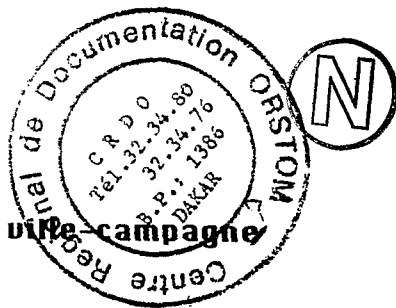


733



DIMBOKRO , l'ivoirienne ou l'absence d'interaction ville-campagne
S.BREDELOUP, ORSTOM-Dakar

Communication présentée à la conférence "Interactions ville - campagne en Afrique Noire : l'expérience francophone", organisée conjointement par The Scandinavian Institute of African Studies et l'Université de Ouagadougou, Ouagadougou (BF), du 2 au 8 juillet 1993.

Comment le commerce vivrier peut-il permettre à une ville en voie d'étiollement (Dimbokro) d'entrer en contact avec un nouvel espace et de rompre ainsi son enclavement ? Dans quelle mesure peut-il contribuer au maintien de la cité dans l'armature urbaine ivoirienne ? En quoi la migration constitue-t-elle un instrument de la dynamique économique, un agent de reproduction des sociétés déclinantes ? La ville de Dimbokro est-elle un lieu de passage dans le cheminement migratoire des commerçants ou encore un point stratégique assurant à des communautés l'élargissement de leur espace de vie ? Enfin, les mouvements de population qui traversent la ville ont-ils eu des incidences sur les campagnes environnantes ? Tel était le questionnement qui m'a conduit entre 1984 et 1986 à étudier les déterminants du développement de Dimbokro, ex-capitale de la "Boucle du Cacao" et à repérer au-delà de la cité les espaces de sociabilités susceptibles de la ré-animer.

Précisons d'emblée que si les effets de la "crise" économique et de la politique de décentralisation des pouvoirs sur la dynamique locale ont été étudiés dans cette recherche, ils étaient beaucoup plus ténus qu'aujourd'hui et de fait, plus difficiles à interpréter. C'est ainsi que le ralentissement de la croissance urbaine de la capitale ivoirienne et de l'immigration étrangère n'était pas encore un fait acquis en 1986 ni d'ailleurs les mouvements de retour des citoyens à l'intérieur du pays. Ou plus exactement, il était alors prématuré d'avancer si ces tendances à peine observées avaient un caractère passager ou durable, étaient le signe d'une nouvelle donne démographique. A présent, *"les relations des Abidjanais avec leur région d'origine sont devenues une ressource essentielle : aujourd'hui, la capacité de construire un rapport avec la région d'origine sert de base à des échanges "ville-campagne" qui sont un instrument du statut citoyen"* (C.VIDAL, B.CONTAMIN, 1993). En 1986, on parlait alors davantage de conjoncture que de crise. Pourtant déjà les auteurs du numéro de Politique Africaine consacré à la Côte-d'Ivoire pointaient les profonds bouleversements qui touchaient le pays mais, prudents, préféraient décrire "la société au quotidien" plutôt que de *"s'essayer à des prophéties hasardeuses et à des anticipations osées"*. Dans l'avant-propos, A.DUBRESSON et Y.A. FAURE rappelaient les objectifs des recherches présentées : *"au-delà du calme macro-social apparent et des flux routiniers entre individus et groupes peut-on repérer, à des échelles infra-étatiques et infra-nationales des indicateurs constitutifs de fractions sociales? ...Quels modes de régulation des tensions ainsi créés interviennent puisque, même au plus fort de la "conjoncture" (de crise), la multitude des frictions n'a pas abouti à l'explosion décisive ?"* (POLITIQUE AFRICAINE, 1986). Le pays n'était pas encore entré dans une phase de nette récession, les plans d'ajustement structurel¹ n'avaient pas produit tous leurs effets et les signes de fractionnement social, s'ils étaient latents, ne pouvaient encore être pleinement visibilisés. En 1993, les perturbations économiques sont manifestes : déséquilibre des finances publiques, de la balance des paiements, chute des prix des matières premières, inflation galopante, réduction des salaires, compression des emplois. La crise économique s'accompagne d'une crise du régime politique et des mécanismes qui assuraient l'intégration des individus dans des réseaux de clientélisme ou de solidarités *"La société ivoirienne est engagée dans un processus général d'individualisation"* (GERI-CI, 1992). Les cursus

¹ Voir à ce propos les travaux initiés dans le cadre du GIDIS-CI (Groupement Interdisciplinaire en Sciences Sociales) et les communications présentées au cours de la table ronde 30 novembre-2-décembre 1992 à Bingerville sur le thème "crises et ajustements structurels : les dimensions sociales et culturelles.



scolaires sont de plus en plus aléatoires, les itinéraires familiaux (instabilité conjugale, montée du célibat, fuite des responsabilités parentales...) et professionnels (chômage, retraite anticipée...) de plus en plus chaotiques.

Aussi, la recherche menée à Dimbokro est-elle datée. Elle doit être replacée dans le contexte politico-économique de l'époque. Au début des années quatre-vingt, l'heure était encore à l'exode ; l'immigration rurale demeurant davantage le résultat de la baisse de la productivité agricole que celui de l'attraction des villes. Pour éviter une plus forte concentration abidjanaise, l'accent était encore mis sur l'importance des facteurs de polarisation et de hiérarchisation des milieux, même si la théorie des pôles revisitée avait déjà montré ses limites. Dans le même temps, l'objectif d'autosuffisance alimentaire prôné par l'OUA (Plan d'action de Lagos) était aussi remis au goût du jour notamment par la Banque Mondiale (autosuffisance locale) alors que les pays d'Afrique Subsaharienne freinaient leurs importations. La priorité était donnée à l'agriculture vivrière. *"Il serait cependant irresponsable de toujours compter sur l'étonnante capacité d'adaptation et d'innovation des sociétés rurales qui dépérissent ici et là sous les coups de boutoir d'un environnement désastreux"*. faisait remarquer avec lucidité G.COURADE (1990).

La situation du commerce vivrier à Dimbokro, ville secondaire de l'intérieur doit être appréciée à l'aune des politiques urbaines et vivrières mises en oeuvre au plan national, dans les premières décennies après l'Indépendance.

