

**UNIVERSITE NATIONALE  
DE CÔTE D'IVOIRE**

---

**Faculte Des Lettres, Arts  
Et Sciences Humaines**

**TRANSPORTS, COMMUNICATIONS  
ET  
ORGANISATION DE L'ESPACE  
EN  
COTE D'IVOIRE**



**TOME III**

**THESE DE DOCTORAT D'ETAT EN GEOGRAPHIE  
PAR  
Jerôme ALOKO - N'GUESSAN**

**Direction Scientifique : Monsieur Le Professeur  
DIAMBRA-HAUHOUOT-ASSEYPO**

**1989**

*A notre Pays, la COTE D'IVOIRE,  
A tous ses habitants.*

*Le savoir est un degré,  
un degré pour être.*

*Paul VALERY*

*"... Vos classes sont terminées,  
vos études commencent..."*

B - LES CAS DU SUD-OUEST ET DU NORD-EST

INTRODUCTION

Les cas des régions du SUD-OUEST et du NORD-EST sont éclairants sur la nature des rapports du réseau de communication au réseau administratif.

La passage du niveau national au niveau régional et local, le changement d'échelle d'analyse ciblée sur les régions du SUD-OUEST et du NORD-EST ne sont pas fortuits.

Dans l'ensemble des entités régionales qui composent la Nation ivoirienne, le SUD-OUEST et le NORD-EST présentent un tableau particulier où apparaissent des similitudes frappantes, mais aussi des décalages saisissants. Beaucoup des traits qui marquent aujourd'hui encore leur paysage dans la convergence aussi bien que dans la rupture ont une explication par rapport à la vocation attribuée à ces régions et à leur itinéraire.

A la fin des années 1960, l'espace national, exploité selon les strictes indications des potentialités économiques des régions et de leur rentabilité, se marque par l'apparition de profondes disparités de niveau de développement. Celles-ci s'expriment certes

.../...

par le gradient SUD-NORD ; la zone SUD dominée par l'économie de plantation et surtout, pilotée par le commutateur central et national unique, ABIDJAN, tire le bénéfice des facteurs de croissance ainsi orchestrés. Ce schéma d'organisation zonale de la richesse nationale se trouve vérifié dans ses grandes lignes, mais il pêche par sa simplification : la réalité géographique et économique, finement explorée, présente un certain niveau de complexité.

De part et d'autre des rives du BANDAMA, se confirme le dessin d'une nouvelle géographie des niveaux de développement régional.

Alors que le SUD-EST, vieille région de l'économie de plantation, est le théâtre de transformations spatiales économiques et sociales d'une remarquable ampleur, la région SUD-OUEST semble figée dans une immobilité.

Ainsi en 1966, alors que le Produit Intérieur Brut (.P.I.B.) du SUD-EST est de 48.700 millions de F. CFA, celui du SUD-OUEST plafonne à 3.760 millions (1), soit 12,95 fois moins ! Dans la zone de savane du NORD, le décalage est déjà important entre la partie occidentale et la partie orientale. A l'OUEST du BANDAMA, un pôle principal KORHOGO et trois pôles secondaires FERKESSEDOUGOU, ODIENNE et SEGUELA contribuent à organiser le développement de cet ensemble régional axé sur la culture du coton

---

(1) Le Port d'ABIDJAN : hier, aujourd'hui, demain ... et perspectives de SAN-PEDRO. P; 110 1975 223 pages

et celles des cultures vivrières.

A l'EST du BANDAMA, la région du NORD-EST isolée par 900.000 ha de réserve de faune, du reste du pays, est excentrée par rapport aux courants de relations qui structurent l'espace national.

Au total, à l'échelle nationale, la région du SUD-OUEST et celle du NORD-EST apparaissent comme les régions les plus attardées de l'espace.

A la fin des années 1960, elles concrétisent le mieux la prise de conscience des disparités, manifestée au plus haut niveau de la hiérarchie de l'Etat.

Cette prise de conscience conduit, en 1969, à la création simultanée de l'opération zone KOLODIO-BINEDA (Z/K.B.) dans le NORD-EST et de l'opération A.R.S.O. (1) dans le SUD-OUEST.

Faisant suite au projet de VARALE (1963) et au lancement d'un programme coton (1965-1966) abandonnés, l'opération Z./K.B. est pilotée sous la forme d'un projet intégré associant l'agriculture (riz inondé) à l'élevage sur stylosanthés dans le NORD-EST.

Ses finalités sont résumées en trois points par DIAMBRA-HAUHOUOT-ASSEYPO : (2)

- 
- (1) Autorité pour l'Aménagement de la Région du SUD-OUEST  
(2) Atlas Régional du NORD-EST. Planche 24 : opérations Agricoles

- "localiser et aménager les surfaces cultivables
- canaliser les flux migratoires et fixer les populations
- mettre en route une véritable action de développement rural par une responsabilisation des chefs d'exploitation".

A terme l'opération visait la production de 10.000 têtes de bétail en cinq ans.

Dans le même temps, le SUD-OUEST est le théâtre d'opération des actions d'aménagement régional confiées à l'A.R.S.O. L'objectif assigné à l'A.R.S.O. est de concevoir, coordonner, contrôler et exécuter les travaux visant à créer une ville portuaire, pendant à l'OUEST, de la ville d'ABIDJAN dont elle devra contrebalancer l'influence économique.

La création de la ville de SAN-PEDRO et l'ouverture d'un port en eau profonde, sont conçues comme l'instrument le plus efficace du processus de désenclavement de la région du SUD-OUEST ; elles induisent en effet la création d'un réseau de communication convergeant vers le pôle SAN-PEDRO, grâce à quoi la ville nouvelle assure le pilotage du développement de tout son arrière-pays.

