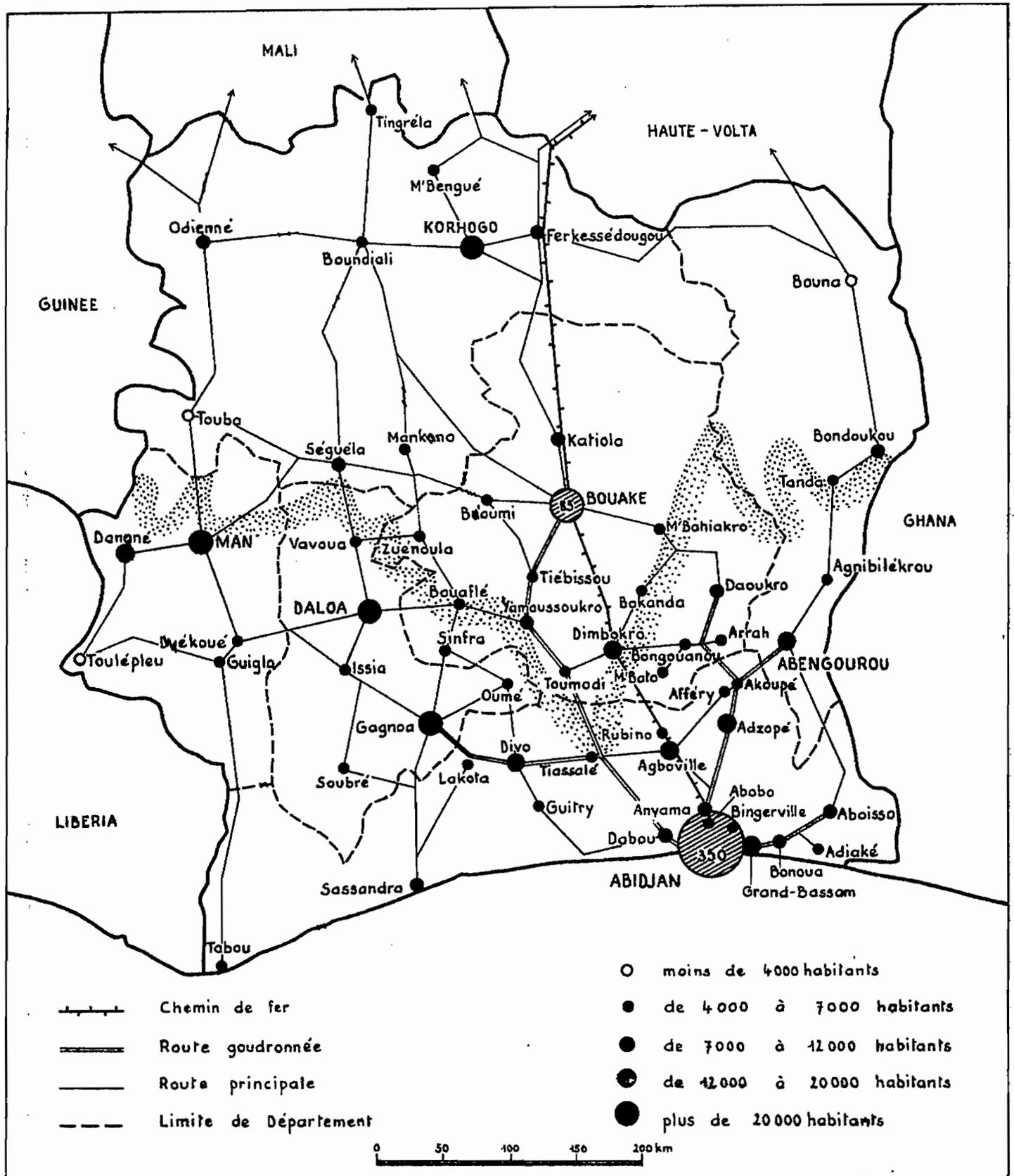
L'équipement urbain du Nord de la Côte d'Ivoire

Anne Marie COTTEN

Communication au Congrès de la WASA (West African Scientific Association)

Abidjan - Avril 1968

LES CENTRES URBAINS DE COTE D'IVOIRE TAILLE ET REPARTITION



L'EQUIPEMENT URBAIN DU NORD DE LA COTE D'IVOIRE

Une carte de la répartition des centres urbains en Côte d'Ivoire fait apparaître un net contraste entre la relative densité des villes (petites et moyennes) en Basse-Côte et dans le pays baoulé et leur rareté ainsi que leur dispersion dans les régions du Nord (1).

