

LA LOCALISATION DES INDUSTRIES À ABIDJAN :
INTERROGATIONS SUR DES ÉVIDENCES

Deuxième document de travail

Alain DUBRESSON
Février 1983

. A l'échelle de la Côte d'Ivoire, les facteurs de localisation des activités industrielles ont été inventoriés, hiérarchisés et analysés (J. CHEVASSU, A. VALETTE, 1975). En revanche, rares sont les interrogations portant sur la concentration de l'appareil de production dans la capitale, tant est courante l'habitude de présenter comme "naturelle" et "inéluçtable", la localisation à l'immédiate proximité de l'outil portuaire d'un parc productif composé pour l'essentiel d'établissements d'import-substitution ou de valorisation des productions nationales pour l'exportation. C'est de la composition même de l'appareil de production qu'on tire généralement argument pour postuler une évidence, laquelle, très schématiquement, repose sur trois affirmations : puisque l'utilisation du port est nécessaire à l'approvisionnement des usines ou à l'exportation des produits finis ou semi-finis, la localisation portuaire "s'impose" comme la meilleure solution, d'autant plus qu'Abidjan, par sa taille de métropole, constitue un marché de premier ordre pour les produits manufacturés; la capitale dispose par ailleurs de terrains industriels aménagés, dont les équipements, qualitativement supérieurs à ceux des villes de l'intérieur, fonctionnent bien; enfin, toute localisation autre qu'à Abidjan aurait entraîné - ou entraînerait - des surcoûts de transport difficilement supportables par les entreprises.

Pour mieux réfléchir sur les deux premières affirmations - la troisième ayant été discutée, soumise à critique et finalement dénoncée comme excessive (voire même comme source de faux problèmes), en particulier pour les industries à forte valeur ajoutée et pour les matières premières à forte valeur par unité de poids (P. FERRAULT, Y. HEYMANN, P. THENEVIN, J. ZASLAVSKY, 1980) nous avons mené, en collaboration avec la Chambre d'Industrie, une enquête auprès de 104 responsables d'entreprises (directeurs généraux ou directeur techniques) ce qui représente plus du quart des 391 établissements retenus pour confectionner un premier document de travail relatif aux zones industrielles d'Abidjan (A. DUBRESSON, 1982). Les principaux facteurs de localisation ont été rassemblés en trois groupes : l'outil portuaire (existence et proximité du port, présence de zones industrielles équipées); les "externalités" de la capitale (tissu industriel, possibilité de sous-traitance,

services urbains, marché que constitue l'agglomération, possibilités de recruter facilement la main-d'œuvre, cadre de vie); la situation de la ville en Afrique de l'Ouest, appréhendée comme un atout facilitant la pénétration sur le marché continental. Selon une méthode précédemment utilisée (J. CHEVASSY, A. VALETTE, 1975) nos interlocuteurs ont eu la possibilité de classer chacun des facteurs comme une contrainte absolue (condition sine qua non d'implantation de l'usine à Abidjan), un avantage plutôt déterminant (l'investissement aurait pu être réalisé ailleurs dans le pays, mais finalement le facteur a été jugé déterminant dans le choix de la capitale) ou un avantage secondaire et sans importance particulière pour la localisation de l'établissement productif. Il a ensuite été demandé aux responsables d'entreprise d'apprécier la qualité et le fonctionnement des équipements et des services et de formuler des souhaits hiérarchisés en matière d'aménagement des zones industrielles. Pour le dépouillement des réponses, les établissements ont été classés non pas en fonction des branches de production, mais par rapport à l'origine des matières premières et à la destination des produits, puisque ces données constituent une des bases des "affirmations d'évidence". Formulés par des acteurs de la production industrielle, les propos recueillis ont un caractère subjectif (la meilleure preuve ne se trouve-t-elle pas dans la diversité des réponses pour un même facteur concernant des établissements d'une même branche et de même nature ?); aussi convient-il de s'interroger non seulement sur leur contenu mais aussi - et peut être surtout - sur leur signification en regard des idées dominantes relatives au fait industriel en Côte d'Ivoire.

. Sans aucune surprise, l'importance de la fonction portuaire est confirmée : l'existence du port est présentée comme une contrainte absolue pour près de la moitié de l'ensemble des établissements, pour la totalité des unités exportatrices et plus de 47 % des usines relevant de l'activité d'import substitution. Le port est perçu comme un avantage déterminant pour plus du tiers des établissements. Les appréciations sont souvent différentes au sein d'une même branche et pour une activité identique : ainsi, dans le domaine de l'impression et de la teinture des tissus écrus, l'existence du port peut apparaître comme une contrainte absolue (SOTEXI), un avantage déterminant (ICODI) ou un avantage secondaire (UNIWAX); pour les responsables de la brasserie SOLIBRA, l'existence du port est un avantage plutôt déterminant, mais elle est appréhendée comme secondaire par les dirigeants de la société BRACODI. Au total, pour près de 85 % des établissements, l'existence du port est présentée comme une contrainte absolue ou un avantage déterminant.

. Or, lorsqu'est posée la question de la proximité en tant que facteur de localisation, les réponses varient considérablement : pour 12,5 % seulement des établissements, c'est une contrainte absolue, et si une majorité de responsables pensent que la proximité du port est un avantage déterminant, plus du tiers estiment que c'est un facteur de localisation secondaire. Parmi ces derniers, on retrouve des établissements dont les consommations intermédiaires sont en grande partie importées : fabriques de bière et boissons gazeuses (BRACODI, SOLIBRA, SOBOCI), unité de texturation, tissage teinture et impression de fils synthétiques (SOFITEX), usines de peintures, vernis et laques (IPC), parfumeries (SIPARCO, SEWARD A.J.), fabrique d'allumettes (SOTROPAL) par exemple. Mais on retrouve également des unités exportatrices valorisant des productions nationales (usine de confection de pantalons BBCI) ainsi que des filières nationales (impression de tissu Wax-Print UNIMAX, huilerie-savonnerie-lipochimie HSL BLOHORN).

