



NOTES ET COMPTES RENDUS

UN ASPECT DE L'URBANISATION EN CÔTE D'IVOIRE

Le développement urbain est, en Côte d'Ivoire, un phénomène du XX^e siècle. Les villes actuelles sont des créations coloniales qui ont répondu à un souci d'occupation effective du territoire sous le contrôle de postes militaires et administratifs et aux besoins créés par la mise en valeur de la zone forestière. Les anciennes cités précoloniales ont été en effet généralement effacées de la carte de la zone de savane à la fin du XIX^e siècle (1).

Nous présentons dans cet article un aspect particulier de l'urbanisation de la Côte d'Ivoire définie comme « processus de développement des villes et de concentration de la population dans les villes » (2). Il s'agit du rythme de la croissance urbaine en insistant sur les étapes successives de cette croissance et des aspects régionaux qui en résulte pour la répartition des villes. Le développement urbain est dominé par l'accélération du phénomène à partir de 1950. En 1970, Abidjan est une métropole de 600 000 habitants environ, Bouaké a 130 000 habitants au moins et l'ensemble du pays est jalonné de villes moyennes de 20 000 à 50 000 habitants et de nombreuses petites villes. On compte au total 69 agglomérations à caractère urbain (3), la population de la Côte d'Ivoire étant estimée à 5 114 000 habitants, la population urbaine à 1 438 000 et le taux d'urbanisation à 28,1 %. (On a compté comme villes les agglomérations de 4 000 habitants et plus qui sont des chefs-lieux administratifs).

I. — Le rythme et les étapes de la croissance urbaine

L'étude de la croissance des villes repose sur des chiffres de population d'origine et de valeur variables. A l'époque coloniale, les estimations sont fondées sur des recensements administratifs. Il n'est pas de notre propos d'en faire ici la critique. Entre 1955 et 1960, les services de l'INSEE (France) ont entrepris des recensements exhaustifs d'Abidjan et des principales villes de l'intérieur.

Depuis l'indépendance (1960), des enquêtes exhaustives ou par sondages donnent sur les villes ivoiriennes des renseignements nombreux mais souvent

(1) Notre propos a pour but d'esquisser le processus d'urbanisation de la Côte-d'Ivoire jusqu'en 1970. L'accélération du processus interdit, en dehors d'indications globales, toute prospective précise. Nous nous efforcerons dans des travaux ultérieurs de mettre à jour des données en pleine évolution.

(2) GEORGE (P.). — *Dictionnaire de la géographie*. Paris, PUF, 1970, pp. 429.

(3) TROUCHAUD (J.-P.). — *Population rurale et urbaine par départements et sous-préfectures. Estimation 1955. Projections 1970, 1975, 1980*. Abidjan, Ministère du Plan de la Côte-d'Ivoire, février 1970, ronéo.

O.R.S.T.O.M.

Fond

N° : 8 1630

Côte B

Date : 27 JUIL. 1982

hétérogènes. Nos estimations sont fondées sur la mise au point faite pour l'établissement de la carte de la Côte d'Ivoire (Atlas de Côte d'Ivoire, Planches B1 Nord et Sud et commentaire) à la date de 1965. Les chiffres de population ont été actualisés par le Ministère du Plan (référence déjà citée) dans l'attente d'un dénombrement national de la population qui est en préparation.

On peut distinguer plusieurs phases dans le développement des villes de Côte d'Ivoire (4).

Entre 1893 (date de la création du territoire) et 1931, les villes sont rares à l'intérieur du pays. On en dénombre une quinzaine environ et leur population représente seulement 3 % de la population totale du pays. En 1931, Abidjan a 10 190 habitants, les autres centres entre 2 000 et 10 000 habitants.

On constate en 1948, au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, un notable accroissement de la population urbaine (8,9 % de la population totale). Les causes sont d'une part une croissance progressive entre 1931 et 1940. Cette époque correspond à un premier développement des plantations de café et de cacao dans l'Est de la Côte d'Ivoire. A la période de la guerre, a dû correspondre ensuite un afflux de ruraux vers les villes pour échapper au travail obligatoire. Abidjan compte alors 46 000 habitants, Bouaké 22 000, les autres centres étant les ports (Grand Bassam, Sassandra), les villes du chemin de fer (Agboville, Dimbokro) et quelques anciens postes coloniaux (Korhogo, Mankono, Odienné).