Sur près de la moitié du territoire, la population urbaine (2) représente seulement le sixième de la population urbaine totale de la Côte d'Ivoire, ABIDJAN exclus, (moins de 100 000 personnes sur 600 000). De plus, le rythme de croissance des villes du Nord est inférieur de moitié au taux moyen estimé pour l'ensemble du pays autour de 10 % depuis dix ans. Ce développement relativement limité dans le Nord est une des expressions de deux autres données géographiques : une densité généralement faible avec de larges zones à peu près vides, comptant moins de 5h/km² (la "zone dense" de Korhogo y fait d'autant plus violemment contraste), l'éloignement d'Abidjan (distance supérieure à 400 km) qui a accentué le déséquilibre entre la forêt, valorisée par les plantations, et les régions de savanes.

1 - Nous considérons les régions de savanes et forêts claires qui ont dans leur paysage et leur peuplement des éléments communs. Les groupes qui occupent ce domaine sont dans leur majorité originaire des régions soudanaises : sénoufo, tagouana, malinké, dioula de Kong, lobi.

2 - La définition de la ville retenue par l'ensemble de la Côte d'Ivoire à l'occasion de l'établissement de la carte de la population est celle d'un centre de plus de 4 800 h. Dans le Nord, on relève :
1 ville de plus de 20 000 h.
5 villes de 7 à 12 000 h.
4 villes de 4 à 7 000 h.

Bouna et Touba, dont la population est inférieure à 4 000 h. ont été retenus comme centres urbains en raison de leur rôle de Centre local.

Les villes du Nord connaissent des fortunes diverses en raison de leur situation mais certains traits de leur croissance les différencient profondément des centres urbains de la forêt. Bon nombre d'entre elles (1) ont perpétué les cités marchandes de l'époque pré-coloniale qui jalonnaient les routes de commerce des soudanais vers le Sud et fixaient le chemin de leurs migrations (Odienné, Bouna, Séguéla, Mankono, Bondoukou). Si le paysage urbain "soudanais" a disparu, ces villes ont conservé les traces de leur passé dans leur structure sociale interne et le pouvoir de commandement qu'elles exercent sur une région.

Comme dans toute la Côte d'Ivoire la physiologie de ces villes, leur équipement interne et leurs activités se sont transformés depuis dix ans. Dans le Nord une politique volontaire d'équipement administratif et de rénovation de l'habitat a créé un dynamisme propre à la ville qui a précédé le développement du commerce. Cette animation dont l'origine est extérieure à la région explique en grande partie la croissance des villes. Mais les activités productrices de type urbain (commerciales ou artisanales) reflet de l'économie régionale ont démarré beaucoup plus lentement.

Dans ces conditions, il est difficile de définir l'influence régionale d'une ville et à plus forte raison de parler de régions polarisées vers tel ou tel centre. Leur démarrage économique est trop précaire, leur dépendance d'Abidjan et de la Basse Côte trop marquée. Les centres urbains du Nord se structurent lentement tandis qu'apparaissent entre eux des rapports hiérarchiques.

1 - A l'exception de Kong, détruite par Samory, qui n'est plus qu'une bourgade de 2 000 habitants au coeur d'un pays désert.

Nous voudrions analyser la part de l'intervention autoritaire et du dynamisme économique dans les transformations en cours pour préciser les limites de la croissance de ces villes. Cette étude doit aussi considérer les localités de moindre importance, marchés ruraux devenus sous-préfectures depuis 1961. Ces gros bourgs peuvent être des relais entre le centre urbain et la campagne.

O O O

Les villes se localisent dans les zones de densité relativement plus fortes sur les principales voies de communication. L'axe Bouaké-Ferkessédougou est privilégié car il est suivi par le chemin de fer et la route. Il a bénéficié de son antériorité car le chemin de fer a été, à partir de 1926 et jusqu'à une époque récente, le seul mode de circulation praticable toute l'année. Ceci explique l'essor précoce (entre 1930 et 1940) de Katiola et Ferkessédougou. Le trafic routier l'emporte aujourd'hui et crée des relais supplémentaires : Niakaramandougou, Tafiré, Ouangolodougou. Les deux routes frontalières Man-Touba-Odienné à l'Ouest, Abengourou-Bondoukou-Bouna à l'Est sont beaucoup moins actives et desservent des zones marginales. Le secteur oriental (à l'Est de la voie ferrée) comprend de vastes zones vides, dont la "réserve de Bouna", jalonnées de bourgades isolées : Kong, Dabakala.