. Ainsi, les disparités entre réponses relatives à l'existence et à la proximité du port conduisent à établir une nette distinction - sans doute implicite chez nos interlocuteurs - entre d'une part l'exercice de l'activité manufacturière et d'autre part la localisation de l'établissement productif. Le port est bien un instrument essentiel au fonctionnement de l'appareil de production, mais la proximité de l'outil portuaire n'apparaît nullement

Tableau 1 : PRINCIPAUX FACTEURS DE LOCALISATION DES ETABLISSEMENTS INDUSTRIELS A ABIDJAN

FACTEURS	Contrainte absolue				Avantage déterminant				Avantage secondaire				TOTAL
	V.E.	I.S.	F.N.		V.E.	I.S.	F.N.		V.E.	I.S.	F.N.		
Existence du port	4	40	4	48 (46,2 %)	0	36	4	40 (38,4 %)	0	8	8	16 (15,4 %)	104 (100 %)
Proximité du port	1	12	0	13 (12,5 %)	2	48	4	54 (51,9 %)	1	24	12	37 (35,6 %)	104 (100 %)
Existence de Z.I.	0	3	4	7 (6,7 %)	2	35	8	45 (43,3 %)	2	46	4	52 (50,0 %)	104 (100 %)
Tissu industriel	1	16	0	17 (16,3 %)	2	38	8	48 (46,2 %)	1	30	8	39 (37,5 %)	104 (100 %)
S. traitance à Abidjan	0	0	0	0	2	30	4	36 (34,6 %)	2	54	12	68 (65,4 %)	104 (100 %)
Marché	0	30	2	32 (30,8 %)	0	40	12	52 (50,0 %)	4	14	2	20 (19,2 %)	104 (100 %)
Services urbains	2	6	2	10 (9,6 %)	2	50	12	64 (61,5 %)	0	28	2	30 (28,9 %)	104 (100 %)
Recrutement de main-d'œuvre	0	4	2	6 (5,7 %)	3	48	6	57 (54,9 %)	1	32	8	41 (39,4 %)	104 (100 %)
Cadre de vie	0	0	0	0	1	34	8	43 (41,3 %)	3	50	8	61 (58,7 %)	104 (100 %)
Situation d'Abidjan en Af. Occidentale	0	12	0	12 (11,5 %)	0	40	8	48 (46,2 %)	4	32	8	44 (42,3 %)	104 (100 %)

. V.E. : industries de valorisation des matières premières nationales pour l'exportation

. I.S. : industries d'import-substitution

. F.N. : filières nationales.

comme une contrainte absolue; elle est certes perçue comme déterminante par 51,9 % des responsables d'entreprise, mais on peut légitimement se demander si ce n'est pas le cumul et la combinaison d'autres facteurs liés aux fonctions de capitale de l'agglomération abidjanaise, qui sont, *en fin de compte*, beaucoup plus déterminants (1).

. Ce n'est pas en tout cas, dans l'existence de zones industrielles aménagées qu'il faut rechercher l'explication première : pour la moitié des établissements, ce facteur apparaît tout à fait secondaire, et si la disponibilité en terrains préalablement viabilisés et lotis apparaît plutôt déterminante aux yeux de 43 % des responsables, peu d'entre eux estiment que c'est une condition absolue (il s'agit soit de grands établissements, fortement consommateurs d'espace et dont le fonctionnement nécessite un aménagement particulier - tel ABI à Vridi -, soit de petites unités dont le démarrage paraît lié aux possibilités d'accès à un terrain disponible à faible coût, comme Ivoire-chaussures à Koumassi ou Sivoclim au Banco-Nord.

. L'examen des réponses rassemblées (contrainte absolue + avantage déterminant) au sein des deux autres groupes de facteurs permet d'approfondir l'investigation.

. "Marché" et "services" arrivent en tête avec respectivement 80,8 % et 71,1 % de réponses en "absolu" ou "déterminant". Avec près de 31 % des réponses en contrainte absolue, c'est le "marché" qui apparaît comme le facteur le plus décisif : on le retrouve d'ailleurs en seconde position parmi toutes les réponses en contrainte absolue, derrière l'existence du port, mais bien avant la proximité et tous les autres facteurs. A l'issue des discussions, il s'est avéré nécessaire de préciser le contenu de la notion de "marché", lequel ne peut être défini comme le seul volume des ventes destiné à la consommation propre de l'agglomération abidjanaise, mais doit nécessairement d'une part prendre en compte l'organisation du système de distribution à l'échelle nationale, tant à l'aval qu'à l'amont de la production industrielle, d'autre part - et surtout - être mis en relation avec le niveau et la hiérarchie des

(1) Comme le souligne un responsable de l'usine IPT, qui affirme : "la proximité du port, c'est surtout le problème du transitaire".

services dont est pourvue la capitale. Tous les réseaux de distribution des grossistes et demi-grossistes partent d'Abidjan et y convergent; là sont localisés les éléments fondamentaux de la gestion et de l'activité répartitrice (sièges sociaux, dépôts et entrepôts, garages). Pour de nombreux responsables, c'est la proximité de ces éléments, plus que celle des infrastructures portuaires, qui justifie la localisation de leur établissement : ainsi pour la filière cacao, la concentration dans la capitale des sièges et principaux entrepôts des 23 entreprises d'exportation de café-cacao constitue l'un des facteurs essentiels de localisation dans la capitale. De même, pour les responsables d'IVOIRAL, c'est "la proximité des services achats des principaux clients" qui justifie le mieux la localisation. Plus généralement, la centralisation du grand commerce sur Abidjan, l'inefficacité et les carences du système de distribution vers l'intérieur (1) - en particulier pour les pièces détachées - confortent les industriels dans l'idée "qu'il n'y a qu'à Abidjan qu'on trouve tout". Or, tous les autres attributs de la centralité fonctionnent selon les mêmes règles : on recherche la proximité des centres de décision du système bancaire car c'est "au sommet", et directement, que se négocient crédits et financements, d'autant plus que les prêts avec aval de l'Etat sont nombreux; c'est encore à Abidjan que sont passés les marchés publics - dont l'importance est considérable -, dans des conditions où les réseaux de relation personnelles l'emportent souvent sur la véritable concurrence; enfin, la proximité immédiate du pouvoir politique et la possibilité de fréquenter assidûment les ministères, les sociétés d'Etat ou les organismes publics sont de puissants atouts en faveur de la capitale, et sont bien perçus comme tels par les dirigeants d'entreprise. Au total, *c'est moins la proximité du port que le caractère de place centrale d'Abidjan qui apparaît comme décisif*, à la fois dans le fonctionnement quotidien de tout l'environnement de l'activité manufacturière et dans la conscience et la représentation qu'en ont les responsables des unités de production. La concentration industrielle est ainsi largement liée à la centralité, laquelle, loin d'être le fruit de contingences spatiales, a certes été héritée de la période coloniale, donc précède la croissance

(1) La même remarque peut être faite à propos du système de collecte : la chaîne publique PAC installée à Bouaké n'achetait-elle pas à Abidjan des produits venant d'autres villes de Côte d'Ivoire pourtant plus proches ? (DDR, 1980).

industrielle, mais surtout n'a cessé d'être renforcée au cours des deux premières décennies de l'Indépendance (A.M. COTTEN, Y. MARGUERAT, 1976). La preuve, à contrario, du rôle clé des fonctions de place centrale n'est-elle pas dans l'inertie industrielle du port de San Pedro, où l'inauguration d'une minoterie et d'une usine de broyage de clinker ne saurait faire oublier que les investissements productifs à Abidjan demeurent sans commune mesure avec les réalisations dans le Sud-Ouest, pourtant doté d'une excellente infrastructure portuaire ?