Le rôle des villes secondaires dans le développement national

La physionomie de la Côte-d'Ivoire s'appuyait sur un contraste vigoureux entre une capitale économique macrocéphale (Abidjan) regroupant près de 25 % de la population ivoirienne et la moitié des citadins, une jeune capitale politique (Yamoussoukro) fruit d'un rêve présidentiel et un semis de petites villes (44 villes de plus de 10 000 habitants). Au regard de ce constat, on peut se demander sur quels principes directeurs a reposé la politique d'aménagement du territoire ivoirien. Au cours des deux décennies qui ont suivi l'Indépendance, les options prises par le gouvernement se sont révélées peu favorables à la dynamisation des villes secondaires ; la question régionale n'étant pas intégrée à ses préoccupations. La priorité était à l'exploitation active des plantations en zone forestière. Alors que la mise en valeur du pays s'orientait vers une exacerbation accrue du contraste forêt-savane, Abidjan croissait au rythme de 10 % par an. Capitale omnipotente, elle était à la fois débouché portuaire, terminus ferroviaire, carrefour routier et aérien, siège politique du pays, centre de consommation et d'emploi par excellence. La croissance urbaine annuelle des villes de l'intérieur atteignait en moyenne 7 % (1965-1975) à l'exception de certains sites côtiers qui stagnaient.

Au tournant des années soixante-dix, le processus d'urbanisation s'est accéléré et le taux de primatialité (pourcentage de la population urbaine dans la plus grande ville) renforcé. Confronté aux difficultés croissantes de gestion et d'alimentation de la ville d'Abidjan et à l'accélération conjointe de l'exode rural et des importations alimentaires, le ministère de Plan envisagea d'atténuer le poids de la capitale en conférant aux autres villes une capacité potentielle de rétention de la population. Il n'était pas véritablement question de promouvoir le développement régional, de penser la croissance au plan national mais bien plus d'infléchir les flux migratoires, de freiner la croissance de la capitale. C'est dans cet état d'esprit que des instruments ponctuels, ne relevant pas d'une construction homogène, ni d'une stratégie harmonieuse ont été conçus lors du Plan 1971-1975. Les projets industriels élaborés en 1974 dans une conjoncture économique internationale favorable devaient assurer la revitalisation des axes structurants du pays et des centres secondaires par l'implantation de "mamouths" textiles dans les villes du chemin de fer (A.DUBRESSON, B.LOOTVOET, 1985). La régionalisation de l'appareil industriel ivoirien s'inscrivait dans cette nouvelle démarche volontariste visant une répartition sociale et spatiale équitable.

Faciliter les investissements privés, pourvoyeurs d'emplois dans les villes de l'intérieur devait concourir à retenir les populations locales. Quant à la prise de conscience du phénomène urbain secondaire, elle ne commença à se transmettre clairement qu'à travers les objectifs exposés dans le Plan 1976-1980. La lutte contre les disparités régionales était dorénavant à l'ordre du jour. Les responsables politiques préconisaient une *"structuration et une polarisation du territoire national"* à quatre niveaux fondées sur la hiérarchisation du système urbain en liaison avec les axes d'échanges routiers. Ces "pôles" devaient impulser une croissance produisant à terme des effets de diffusion sur la région. L'espace était alors divisé en pôle national (Abidjan), pôles d'équilibre (Bouaké, Ferkéssédougou, Korhogo, Man, San Pédro), zones d'appui, pôles d'équilibre secondaires (Daloa, Gagnoa, Odienné, Bondoukou) et en villes moyennes (Yamoussoukro, Dimbokro, Abengourou, Divo).

Ces grandes lignes ont été reprises dans le Schéma d'Aménagement du Territoire en 1978 qui confirmait la volonté de rééquilibrage de l'armature urbaine. Mais le décalage était éclairant entre les politiques urbaines et les pratiques spatiales. Alors que la volonté de développement régional était à peine affirmée dans le Plan de 1971-1975, la proportion des investissements publics consacrés aux villes de l'intérieur par rapport à l'ensemble des investissements urbains tournait pourtant autour de 50 % et équivalait à leur poids démographique dans le pays. En revanche, pour la période 1976-1980 au cours de laquelle était revendiquée la nécessité d'un réajustement régional, les investissements publics affectés aux centres urbains autres qu'Abidjan ne représentaient plus que le quart des investissements urbains. En résumé, considérant la croissance de la population, l'investissement par habitant décru de 50 % entre 1971 et 1982 dans les villes de l'intérieur alors que paradoxalement les objectifs de décentralisation s'affirmaient. Ajoutons que pour la même période, les équipements recevaient 49 % des investissements urbains. Les investissements de type économique (valorisation des services liés à l'agriculture, amélioration des circuits commerciaux...) constituaient en revanche seulement 6,6 % de l'ensemble (ACA, 1982).

Etant donné l'inefficacité de cette politique d'aménagement élaborée dans un contexte économique de plus en plus difficile, le Plan quinquennal 1981-1985 s'est orienté vers des objectifs plus concrets, moins ambitieux. Le maintien et le prolongement des grandes orientations antérieures n'a pas empêché de reconsidérer les moyens d'action jugés par trop contraignants. Une plus grande participation des populations et des autorités administratives locales et régionales était souhaitée et testée dans le cadre de travaux préparatoires. Il s'agissait de limiter et moduler les équipements "structurants" (routes, ponts, télécommunications, telex, zones et domaines industriels, énergie, services aux entreprises) à un nombre restreint de villes sélectionnées pour leur dynamisme possible à court terme. En outre, la mise en place d'équipements dits "non structurants" (santé, éducation, édilité, cadre de vie) était prévue. Ces nouvelles directives se résumaient ainsi : *"la diversité des situations, la prise en compte des contraintes réelles et des priorités spécifiques à chaque département ou ensemble de départements, impliquent une démarche plus souple et pragmatique, une conception moins prospectiviste que dans les plans précédents en matière de structuration de l'espace. La fixation a priori d'une armature trop rigide hiérarchisée des villes et des réseaux correspondants satisfait davantage un rationalisme abstrait et sommaire d'aménagiste que les véritables nécessités du pays"*. Parallèlement, une politique de décentralisation des décisions a été appliquée ; outre la création des municipalités (1978-1981), celle de nouveaux départements (1983) devait permettre une meilleure coordination des politiques de développement.