.../...



Focalisée en priorité sur le développement du port et de la ville, l'A.R.S.O. initie un schéma d'intervention en milieu rural. Celui-ci est marqué par la collaboration avec les Ministères de l'Intérieur, de l'Agriculture et les centres de décision et de diffusion opérant en milieu rural (S.A.T.M.A.C.I., S.O.D.E.P.A.L.M., S.O.D.E.F.E.L., O.N.P.R., B.N.D.A. en plus de l'A.R.S.O.).

Au total donc dans le NORD-EST comme dans le SUD-OUEST, le schéma de mise en œuvre des actions visant à atténuer les disparités régionales, observe des points de passage et de convergence obligés. L'adéquation entre le développement des réseaux de communication régionaux et des réseaux administratifs apparaît comme la première des exigences spatiales.

Au niveau régional et local, le réseau de communication comme outil de contrôle du territoire, se confond très intimement, avec l'action des centres de décision et de diffusion opérant en milieu rural. Il importe donc, de situer les rapports du réseau de communication aux deux niveaux d'intervention du réseau administratif régional. Le premier niveau est celui de ses rapports avec les mutations intervenant dans les niveaux hiérarchiques qui commandent les espaces administratifs généraux (Préfectures, Sous-Préfectures, Chefs-lieux...).

.../...

Le second niveau des rapports du réseau des voies de communication au réseau administratif, ressortit aux interventions directes sur le terrain du développement; celles-ci sont commandées par les structures régionales et locales des centres de décision et de diffusion, placées sous l'autorité directe des Préfets et des Sous-Préfets qui administrent ces régions.

Dans le cadre de l'administration de développement, le but ultime des Préfets et des Sous-Préfets est en effet d'assurer une promotion économique et sociale des régions et de leurs habitants.

Les régions du SUD-OUEST et du NORD-EST n'échappent pas à cette logique.

Les solutions qu'elle appelle nous renvoient à la nécessité d'assurer une bonne transparence des espaces régionaux concernés par la création des infrastructures de communication.

Dans le cadre de l'analyse des rapports du réseau de communication au réseau administratif des régions du SUD-OUEST et du NORD-EST, quatre questions essentielles contribuent à régler le problème :

...../...

- 1 - Quels sont les processus qui orchestrent les développements des réseaux de voies de communication dans le NORD-EST et dans le SUD-OUEST ?
- 2 - Comment les divers niveaux d'intervention des réseaux administratifs se moulent sur les transformations des réseaux de communication ?
- 3 - A quels résultats l'intégration des réseaux de communication et des réseaux administratifs permet-elle d'aboutir dans chacun des espaces régionaux concernés ?
- 4 - Enfin,quelles interprétations peut-on en faire et quelles réflexions elles inspirent ?

.../...

1° - Le processus de développement des réseaux  
de voies de communication

Hiérarchie du réseau routier	Régions	1969	1976	1980	1983	1985	1988
	Années						
Routes bi- tumées (Km)	Sud-Ouest	15	165	228	228	228	255
	Nord-Est	0	0	0	134	134	134,2
Routes en terre (Km)	Sud-Ouest	448	462	658	697	697	735,3
	Nord-Est	529	829	991	1013	1147	1184,1
Pistes C et D (Km)	Sud-Ouest	1131	1570	2186	2406	2400	3050
	Nord-Est	2245	2595	2865	2937	3077	4201
Total Km de routes et pistes	Sud-Ouest	1594	2197	3072	3331	3325	4040,3
	Nord-Est	2774	3424	3856	4084	4358	5519,3
Total général (Km)	Sud-Ouest						
	Nord-Est	4368	5621	6928	7415	7683	9559,6
Total Km de routes bitumées	Sud-Ouest						
	Nord-Est	15	165	228	362	362	389,2

TABLEAU n° 179 Indicateurs du niveau de développement des réseaux routiers régionaux du Nord-Est et du Sud-Ouest entre 1969 et 1988

. Sources : Tableau réalisé à partir de diverses sources  
(Direction des Routes, cartes Michelin 1969-1988...)

Le rôle des voies de communication est essentiel dans l'organisation administrative qui, au niveau de l'échelon régional et local, apparaît comme un pré-requis incontournable du développement économique et social. Cette exigence se trouve exacerbée dans les régions du NORD-EST et du SUD-OUEST, en situation géographique très excentrée, par rapport aux centres d'impulsion des décisions politiques et économiques au niveau national.

Les voies de communication sont ainsi à la fois un facteur et un indicateur du niveau de développement des régions.

Dans la section I du présent chapitre, nous avons analysé les diverses composantes régionales des réseaux de communication et des télécommunications.

La présente analyse se focalise donc essentiellement sur l'évolution du réseau routier.

L'analyse régionale du réseau des voies de communication routière dans les régions du NORD-EST et du SUD-OUEST entre 1969 et 1988 est éclairante sur le niveau des décalages interrégionaux.

.../...

Ceux-ci sont à situer à deux paliers :

- d'une part il existe des disparités entre les deux régions "finistériennes" de l'espace ivoirien ;
- d'autre part, les rapports des réseaux régionaux du NORD-EST et du SUD-OUEST au réseau de communication national laissent apparaître un certain niveau de rupture dans les évolutions des deux réseaux régionaux.

En 1969, au moment où s'exprime la prise de conscience des disparités régionales, le Département de SASSANDRA qui organise administrativement la région SUD-OUEST compte 1594 Km de pistes et routes pour 18.530 Km<sup>2</sup> ; quant au Département de BONDOUKOU qui recouvre la région du NORD-EST, il est composé de 2.774 Km de routes et pistes qui desservent ses 38.000 Km<sup>2</sup>.