. L'existence d'un tissu industriel est considérée comme une contrainte absolue ou déterminante pour 62,5 % des établissements : en résumé, "l'industrie appellerait l'industrie". Cette réponse est surprenante, compte tenu de la nature et des modalités de fonctionnement de la quasi-totalité des usines. Les échanges et relations interindustrielles restent peu nombreux et de faible ampleur, du fait de la composition du parc productif, au sein duquel la fonction économique de consommation l'emporte largement et où les activités présentées dans de nombreux écrits (1) comme "motrices", "inductrices" ou "industrialisantes" font gravement défaut. Par ailleurs, le phénomène de sous-traitance (de production ou d'entretien)-qui aurait pu fonder l'affirmation - n'apparaît nullement comme décisif, puisque 64,5 % des responsables considèrent ce facteur comme secondaire et que personne ne le classe en contrainte absolue. Dans ces conditions, on voit mal sur quelles bases objectives reposent les réponses, sauf pour quelques établissements à fonction intermédiaire et à marché local (matériaux de construction, fileries et clouteries, fabrication d'emballages métalliques). On peut alors se demander si ce n'est pas la transposition d'idées somme toute courantes dans les pays industrialisés, mais sans rapport avec la réalité locale bien qu'elles y soient projetées qui, finalement, est à la source de l'explication.

. Les facilités de recrutement de la main-d'œuvre et la situation de la ville en Afrique de l'Ouest - en tant que facteur favorable à la pénétration sur les marchés ouest-africains-, sont appréhendées selon les mêmes proportions, avec respectivement 60,6 % et 57,7 % de réponses en contrainte absolue ou déterminante. C'est le poids relatif des activités d'import substitution qui peut en rendre compte : 62 % de leurs responsables considèrent

(1) Malheureusement pour certaines théories, les faits sont têtus et les exemples d'industrialisations "induites" ... absentes ou délocalisées sont nombreux. Aussi sommes nous conduit à penser que ce n'est pas "l'activité" qui est industrialisante, mais la stratégie, la logique et les décisions des forces sociales concourant à l'investissement productif.

ces facteurs comme importants, et plus de 14 % estiment que la "situation" est une contrainte absolue. On fera simplement remarquer que les industriels de Bouaké et, plus récemment, les créateurs des "mamouths textiles" de Dimbokro et Agboville n'ont eu aucune peine à recruter leur main-d'œuvre, bien au contraire, et que la "situation" de la ville a été grandement valorisée par l'histoire et les fonctions de capitale. Autrement dit, *c'est sans doute moins une "situation géographique" que l'ensemble du processus ayant conduit à sa mise en valeur qui est en question*. Quant aux réponses sur le "cadre de vie", elles paraissent assez peu discriminantes, mais on peut se demander si les cadres ne les auraient pas formulé autrement quand on connaît les difficultés rencontrées pour recruter le personnel d'encadrement dans les villes de l'intérieur, et les efforts consentis pour l'y attirer.

Pour approfondir l'investigation, nous avons sélectionné les entreprises pour lesquelles la proximité du port est appréhendée comme un avantage déterminant (54) ou comme un facteur secondaire (37); nous avons hiérarchisé les réponses aux autres facteurs, afin de saisir d'une part ce qui motivait réellement la localisation lorsque la proximité du port ne jouait aucun rôle, d'autre part ce qui s'ajoutait aux avantages de cette proximité pour mieux la valoriser.

Tableau 2 : HIERARCHIE DES REPONSES POUR LES 37 ENTREPRISES
(proximité du port = avantage secondaire)

Rang	Contrainte absolue	Contrainte absolue + avantage déterminant
1	Marché	Marché
2	Main-d'œuvre	Services
3	Services	Main-d'œuvre
4	Situation de la ville	Tissu industriel
5	-	Situation de la ville
6	-	Cadre de vie
7	-	Sous-traitance
8	-	Zones industrielles

Tableau 3 : APPREHENSION DES AUTRES FACTEURS POUR LES 37 ETABLISSEMENTS
(proximité du port = avantage secondaire)

	Contrainte absolue		Avantage déterminant		Avantage secondaire		TOTAL	
		%		%		%		%
Zones industrielles	0	0	6	16,2	31	83,8	37	100
Tissu industriel	0	0	20	54,1	17	45,9	37	100
S. traitance à Abidjan	0	0	8	21,6	29	78,4	37	100
Marché	15	40,5	18	48,7	4	10,8	37	100
Services urbains	3	8,1	27	73,0	7	18,9	37	100
Recrutement de la main-d'œuvre	4	10,8	25	67,6	8	21,6	37	100
Cadre de vie	0	0	17	45,9	20	54,1	37	100
Situation d'Abidjan en Afrique Occidentale	1	2,6	18	48,7	18	48,7	37	100

Tableau 4 : APPREHENSION DES AUTRES FACTEURS POUR LES 54 ETABLISSEMENTS
(proximité du port = avantage déterminant)

	Contrainte absolue		Avantage déterminant		Avantage secondaire		TOTAL	
		%		%		%		%
Zones industrielles	2	3,7	35	64,8	17	31,5	54	100
Tissu industriel	17	31,5	21	38,8	16	29,7	54	100
S. traitance à Abidjan	0	0	24	44,4	30	55,6	54	100
Marché	15	27,8	28	51,9	11	20,3	54	100
Services urbains	5	9,3	31	57,4	18	33,3	54	100
Recrutement de la main-d'œuvre	2	3,7	30	55,6	22	40,7	54	100
Cadre de vie	0	0	22	40,7	32	59,3	54	100
Situation d'Abidjan en Afrique Occidentale	11	20,3	25	46,4	18	33,3	54	100

Tableau 5 : HIERARCHIE DES REPONSES POUR LES 54 ENTREPRISES
(proximité du port = avantage déterminant)

Rang	Contrainte absolue	Contrainte absolue + avantage déterminant
1	Tissu industriel	Marché
2	Marché	Tissu industriel
3	Situation de la ville	Zones industrielles
4	Services	Services
5	Zones industrielles	
6	Main-d'œuvre	Main-d'œuvre
7	Sous-traitance	Sous-traitance
8	Cadre de vie	Cadre de vie