Le problème vivrier ivoirien

Un paradoxe à l'origine du problème vivrier : la Côte-d'Ivoire bénéficie de conditions écologiques et climatiques favorables à un développement agricole, d'un régime foncier souple dans son principe et d'une solide tradition agricole (population rurale supérieure à

60 %). Les potentialités en matière vivrière sont donc énormes. Les cultures vivrières constituent encore une part essentielle de la ration alimentaire ivoirienne. Mais les 80 % de la population active ne parviennent pas à satisfaire totalement la consommation de huit millions d'Ivoiriens.

Plusieurs facteurs expliquent cette situation paradoxale. L'explosion démographique jointe à l'amélioration des revenus réels et à l'émergence de nouveaux modes de vie en zone urbaine a favorisé l'augmentation de la demande en produits alimentaires. En l'espace de deux décennies, le rapport population urbaine/ population rurale s'est modifié. En 1960, on comptait un urbain pour dix ruraux ; en 1980, un urbain pour deux ruraux. Quel avenir envisager quand le principal facteur de production réside en la force de travail et que la productivité déjà faible régresse ? Quel avenir envisager quand dans un pays où la production vivrière se fonde essentiellement sur les féculents, les nouveaux styles alimentaires urbains suscitent la consommation accrue de céréales ? Les importations alimentaires ont augmenté et la population a cru à un rythme plus élevé que celui de la production vivrière.

Outre l'urbanisation et ses prolongements, les politiques de développement de la Côte-d'Ivoire sont aussi responsables du déséquilibre vivrier. L'histoire économique coloniale comme la politique économique nationale ont favorisé le développement des cultures d'exportation excluant les cultures vivrières de leurs programmes. D'emblée, ces dernières ont été vouées à l'autoconsommation. Aucun prix rémunérateur n'a été garanti aux paysans qui ont rapidement été persuadés de la faible capacité lucrative de leur production. Aucune amélioration de la productivité par des innovations techniques n'a été entreprise. Aucune restructuration efficace du marché n'a abouti alors que chacun sait pertinemment que la pénurie de la production masque souvent des problèmes de commercialisation, transport, stockage et conservation. Le vaste programme de diversification agricole engagé en 1960 ne portait pas sur le domaine vivrier. Quelques actions ponctuelles comme les programmes céréaliers ont eu, à court terme, une efficacité certaine. En 1974, la Côte-d'Ivoire était autosuffisante en riz ; l'année suivante excédentaire. En raison de l'infléchissement de la politique rizicole depuis 1976, les importations se sont développées pour couvrir la consommation locale. La problématique vivrière n'a jamais été intégrée explicitement dans les plans de développement. L'injection de capital par l'Etat se résumait à 4 % seulement des investissements du Plan 1976-1980. On parla alors de la nécessité d'un réajustement des moyens budgétaires. Dans le plan suivant, la question vivrière fut éludée ; elle ne faisait pas partie des programmes minimum déclenchés dans le contexte de crise.

Au regard de ces politiques et options de développement et de transport, de quelle façon s'est édifiée la ville de Dimbokro, pour quelles orientations agricoles a opté l'arrière-pays rural ?

Dimbokro : de la prospérité à la "décadence discrète"² ?

Née il y a moins d'un siècle, l'édification de Dimbokro est autant le fruit du hasard que celui d'une volonté politique. La ville a largement bénéficié de la politique d'occupation et de structuration du territoire engagée par les autorités coloniales. Ainsi au cours de l'exploration de la région, le village de Djimbo fut retenu par les militaires comme étape sur la route progressant vers le Nord. En dépit d'une illégitimité géographique (insalubrité des lieux), Dimbokro a été élu ville du rail au même titre qu'Abidjan et Agboville alors que les centres déjà animés de la colonie comme Grand Bassam et Tiassalé étaient évincés du tracé. Progressivement la colonie s'organisa ; les décisions prises au coup par coup par les

² Terme emprunté à Y. MARGUERAT dans "Réflexions provisoires sur la décadence des villes secondaires au Cameroun, Colloque CNRS n° 539, La croissance urbaine en Afrique Noire et à Madagascar, 1972, p.841-845.

autorités évoluèrent vers une conception plus rationnelle de l'exploitation des ressources. A la veille de la deuxième guerre mondiale, le café et le cacao étaient produits en zone forestière pour l'exportation. Rapidement le petit poste administratif laissa place à un important carrefour de commercialisation occupé par des activités d'import-export : il devint la capitale de la Boucle du cacao.

Si l'économie de plantation a été à l'origine de la prospérité de Dimbokro, elle a par la suite précipité sa chute. Subordonnée aux rentrées d'argent consécutives à la traite, l'activité commerciale ne pouvait que se déstructurer dans un contexte de saturation foncière et de réorganisation du réseau de transport. Les zones de plantation s'étaient déplacées vers l'ouest forestier. Les planteurs avaient accompagné le mouvement. Par ailleurs, les maisons de commerce s'étaient repliées sur Abidjan ; les nouveaux axes routiers ayant rendu possible l'évacuation directe des cultures spéculatives encore disponibles dans la région vers la capitale portuaire. Dimbokro n'était plus ni un centre de collecte, ni un débouché intéressants. Les populations n'avaient pas essayé de créer des courants directionnels en développant en zones péri-urbaine ou rurale des produits commercialisables au plan régional ou national. L'absence d'échanges inter-régionaux ne pouvait que renforcer à terme l'enclavement. Aucune tentative sérieuse n'a été entreprise pour recéper ou régénérer les plants : il s'agissait avant tout de ponctionner massivement une région plutôt que de la valoriser. L'heure était à la consommation d'espace et non à sa structuration.