La croissance des villes s'est accélérée depuis vingt ans. Nous avons des données précises sur l'évolution au cours de la décennie 1955-1965 que nous tenterons d'actualiser en 1970. Le taux d'urbanisation global était de 12,7 % en 1955, de 23,2 % en 1965 et de 28,1 % en 1970. Le taux de croissance urbain annuel est de 10,3 % par an à partir de 1958 mais ce taux est le résultat de la moyenne de situations variables selon les régions et, dans une moindre mesure, selon la taille des villes.

Dans cette étude, il faut faire une place particulière à Abidjan dont le taux de croissance moyen est de l'ordre de 10,5 % par an. Cette estimation est fondée sur les enquêtes déjà anciennes menées par la S.E.M.A. (Société d'Etudes et de Mathématiques Appliquées) en 1963 (sondage au cinquième), et en 1964 (sondage au quinzième). Entre 1963 et 1964, le taux de croissance avait été de 11,5 %, mais les projections de la SEMA retiennent le taux de 10,5 %. Bouaké a fait l'objet d'enquêtes successives (1958, 1961, 1969). Son taux de croissance a été estimé à 9 % (5). On peut distinguer deux ruptures dans le passé de la ville. Une première accélération de 1936 à 1946, une reprise moins spectaculaire en 1961. Les taux de croissance annuels des villes moyennes et petites villes montrent un contraste fondamental entre les villes de savane (taux moyen de 4,92 %) et les villes de la région forestière (11,6 %), taux légèrement supérieur à la

(4) DUCHEMIN (J.-P.) - TROUCHAUD (J.-P.). — Données démographiques sur la croissance des villes en Côte-d'Ivoire. *Cah. ORSTOM*, série Sc. Hum., vol. VI, 1, 1969.

(5) CASTELA (J.) et BAILLON (D.). — Note de synthèse sur l'économie de la ville de Bouaké. Abidjan. *ORSTOM*, Sc. Hum., vol III, 7, 1970, ronéo.

moyenne nationale. On a pu relever également des taux de croissance spectaculaires pour des villes situées sur les grands axes goudronnés (13,26 %) et même 15,3 % sur les grandes routes de l'intérieur et aussi pour les villes situées au contact de la forêt et de la savane (14,4 %). Le rythme de croissance des villes présente donc des contrastes régionaux encore plus visibles si l'on examine les courbes de croissance (fig. 1).

Les villes actuellement les plus dynamiques sur le plan démographique sont situées dans des régions d'activité économique intense. A la périphérie d'Abidjan, Anyama, Bingerville, Dabou, Grand Bassam ont une fonction originale (scolaire, sanitaire) et aussi une fonction de centre-satellite d'Abidjan. Dabou, par exemple, apparaît comme un centre de collecte de produits vivriers expédiés sur la capitale. Les villes de forte production de café et de cacao sont à l'Est des villes du pays Agni, Abengourou, Agnibilékrou ; dans la boucle du cacao Daoukro, Bougouanou, Ouellé ; à l'Ouest, les villes de production de café de Divo à Man où le démarrage des plantations a été plus tardif mais se fait justement sentir sur la croissance urbaine au cours de la période considérée.

Les villes de la savane ont par opposition une croissance lente. Croissance supérieure à l'accroissement naturel qui recouvre une immigration, mais croissance ralentie par rapport à la moyenne nationale. Seule, la ville de Korhogo, principal centre administratif du Nord, a un taux supérieur à 12 % par an.

Enfin un certain nombre de centres ont une *croissance moyenne*. Ce sont soit des centres éloignés d'Abidjan dans des régions économiques peu favorisées, soit des villes actives avant 1955 dont la croissance est aujourd'hui freinée comme pour les villes du rail (Agboville et Dimbokro). Nous allons examiner de manière plus détaillée quels sont les éléments d'explication de ces différences.