A l'exception d'un tronçon de 15 Km au sortir de SASSANDRA, la route bitumée est inexistante au niveau de ces deux régions.

L'essentiel du réseau routier est dominé par le nombre de Km de pistes, 1.131 Km dans le SUD-OUEST soit 70,95 %, et 2.245 Km dans la région NORD-EST, soit 80,93 % de l'ensemble des routes et pistes.

Conséquemment, les "routes en terre" représentent une petite minorité du réseau routier ; les 448 Km recensés dans le SUD-OUEST équivalent à 28,10 % du réseau total ;

.../...

quant à la région du NORD-EST, la part du réseau des "routes en terre" représente 529 Km soit 23,26 %. En moyenne donc, le NORD-EST et le SUD-OUEST confondus, la répartition du réseau routier par catégorie présente la configuration suivante : 0,34 % de routes bitumées, 22,37 % de "routes en terre" et 77,29 % de pistes sur un total de 4.368 Km (100 %).

En 1976, sept années plus tard, quelques modifications infiltrent les espaces des régions du NORD-EST et du SUD-OUEST ; mais à quelques rares exceptions, elles ne sont pas décisives pour assurer une transparence suffisante de l'espace.

Le SUD-OUEST compte alors 2.197 Km de pistes et routes et le NORD-EST 3.224 Km, soit un taux d'accroissement annuel moyen respectif de + 5,40 % et + 3,35 % entre 1969 et 1976.

Bien qu'en valeur absolue, les routes bitumées soient le moins bien représentées dans le SUD-OUEST, c'est à leur niveau que le taux de progression est le plus remarquable avec une moyenne annuelle de + 142,85 %. Il est vrai que ce taux cache mal un rythme de progression des voies bitumées relativement faible de 21,42 Km par an.

Dans la région du NORD-EST, la route bitumée demeure inexistante ; en revanche le réseau des "routes en terre" enregistre un progrès sensible passant de 529 Km en 1969 à 829 Km en 1976, soit un taux de progression annuel de + 8,10 % contre un taux de

.../...

progression de + 0,45 % au niveau des "routes en terre" de la région du SUD-OUEST.

Les progrès réalisés dans la catégorie des pistes C et D, 1.570 Km et 2.595 Km de pistes pour les régions du SUD-OUEST et du NORD-EST respectivement, conduisent à des taux d'accroissement annuels de + 5,54 % et de + 2,23 %.

Au total, le SUD-OUEST et le NORD-EST comptabilisent 5.621 Km de routes et pistes en 1976 contre 4.368 Km en 1969, soit une augmentation de 1.253 Km en sept ans, et un taux d'accroissement annuel de + 4,10 %.

Ces taux d'accroissement inégaux, à l'intérieur des catégories de voies, introduisent des mutations dans les taux de répartition des catégories de voies de liaison. Les 165 Km de routes bitumées représentent 2,94 % de l'ensemble du réseau routier, contre 0,34 % en 1969. La part du réseau des "routes en terre" gagne 0,60 point, puisqu'elle passe de 22,37 % en 1969 à 22,97 % ; quant aux pistes, leur part sur l'échiquier du réseau routier des deux régions régresse quelque peu, passant de 77,29 % en 1969 à 74,09 % en 1976.

L'année 1980 voit le réseau associé des régions du SUD-OUEST et du NORD-EST s'enrichir de 1.307 Km de routes et pistes nouvelles, résultant d'un effort de création d'infrastructures routières entre 1976 et 1980.

.../...



Au total ce sont 6.928 Km que comptent ces deux régions dont 3.072 Km localisés dans le SUD-OUEST (44,34 %) et 3.856 Km créés dans le NORD-EST, soit 55,66 % du réseau routier. (routes et pistes)

L'une des caractéristiques majeures de cette phase de transformation du réseau réside dans l'absence de routes bitumées dans la région du NORD-EST.

Le SUD-OUEST enregistre un léger accroissement de son capital de routes bitumées qui atteint 228 Km, soit 7,23 % des pistes et routes de sa région, représentant un taux de progression annuel de 9,54 % entre 1976 et 1980. Les progrès réalisés au niveau des "routes en terre" sont d'un ordre voisin, mais légèrement supérieurs, grâce à un taux d'accroissement annuel de + 10,61 % dans le SUD-OUEST.

Ils sont très supérieurs à ceux réalisés dans le NORD-EST, dans la même catégorie de voies ; en effet entre 1976 et 1980, le réseau des routes en terre y passe de 829 Km à 991 Km, soit un taux de progression de + 4,88 %.

Le rythme de progression des pistes maintient, dans la région du SUD-OUEST, un taux sensiblement égal à celui qui imprime le progrès aux "routes en terre" dans cette région. En effet c'est grâce à un taux d'accroissement annuel de + 9,81 % que cette catégorie de voies

.../...

passé de 1.570 Km à 2.186 Km, quand, dans le même temps, dans le NORD-EST, les pistes passent de 2.595 Km à 2.865 Km soit + 2,60 %.

Au total on compte donc en 1980, pour les deux régions une moyenne de 3,29 % de routes bitumées, 23,80 % de routes en terre, et 72,91 % de pistes.

L'innovation majeure intervenue en 1983, réside dans l'introduction de la route bitumée dans la région du NORD-EST où 134 Km sont construites.