. Les avantages "objectifs" précédemment mis en valeur réapparaissent d'autant mieux que la proximité du port est considérée comme secondaire : "marché" et "services" sont bien des facteurs décisifs de localisation, surtout pour les industries d'import-substitution qui constituent près des 2/3 des unités du groupe des 37. Mais les facilités offertes par une grande ville pour recruter la main d'œuvre (classées en contrainte absolue par des usines exportatrices comme BCCI et des filières nationales à marché urbain, telles les fabriques de chaussures ou les menuiseries industrielles) constituent un facteur "d'accompagnement" non négligeable. La complexité des réponses s'accroît lorsque la proximité du port devient plutôt déterminante : on trouve proportionnellement autant d'industries "de main d'œuvre" que dans le groupe précédent, mais le facteur main-d'œuvre est situé en bas du classement, avec la sous-traitance et le cadre de vie. En revanche, l'existence de zones industrielles, totalement négligée dans les réponses du groupe des 37, et surtout la présence d'un tissu industriel abidjanais, apparaissent comme des facteurs importants, voire même décisifs, puisque le tissu industriel vient en tête de toutes les réponses en contrainte absolue. Or, à l'exception de

quelques unités ayant des fournisseurs ou des clients industriels sur place, rares sont les usines, figurant sur la liste, dont les relations interindustrielles locales soient étoffées : il faut donc bien convenir que cette appréciation - tout comme celle portant sur des coûts de transports soi-disant prohibitifs - pose problème : ne relève-t-elle pas d'une justification a posteriori et sans rapports étroits avec le fonctionnement des unités de production ?

. Outre la proximité de l'outil portuaire, la qualité et le bon fonctionnement des équipements mis à la disposition des industriels, au sein d'espaces spécialement aménagés pour accueillir les activités manufacturières, constituent une autre "évidence de localisation" : toutes choses égales par ailleurs, la capitale bénéficierait d'une "rente qualitative d'équipement" justifiant la concentration industrielle. L'enquête a donc porté sur les équipements dont sont pourvues les zones industrielles; afin de pouvoir préciser les réponses, une distinction a été établie entre l'existence et la qualité des équipements d'une part, leur fonctionnement (ou leur entretien) d'autre part; pour établir une comparaison entre équipements et fonctionnement nous avons hiérarchisé les appréciations sur les premiers, par ordre décroissant, en leur faisant correspondre les jugements négatifs quant au fonctionnement quotidien.

Tableau 6 : HIERARCHIE DES APPRECIATIONS SUR LES EQUIPEMENTS

	Jugements sur les équipements (par ordre décroissant, TB + convenable)	Jugements sur le fonctionnement (tout juste suffisant + médiocre)
			Médiocre
- Alimentation en eau	94,5 %	9,1 %	3,6 %
- Alimentation en électricité	78,2 %	34,6 %	16,4 %
- Télécommunications	56,3 %	54,5 %	34,5 %
- Evacuation eau ind.	55,6 %	33,3 %	22,2 %
- Drainage eau pluviale	43,6 %	42,4 %	21,2 %
- Desserte par SOTRA	27,7 %	73,5 %	44,9 %
- Voirie	27,2 %	63,3 %	44,9 %
- Eclairage public	16,4 %	81,6 %	53,0 %
- Conditions de sécurité	11,3 %	82,3 %	57,8 %

Tableau 7 : APPRECIATIONS DES INDUSTRIELS SUR LA QUALITE DES EQUIPEMENTS ET SUR LEUR FONCTIONNEMENT

	Qualité des équipements				Fonctionnement			
	TB	Convenable	Tout juste suffisant	Médiocre	Sans problèmes	Avec quelques problèmes	Tout juste suffisant	Médiocre
Alimentation en électricité	16,4 %	61,8 %	10,9 %	10,9 %	1,8 %	63,6 %	18,2 %	16,4 %
Télécommunications	5,5 %	50,8 %	25,5 %	18,2 %	5,5 %	40,0 %	20,0 %	34,5 %
Alimentation en eau	21,8 %	72,7 %	0	5,5 %	69,1 %	21,8 %	5,5 %	3,6 %
Drainage eau pluv.	3,6 %	40,0 %	30,5 %	25,5 %	28,8 %	28,8 %	21,2 %	21,2 %
Evacuation eau ind.	11,2 %	44,4 %	14,8 %	29,6 %	44,5 %	22,2 %	11,1 %	22,2 %
Voirie	3,6 %	23,6 %	29,1 %	43,7 %	22,4 %	14,3 %	18,4 %	44,9 %
SOTRA	1,8 %	25,9 %	27,8 %	44,5 %	12,2 %	14,3 %	28,6 %	44,9 %
Eclairage public	0	16,4 %	21,8 %	61,8 %	10,2 %	8,2 %	28,6 %	53,0 %
Conditions de sécurité	0	11,3 %	28,3 %	60,4 %	4,4 %	13,3 %	24,5 %	57,8 %

. Un premier groupe est formé par les équipements sur l'existence desquels les jugements sont positifs, mais dont les modalités de fonctionnement sont diversement appréciées. L'alimentation en eau de bonne qualité est assurée correctement, les débits sont constants et les ruptures d'approvisionnement sont rares. Par contre, l'évacuation des eaux industrielles pose encore de nombreux problèmes, moins par manque de collecteurs que par l'absence ou l'insuffisance des raccordements avec les circuits propres aux unités de production. Si les jugements sur l'alimentation en énergie électrique et les installations de télécommunications (téléphone, télex) demeurent positifs, leur fonctionnement quotidien est très critiqué. Pour plus de la moitié des industriels, téléphone et télex fonctionnent mal; la desserte en courant haute tension est jugée médiocre ou tout juste suffisante par plus du tiers des responsables, qui dénoncent les coupures trop nombreuses, les baisses de tension et l'irrégularité des fréquences, ce qui contraint certaines entreprises (en particulier pour le travail en continu ou les machines à longue mise en marche) à installer des groupes de secours pour pallier les irrégularités du réseau EECI.

. Dans le second groupe, les jugements sont négatifs à la fois sur la qualité des équipements (ou de la desserte) et sur le fonctionnement (ou l'entretien). L'état de la voirie est estimé convenable ou excellent par à peine plus du quart des responsables, et l'entretien des rues et des pistes est tout juste suffisant ou médiocre pour près des 2/3 des industriels. La configuration du réseau de lignes d'autobus de la SOTRA n'est appréciée que par une minorité, et les modalités de desserte sont considérées comme une cause majeure des retards et des difficultés qu'éprouvent les salariés postés en 3 x 8 à regagner leur domicile, en particulier la nuit, d'où l'importance des circuits de transports propres aux établissements. Les zones industrielles sont très mal éclairées - voire pas du tout -, ce qui aggrave d'autant les conditions de sécurité pour les biens et les personnes. Enfin, l'évacuation des eaux pluviales par des systèmes séparatifs n'est guère satisfaisante - les collecteurs servant par ailleurs d'égouts à ciel ouvert -, et les cas d'inondation au cours de la saison des pluies ne sont pas rares.