A l'instar de Mbalmayo la camerounaise, de Louga la sénégalaise ou de Koforidua la ghanéenne, villes de traite, nées ou grandies avec le rail sous la colonisation, Dimbokro, l'ivoirienne, s'est retrouvée marginalisée au lendemain des indépendances. D'autres temps, d'autres priorités en matière de transport. La route constituait le nouveau vecteur de développement ou à tout le moins de circulation, sans que les liaisons rail-route soient privilégiées pour une meilleure irrigation du territoire.

La fin des années soixante a marqué au plan national la fin d'une période de croissance soutenue et rapide fondée sur le développement des cultures de plantation. La politique d'aménagement amorcée au début des années soixante-dix à Dimbokro s'inscrivait dans un programme national de réduction des disparités régionales. A Dimbokro, les mesures se sont limitées à une série d'impulsions sans mise en place véritable d'une base économique solide. Ont succédé aux tentatives de déconcentration industrielle des opérations d'aménagement portées par des investissements publics prestigieux, puis les premières mesures de décentralisation politique sans que la structuration urbaine soit pensée de manière homogène, soit fondée avec efficacité sur l'économie. La valorisation de l'espace économique régional nécessitait une division spatiale du travail qui n'avait guère été envisagée. L'implantation d'un complexe textile, employant plus de 1300 personnes largement recrutées hors des limites départementales et hors du monde rural, n'a pas relevé la cité de son anémie ni contribué à l'émergence d'un tissu industriel local. Il y a eu industrie sans industrialisation. Malgré l'absence d'effets d'entraînement sur d'autres secteurs économiques et de fixation des populations originaires, l'unité de filature-tissage a cependant permis d'infléchir les flux migratoires en attirant de nouvelles populations. Elle a favorisé également la diffusion de salaires et de ressources dans la ville. Quant aux investissements massifs réalisés à l'occasion des fêtes tournantes de l'Indépendance, ils n'entraient pas véritablement dans le cadre d'une stratégie promotionnelle des villes secondaires. Destinés essentiellement aux domaines de l'infrastructure et des services publics, ils ont conduit à ne rien révéler de l'engloutissement de la cité, à maquiller la réalité économique et à entretenir l'illusion par le maintien des formes urbaines les plus apparentes, les plus explicites, signes habituels de la prospérité et de la puissance. Du goudron, des réverbères et des bâtiments publics prestigieux ...telle était la recette pour redorer rapidement l'image de la cité. De caractère ponctuel et hors d'échelle des capacités locales d'assimilation et de gestion, ces fêtes n'étaient qu'un produit de l'idéologie ivoirienne à l'oeuvre, au lendemain de l'Indépendance, qui reconnaissait à la fonction administrative un pouvoir urbanisant déterminant, un rôle de catalyseur des énergies. Or, ces investissements n'eurent aucun effet

durable sur la capacité de la ville à attirer et à retenir les populations. Le Plan de 1971 contredisait toute velléité d'aménagement reléguant la ville dans des fonctions administratives, sociales, d'éducation et de santé.

Douze ans plus tard, un nouveau schéma directeur était établi. Conformément à la politique nationale d'autosuffisance alimentaire, et dans le contexte particulier de la chute magistrale des productions de rente dans l'ancienne région du cacao, l'avenir de la région était envisagé en liaison avec son environnement rural. Dimbokro devait devenir le réservoir agricole, le grenier de Yamoussoukro, nouvelle capitale administrative du pays. La valorisation de la production agricole ainsi que la multiplication des services en amont et en aval de l'activité agricole faisait partie des objectifs. Mais la volonté d'aménagement s'est davantage traduite dans les textes que dans les budgets. Pour exemple, dans le Plan-programme quinquennal, les travaux relatifs aux voies, réseaux et équipements représentaient 83 % de l'enveloppe budgétaire alors que la création d'un domaine agricole péri-urbain était évaluée à 3 % de l'ensemble des investissements.

Au seuil des années 80, la ville de Dimbokro a perdu son statut de relais économique et de pôle régional en dépit de l'injection massive de capitaux publics. En termes d'investissements, ni l'emploi, ni les échanges avec les campagnes environnantes ne semblaient véritablement des priorités à Dimbokro, en 1986. La politique de décentralisation mise en oeuvre devait renforcer l'attractivité des villes secondaires, induire leur dynamisation ainsi que celle des zones rurales périphériques. Trop fragmentaire, elle semble surtout avoir conduit à la réduction provisoire de la croissance d'Abidjan.

Une ville qui s'essouffle au plan démographique

L'histoire démographique de la ville de Dimbokro peut se résumer en trois mouvements : explosion, épanouissement, essoufflement. En 1908, Dimbokro n'était qu'un poste colonial réunissant quelques villages baoulé éparpillés dans la savane à rôniers. Treize ans plus tard un recensement administratif comptabilisait 1 340 autochtones dans le petit centre. Au lendemain de la deuxième guerre mondiale, son développement s'accéléra au rythme de l'extension de l'économie de traite. Maisons de commerce, entrepôts, garages mais aussi quartiers "indigènes" fleurirent peu à peu dans la nouvelle métropole de la Boucle du Cacao. En 1956, 9 336 ressortissants africains étaient dénombrés dans la cité. Dans les années soixante, la ville explosa hors de ses limites et s'étendit dans toutes les directions. En 1968, elle comptait 22 833 habitants répartis sur une superficie de 420 hectares. Entre 1968 et 1975, le taux d'accroissement annuel tomba à 4,3 % après avoir été de 8 %. A partir de 1975, le rythme de construction des infrastructures dépassa le rythme de croissance de la population. Etirée sur six kilomètres d'est en ouest, la ville accueillit de nouveaux quartiers alors que la densité au km² diminuait de plus de 20 %. En dépit de l'ouverture de l'usine UTEXI et de la forte immigration scolaire, la population stagne si l'on s'en tient aux derniers recensements administratifs : 31 073 en 1975, 30 313 en 1981, 32 305 en 1984³. En dix ans (1975-85), le taux d'accroissement de la ville a augmenté de 4 % alors que dans la même période, sur l'ensemble de la Côte-d'Ivoire, la croissance démographique annuelle s'élevait à 4 %. Dans la hiérarchie urbaine, Dimbokro a été déclassée. Quatrième ville du pays dans les années cinquante, dixième en 1975, elle ne détenait plus que le quinzième rang dix ans plus tard. Cette situation démographique n'est pas spécifique à la ville de Dimbokro ; elle affecte le département tout entier.