Le Nord-Ouest offre une maille urbaine plus régulière axée sur deux orientations :

- du pays Baoulé vers Touba par Mankono, Séguéla. Cette ligne qui borde la forêt marque l'avancée externe des migrations mandé occidentales vers le Sud-Est où elles se sont stabilisées vers la fin du XVIII^e siècle (1). Les densités y sont voisines de 10 habitants / km².

1 - Je renvoie à ce propos à divers articles de Monsieur PERSON, historien, dans les Cahiers d'Etudes Africaines et le Bulletin de l'IFAN.

- de Ferké et Korhogo qui est légèrement décalé par rapport à la grande route mais qui est au coeur du pays sénoufo vers Boundiali et Odienné. De ces deux axes partent des bretelles transversales bordées de quelques gros villages à travers des zones vides : Séguéla-Odienné, Boundiali, Mankono-Korhogo, Boundiali.

Les routes qui mènent au Mali sont inégalement fréquentées, la plus active étant celle de Boundiali à Tengréla.

Les douze centres urbains que nous avons retenus représentent une très faible part de la population de ces régions agricoles. Les villes rassemblent 7 % de la population totale dans la zone malinké, 12 % dans le secteur sénoufo, tagouana, djimini alors que le taux d'urbanisation est de 23 % pour toute la Côte d'Ivoire. Avec une population de plus de 25 000 habitants, KORHOGO se détache de toutes les autres villes qui ont moins de 12 000 habitants. Le taux de croissance de ces villes entre 1955 et 1965 est aussi significatif. Seule la ville de Korhogo, avec un taux de croissance de 9,81 % est proche du taux national de 10,3 %. Autour de 5 % (de 5 à 8 %) on peut relever : Boundiali, Odienné, Touba qui sont les bénéficiaires d'un équipement administratif ; Séguéla qui a accusé les répercussions du "boom" diamantifère de 1960-1961 et Tengréla qui profite d'une situation frontalière privilégiée. Avec un taux de croissance de 3 - 4 %, les autres villes végètent (1). On constate que par rapport à l'époque coloniale la situation des villes du Nord dans l'espace territorial s'est renversée. En 1948 on y comptait quatre villes de 4 000 habitants et plus (Korhogo, Katiola, Odienné, Séguéla) sur huit

1 - Cf. J.P. DUCHEMIN et J.P. TROUCHAUD. Données démographiques sur la croissance des villes de Côte d'Ivoire. Les petites villes de Côte d'Ivoire. Publ. ronéoté ORSTOM Côte d'Ivoire 1968.

villes de cette importance dans le pays. Ceci est significatif des fonctions nouvelles assurées par les villes en Côte d'Ivoire depuis vingt ans et de la distorsion économique qui s'est établie entre le Sud forestier et le Nord. Au lendemain de la guerre, les villes de l'intérieur étaient des postes coloniaux doublés d'un village indigène et il était important d'encadrer les régions éloignées de la Côte qui étaient souvent considérées comme "difficiles". A partir de 1950, la Côte d'Ivoire s'équipe et se transforme et la croissance des villes de la forêt en est un signe. Le Nord accuse le retard et le taux de croissance des villes reste faible comme d'ailleurs le taux global de croissance démographique (1,7 % dans le Nord et 2,5 % et plus en Basse Côte (1)).

La médiocrité du fait urbain est réelle mais les villes assurent un certain nombre de fonctions qui sont à préciser.

0

0 0

Le gonflement du secteur tertiaire public.

Dès la période coloniale, les principaux centres avaient acquis une nette avance comme chefs-lieux de cercle ou de subdivision. Dans le cadre des départements du Nord et de l'Est, après l'Indépendance, ils ont bénéficié en tant que sous-préfecture de 1ère classe d'une importante infrastructure. On peut classer, de ce point de vue, les villes en trois catégories :

A - KORHOGO, promu préfecture, n'a pas d'équivalent dans la région.