La situation de la région du SUD-OUEST n'évolue pas, par rapport à cette catégorie supérieure de la hiérarchie du réseau routier ; cependant que, au total, ce sont 362 Km représentant 4,88 % de l'ensemble des deux réseaux régionaux, qui renforcent le processus de différenciation des routes.

Ainsi entre 1980 et 1983, le réseau bitumé des deux régions progresse de + 19,59 % en moyenne et par an. Ce n'est pas le cas pour les autres catégories de rang inférieur, du réseau routier. Si les progrès sont lents mais réels au niveau de la région SUD-OUEST, (+ 1,97 % par an pour les "routes en terre" et + 3,35 % par an au niveau des pistes), ils sont extrêmement décevants dans le NORD-EST où la région semble en voie de se figer : le taux de progression des routes en terre y est de + 1,11 % par an et celui des pistes n'atteint même pas 1 % (0,84 % par an).

En moyenne cependant, le rythme de croissance annuel des pistes et routes se situe à + 1,97 % dans le NORD-EST entre 1980 et 1983 et de +2,81 % dans la région du SUD-OUEST ; ce qui porte la moyenne générale pour les deux régions confondues à + 2,34 % par an.

Naturellement, cette évolution n'apporte pas de modifications très sensibles dans la structure de la répartition, par catégorie, des réseaux routiers régionaux NORD-EST et SUD-OUEST.

En 1983, outre les routes bitumées (4,88 % du réseau des deux régions), on comptabilise 23,06 % de "routes en terre" et 72,06 % de pistes.

Par rapport à la situation antérieure des réseaux routiers régionaux, la structure actuelle marque un progrès imperceptible dans le niveau de qualification du réseau routier, au regard de ses vocations régionales.

Ce progrès l'est d'autant moins que l'année 1985, consacre un curieux recul du niveau quantitatif du réseau routier dans la région du SUD-OUEST (- 0,09 % par an entre 1983 et 1985), imputable au ralentissement des activités économiques régionales.

Par rapport au SUD-OUEST, la situation du réseau semble meilleure dans la région NORD-EST où, entre 1983 et 1985, le taux de progression se situe à + 3,35 % l'an en moyenne. Cette progression, la région du NORD-EST la doit à l'accroissement du volume de son parc de pistes

.../...

qui passe de 2.937 Km à 3.077 Km entre 1983 et 1985, soit un taux de + 2,38 % par an ; ainsi qu'à son réseau de "routes en terre" qui s'agrandit de 134 nouveaux kilomètres en deux ans ; grâce à quoi son taux de croissance se maintient à + 6,61 % par an. Son parc de routes bitumées se maintient à son niveau de 1983, de même que celui de la région du SUD-OUEST. Celle-ci conserve, entre 1980 et 1985, un niveau équivalent de "routes en terre", soit 697 Km (taux de progression nul) ; ce sont donc les 6 Km de pistes forestières abandonnées au couvert végétal entre 1983 (3.331 Km) et 1985 (3.325 Km), soit un taux de régression de - 0,09 % par an, qui illustrent le recul du réseau routier dans la région du SUD-OUEST.

Au total entre 1983 et 1985, NORD-EST et SUD-OUEST combinés , le réseau routier progresse de 7.415 Km à 7.683 Km soit +268 Km correspondant à un taux de progression annuel de + 1,81 %.

L'année 1988 témoigne d'un des meilleurs taux de progression annuel des réseaux routiers régionaux depuis 1969. C'est le résultat d'un effort particulier de création d'infrastructures entre 1985 et 1988, pour répondre aux besoins locaux de développement intégré (dans le NORD-EST) et sectorial (dans le SUD-OUEST), à l'initiative de la puissance publique.

.../...

Ces opérations étant essentiellement ciblées sur le monde rural (agriculture, élevage et foresterie), il s'en suit que les progrès les plus significatifs enregistrés au niveau du réseau routier, ne se situent pas dans la catégorie des routes bitumées. C'est ce qui explique dans le NORD-EST, qu'entre 1985 et 1988, seulement 200 m de routes bitumées soient venues renforcer le réseau (+ 0,05 % par an).

La situation du réseau routier bitumé est meilleure à terme dans le SUD-OUEST, car ce sont 27 Km de routes bitumées nouvelles qui étoffent la région, correspondant à un taux de croissance de + 3,94 % par an.

La situation du réseau des "routes en terre" n'est pas, au regard des taux de croissance enregistrés, meilleure à celle du réseau routier. En passant de 697 Km à 735 Km, 300, les "routes en terre", dans le SUD-OUEST, ne progressent que de + 1,83 % par an ; quant à celles du NORD-EST, avec 1.147 Km en 1985 et 1.484,1 Km trois ans plus tard, leur taux de progression annuel plafonne à + 1,08 % en moyenne.

L'orientation imprimée au réseau des pistes, entre 1985 et 1988, rompt avec les tendances observées, aussi bien au niveau des catégories supérieures de la hiérarchie des voies routières, en 1988, qu'à celui des tendances de progression des pistes depuis 1980.

.../...

Elle témoigne d'un souci d'adhérence, au niveau local et régional, des projets de développement économique qui, plus que tout autre, expriment vivement, des besoins en infrastructures de desserte et de désenclavement d'un bon niveau de densité.

C'est ce qui explique, qu'entre 1985 et 1988, le nombre de Km de pistes passe, de 5.477 Km à 7.251 Km, soit un taux de progression très favorable, de + 10,80 % par an en moyenne pour les deux régions réunies. La région du NORD-EST enregistre, toutefois, le meilleur taux avec + 12,18 % par an en moyenne, grâce à un gain de 1.124 Km de pistes nouvelles, les trois dernières années.