Sursauts économiques ?

³ Ces recensements ont une base comparable : il s'agit du périmètre exclusivement urbain ; les villages de la commune n'ayant pas été intégrés à ce dénombrement.

En 1986, à Dimbokro, les fonctions urbaines accusent une fragilité certaine. Les activités économiques se décomposent en unités plus nombreuses et plus petites que par le passé. Elles trahissent le morcellement du potentiel productif, signalent la récession. C'est ainsi qu'une comparaison effectuée à partir du recensement Général des activités en milieu urbain (CHATEAU, 1976) et les dénombrements de 1985 opérés par nos soins sur des bases similaires et très restrictives fait apparaître : une légère diminution du nombre de points d'activités consécutive à une large désaffectation du grand marché ainsi qu'une régression du taux d'activité pour les activités hors marché malgré un accroissement du nombre d'employés.

Comparativement aux autres villes moyennes de l'intérieur, le secteur secondaire s'avère bien développé à Dimbokro depuis l'ouverture d'UTEXI. Il y aurait un actif pour dix habitants. Pourtant, ce n'est ni l'industrie, ni l'artisanat qui permettront à la cité de recouvrer dans l'avenir, dynamisme et rayonnement. La mise en service du complexe textile n'a donné lieu qu'à la seule diffusion des salaires dépensés sur le marché des biens et des services, rarement réinvestis dans la production. Le nombre d'emplois créés reste limité et l'usine faiblement intégrée à l'économie locale. Le B.T.P. et l'artisanat sont peu représentés (un actif pour 37 habitants). Les revenus issus de l'artisanat ont régressé de moitié pour bon nombre de travailleurs entre 1980 et 1985.

Ce n'est pas non plus la fonction publique qui relèvera la ville de son asthénie économique. Certes, les administrations fournissent une grande partie des emplois salariés permanents. En 1984, à Dimbokro, elles regroupaient près d'un tiers de la population active (emplois agricoles exclus). Les fonctionnaires consomment en quantité et en qualité, épargnent et parfois investissent. En outre, par son action redistributrice, l'administration maintient toute une partie de la population en survie. Mais, en 1986, il semblait inconcevable de fonder le développement urbain sur ces fonctions dépensières qui profitent à une population de plus en plus restreinte. Déjà dans le Plan quinquennal 1981-1985, il était prévu que la part des emplois offerts par les administrations diminue dans les emplois disponibles. Une réforme du secteur parapublic a été engagée ainsi qu'une politique de restriction budgétaire (résiliation des baux administratifs, blocages de recrutement du personnel, retraites anticipées) Dans ce contexte, le pouvoir d'achat des fonctionnaires, principaux consommateurs urbains ne pouvait que régresser.

La ville distribue des revenus qu'elle ne produit plus et tire sa richesse non seulement des transferts de l'administration mais aussi des activités commerciales.

Une absence caractérisée d'interaction ville-campagne

Disparition des marchés de brousse

A Dimbokro, le commerce local est en voie d'extinction. Loin de se densifier au fil des années, le semis des marchés de la Boucle du Cacao s'est clairsemé. Aucun nouveau marché urbain ne s'est implanté. Les populations villageoises ont déserté ces terres isolées pour migrer vers l'Ouest et le Sud-Ouest. A présent, le département est mal desservi en marchés de brousse. Un processus d'isolement progressif des campagnes se déploie. Certains marchés ont même disparu comme Diéri-Kouassikro à l'Ouest, Aoussoukro au Nord-Est et Soungassou à l'Est. (carte) En 1986, le premier ne faisait plus partie des itinéraires des taxis-brousse au départ de la gare routière de Dimbokro. Les habitants du village doivent vraisemblablement s'approvisionner à Toumodi. Dès 1977, le marché de Soungassou s'éteignait alors qu'il avait été retenu dans la sélection de la Direction de la Statistique pour rendre compte de l'évolution des prix de vente par type de produits. A présent, les villageoises empruntent l'axe routier pour écouler leur production directement à Dimbokro. Le marché de Nofou qui a remplacé celui de Soungassou dans l'échantillonnage du Ministère connaît, quant à lui, une affluence limitée en raison des difficultés d'accès par la route. On peut penser que son maintien est à mettre en relation avec la proximité de la voie ferrée. En l'absence de petits marchés de distribution servant de relais entre les villages et le centre urbain, le grand marché de

Dimbokro n'a pu prendre un essor important. Il y avait en 1986 à la fois moins de points de vente et moins de vendeurs qu'en 1976. Son aire d'attraction reste limitée. Les circuits de taxis-brousse se sont raréfiés.

Une offre de transport ne desservant plus l'arrière-pays

L'effervescence qui caractérise notamment les gares routières de Toumodi, Yamoussoukro et Oumé est absente de l'ancienne escale régionale. Le nombre de taxis-ville en circulation a diminué de manière spectaculaire, passant de 200 à 70 entre 1979 et 1985 alors que pour la même période, la population de la ville stagnait. La croissance économique de la ville s'inscrit aussi dans l'espace régional. Or, compte tenu de la baisse du pouvoir d'achat des salariés originaires de Dimbokro en poste à Abidjan et de la désertion intense et généralisée des villageois installés dans la zone enclavée du Nord-Ouest, le parc des véhicules affectés aux différentes lignes de transport a diminué de 28 % entre 1968 et 1985. Sur la même période, le nombre de places mis à la disposition des voyageurs augmentait de 28 %. A compter de 1979, la situation s'est notablement dégradée : les services de transport enregistrant une diminution conjointe du nombre de taxis-brousse et du nombre de place (20 %).