1 - ROUSSEL - Population. Ministère du Plan de Côte d'Ivoire 1967.

B - Les sous préfectures possédant un équipement administratif intermédiaire. Ce sont les anciens cercles et subdivision (sauf Bouna et Dabakala). Dans certains domaines, cet encadrement est très significatif d'une activité de type urbain. Il s'agit :

- dans l'administration générale, de la perception, de la justice, de la police.

- dans les services encadrant l'économie des secteurs de l'agriculture, de l'élevage, des eaux et forêts, des Sociétés d'Etat ou sociétés mixtes qui les assistent : SATMACI, MOTORAGRI, CFDT (1), de la subdivision des Travaux Publics.

- dans les services s'adressant aux particuliers de l'enseignement secondaire et de la santé (Hôpital et Secteur des Grandes Endémies).

Nous nous proposons d'établir, à partir de la fréquence de ces services dans les villes un indice d'équipement tertiaire pour l'ensemble de la Côte d'Ivoire.

C - Les sous préfectures possédant un équipement inférieur :

- l'administration générale de base (la sous préfecture).

- des unités d'encadrement agricole : moniteurs de l'agriculture, animateurs de la SATMACI et de la CFDT, chefs de secteurs des T.P.

- un dispensaire

Dans le département du Nord, les seules sous-préfectures de ce type qui sont de petits centres urbains. Sont Bouna, M'Bengué et Tengréla (et encore Bouna est-elle une ancienne subdivision déchue).

1 - SATMACI - Société d'Assistance Technique et de Mécanisation Agricole de Côte d'Ivoire (encadre la culture du riz.)
 MOTORAGRI - Organisme technique pour utilisation des machines agricoles.
 CFDT - Compagnie Française des Textiles (coton).

L'administration a donc naturellement attribué une fonction privilégiée aux villes déjà existantes et à certains services qui ont eu un effet multiplicateur déterminant pour l'activité économique et l'animation de la ville.

- Les organismes techniques agricoles qui s'occupent de la culture du riz et du coton introduisent des habitudes, des techniques nouvelles, amorcent une commercialisation des produits et augmentent la circulation monétaire. Ces services sont souvent épaulés par des "assistants techniques" étrangers, volontaires allemands, hollandais et français.

- La subdivision des Travaux Publics qui est le seul organismes possédant un personnel ouvrier qualifié, intervient dans la mise en route des opérations de lotissement et de transformation de l'habitat.

- Les collèges d'enseignement secondaire dont la croissance est rapide et qui brassent une population d'écoliers et étudiants originaires de toute la Côte d'Ivoire.

Au niveau inférieur, l'équipement administratif sommaire d'une vingtaine de gros marchés depuis l'indépendance créé de nouvelles habitudes. Ces centres emploient de vingt à quarante fonctionnaires (et leurs familles) qui ont des besoins différents de ceux des habitants de la région.

Le commerce, élément permanent.

Les villes du Nord sont d'abord des marchés, des centres commerçants. Mais ce commerce est fort différent de celui de la Basse-Côte.

Les dioula ont une place prééminente, relativement plus importante que dans le Sud. Ils ont hérité d'une tradition pré-coloniale et un certain nombre de ces centres sont sans solution de continuité avec le XIX^e siècle. Ce sont, les anciennes cités-marchandes relais le long des pistes caravanières. A l'Est, la piste Bouna-Bondoukou vers les

royaumes agni, la piste de Bouna-Kong vers Bouaké (1), à l'Ouest les pistes reliant les régions soudanaises au Ouaro-dougou (à la lisière de la forêt) : Odienné-Touba, Odienné-Tengréla-Kani, Séguéla, Mankono et Boron, aujourd'hui disparu. Les dioula y avaient créé des haltes devenus des points d'échange et le commerce les a amené à occuper et à dominer le pays, ce qui explique le vaste champ du peuplement malinké à l'Ouest, le royaume dioula de Kong à l'Est. Dans les régions non occupées par les dioula, ils tenaient le commerce comme à Bouna ou Bondoukou.