La région du SUD-OUEST n'atteint pas les niveaux observés au NORD-EST, mais elle n'est pas pour autant en reste. Avec 2.400 Km en 1985 et 3.050 Km en 1988, ce sont 650 Km de pistes nouvelles qu'elle acquiert, soit un taux de progression annuel moyen de + 9,03 %. Au total entre 1985 et 1988, ce sont 1.876,6 Km de pistes et de routes qui sont construites, soit en moyenne 625,5 Km de voies par an représentant un taux d'accroissement de 8,14 %.

La structure de ce réseau présente une physionomie, qui apporte des touches sensibles, à la configuration de la répartition, par catégorie, des pistes et routes,

.../...

relativement à celle observée les années antérieures. Ainsi sur les 9.559,6 Km recensés en 1988, 389,2 Km appartiennent au réseau bitumé (4,07 %) ; 1919,4 Km s'inscrivent dans la catégorie des "routes en terre" (20,08 %) ; tandis que 7.251 Km ressortissent à la classe des pistes (75,85 %).

Ainsi entre 1969 et 1988, la part de chaque catégorie de voies varie, à l'intérieur de l'association des régions du SUD-OUEST et du NORD-EST, dans une fourchette caractéristique, révélatrice des efforts régionaux de construction d'infrastructures de pistes et de routes.

CATEGORIE E ROUTES	ANNEES	1969	1976	1980	1983	1985	1988
ROUTES BITUMÉES		0,34 %	2,94 %	3,29 %	4,88 %	4,71 %	4,07 %
ROUTES EN TERRE		22,37 %	22,97 %	23,80 %	23,06 %	24 %	20,08 %
PISTES		77,29 %	74,09 %	72,91 %	72,06 %	71,29 %	75,85 %
NOMBRE DE KM TOTAL (KM)		4.368	5.621	6.928	7.415	7.683	9.559,6
% TOTAL		100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

TABLEAU N° 180 : Taux de répartition des réseaux routiers régionaux NORD-EST, SUD-OUEST par catégorie de voies entre 1969 et 1988

.../...

Entre 1969 et 1988, le réseau des routes bitumées voit sa part progresser dans l'ensemble des pistes et routes ; en 1969, cette part représente à peine 0,34 % ; elle monte à 2,94 % des réseaux régionaux en 1976, 3,29 % en 1980 pour atteindre en 1983 son taux-plafond (4,88 %).

Entre 1983 et 1988, la part des routes bitumées baisse, en raison de l'effort fait par ailleurs pour accroître le volume du parc routier en terre et de celui des pistes. C'est au niveau des "routes en terre" que le taux de progression se marque, longtemps, d'une certaine constance. Celle-ci est en partie due au fait que, les lents progrès réalisés dans l'extension spatiale des "routes en terre", sont absorbés par ailleurs, par les nécessités d'assurer un minimum de bitumage des grands axes transversaux des régions. C'est précisément "au dépens" du parc de routes en terre, que s'enrichit le réseau routier bitumé. En conséquence de quoi, entre 1969 et 1979, la part des routes en terre dans l'ensemble des pistes et routes des deux régions, oscille entre 22,37 % et 22,97 %. Il faut attendre les années 1980 pour que la barre des 23 % soit franchie ; 23,80 % en 1980, 23,06 % en 1983 et 24 % en 1985 sont les grandes étapes de cette évolution.

.../...



Entre 1985 et 1988, une nette détérioration du taux de représentation du réseau des "routes en terre" dans le réseau régional, 20,08 %, indique un regain d'intérêt pour les pistes, dans le cadre des projets locaux de développement.

Cet intérêt pour les pistes n'est pas, à vrai dire, nouveau. Sauf, sans doute qu'il faut y adjoindre, les contraintes de la nécessité, pour apporter l'explication la plus exhaustive au fait que, dès 1969, les pistes représentent 77,29 % du réseau routier des deux régions. Ce sont les progrès de la route bitumée qui ramènent la part des pistes à de justes proportions (74,09 %) ; entre 1980 et 1983, la part du réseau des pistes se retrécit de façon perceptible ; 72,91 % en 1980, 72,06 % en 1983 ; et le "creux de la vague" est atteint en 1985 avec un taux de 71,29 %, résultant d'une quasi stagnation du niveau général des pistes des régions du NORD-EST et du SUD-OUEST.

Depuis 1985, un intérêt très sensible est manifesté aux échelons nationaux et locaux pour cette classe inférieure dans la hiérarchie du réseau, mais dont la contribution à la réalisation concrète des projets de développement intégré, à l'intérieur des régions, est décisive.

C'est dans l'axe de cette perception rénovée de la fonction des pistes, qu'il faut inscrire l'effort de création de pistes qui porte, en 1988, à 75,85 %, la part des pistes dans le réseau routier régional N.E. et S.W.

.../...

Comment se mesure la contribution des réseaux régionaux du NORD-EST et du SUD-OUEST, au développement et à la hiérarchisation du réseau routier national ?

Comment s'exprime le niveau du décalage existant entre les réseaux routiers régionaux et le réseau national ?

Pour le comprendre, il importe de s'appuyer sur le tableau, figurant les indicateurs du niveau de développement du réseau routier dans les régions du NORD-EST et du SUD-OUEST, par rapport aux réalités des infrastructures nationales. Les indicateurs susceptibles d'assurer, une mesure correcte du rapport des réseaux routiers régionaux du SUD-OUEST et du NORD-EST au réseau routier national, sont la superficie, le nombre des régions et l'évolution de la population.