En 1986, chaque jour un car de 22 places quittait Dimbokro pour Abidjan. Les retours à vide étaient assez fréquents et s'intensifièrent au moment de la pénétration sur le marché du transport collectif inter-urbain⁴, de cars confortables, climatisés, de grande capacité et spécialisés dans les grandes lignes. Ceux-là proposant des tarifs très compétitifs et se déplaçant selon des horaires fixes. Seize à vingt taxis-brousse et cars partaient quotidiennement de Dimbokro pour Tiémélékro, Toumodi, Yamoussoukro, N'Douci, Gagnoa, Soubré et Man, alors que 25 véhicules rejoignaient Bocanda, Bongouanou, M'Batto et Bouaké. Les liaisons avec Bocanda et Bongouanou, villes en pleine récession démographique ont décliné. La diminution du parc automobile au départ de Dimbokro entre 1979 et 1985 atteint 60 % pour Bocanda, 30 % pour Bongouanou (*cartes*). En revanche, au regard de l'évolution du parc, les liaisons avec Toumodi semblent s'être diversifiées. En 1979, 17 véhicules étaient disponibles pour rejoindre le carrefour routier ; en 1985, 26 taxis-brousse étaient en gare. Il y aurait eu une redistribution des véhicules entre les deux gares routières, adaptation de la demande à l'évolution du trafic. Signalons néanmoins que le parc automobile n'est pas un indicateur suffisant pour décrire l'intensité du trafic. Il peut y avoir distorsion entre la capacité de transport et l'utilisation effective des véhicules.

Depuis 1968, si le nombre de lignes régulières n'a pas évolué (15 en 1968, 17 en 1975), les itinéraires ont changé, s'adaptant à la redistribution géographique des zones de plantation. Les parcours se sont allongés d'une centaine de kilomètres et le trafic s'est déplacé vers le Sud-Ouest. Les transporteurs assurent un service régulier vers les centres urbains de Man et Soubré depuis que les planteurs originaires de Dimbokro y ont migré pour perpétuer les cultures de rente. Par ces circuits, toute la région Ouest est desservie. La clientèle est d'ailleurs importante : il s'agit pour l'essentiel des grossistes en banane plantain qui affrètent un camion sur le lieu de production avant de rejoindre Dimbokro, centre de consommation. Le Nord, de son côté, n'est pas irrigué directement par les taxis de Dimbokro ; le chemin de fer proposant encore un service régulier concurrentiel. Quant à la campagne environnante, elle se vide progressivement de ses habitants et est de moins en moins visitée par les taxis-brousse.

Ces résultats éclairent la situation de l'arrière-pays. Les marchés ruraux se raréfient ; il n'existe plus de maillon intermédiaire entre la plantation et le débouché commercial urbain. La ville de Dimbokro n'est plus impliquée dans l'espace régional ; en revanche, elle

⁴ En 1986, ces cars assuraient la liaison Abidjan-Bouaké et s'arrêtaient donc à Toumodi ; aujourd'hui ils desservent tout le pays et donc aussi Dimbokro ; ils ont remplacé les taxis-brousse.

entretient des relations plus assidues que par le passé avec des régions éloignées. Sa dépendance envers l'extérieur s'accroît ; l'agglomération est de plus en plus tributaire, à travers ses importations, d'une infrastructure de transport sur longue distance.

Un encadrement agricole inadapté

Selon l'idéologie développée par les promoteurs des villes secondaires⁵, le développement de celles-ci devrait être assuré en fonction de leur environnement rural ; la cité pourrait être à la fois lieu de distribution des semences et engrais, centre de collecte, relais de transport, zone de dépannage, de réparation, aire de redistribution et de transformation de la production agricole. Mais qu'en est-il dans les faits à Dimbokro ? Quels rôles détiennent les offices et institutions de développement et de commercialisation des produits agricoles dans l'économie rurale et dans la structuration urbaine ?

Sans soutien financier, avec une aide logistique restreinte, l'action de la SODEPRA (Société d'Etat chargée du Développement de la Production Animale) se révèle d'une efficacité limitée dans la région. En incitant les éleveurs à s'approvisionner hors du département, la société annihile toute volonté d'investir dans l'alimentation pour animaux sur la ville. De même, le rôle de la SATMACI (Société d'Assistance Technique pour la Modernisation Agricole de Côte-d'Ivoire) se limite à l'animation des structures coopératives, de la production et de la commercialisation. Alors qu'elle a été promue société de développement régional, elle ne bénéficie d'aucune subvention pour la mise en valeur des cultures vivrières. Elle ne donne pas non plus les moyens techniques d'impulser une dynamique auprès des entrepreneurs isolés. Elle ne peut assumer sa fonction de moteur de l'économie régionale compte tenu de sa structure rigide. Le chef de zone de la SATMACI qui était installé à Dimbokro a été transféré à Daoukro, région plus prospère. Cette restructuration a été conduite dans l'optique d'asseoir la société dans des zones de cultures importantes, d'accroître la ponction sur les cultures d'exportation plutôt que dans l'intérêt d'aménager un réseau urbain régional. L'Entente ou Union des GVC (Groupement à Vocation Coopérative) est chargée pour l'essentiel du ramassage de la production café-cacao regroupée dans les villages ou coopératives répartis sur les seules sous-préfectures de Dimbokro et Bocanda depuis 1978. A l'issue de la restructuration administrative du territoire ivoirien et du vieillissement des plants de la région, le rayon d'action de l'Entente s'est réduit. En 1986, la société ne disposait plus que d'un parc automobile restreint (2 camions) ; avant 1978, neuf véhicules sillonnaient les routes des sous-préfectures voisines. Des magasiniers ont été licenciés. En 1970, l'Union des coopératives collectait l'équivalent de quatre milliards de francs CFA annuels. Son chiffre d'affaires se limitait à 120 millions pour la campagne 1984-1985. Ajoutons enfin que si le nombre de coopératives diminue dans le département de Dimbokro, il a doublé en l'espace de trois campagnes au plan national.