L'urbanisation est une *conséquence de la colonisation*. Elle a donc progressé à partir de la côte parallèlement à la pénétration militaire. Les premiers lieux occupés par les Français à l'intérieur ont été des postes militaires dont certains seulement sont devenus des villes après une série d'avatars dus aux péripéties de la conquête. Ceci a été bien montré pour le pays baoulé (6). Les postes jalonnaient une ancienne piste commerciale, à Toumodi par exemple, ou occupaient des points stratégiques en bordure de fleuve comme M'Bahiakro, Bocanda et Dimbokro sur le N'zi. Je cite ces lieux qui sont devenus effectivement des villes car d'autres postes n'ont eu qu'une existence éphémère. La création de Gagnoa, Daloa, Man, entre autres exemples, marquent aussi les étapes de l'occupation progressive de l'intérieur du pays entre 1900 et 1915. Une autre voie de pénétration qui a progressé moins loin est celle du Nord puisque Odienné a été occupé par la colonne Combes venant du Soudan dès 1893. Dans le Nord et le centre du pays, les dernières années du XIX^e siècle avaient été des années confuses dominées par la lutte contre Samory. Après 1900, le mouvement de pénétration à partir de la côte a été plus important, nous l'avons souligné.

(6) *Etude régionale de Bouaké*. Tome I, Le Peuplement. Abidjan, Ministère du Plan de la Côte d'Ivoire, 1965.

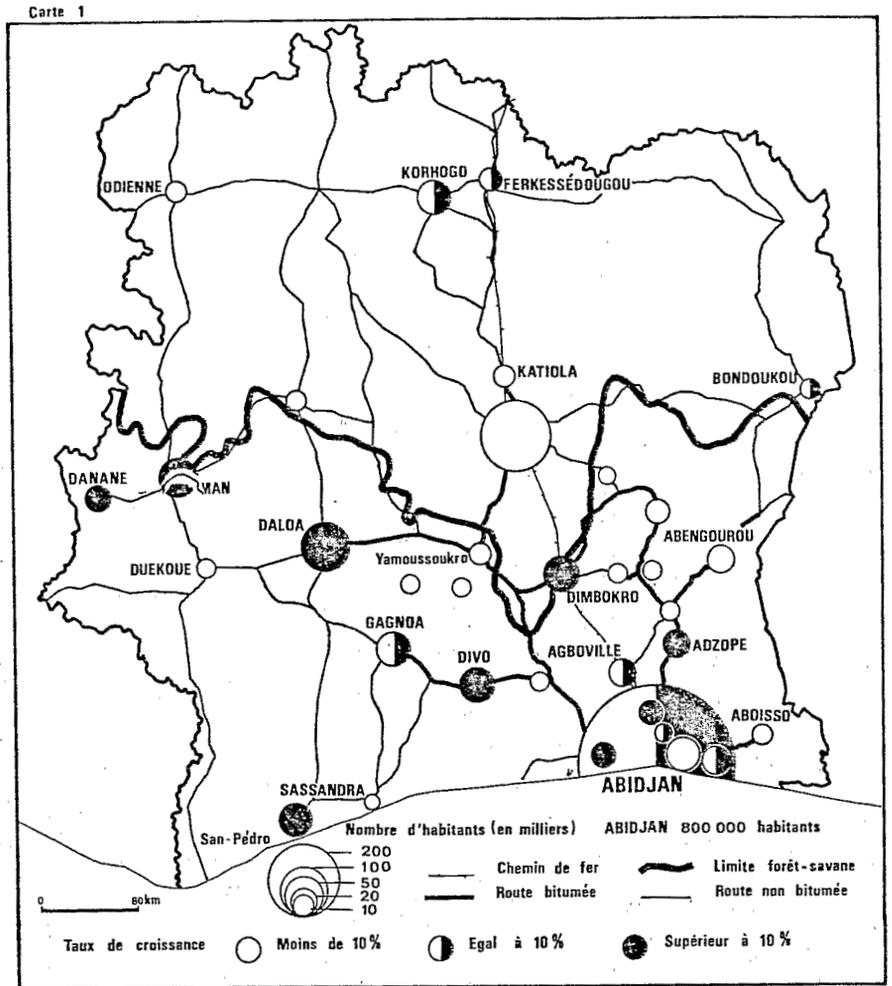


Fig. 1. — Les villes de Côte-d'Ivoire, répartition par taille et taux de croissance.
Les estimations de population des villes sont actualisées en 1974.

La difficulté majeure qui s'opposait à l'occupation de la Côte d'Ivoire était l'obstacle de la forêt dense. Il fallait y créer des voies de pénétration. La solution de la voie ferrée a été envisagée très tôt, comme dans les autres pays de la côte d'Afrique noire. En 1898, la mission Houdaille retenait le site du plateau d'Abidjan au droit du V baoulé là où la forêt est la plus étroite. Les travaux commencèrent au début du siècle. Agboville fut atteinte en 1906, Dimbokro en 1910 et Bouaké en 1912. Cette ville fut longtemps terminus de ligne puisque la voie ferrée n'atteignit Ferkéssédougou qu'en 1926.