La grande faiblesse des outils statistiques, ne permet pas de saisir sur la période 1969-1988, l'évolution démographique aux échelles nationale et régionale (1). Il serait donc parfaitement illusoire, de prétendre tirer des conclusions, sur la durée, en s'appuyant sur des estimations partielles et fragmentaires de population.

Il reste la superficie et le nombre de régions, dont la combinaison permet de mesurer le niveau de disparités des réseaux.

---

(1) En attendant les résultats du recensement national de la population et de l'habitat de 1988, celui de 1975 demeure la seule vraie source d'informations crédibles sur la population nationale et régionale.

On peut en effet penser que le SUD-OUEST et le NORD-EST représentent deux régions sur les sept que compte l'espace national. En déduction de quoi, le niveau optimal du réseau routier des deux régions considérées, représente les 2/7 du total du niveau du réseau routier national, dans chaque catégorie de voies de communication.

En s'appuyant sur la superficie, on constate que le SUD-OUEST et le NORD-EST totalisent 56.530 Km<sup>2</sup>, sur les 322.500 Km<sup>2</sup> que compte la COTE D'IVOIRE, soit 17,53 % de la superficie nationale. Ce taux est inférieur au taux régional moyen équivalent à 14,28 %, représentant une superficie moyenne par région de

$$\frac{322.500 \text{ Km}^2}{7 \text{ régions}} = 46.071,42 \text{ Km}^2$$

La superficie optima des deux régions S.W. - N.E. est donc de 46.071,42 Km<sup>2</sup> x 2 = 92.142,84 Km<sup>2</sup>, soit beaucoup plus que le niveau des réalités régionales.

.../...

HIERARCHIE DU RESEAU ROUTIER	REGIONS	1969	1976	1980	1983	1985	1988
	ANNEE						
ROUTES BITUMÉES	S.W.	15	165	228	228	228	255
	N.E.	0	0	0	134	134	134,2
	TOTAL	15	165	228	362	362	389,2
TOTAL KM DE PISTES ET ROUTES	S.W.	1594	2197	3072	3331	3325	4040,3
	N.E.	2774	3424	3856	4084	4358	5519,3
MOYENNE REGIONALE (KM)	N.E.-S.W.	2184	2810,5	3464	3707,5	3841,5	4779,8
NIVEAU OPTIMAL REGIONAL (KM) (MOYENNE)	N.E.-S.W.	3028,1	3896,7	4802,8	5140,4	5326,2	6627,2
TOTAL KM DE ROUTES C.I.	TOTAL REGIONS	36000	45200	45400	51000	55200	65338
NIVEAU MOYEN REGIONAL (KM)	TOTAL REGIONS	5142,8	6457,1	6485,7	7285,7	7885,7	9334
TOTAL KM DE ROUTES BITUMÉES	ENSEMBLE REGIONS C.I.	720	1900	3100	3540	3792	4552
RAPPORT AU TOTAL KM DE ROUTES BITUMÉES %	<u>S.W.-N.E.</u> ENSEMBLE REGIONS C.I.	2,08 %	8,68 %	7,35 %	10,23 %	9,55 %	8,55 %
RAPPORT AU TOTAL KM DE ROUTES C.I.	<u>S.W.-N.E.</u> ENSEMBLE REGIONS C.I.	12,13 %	12,43 %	15,30 %	14,52 %	13,91 %	14,63 %
DENSITE KM/1000 KM2	SUD-OUEST	86,02	118,56	165,78	179,76	179,44	218,04
	NORD-EST	73	90,10	101,47	107,47	114,68	145,24
	TOTAL C.I.	111,63	140,15	140,77	158,14	171,16	202,60

TABLEAU N° 181 : Rapports des réseaux routiers régionaux du SUD-OUEST et du NORD-EST au réseau routier national

SOURCES : Tableau réalisé à partir de diverses sources

L'analyse fait ressortir qu'entre 1969 et 1988, les réseaux routiers des régions du SUD-OUEST et du NORD-EST enregistrent une progression régulière, passant de 2.184 Km, toutes catégories confondues en 1969, à 3.707,5 Km en 1983 et 4.779,8 Km en 1988, correspondant à un taux d'accroissement annuel moyen de + 5,53 %.

Ce qui est intéressant à observer, c'est le rapport entre la moyenne régionale de pistes et routes dans le SUD-OUEST et le NORD-EST (moyenne régionale Km) et la moyenne nationale (niveau moyen régional Km).

On constate en effet un décalage très prononcé et constamment défavorable aux régions du SUD-OUEST et du NORD-EST, en rapprochant ces deux paramètres.

Ainsi, en 1969 alors que la moyenne dans les régions du NORD-EST et du SUD-OUEST est de 2.184 Km, au niveau de l'ensemble des régions à l'échelle nationale, la moyenne se situe à 5.142,8 Km, soit un rapport de 1 à 2,35. En 1976, la moyenne se situe au niveau des deux régions étudiées à 2.810,5 Km, contre 6.457,1 Km à l'échelle nationale, soit un rapport de 1 à 2,30, équivalent au rapport antérieur (1969).

En 1980, la progression du réseau routier aussi bien aux niveaux régional que national élève la moyenne dans le SUD-OUEST et le NORD-EST à 3.464 Km tandis qu'au niveau des régions sur l'ensemble du pays, cette

.../...

moyenne atteint 6.485,7 Km ; ainsi en 1980, le rapport moyen du réseau routier dans le NORD-EST et le SUD-OUEST au réseau routier régional au niveau national est de 1 à 1,87 traduisant un rythme d'accroissement du parc routier plus important au niveau régional (N.E.-S.W.) entre 1976 et 1980.