Ce rôle, les malinké - dioula l'ont conservé car le commerce a gardé bien des traits traditionnels. Un produit, la kola, suit les anciennes routes Man par Odienné, de Daloa-Séguéla par Tengréla, De Bouaké par Ferké vers le Mali et la Haute-Volta et fait l'objet de transactions aux entrepôts de conditionnement. Mais ce trafic est moins important que celui par chemin de fer ou bateau vers Dakar. L'évacuation des produits agricoles est moins systématique que dans les zones de plantation. Il est soumis aux aléas d'une production irrégulière et à la demande des régions consommatrices. Le tabac, cultivé en culture de case, est écoulé sur les marchés africains. Le riz, les ignames, la volaille ou les fruits (les mangues) sont expédiés à l'occasion du passage d'un camion partant vers la Basse-Côte. Les circuits de ces camions s'appuient sur les relations économiques et de parenté entre les malinké du Nord et les familles installées à Man, Daloa, Gagnoa, Bouaké et Abidjan.

Aussi les véhicules enregistrés dans le Nord (le plus fort parc à Korhogo compte cinquante unités)

1 - Cf. J.L. BOUTILLIER. Notes préliminaires à l'étude de la petite ville de Bouna. In les Petites Villes de Côte d'Ivoire.

n'assurent ils qu'une part du trafic, l'autre part étant comblée par les camions des dioula de ces villes qui ravitaillent les boutiques en produits d'importation. Depuis deux ans, l'exportation du riz et du coton a doublé le nombre de véhicules en circulation dans le département du Nord.

On trouve ainsi dans chaque centre important de cinq à dix commerçants "dioula" de niveau supérieur (classés sur le relevé des patentes dans la catégorie A 1ère classe ou 2e- chiffre d'affaires supérieur à 20 millions CFA ou de 5 à 20 millions). Ce chiffre est très approximatif, certes, mais il indique l'existence d'une minorité active de dioula qui sont à la fois boutiquiers, transporteurs. La concurrence à ce type de commerce ne date que de quelques années, de la politique de dispersion des succursales des maisons de commerce SIDECO et surtout SCOA (magasins "Chaîne avion) dont les prix fixés à Abidjan ont entraîné la hausse des prix plus ou moins justifiée par le coût du transport (1).

D'autre part les maisons de commerce européennes et libanaises sont rares dans le Nord. A Korhogo, deux des trois sociétés créées vers 1930 (Escarré et Trasuccato) ont encore une activité mais se sont spécialisées (garages pièces détachées et rizerie pour l'une, vivres frais et librairie pour l'autre). Les libanais ne sont établis en permanence qu'à Boudoukou et Ferkéssédougou. Ils ne sont à Korhogo que depuis un an. La médiocrité de l'appareil commercial n'est que l'expression de la faiblesse du commerce.

Une autre méthode permet de fixer le niveau d'équipement commercial des villes. On peut relever certains types de commerces spécialisés et calculer la distance à

1 - La distance joue sur les prix de deux façons : par le coût du transport variant de 3 à 5 fr CFA le kilogramme, par le prix de l'essence supérieur de 20 % au prix à Abidjan

parcourir pour y avoir accès. KORHOGO offre ainsi un certain nombre de biens de consommations "rares" : commerce de vivres frais (avec Ferké) lié à la présence d'européens, librairie, fourniture de pièces détachées (gamme complète pour les véhicules Renault, Peugeot, Citroën à l'exception des pièces pour camion diesel). Dans les autres villes, les commerces caractéristiques seraient le dépôt de pharmacie, le magasin de pièces détachées élémentaires mais il faut pour le reste s'approvisionner à l'extérieur. Aussi les voyages vers Korhogo ou vers les villes du Sud sont-ils nécessaires et l'on s'adresse à telle ou telle ville en raison des liens familiaux que l'on y retrouve. Et les échanges avec la zone forestière sont d'autant plus étroits que les voyages individuels sont nombreux. Ces voyages sont l'occasion de migrations temporaires ou définitives vers le Sud qui s'expliquent par l'attraction de la Basse-Côte et d'Abidjan et le peu d'emplois offerts dans les villes du Nord.

Le secteur secondaire est représenté par un très faible nombre d'établissements industriels (une rizerie à Korhogo, une usine d'égrenage de coton à Boundiali, deux ou trois usines de ce type en construction...). Une place importante revient à l'artisanat de service créé par les besoins de la vie urbaine : réparation en tous genres, tailleurs, coiffeurs, photographes, boulangers, restaurateurs... Ce secteur est actuellement gonflé par la politique de construction dans les sous-préfectures qui fournit du travail aux maçons et menuisiers. C'est là une situation transitoire et ce secteur trouve vite ses limites.