Le réseau routier était constitué de pistes difficilement praticables, annexes du rail (7), qui drainaient les produits des zones proches de la voie ferrée. Les villes se sont développées autour des gares, aux points de rupture de charge pour les produits agricoles acheminés par les pistes. Le développement urbain est en liaison étroite avec la *progression de l'économie de plantation*. Les cultures du café et du cacao ont démarré tardivement en Côte d'Ivoire. Quelques plantations de café avaient été tentées en pays sanwi, à partir d'Assinie à la fin du XIX^e siècle. Mais les plantations africaines commencent effectivement à se développer à partir de 1925, plantations de cacao à l'instar de la Gold Coast, puis de café, bananeraies. Elles expliquent la croissance d'Agboville et de Dimbokro avant 1940. Cette dernière ville collectait les produits de la « boucle du cacao » et aussi de la région de Toumodi, Oumé et Bouaflé. Ces villes conservent encore de vieilles factoreries, témoins de l'importance des compagnies commerciales européennes : CFCI (Compagnie Française de Côte d'Ivoire), CFAO (Compagnie Française d'Afrique Occidentale). Quelques autres centres desservis par des pistes bénéficiaient également du développement des cultures commerciales comme Abengourou et Agnibilékrou.

Cependant, la diffusion de l'économie de traite dans toute la zone forestière ivoirienne date des années 1945-1955. « C'est l'après-guerre qui fut la période de rapide extension des transports routiers comme ce fut la période d'essor des cultures d'exportations. Les deux ne sont pas seulement simultanées, elles sont liées et se conditionnent naturellement ». (J. Tricart, *op. cit.*)

En effet, à cette époque, le réseau routier fut étendu et amélioré grâce aux fonds du FIDES (Fonds d'Investissement et de Développement Economique et Social).

	1947	1956	1958
Routes utilisables toute l'année :			
— bitumées	50	350	600
— en terre	3 620	8 370	9 970
— Total	3 670	8 720	10 570

Les crédits affectés au réseau routier varient de 400 à 800 millions de francs CFA par an de 1953 à 1958.

Les conséquences sur le développement urbain sont évidentes. De nouveaux carrefours donnent naissance à des agglomérations qui croissent avec l'augmentation du trafic. Les terminus provisoires de routes bitumées sont des points de rupture de charge. L'amélioration du réseau routier s'est poursuivie jusqu'à nos jours. Actuellement, plus de 1 000 kilomètres de routes sont bitumées et toutes les agglomérations urbaines sont reliées à Abidjan toute l'année, à quelques exceptions près, dues à des périodes

(7) TRICART (J.). — *Etude géographique des problèmes de transports en Côte-d'Ivoire*. Abidjan, Ministère des Travaux Publics, 1963.

de pluies abondantes. Ceci nous explique l'accroissement rapide des villes de la route que nous avons déjà souligné, agglomérations situées sur les axes Abidjan-Abengourou, Abidjan-Bouaké, avec les embranchements de N'Douci-Gagnoa et Yamoussoukro-Daloa.

L'urbanisation récente a une autre cause d'ordre administratif. A l'époque coloniale, les villes furent des postes militaires puis administratifs, chefs-lieux de cercles et de subdivisions. Depuis l'indépendance, le gouvernement ivoirien a progressivement mis en place une administration proche des administrés. Elle comprend des préfectures (24) et des sous-préfectures (126). Les petites agglomérations promues sous-préfectures sont encore de grosses bourgades. Nous avons tenté (8) par ailleurs une classification des villes en fonction des services du secteur tertiaire qu'elles possèdent. On a pu ainsi distinguer des centres locaux. Vingt-sept d'entre eux ont un équipement élémentaire, la sous-préfecture, un dispensaire, un secteur d'animation rurale et sont de gros bourgs ruraux. Une trentaine de centres ont un équipement administratif et commercial de niveau suffisant pour être des centres d'attraction pour leur environnement (sous-préfecture de première classe ou préfecture; hôpital, collège d'enseignement général). Huit villes ont une fonction de centre régional : Abengourou, Agboville, Daloa, Divo, Dimbokro, Gagnoa, Korhogo et Man. Au centre du pays, Bouaké a un rôle particulier car mieux équipée que les villes de l'intérieur, elle joue à la fois un rôle de relais par rapport à Abidjan et un rôle local. Enfin, Abidjan est à la fois la capitale administrative et économique. Elle est la seule grande ville industrielle et le principal port du pays depuis la disparition des wharfs de Grand Bassam et de Port-Bouët, Sassandra ne joue plus aujourd'hui aucun rôle et est relayé par le nouveau port de San Pedro (trafic de près d'un million de tonnes en 1972).