. Ce tableau général doit être nuancé et précisé, car les disparités entre zones industrielles sont nombreuses (tableaux 8, 9, 10, 11). En ce qui concerne la qualité des équipements, c'est la zone de Vridi qui recueille le plus de réponses positives, devançant la zone du Banco-Nord, où les infrastructures de télécommunications sont estimées insuffisantes, et les anciennes

zones industrielles de l'île de Petit Bassam, où le drainage des eaux de pluie et des eaux industrielles reste très difficile à assurer, contrairement au plateau du Banco. Des records de médiocrité sont atteints à Koumassi, où seules la desserte en énergie électrique et l'alimentation en eau trouvent grâce aux yeux des industriels : il existe bien un réseau de voirie orthogonal, à trame excellente, mais une seule transversale est revêtue, et la plupart des voies sont en très mauvais état ; comme le réseau d'évacuation des eaux pluviales est insuffisant et que les eaux industrielles sont directement rejetées sur les pistes ou dans des puits perdus, la voirie est quasiment impraticable en saison des pluies, surtout au Sud de la zone industrielle, inondée en permanence - du fait de la faible altitude et de la faiblesse des pentes - lors des plus hautes eaux (niveau de la lagune à + 0,60 m, niveau de la nappe à + 1,00 m; BCEOM - 1979). Cette situation est évidemment caricaturale et limitée à la zone de Koumassi. On circule beaucoup mieux ailleurs et le drainage et l'assainissement, excellents à Banco-Nord, sont assurés dans des conditions satisfaisantes à Vridi. La desserte des zones par les lignes d'autobus de la SOTRA est inégale : très insuffisante et fonctionnant mal à Banco-Nord, plutôt satisfaisante mais avec trop d'irrégularités dans les zones de l'île, mal adaptée aux horaires des usines de Vridi. Si la zone de Koumassi est présentée comme un haut lieu d'insécurité et de délinquance, la situation n'est guère meilleure ailleurs, sauf peut être dans les zones 3 et 4, où du fait des fonctions d'habitat, les rondes et surveillances semblent mieux assurées.

. Les souhaits exprimés par les industriels montrent à quel point de nombreux progrès restent à accomplir dans le desserrement intra-urbain de certaines activités nécessaires au fonctionnement quotidien des établissements (douanes, banques, bureau postal, services médicaux de premiers secours). Trois urgences immédiates sont révélées par les divers classements possibles des réponses fournies : régler le problème de l'enlèvement des déchets (auquel procède, pour le moment, la SITAF, après accord avec les entreprises, mais dans des conditions qui ne donnent pas réellement satisfaction), assurer la maintenance et l'entretien d'une voirie dont la tendance à la dégradation s'accroît, installer des postes de police ou organiser des rondes fréquentes par flots afin de rétablir (ou d'établir) des conditions normales de sécurité nocturne.

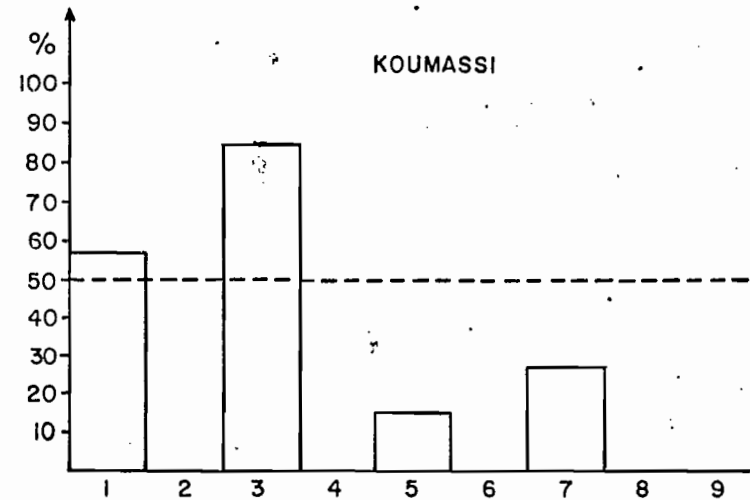
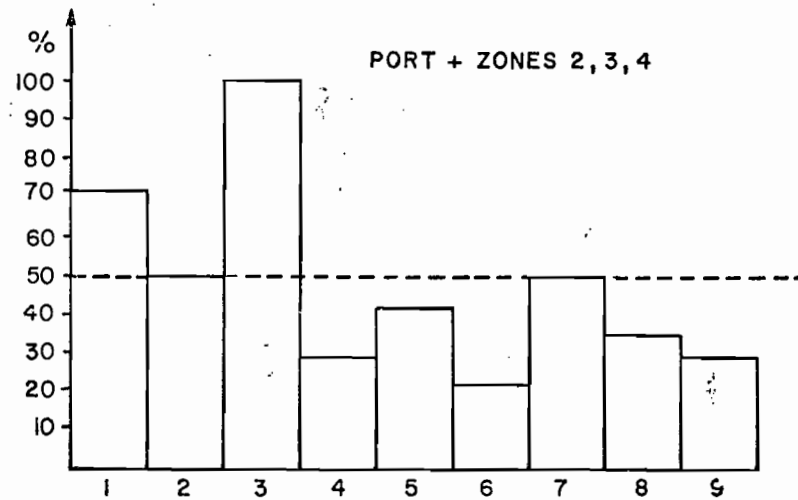
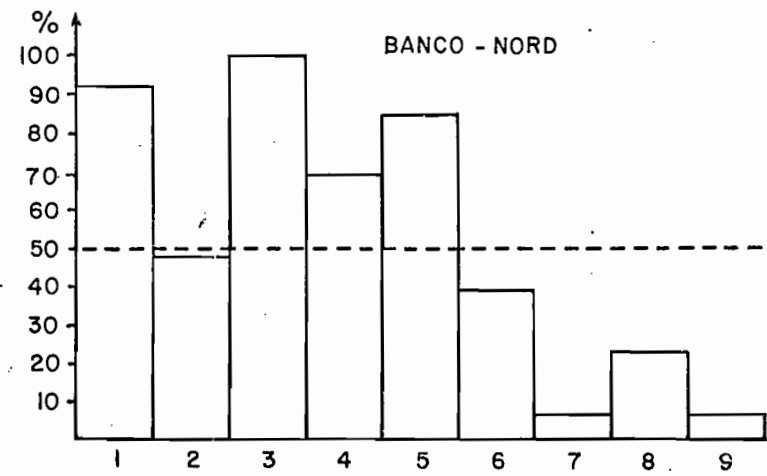
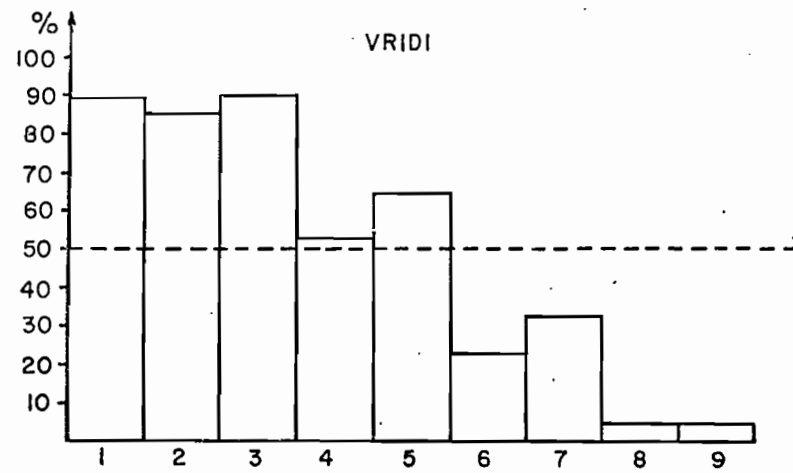