Le rapport et le niveau du décalage qu'il traduit, se maintiennent quelque peu entre 1980 et 1983 ; puisqu'aussi bien en 1983, si le taux moyen est porté à 3.707,5 Km au niveau régional (N.E-S.W.), il atteint 7.285,7 Km par région au niveau national, soit un rapport de 1 à 1,96. Celui-ci s'approfondit entre 1983 et 1985 pour atteindre 1 à 2,05, conséquence d'une progression nationale du réseau routier mal répercutée au niveau des régions du SUD-OUEST et du NORD-EST. Enfin, en 1988 une réaction favorable est amorcée dans le SUD-OUEST et le NORD-EST, qui conduit à une réduction encore faible, mais effective, de l'ampleur du décalage persistant entre le niveau national (9.334 Km par région), soit un rapport de 1 à 1,95. Il faut cependant dire que la réalité de la valeur du décalage entre le niveau régional et le niveau national est moins profonde. Ceci résulte du fait de la nécessité d'intégrer un coefficient de pondération, qui tienne compte, du rapport moyen de la superficie des régions du SUD-OUEST et du NORD-EST, à la superficie régionale au niveau national.

.../...

Le niveau optimal régional (Km) est une valeur théorique qui prend en compte, dans le NORD-EST et le SUD-OUEST, le coefficient de pondération.

Il indique la valeur du décalage réel existant entre le niveau régional et le niveau national, en ramenant les superficies régionales à un niveau de base, identique sur toute l'étendue du territoire.

En 1969, le niveau optimal régional se situe dans les deux régions à 3.028,1 Km en moyenne contre 5.142,8 Km au niveau national soit un rapport de 1 à 1,70.

En 1976, le niveau optimal du réseau routier dans les régions N.E. - S.W. correspond à 3.896,7 Km pour une moyenne régionale de 6.457,1 Km au niveau national, soit un rapport de 1 à 1,66. Ce rapport s'amenuise entre 1976 et 1980, puisque le niveau optimal régional atteint 4.802,8 Km pour une moyenne régionale au niveau national de 6.485,7 Km, soit 1 pour 1,35.

Entre 1980 et 1985, une légère inversion de la tendance conduit à constater un approfondissement du décalage entre le niveau optimal régional (N.E. - S.W.) et le niveau régional national : 5.140,4 Km contre 7.285,7, soit un rapport de 1 à 1,42 en 1983 ; en 1985 ce sont 5.326,2 Km qui constituent le niveau optimal (S.W. - N.E.), contre 7.885,7 Km au niveau des régions de l'ensemble de la nation, soit un rapport de 1 à 1,48.

.../...

Enfin en 1988, le niveau optimal régional moyen dans le NORD-EST et le SUD-OUEST se situe à 6.627,2 Km tandis qu'au niveau national, la moyenne régionale atteint 9.334 Km ; le rapport du décalage se situe dans les termes de 1 à 1,41, au détriment toujours des régions du SUD-OUEST et du NORD-EST.

L'indice de qualité du réseau routier régional, mesuré par le rapport du réseau routier bitumé des régions du NORD-EST et du SUD-OUEST, à l'ensemble des routes bitumées, indique un progrès relatif dans la hiérarchisation du réseau routier régional.

En 1969, seulement 15 Km représentant 2,08 % des routes bitumées sont recouvertes de bitume dans le SUD-OUEST ; en 1976, ce sont 165 Km qui le sont dans le SUD-OUEST soit 8,68 % des 1900 Km de routes bitumées réparties sur le territoire national.

En 1980 sur les 3.100 Km de routes bitumées existantes, 228 Km sont localisées dans les deux régions étudiées, soit 7,35 %. Entre 1980 et 1983, le rythme de construction des voies bitumées du SUD-OUEST et du NORD-EST est, en raison de la création de l'axe bitumé AGNIBILEKROU - BONDOUKOU, supérieur à celui des autres régions du territoire. + 19,59 % par an entre 1980 et 1983 dans l'ensemble N.E. - S.W., contre + 3,29 %

.../...



dans les autres régions. En conséquence de quoi en 1983, le réseau des routes bitumées représente, dans le SUD-OUEST et le NORD-EST réunis, 10,23 % de l'ensemble des routes bitumées du territoire national. En 1985 les progrès du réseau bitumé du couple régional N.E. - S.W. sont nuls, cependant que le parc des routes bitumées s'enrichit par ailleurs, de 252 Km de routes bitumées nouvelles, soit au total 3.792 Km pour l'ensemble du pays. Conséquemment, la part du NORD-EST et du SUD-OUEST régresse, pour se situer à 9,55 % en 1985 et se détériore en 1988, avec un taux de 8,55 % par rapport au réseau bitumé national.

Dans tous les cas de figure de progression, qui marquent les rapports des réseaux routiers bitumés régionaux (N.E. - S.W.) et national, une constance demeure : c'est le faible niveau de représentation, dans notre région d'étude, des routes bitumées, dont le rôle économique est essentiel pour assurer les grands courants d'échanges.

Les rapports entre le réseau régional total dans le SUD-OUEST et le NORD-EST et celui de l'ensemble du réseau national apportent une certaine compensation. Ils adoucissent les angles des disparités, mais ne les réduisent pas totalement.

.../...

Ainsi en 1969, le SUD-OUEST et le NORD-EST avec un total de 4.368 Km, localisent 12,13 % du réseau routier national. En 1976, ce rapport se maintient sensiblement car sur les 45.200 Km de pistes et routes qui assurent la structuration de l'espace national, 5.621 Km sont implantées dans le couple régional N.E. - S.W., soit 12,43 %

C'est en 1980 que la part du réseau des régions du SUD-OUEST et du NORD-EST pèse le plus dans l'ensemble du réseau routier national. Cette année en effet, sur les 45.400 Km de routes et pistes recensées au niveau national, 15,30 % sont concédées à nos deux régions, représentant en volume 6.928 Km au total.