La prolifération des centres administratifs a entraîné des investissements particulièrement dans les préfectures qui sont chaque année successivement le siège des fêtes de l'indépendance. Les constructions, bâtiments administratifs, lotissements de quartiers, stades..., transforment profondément le paysage urbain.

L'évolution des villes et le rythme d'urbanisation sont donc actuellement très rapides en Côte d'Ivoire mais à quelques exceptions près que nous examinerons dans le chapitre suivant, nous estimons que les taux de croissance calculés pour les années 1955-1965 restent encore valables en particulier pour les villes moyennes de l'intérieur du pays.

II. — La répartition spatiale des villes

L'étude du rythme et des origines de l'urbanisation en Côte d'Ivoire amène à la description actuelle du semis urbain ivoirien. Le fait principal est la disparité entre le nombre important de villes de toutes tailles en zone forestière et au contact de la forêt et de la savane et leur rareté,

(8) COTTEN (A.-M.). — *Les villes de Côte-d'Ivoire, le secteur tertiaire, Atlas de Côte-d'Ivoire*. Planche DIVC.

leur dispersion en savane. Ce déséquilibre est le reflet des différences de développement économique entre le domaine des cultures industrielles du Sud et les cultures vivrières dominant dans le Nord jusqu'à une époque récente. Il signifie un renversement de la situation par rapport à la situation précoloniale (fig. 2).

Nous avons montré que l'urbanisation actuelle date de l'époque coloniale. Il existait néanmoins à l'époque précoloniale une forme d'habitat urbain qui présentait deux aspects : les cités marchandes d'origine mandingue dans la zone de savane et sur la côte les rades foraines.

Dans le Nord de la Côte d'Ivoire actuelle, les marchés créés par les Dioula n'ont jamais créé de villes aussi importantes que les cités soudanaises comme Djenné. De plus, les courants commerciaux n'avaient pas l'intensité qui existait plus à l'Est dans l'actuel Ghana. Les cités marchandes étaient des étapes sur les pistes caravanières qui reliaient la zone soudanienne et la forêt. Il ne reste pas de trace architecturale de ces villes précoloniales, les unes comme Kong ayant été détruites au moment des guerres de Samory à la fin du XIX^e siècle, d'autres reconstruites récemment selon un plan de type européen. Cependant le passé précolonial reste présent dans l'organisation sociale de ces villes, les structures des quartiers, les rapports entre lignages ainsi qu'on a pu le montrer pour Odienné et Bouna (9).

Au XIX^e siècle, on pouvait distinguer deux ensembles de pistes à l'Ouest et à l'Est du Bandama. A l'Ouest, elles correspondaient aux itinéraires des migrations mandé, d'Odienné à Touba, Séguéla, de Tingréla à Kani, Séguéla, Boron. A l'Est, les Mandédioula avaient créé un royaume, celui de Kong, ou avaient coexisté avec des peuples structurés en royaumes, royaume koulango de Nassian, royaume abron de Bondoukou. Les pistes passaient par Kong vers Dabakala, Bouaké où se tenait un marché de captifs et Tiassalé ou bien par Bouna et Bondoukou; elles se dirigeaient vers le Sud à travers les royaumes agni ou vers Koumassi à l'Est. Ces marchés étaient des lieux d'échange (échange du sel, du bétail, du coton du Nord contre le Kola, les étoffes, les objets manufacturés achetés sur la côte aux marchands européens). Aux étapes, le reconditionnement du kola demandait beaucoup de travail. Si ces anciennes cités n'ont pas toutes disparu, elles ne sont pas devenues des villes importantes. La chute la plus spectaculaire est celle de Kong, détruite par Samory. La bourgade promue cependant sous-préfecture depuis l'Indépendance ne compte guère que 2 000 habitants. En résumé, le fait urbain a été au XX^e siècle totalement renversé au profit de la région forestière. A l'époque précoloniale, il n'y avait pas d'agglomérations notables en forêt. Mais celle-ci n'a pas été un obstacle absolu aux échanges commerciaux entre la zone de savane dont nous avons évoqué l'activité et la côte, point de rencontre avec les commerçants et les traitants européens. Nous pouvons rappeler deux des principales pistes l'une qui suivait la Comoé par Zaranou, Béttié et aboutissait à Assinie, l'autre qui par Tiassalé aboutissait à Grand-Lahou.