Les institutions d'encadrement agricole, principal instrument étatique de développement de la production agricole, semblent par trop contraignantes pour libérer énergies et initiatives privées. Elles recommandent le regroupement des acteurs, privilégiant ainsi le recours à des structures lourdes et rigides de production ou de commercialisation. L'affectation des prêts, le choix des techniques culturales, la localisation des terres sont assurés arbitrairement sans tenir compte des besoins et motivations des paysans. Les projets demeurent sectoriels, mal articulés avec l'environnement. L'action des offices agricoles est parfois en inadéquation

⁵ "L'idée qui sous-tend l'étude menée sur le rôle et les fonctions des villes dans le développement national ou régional des pays de l'ASS est la suivante : une croissance urbaine fonctionnelle mieux répartie sur les territoires, stimulant un réseau de villes secondaires hiérarchisées en elles ne pourrait-elle pas avoir pour double effet d'installer autant de filtres efficaces entre les zones rurales et les villes primatiales et de stimuler la production agricole par une demande plus forte et plus proche des zones de production ?". M. WERTHEIMER, ACA, "Les villes secondaires en Afrique, leur rôle et leurs fonctions dans le développement national et régional", Colloque "Nourrir les villes", ALTERSIAL-ORSTOM-CERED-CERNEA, Paris, 1984.

avec les préoccupations des agriculteurs. Elle s'associe d'ailleurs davantage à de l'encadrement agricole dans tous les aspects limitatifs du terme qu'à de l'animation ou de la valorisation de la production agricole. Les agents "encadrateurs", initiés au savoir-faire importé, réduisent bien souvent leurs interventions à des instructions. En outre, ils ne sont pas en mesure de procéder à des incitations d'ordre économique. Si ces institutions opèrent hors de toute concurrence, une ponction fiscale importante sur les producteurs, principalement par le biais des cultures d'exportation, que peut-on conclure quant à leur impact dans la ville ? Bien que les agences soient décentralisées dans les villes de l'intérieur, elles fonctionnent en autarcie. En mettant à la disposition de leurs adhérents ou clients, leur matériel, des intrants, ainsi que leurs propres infrastructures de collecte, financement, transport, réparation, elles privent la ville d'une fonction essentielle et de ressources importantes.

En conclusion, l'économie urbaine ne peut compter sur des activités de production agricole ou sur ses prolongements. L'autosuffisance locale n'est pas atteinte. Les zones rurales avoisinantes, désertées massivement, sont déficitaires du point de vue agricole et n'ont donc pas suffisamment de ressources pour recourir aux services urbains. Les citadins sont conduits à développer des circuits de transport et de distribution sur longues distances pour satisfaire la demande urbaine. Pourtant, dans la région, les potentialités agricoles existent ; encore faut-il savoir les mobiliser et revaloriser la profession de cultivateur en associant directement les paysans aux projets agricoles et en leur assurant des débouchés réguliers et des prix rémunérateurs. Cette absence d'articulation ville-campagne dépouille le centre urbain de nombreuses fonctions vitales productives comme la fabrication d'outils, la fourniture de produits, la commercialisation et la collecte d'épargne. En contrepartie, la ville ne satisfait que très rarement les besoins non banals des ruraux. Les politiques urbaines successives n'ont pas envisagé concrètement l'insertion de la ville dans l'espace régional rural. Elles ont privilégié le développement interne de la cité. Les migrations des paysans à la recherche d'un revenu supplémentaire dans l'industrie ou le commerce n'ont pas été l'instrument d'une réussite économique. Le marché du travail reste peu accessible ; les infrastructures de liaison mal entretenues.

Une ville intégrée dans des réseaux trans-régionaux, une ville "sous perfusion" ?

Economie de plantation et commerce de la banane plantain

La ville de Dimbokro ne produit plus ; elle consomme et s'approvisionne dans un espace non périphérique. Depuis quelques décennies, l'économie de plantation modèle et restructure l'espace ivoirien. La déviation à l'Ouest des zones de production de café et de cacao a bouleversé les circuits vivriers d'échanges. Les régions productrices et consommatrices de banane plantain, sous-produit de la cacaoculture ont été dissociées. A présent, l'approvisionnement des Dimbokrolois en bananes nécessite la mise en place d'une organisation de transport et d'opérations techniques plus élaborées que par le passé. Les pratiques commerciales se sont adaptées en différé à ces nouvelles conditions du marché sans qu'aucun soutien efficace ne soit apporté par l'Etat. Progressivement, les circuits marchands se sont allongés dans le temps et l'espace intégrant de nouveaux intervenants. Une nouvelle hiérarchisation du corps social s'est dessinée en fonction des gains réalisés, des lieux de travail et des temps passés à négocier. Le bénéfice réalisé autrefois par les paysans lors de leurs activités d'échange est dorénavant détourné au profit des commerçants. Malgré l'augmentation sensible des prix à la consommation liée à l'élévation des coûts de transport, les négociants se réservent des marges bénéficiaires importantes. Les besoins des citadins en vivrier demeurent incompressibles et la banane occupait en 1986 encore le deuxième poste dans les achats (en quantité et en valeur).

A l'initiative de cette restructuration commerciale se trouvaient des femmes décidées à rompre avec le milieu rural, à s'intégrer dans la ville. La migration et le commerce représentaient les instruments de leur émancipation. Ces femmes célibataires se sont élevées au rang de chef de famille et entourées d'une large clientèle générant ainsi une nouvelle dynamique sociale et culturelle. Installées définitivement à Dimbokro, elles poursuivent leurs activités de grossistes et initient leurs filles aux arcanes de la profession. Plus récemment et plus accidentellement, la vente en gros du plantain intéresse de jeunes femmes, filles de planteurs originaires de la région de Dimbokro, émigrés en zone pionnière. Ceux-là prennent le contrôle des activités sur un espace bi-polaire par le canal du commerce vivrier. Chefs d'orchestre, ils délèguent à leur descendance les fonctions de relais, maintenant ce système d'échanges dans le cadre de la production domestique. Au cours de ces expéditions, la commerçante véhicule dans les deux sens autant l'information, l'argent que la marchandise. Ces transactions commerciales contribuent au façonnage d'une nouvelle socialité et au renforcement de la cohésion familiale en dépit d'une dispersion géographique des membres de la parentèle.