Fig:1 JUGEMENTS POSITIFS (TB+CONVENABLE) SUR LA QUALITE DES EQUIPEMENTS

1 Alimentation en électricité
 2 Télécommunications
 3 Alimentation en eau

4 Evacuation eaux pluviales
 5 " " industrielles
 6 Voirie

7 Desserte SOTRA
 8 Eclairage public
 9 Conditions de sécurité

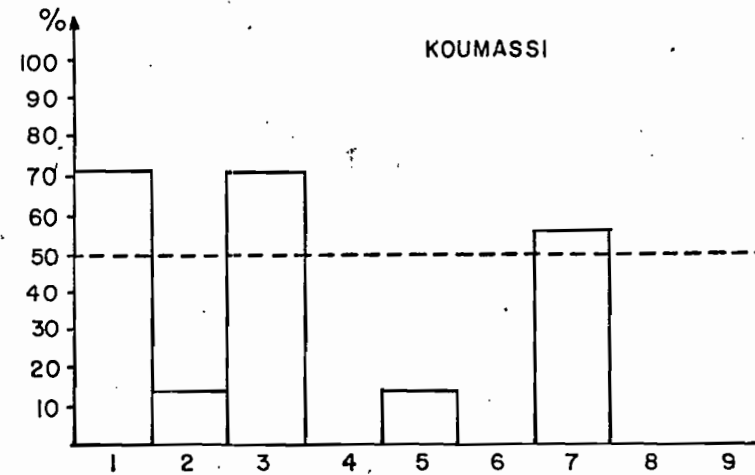
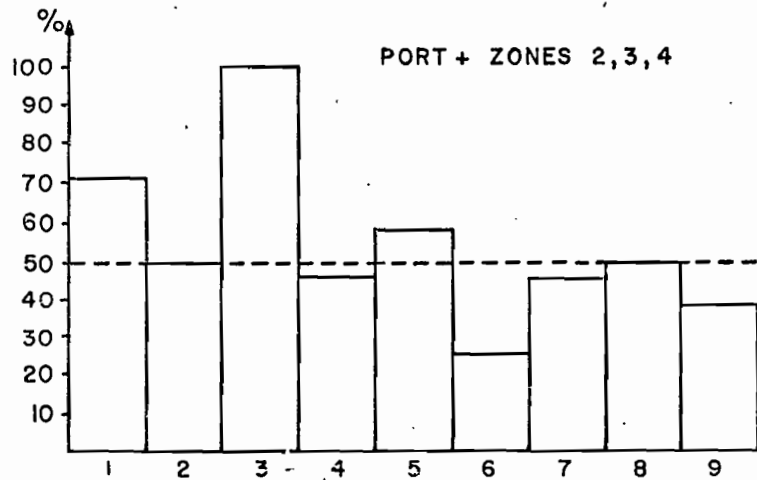
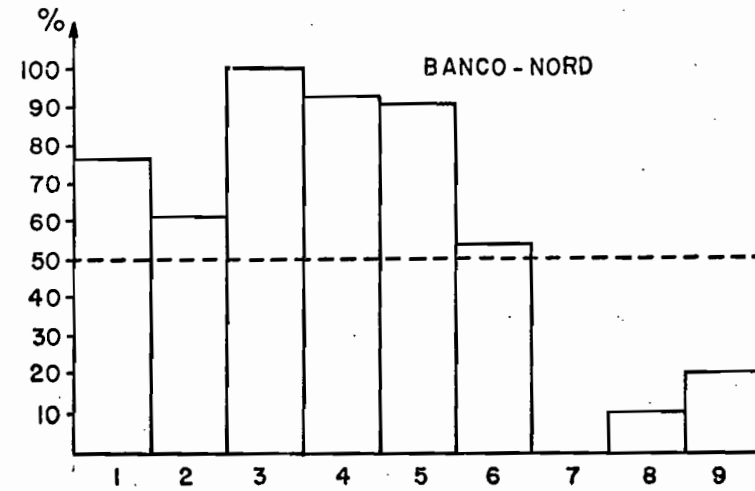
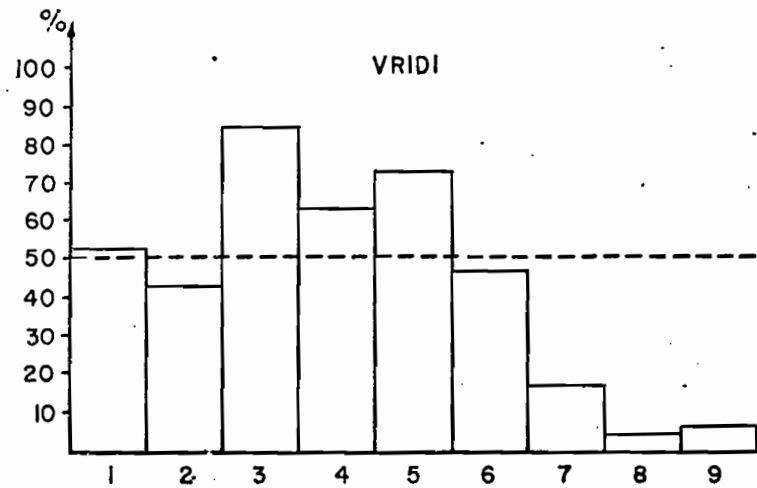