(9) Les petites villes de Côte-d'Ivoire, articles de J.-L. BOUTILLIER et A.-M. COTTEN. Cah. ORSTOM, Sc. Hum., vol. VI, n° 1 et 2, 1969.

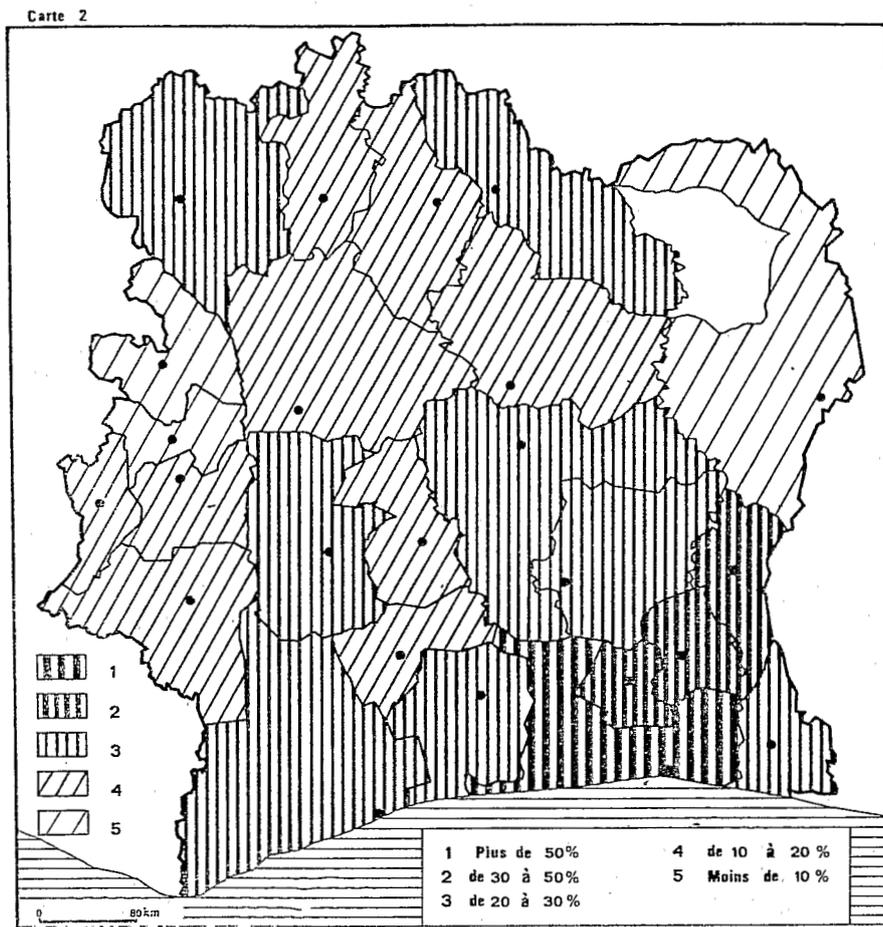


Fig. 2. — Le taux d'urbanisation de la Côte-d'Ivoire.

Le taux d'urbanisation par départements est relatif à la densité de la population rurale. Le taux des départements de Ferkessédougou, Odienné et du Sud-Ouest sont relativement surestimés car les densités sont de moins de 10 h/km². Par contre, les taux seraient sous-estimés dans le Sud-Est. La population d'Abidjan est comptée dans le département du même nom.

Les comptoirs de la période précoloniale n'ont pas été très importants sur les rivages de la Côte d'Ivoire actuelle. La côte des « mal gens » n'est pas favorable à l'installation de ports et il n'y a eu que des rades foraines qui ont connu au XVIII^e siècle et surtout au XIX^e siècle des fortunes diverses : Assinie, Jacquville, Grand Jack, Grand-Lahou, Sassandra et Tabou, devenu un réservoir de marins saisonniers embarquant pour faire campagne vers les côtes méridionales d'Afrique. L'activité de ces points de traite n'est pas comparable à celle des comptoirs de la côte du Bénin ou du Ghana actuel. Cependant, au XIX^e siècle, de riches commer-

çants d'origine locale avaient construit des maisons dont on trouve les ruines à Jacquerville. A la fin du XIX^e siècle, les premières factoreries européennes étaient construites à Assinie et Grand-Lahou.