Rôle des migrants dans le négoce de l'igname

Parallèlement, le système de commercialisation de l'igname s'est aussi restructuré. Bien que le féculent traditionnel apporte une contribution croissante dans la ration et le budget alimentaire des citadins, la consommation des variétés de luxe (igname précoce) s'est intensifiée à Dimbokro dans les milieux aisés baoulé et dans les lieux de restauration extra-domestiques. Pénurie régionale à la production, demande solvable; les conditions étaient réunies pour que quelques migrants malinké s'intéressent à la commercialisation de l'igname en complément de leur négoce kolatier et se constituent en oligopole. Sans aucun soutien des pouvoirs publics, sans investissements très importants de capitaux mais avec l'aide d'un réseau familial, ils ont assuré l'approvisionnement régulier de la cité. A leur initiative, des flux inter-régionaux se sont développés. L'agglomération de Dimbokro a été absorbée dans un espace dépassant largement les frontières régionales et se dilatant vers l'aire ethnique malinké. C'est ainsi que sous couvert de solidarité ethnique, les premiers migrants dioula ont accueilli leurs jeunes frères désœuvrés et les maintiennent sous leur dépendance. Au-delà du village malinké, sur un espace élargi, les liens communautaires sont réactivés. la plasticité des institutions empêche l'émergence de nouveaux rapports sociaux. Mais le poids de la communauté n'est pas toujours aussi déterminant dans les trajectoires des commerçants. les migrants solitaires du groupe akan considèrent, de leur côté, l'activité commerciale comme un moyen d'enrichissement temporaire et la ville de Dimbokro comme une étape provisoire, conjoncturelle. Le pouvoir économique semble compter autant pour eux que le statut social.

Pour conclure...

Autrement dit, ayant intégré la ville de Dimbokro dans leurs circuits, les négociants la maintiennent sous perfusion. S'il permet l'approvisionnement de la cité, le commerce inter-régional constitue une base fragile pour un réel développement économique. La ville de Dimbokro peut-elle fonder son avenir sur un transfert de production alors que l'arrêt des commerçants à Dimbokro n'est envisagé que comme une halte passagère pour ces opérateurs qui poursuivront leur chemin quand ils ne seront plus en mesure de s'adapter à la demande ? Le négoce conduit rarement les acteurs de la commercialisation à investir localement dans des activités de production. Les uns font construire une villa, un magasin ; les autres financent la scolarité ou l'apprentissage de leurs enfants dans la ville. Mais aucun ne développe des périmètres agricoles dans l'arrière-pays.

Mais pourquoi vouloir à tout prix que se profilent des interactions selon le seul mode de la proximité géographique ? L'analyse fonctionnelle est apparue insuffisante pour appréhender les mécanismes démographiques et économiques. Pourquoi poser d'emblée le brassage de populations comme dépendant de la localisation des fonctions urbaines ? Les relations villes-campagnes peuvent très certainement déboucher sur des configurations moins

mécaniques, bivalentes que celles que se fixent habituellement les aménageurs. Si les groupes ethniques élargissent leur espace de relations en y insérant la ville de Dimbokro par le canal du commerce, pourquoi d'autres communautés issues du milieu rural ne pourraient-elles pas non plus développer des dynamiques, des échanges au-delà de l'espace local. Les seules enclaves productives qui subsistent sont celles qui demeurent en prise directe avec le commerce mondial. Plutôt que de vouloir systématiquement développer des échanges avec la ville voisine, dégageant notamment des surplus pour les citadins et assurant au plan local la sécurité alimentaire, ne serait-il pas aussi pertinent que les zones rurales envisagent d'exporter ces surplus vers d'autres régions africaines déficitaires ? Des enseignements seraient à tirer de l'organisation des échanges marchands précoloniaux, qui a fait ses preuves durant des siècles et qui connaît une réactualisation dans certaines filières.

Enfin, qu'en est-il de l'articulation ville-campagne en 1993 sachant que les difficultés d'insertion sur le marché de l'emploi et de financement de la scolarité des enfants conduisent les citadins à développer de nouvelles stratégies et à contracter de nouvelles alliances avec les villageois. La pratique du tutorat notamment (accueil d'un jeune villageois pour sa scolarisation en ville) serait en régression. A l'inverse, on assisterait à l'envoi de jeunes citadins à l'école du village. Dans quelle mesure ces nouveaux itinéraires participent à une recomposition des relations citadins-villageois dans une ville moyenne où en 1986 la population scolaire constituait le tiers de l'effectif urbain ?

Sylvie BREDELOUP
Chargée de Recherches ORSTOM-Dakar

Références bibliographiques

ACA, (1982), Les villes en Afrique : leurs rôles et leurs fonctions dans "le développement nationale, régional", Paris, CEE..

BREDELOUP (S.), (1989), "Négociants au long cours. Rôle moteur du commerce dans une région de Côte-d'Ivoire en déclin", Harmattan, Paris, 1989, 318 p.

CHATEAU (M.), (1978), Recensement général des activités en milieu urbain, Ministère du Plan, SEDES, 4 vol.

COURADE (G.), (1990). *Peut-il y avoir des politiques d'autosuffisance alimentaire ? Politique Africaine* n ° 39, sept., "L'Afrique autrement", pp.79-97.

DOZON (J.P.), (1985). "Les métamorphoses urbaines d'un "double" villageois", *Cahiers d'Etudes Africaines*, XXI, 1-3, pp. 389-403.

DUBRESSON (A.), LOOTVOET (B.), (1985). L'usine et la ville, tome II : complexes textiles et dynamismes économiques à Agboville, Dimbokro et Bouaké. ORSTOM Petit Bassam, Direction de la Prévision et de la Planification, 165 p.

DUBRESSON (A.), (1989). Villes et industries en Côte-d'Ivoire. Pour une géographie de l'accumulation urbaine. Karthala, Paris, 839 p.

GERI (Groupe d'Etudes et de Recherches sur l'Individualisation), (1992) "Les chemins ambigus de l'individualisation. Itinéraires abidjanais..Etudes de cas dans les milieux sociaux précarisés", Communication à la Table Ronde du GIDIS-CI, Bingerville, 30 nov-2 déc.

VIDAL (C.), (1992). "Les rhétoriques de la "solidarité africaine", Communication à la Table Ronde du GIDIS-CI, Bingerville, 30 nov-2 déc.

Politique Africaine n°24, "Côte-d'Ivoire, la société quotidienne", décembre 1986.

Bulletin du GIDIS-CI n°1, ORSTOM, Petit Bassam, février 1992.

Chroniques du Sud n°10, Abidjan 1903-1993, recherches et projets, ORSTOM, Département SUD, mai 1993.