Fig. 2 JUGEMENTS POSITIFS (TB + CONVENABLE) SUR LE FONCTIONNEMENT DES EQUIPEMENTS

- 1 Alimentation en électricité
- 2 Télécommunications
- 3 Alimentation en eau

- 4 Evacuation eaux pluviales
- 5 " " industrielles
- 6 Voirie

- 7 Desserte SOTRA
- 8 Eclairage public
- 9 Conditions de sécurité

Tableau 8 : QUALITE ET FONCTIONNEMENT DES EQUIPEMENTS A VRIDI

	Qualité des équipements				Fonctionnement			
	TB	Convenable	Tout juste suffisant	Médiocre	Sans problèmes	Avec quelques problèmes	Tout juste suffisant	Médiocre
Alimentation en électricité	26,3 %	63,2 %	10,5 %	10,5 %	4,8 %	47,6 %	23,8 %	23,8 %
Télécommunications	9,5 %	76,2 %	14,3 %	0	0	42,9 %	23,8 %	33,3 %
Alimentation en eau	14,3 %	76,2 %	0	9,5 %	66,7 %	19,0 %	9,5 %	4,8 %
Drainage eau pluv.	9,5 %	42,9 %	28,6 %	19,0 %	47,4 %	15,8 %	26,3 %	10,5 %
Evacuation eau ind.	15,0 %	50,0 %	15,0 %	20,0 %	49,5 %	24,3 %	26,2 %	0
Voirie	4,8 %	28,6 %	23,8 %	42,8 %	29,4 %	17,6 %	11,8 %	41,2 %
SOTRA	4,8 %	19,0 %	23,8 %	52,4 %	11,8 %	5,9 %	35,3 %	47,0 %
Eclairage public	0	4,8 %	9,5 %	85,7 %	5,6 %	0	22,2 %	72,2 %
Conditions de sécurité	0	4,8 %	14,3 %	80,9 %	0	6,3 %	12,5 %	81,2 %

Tableau 9 : QUALITE ET FONCTIONNEMENT DES EQUIPEMENTS A BANCO-NORD

	Qualité des équipements				Fonctionnement			
	TB	Convenable	Tout juste suffisant	Médiocre	Sans problèmes	Avec quelques problèmes	Tout juste suffisant	Médiocre
Alimentation en électricité	15,4 %	76,9 %	7,7 %	0	0	76,9 %	23,1 %	0
Télécommunications	0	46,2 %	38,4 %	15,4 %	23,0 %	38,5 %	38,5 %	0
Alimentation en eau	43,2 %	53,8 %	0	0	92,3 %	7,7 %	0	0
Drainage eau pluv.	0	69,2 %	30,8 %	0	38,5 %	53,8 %	0	7,7 %
Evacuation eau ind.	23,0	61,6 %	15,4 %	0	81,8 %	9,1 %	0	9,1 %
Voirie	7,7 %	30,8 %	23,0 %	38,5 %	38,5 %	15,4 %	7,7 %	38,4 %
SOTRA	0	7,7 %	7,7 %	84,6 %	0	0	16,7 %	83,3 %
Eclairage public	0	23,0 %	7,7 %	69,3 %	0	10,0 %	30,0 %	60,0 %
Conditions de sécurité	0	7,7 %	38,5 %	53,8 %	10,0 %	10,0 %	40,0 %	40,0 %

Tableau 10 : QUALITE ET FONCTIONNEMENT DES EQUIPEMENTS : PORT + ANCIENNES ZONES (ILE DE PETIT BASSAM)

	Qualité des équipements				Fonctionnement			
	TB	Convenable	Tout juste suffisant	Médiocre	Sans problèmes	Avec quelques problèmes	Tout juste suffisant	Médiocre
Alimentation en électricité	14,3 %	57,1 %	14,3 %	14,3 %	0	71,4 %	7,1 %	21,4 %
Télécommunications	7,1 %	42,9 %	21,4 %	28,6 %	0	50,0 %	7,1 %	42,9 %
Alimentation en eau	14,3 %	85,7 %	0	0	57,1 %	42,9 %	0	0
Drainage eau pluv.	0	28,6 %	42,8 %	28,6 %	7,7 %	38,4 %	46,2 %	7,7 %
Evacuation eau ind.	0	41,7 %	25,0 %	33,3 %	16,7 %	41,7 %	8,3 %	33,3 %
Voirie	0	21,4 %	50,0 %	28,6 %	8,3 %	16,7 %	41,7 %	33,3 %
SOTRA	0	50,0 %	42,8 %	7,2 %	15,4 %	30,7 %	38,5 %	15,4 %
Eclairage public	0	35,7 %	64,3 %	0	28,6 %	21,4 %	50,0 %	0
Conditions de sécurité	0	30,8	53,8 %	15,4 %	7,7 %	30,8 %	38,5 %	23,0 %

Tableau 11 : QUALITE ET FONCTIONNEMENT DES EQUIPEMENTS A KOUMASSI

	Qualité des équipements				Fonctionnement			
	TB	Convenable	Tout juste suffisant	Médiocre	Sans problèmes	Avec quelques problèmes	Tout juste suffisant	Médiocre
Alimentation en électricité	0	57,2 %	14,3 %	28,6 %	0	71,4 %	14,3 %	14,3 %
Télécommunications	0	0	42,8 %	57,2 %	0	14,3 %	0	85,7 %
Alimentation en eau	14,3 %	71,4 %	0	14,3 %	57,2 %	14,3 %	14,3 %	14,3 %
Drainage eau pluv.	0	0	14,3 %	85,7 %	0	0	0	100,0 %
Evacuation eau ind.	0	14,3 %	0	85,7 %	14,3 %	0	0	85,7 %
Voirie	0	0	14,3 %	85,7 %	0	0	14,3 %	85,7 %
SOTRA	0	28,6 %	42,8 %	14,3 %	28,6 %	28,6 %	14,3 %	28,6 %
Eclairage public	0	0	0	100,0 %	0	0	0	100,0 %
Conditions de sécurité	0	0	0	100,0 %	0	0	0	100,0 %

Tableau 12 : SOUHAITS EXPRIMES PAR LES INDUSTRIELS

RANG	TOTAL	VRIDI	BANCO NORD	ANCIENNES Z.I. de l'île	KOUMASSI
1. Enlèvement des déchets	94	38	20	22	14
2. Entretien de la voirie	92	34	24	20	14
3. Installation d'un poste de police	80	28	13	14	12
4. Installation service médical de premier secours	76	24	26	14	12
5. Installation d'un bureau postal	66	14	24	18	10
6. Restaurants populaires	62	20	18	16	8
7. Installation d'un bureau des douanes	44	16	12	10	6
8. Aménagement ferroviaire	42	14	10	6	12
9. Divers (pompiers, signalisation des accès, banque)	16	6	4	2	4

Tableau 13 : HIERARCHIES DES SOUHAITS EXPRIMES

Rang	En nombre de fois cités	En nombre de fois classés en priorité	En nombre de fois classés dans les 3 premières priorités
1	Déchets	Voirie	Voirie
2	Voirie	Déchets	Déchets
3	Police	Police	Police
4	Service médical	Service médical	Service médical
5	Bureau postal	Bureau postal	Bureau postal
6	Restaurants populaires	Aménagement ferroviaire	Restaurants populaires
7	Bureau des douanes	Restaurants populaires	Aménagement ferroviaire
8	Aménagement ferroviaire	Bureau des douanes	Bureau des douanes
9	Divers	Divers	Divers