Les villes du Nord de la Côte d'Ivoire sont donc caractérisées par la force de l'implantation administrative, une activité commerciale encore réduite et l'absence d'emplois offerts aux habitants de la région (1).

1 - En absence de sources valables, nous ne pouvons nous référer à une répartition socio-professionnelle de la population active.

On note pourtant dans le rythme de croissance certaines villes et bourgades, un signe de l'afflux des habitants des campagnes. Serait-ce l'indice de l'attraction exercée par certaines villes ?

La mise en place d'un réseau urbain.

Dans le cadre de cette région étroitement dépendante de la Basse-Côte, une hiérarchie des centres commence à se dessiner.

KORHOGO a la taille, l'équipement et le rythme de croissance d'une capitale régionale. Cependant sa zone d'influence est loin de correspondre au ressort administratif du département du Nord. Elle s'étend directement sur la zone dense du pays sénoufo. Elle est limitée à l'Est par Ferkéssédougou qui double certaines fonctions de Korhogo (commerces, enseignement) mais est d'abord une ville-relai et par l'axe de circulation Nord-Sud. Les petits centres de la route sont autonomes et dépendent directement de Bouaké. A l'Ouest, elle atteint Boundiali mais au delà les échanges Nord-Sud l'emportent. L'attraction de la ville se manifeste dans la fréquentation du marché (tous les six jours) des commerces, dans l'utilisation des services administratifs et dans l'installation de sénoufo à la ville. Quelques gros bourgs (Dikodougou, Napiélé Dougou, Sinématiali ne peuvent être des relais de Korhogo que pour la vente de quelques produits de base car ils sont encore sommairement équipés.

Des centres locaux drainent une aire géographique variable : Odiénné, Touba, Séguéla, Mankono, Katiola, Bondoukou. Leur fonction a varié avec les conditions locales. Leur influence correspond souvent à celle d'une chefferie pré-coloniale. Odiénné, Séguéla, Bondoukou ont un équipement administratif qui tend à en faire des préfectures. Le tracé

des routes a un rôle décisif dans l'essor ou le déclin d'une ville : (Mankono à l'écart de la route directe Bouaké - Ségué-la stagne) et dans la détermination de son influence. L'ouverture de nouvelles pistes détourne des zones de l'influence d'un centre. Ainsi le canton Ovandougou (sous-préfecture de Goulia) échappe-t-il à l'attraction d'Odienné et s'oriente-t-il vers Kouto et Boundiali. L'existence d'une liaison directe avec la Basse-Côte est déterminante et une route court-circuitée ainsi un petit centre. Enfin on assiste depuis dix ans à "l'émergence" de gros bourgs qui généralement mais pas toujours sont devenus sous-préfectures. Les plus florissants sont les marchés, souvent très anciens situés sur les routes actives : l'axe Nord-Sud avec Tafié, Ouangolodougou, les pistes vers le Mali et en particulier celle de Boundiali à Tengréla jalonnée par Kouto, Kolia, Gbon. Mais toutes proportions gardées, ces bourgs sont beaucoup moins bien équipés que les centres analogues de Basse-Côte en particulier en ce qui concerne la gamme disponible de produits d'importation. Dans un domaine précis la transformation de l'habitat, ces centres sont à l'avant-garde. Toutes les sous-préfectures du département du Nord ont été l'objet d'une "levée de l'état des lieux", 16 parmi elles (sur 25) ont été loties et de nouvelles maisons en cours de construction ou achevées. La plupart de ces centres semble-t-il, ont vocation à devenir petites villes d'autant plus que leur population s'accroît de l'arrivée de migrants originaires des campagnes voisines. On peut se demander si cette étape n'est qu'un relai dans le départ vers la Basse-Côte ou si au contraire ces bourgs peuvent servir de points de fixation et limiter l'émigration. De la réponse à cette question dépend en particulier l'évolution des régions septentrionales. Un effort public important a été annoncé pour l'encadrement administratif et technique. Permettra-t-il, à partir des centres urbains, de transformer l'économie de ces régions?