Le destin de ces villes a été lié au problème de la desserte portuaire de la Côte d'Ivoire au XX^e siècle. Grand Bassam fut choisie comme capitale en 1893, puis abandonnée au profit de Bingerville (1900). Mais un wharf y fut construit au début du siècle. Abidjan, en tant que ville portuaire, s'est imposée lentement. Les rades foraines ont continué leurs activités jusqu'en 1930 environ (Assinie, Grand-Lahou) et les wharfs de Grand Bassam, Port-Bouët, Sassandra ont ensuite concentré le trafic. Puis l'ouverture du canal de Vridi et la création du port en eau profonde d'Abidjan, en 1950, ont drainé les neuf dixièmes du trafic portuaire de la Côte d'Ivoire jusqu'en 1971. Nous verrons en conclusion qu'elles pourraient être les conséquences de l'ouverture du port de San Pedro.

A l'intérieur du pays, compte tenu de l'évolution que nous avons décrite, nous pouvons faire un tableau de la répartition des villes en 1970 selon leur taille et leurs activités dominantes (10).

Nous avons souligné *la densité des villes dans la zone forestière*. Leur répartition est fonction de la relative ancienneté de la pénétration coloniale et du développement des cultures commerciales. Les différentes étapes du développement des villes a des conséquences sur leur répartition actuelle. Un caractère dominant est l'instabilité et la précarité de ces villes liées à des conditions externes, rendements inégaux des cultures de café et de cacao, ouverture de nouvelles routes. La répartition selon la taille des villes forestières est relativement équilibrée. De nombreuses villes moyennes de 20 000 habitants et plus jalonnent les axes routiers et correspondent aux centres régionaux que nous avons mis en évidence : Abengourou, Divo, Gagnoa, Daloa et Man. De plus petites villes forment un semis relativement régulier dans les zones intermédiaires, à l'exception du Sud-Ouest jusqu'à présent presque vide, et peuvent jouer un rôle de relais entre les plus grands centres et les campagnes. On les trouve principalement dans les zones de forte production agricole (boucle du cacao, pays akié, région de Gagnoa) et sur les axes routiers (Toumodi-Yamoussoukro). La croissance des gros bourgs y est rapide et il s'agit dans ce cas d'agglomérations qui atteignent progressivement 4 000 habitants et entrent dans la classe des villes si elles possèdent des fonctions administratives ou commerciales (Akoupé et Rubino par exemple).

La mise en place de ces villes correspond à un certain nombre de phases relativement courtes qui ont néanmoins créé des générations de villes : les villes du rail, les premiers chefs-lieux de cercles. Dans l'Est et le Centre-Est, leur croissance se fondait déjà sur une activité économique avant 1940. Dans le Centre-Ouest et l'Ouest, elle a démarré après 1945 et surtout 1955. Dans l'ensemble de la région forestière, le développement urbain a été remarquable depuis 1955. Il est néanmoins marqué par une

(10) COTTEN (A.-M.). — *Les villes de Côte-d'Ivoire, essai de typologie fonctionnelle in « La croissance urbaine en Afrique noire et à Madagascar »*. Paris, Colloques internationaux de C.N.R.S., 1972, pp. 455-475.

relative stagnation d'Agboville et de Dimbokro et par le déclin plus marqué de la côte comme Sassandra et surtout Grand-Lahou.

L'étude des fonctions montre que la part des activités du secteur tertiaire privé (commerces, transports et services) est importante dans toutes les villes et qu'elle est le reflet de l'activité économique régionale aussi bien dans les villes moyennes que dans les petites villes. On constate donc que la zone forestière de la Côte d'Ivoire est actuellement bien desservie par un réseau urbain.