. Jugements et souhaits relèvent certes d'appréciations subjectives et de comportements, souvent liés au passage et à la présence d'un enquêteur extérieur à l'entreprise, qui aboutissent quelquefois à formuler des réponses plutôt négatives à propos d'une réalité peut être moins sombre que la description qui en est faite. Il n'en reste pas moins vrai que de nombreux problèmes subsistent, et qu'en tout état de cause, ce n'est pas sur la seule qualité des équipements dont sont dotées les zones industrielles que les décisions d'investissements productifs dans la capitale ont été prises. Pendant longtemps la demande de terrains équipés a précédé l'offre, et il a fallu attendre le remblaiement de la digue et de la presqu'île de Vridi, puis l'ouverture de la zone industrielle du Banco pour que cette situation soit rééquilibrée et inversée. Par ailleurs, la diversité des conditions foncières (terrains en pleine propriété en zones 2, 3 et 4, baux emphytéotiques à Vridi et au Banco, imbroglio total à Koumassi) ne rend guère aisée la mise au point d'une gestion unifiée des zones, d'autant plus que les redevances sont perçues - parfois sur une même zone - par des organismes très différents (Port autonome, Domaine urbain, SETU), entretenant peu de relations entre eux et ne se préoccupant pas de l'entretien des espaces lotis destinés aux établissements industriels. Les multiples solutions envisagées ou pratiquées par les

industriels (entretien direct, appel à des sociétés de services, laisser-faire total) constituent autant de réponses au coup par coup, destinées à parer au plus pressé, mais tout cela est effectué dans le désordre, sans concertation, et sans qu'un début de réponse soit apporté à la question essentielle du financement de l'entretien et du partage des responsabilités. On conviendra que cette confusion ne peut raisonnablement être présentée comme un atout "décisif" en faveur de la capitale. C'est donc bien ailleurs qu'il faut rechercher les causes profondes de la localisation du parc productif.

. Le port est un outil nécessaire au fonctionnement de la majorité des établissements manufacturiers du pays, mais la proximité de cet outil n'apparaît nullement - aujourd'hui - comme une condition absolue et nécessaire de l'activité. La concentration géographique de l'appareil de production n'est donc pas la conséquence inévitable de la seule existence du port; elle ne peut être comprise qu'en référence au poids considérable des fonctions de place centrale de la capitale, lesquelles constituent des éléments décisifs dans le choix final des investisseurs. C'est, par conséquent, sur les dimensions historiques de la centralité qu'il faut s'interroger pour rendre compte des localisations industrielles au lieu de les justifier a posteriori en faisant appel à des explications d'"évidence".

. Bien sûr, l'héritage colonial pèse lourd : c'est dans la fonction de relais assignée aux villes conçues comme des rouages du "pacte colonial" que se trouve la genèse du phénomène. Mais la centralité n'a cessé d'être renforcée depuis l'Indépendance, et les règles du jeu qui en dérivent n'ont cessé de favoriser une capitale, qui fut par ailleurs, dès les années soixante appréhendée tant par les responsables nationaux que par les investisseurs étrangers comme un "pôle de croissance" sur lesquels il fallait s'appuyer en priorité. Tout cela était-il "inévitabile" et "naturel" ? On peut considérer que la construction d'une nation nécessite l'existence d'un appareil d'Etat puissant et centralisé : dans un pays où l'intervention de l'Etat et l'investissement public constituent des facteurs fondamentaux de la croissance économique (J. DUTHEIL de la ROCHERE, 1976) la concentration géographique des attributs de la centralité n'est plus que le corollaire d'un choix fondamentalement politique. Dès lors, il est vain de rechercher les causes profondes des localisations industrielles dans le simple "effet mécanique" de l'existence d'un port; ce sont les stratégies conduites par l'Etat, dont découlent les "règles du jeu" de la production manufacturière, qu'il faut analyser. Ces règles constituaient, peut être, la seule base possible de croissance soutenue, compte tenu des dimensions du pays, des insuffisances des réseaux de transport et du caractère embryonnaire des relations de production et de la circulation du capital, conditions déterminantes d'un processus cumulatif de croissance régionale (ORSTOM, 1973). Mais elles sont largement dépendantes des choix effectués dès 1959 (année du Code des investissements privés), et l'effort récent de régionalisation de l'appareil de

production par la création de grandes unités dans les "villes du chemin de fer" ne les a en rien modifié. A un moment où le débat sur la délocalisation des fonctions de capitale est lancé, il est utile de rappeler que les règles du jeu peuvent être modifiées, mais qu'il faut pour cela répondre à deux questions fondamentales : un "développement" véritablement régionalisé, fondé en partie sur l'industrialisation des villes de l'intérieur, est-il réellement possible à l'échelle de la Côte d'Ivoire ? Doit-on se fixer comme objectif le meilleur "aménagement du territoire" possible, c'est-à-dire rechercher la meilleure complémentarité entre les espaces composant le territoire national, ou bien privilégier le "développement régional" et viser ainsi un maximum d'autosuffisance régionale en recentrant la croissance à l'échelle de la région ? Le devenir des "règles du jeu" dépend largement de la réponse à ces deux questions.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- . BCEOM-DCU, 1979. - Zone industrielle de Koumassi : étude de URD (avant-projet). Abidjan, DCU.
- . CHEVASSU (J.), VALETTE (A.), 1975. _ Les industriels de la Côte d'Ivoire. Qui et pourquoi ?
Abidjan, Centre ORSTOM de Petit Bassam, Ministère du Plan, 61 p.
- . DUBRESSON (A.), 1982. - Le parc productif manufacturier des zones industrielles d'Abidjan : premier document de travail.
Abidjan, Centre ORSTOM de Petit Bassam, 37 p., 36 fig.
m. reçu
- . DUTHEIL de la ROCHERE (J.), 1976. - L'Etat et le développement économique de la Côte d'Ivoire, Pédone, Paris, 420 p.
- . FERRAULT (P.), HEYMANN (Y.), THENEVIN (P.), ZASLAVSKY (J.), 1980. L'industrialisation des régions en Côte d'Ivoire.
Abidjan, Ministère de l'Economie, des Finances et du Plan, DDR, tome 1, 265 p.
- . ORSTOM, 1973. *✓* - Réflexions sur les problèmes d'analyse et planifications régionales et sur l'industrialisation en Côte d'Ivoire.
Abidjan, Centre ORSTOM de Petit Bassam, 13 p.
m. reçu