En *pays baoulé*, dans la zone de savane qui pénètre en V dans la forêt, Bouaké, deuxième ville du pays, est le pôle d'attraction de la région mais est entourée de petits centres de 8 000 à 12 000 habitants. Les différents centres ont fait l'objet, ces dernières années, d'une série d'études. Les économistes de l'ORSTOM ont ainsi déterminé une zone d'influence immédiate de Bouaké qui s'étend sur 60 kilomètres de rayon autour de la ville et une aire d'attraction plus vaste qui dessert le Nord de la Côte d'Ivoire et aussi une partie du Mali et de la Haute-Volta. Les centres secondaires servent parfois de relais à Bouaké mais entretiennent également des liaisons directes avec Abidjan, court-circuitant ainsi Bouaké et limitant sa zone d'influence en particulier vers le Sud.

Enfin, *le Nord de la Côte d'Ivoire est actuellement beaucoup moins bien équipé en villes* (11). Korhogo est le centre régional du pays sénoufo. Les autres villes promues au rang de préfectures en 1969 : Odienné, Boundiali, Ferkessédougou sont des villes administratives. Les structures mises en place par les services de l'agriculture pour l'encadrement de la modernisation de l'agriculture leur confèrent un rôle d'animation des campagnes. Nous avons montré dans un travail précédent quels étaient les rapports de ces villes avec le passé précolonial, les zones de densité relativement forte et les principales voies de communication. Nous avons aussi noté la multiplicité de gros bourgs promus sous-préfectures. Cependant, l'urbanisation y reste plus faible que dans le reste du pays puisque les villes ne rassemblent que 7 % de la population totale dans le secteur malinké, 12 % dans la zone sénoufo. Il y a donc par rapport à l'ensemble du pays une sous-urbanisation du Nord. Mais 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 comptait trois villes de 4 000 habitants et plus (Korhogo, Odienné, Séguéla) sur huit villes de cette importance dans le pays. Il y a actuellement une ville de plus de 20 000 habitants, Korhogo, et trois villes qui dépassent légèrement 10 000 habitants (Odienné, Ferkessédougou, Séguéla).

La prépondérance de la zone forestière s'est donc affirmée à une date récente, à partir du moment où les villes ont joué un rôle économique après avoir été des postes administratifs. Les aspects de l'urbanisation confirment ainsi la disparité entre le Nord et le Sud du pays.

Des *perspectives d'avenir* peuvent être esquissées en fonction des

(11) COTTEN (A.-M.). — *L'équipement urbain du nord de la Côte-d'Ivoire*. Abidjan, communication au congrès de la WASA, 1968, ronéo.

projets économiques en cours, en particulier de la construction du barrage de Kossou et de l'ouverture du port de San Pedro dans le Sud-Ouest. Le barrage de Kossou et le lac qui se forme ont pour conséquence le départ d'une population rurale qui va grossir en partie les centres urbains proches et, en particulier, Bouaké. D'autre part, il limite la zone d'influence de Bouaké vers l'Ouest, au-delà de Béoumi. Les populations rurales de la partie occidentale du lac seront plus attirées par Bouaflé, Daloa ou directement par Abidjan.

L'ouverture du port de San Pedro devrait entraîner la mise en valeur du Sud-Ouest et le rattachement de l'Ouest de la Côte d'Ivoire à ce nouveau port par une route bitumée dans un premier temps puis par un chemin de fer. Ces projets bouleverseraient la physionomie actuelle du réseau urbain en détournant en particulier d'Abidjan le trafic de l'Ouest du pays.

Enfin, des opérations ponctuelles vont redonner une certaine activité à quelques villes : des usines textiles sont en construction, l'une à Dimbokro, « UTEXI », entrera en service en 1974, l'autre à Agboville, « COTIVO », ouvrira probablement ses portes en 1975.

Enfin, un complexe sucrier situé à dix kilomètres au Sud de Ferkessedougou entraîne, dès à présent, un regain d'activité de la ville. Les anciennes villes du rail retrouvent ainsi une position relativement privilégiée dans l'espace ivoirien.

En conclusion, nous pouvons remarquer que l'urbanisation va se poursuivre dans les années à venir à un rythme sensiblement analogue à celui des quinze dernières années, au détriment des campagnes. Mais des projections précises concernant telle ou telle ville sont délicates à faire. Abidjan, pôle d'attraction pour le pays entier et même au-delà des frontières poursuit sa progression. Les autres villes sont soumises à des imprévus d'ordre politique et économique. On peut néanmoins penser que les villes forestières continueront à s'accroître plus rapidement que celles du Nord même si des inconnues subsistent quant à leur avenir.

Anne-Marie COTTEN.