L'année 1983 porte cette part à 14,52 %, malgré un léger progrès enregistré au niveau régional, dans le volume du parc routier du NORD-EST et du SUD-OUEST. C'est que le parc routier national passe de 45.400 Km à 51.000 Km entre 1980 et 1983 quand, au niveau des deux régions, l'évolution est plus tenue (de 6.928 Km à 7.415 Km sur la même période).

L'année 1985 consacre le plus faible taux enregistré dans les années 1980 entre le niveau régional et le niveau national. Le SUD-OUEST et le NORD-EST réunis totalisent 13,91 % du réseau routier national, lequel porte sur 55.200 Km, soit 7.683 Km.

.../...

Avec 9.559,6 Km, localisées dans le SUD-OUEST et le NORD-EST, contre 65.338 Km de pistes et routes au niveau national, l'année 1988 réalise le record absolu du volume du parc routier aux deux échelles de l'analyse. C'est aussi l'année où le rapport du réseau routier régional au réseau routier national est le plus favorable aux régions du NORD-EST et du SUD-OUEST réunies avec un taux de 14,63 % à l'exception de la pointe de 1980 (15,30 %).

Enfin l'analyse des rapports du réseau routier régional au réseau routier national se clôt par un autre éclairage ; celui-ci vise à identifier le niveau des rapports des réseaux routiers régionaux individualisés à l'espace intrinsèque qui les localise.

L'étude des densités de répartition des pistes et routes par 1.000 Km<sup>2</sup> apporte une confirmation et pour ainsi dire une "révélation" :

- elle confirme le niveau du décalage existant entre les répartitions régionales (N.E. - S.W.) et nationale du réseau des voies de communication.
- elle "révèle" un certain niveau de disparités dans les rapports des routes et pistes à l'espace des régions du SUD-OUEST et du NORD-EST.

.../...

Dans la compétition pour un meilleur niveau de transparence régionale, l'évolution des taux densitaires marque une préférence pour la région du SUD-OUEST au détriment de celle du NORD-EST.

En 1969, tandis que le SUD-OUEST réalise une densité de 86,02 Km/1000 Km<sup>2</sup>, le NORD-EST se situe à 73 Km/1000 Km<sup>2</sup> ; le taux de densité moyenne est alors de 111,63 Km/1000Km<sup>2</sup> au niveau national.

En 1976, la région du SUD-OUEST compte 118,56 Km/1000 Km<sup>2</sup>, le NORD-EST 90,10 Km/1000 Km<sup>2</sup>, tandis qu'au niveau national la densité se situe à 140,15 Km/1000 Km<sup>2</sup>, témoignant du déséquilibre existant, entre les échelons régionaux (N.E. - S.W.) et national, au désavantage des entités régionales.

L'année 1980 marque un tournant important dans les rapports de densité entre l'échelon régional, le SUD-OUEST en particulier, et le niveau national. En effet avec une densité de 165,78 Km/1000 Km<sup>2</sup>, le SUD-OUEST surclasse certes la région du NORD-EST (101,47 Km/1000 Km<sup>2</sup>), mais surtout se révèle supérieur au taux de densité moyen au niveau national (140,77 Km/1000 Km<sup>2</sup>). C'est le début d'une longue suprématie de la région du SUD-OUEST, laquelle s'origine dans le développement des pistes forestières et agricoles, qui accompagne l'intensification de l'exploitation et du traitement du bois.

.../...

En 1983, la densité de 179,76 Km/1000 Km<sup>2</sup> est atteinte dans la région du SUD-OUEST contre 107,47 KM/1000 Km<sup>2</sup> dans la région du NORD-EST ; au niveau national, ce taux s'identifie à 158,14 Km/1000 Km<sup>2</sup> la même année.

En 1985, en raison de progrès plus sensibles au niveau national qu'à celui des régions du NORD-EST et surtout du SUD-OUEST, les densités du réseau routier à l'espace entre le SUD-OUEST (179,44 Km/1000 Km<sup>2</sup>) et le niveau national (171,16 KM/1000 Km<sup>2</sup>) frôlent l'égalisation.

La région du NORD-EST progresse faiblement pour atteindre 114,68 Km/1000 Km<sup>2</sup>.

Enfin en 1988, ce sont 218,04 Km/1000 Km<sup>2</sup> qui se trouvent réalisés dans le SUD-OUEST, contribuant à approfondir le niveau du décalage existant entre le niveau régional et le niveau national (202,60 Km/1000 Km<sup>2</sup>). On observe qu'entre 1985 et 1988, les densités évoluent sensiblement dans le NORD-EST, passant de 114,68 Km/1000 Km<sup>2</sup> à 145,24 Km/1000 Km<sup>2</sup>.

Toute l'analyse qui précède conclut à une certaine difficulté, voire une subtilité, dans l'interprétation des faits de répartition des réseaux de voies de communication. Cela tient à la nature et à l'objet des

réseaux, conçus tout autant pour assurer une bonne structuration des espaces très inégaux, par rapport à leur extension territoriale, à la pression démographique que celle-ci supporte et au niveau des activités économiques et sociales qui y sont exercées. Une chose est cependant certaine : le faible niveau relatif du réseau routier dans le SUD-OUEST et le NORD-EST, et son insuffisante hiérarchisation, sont aggravés par la situation géographique de ces deux régions ; en effet le SUD- OUEST et le NORD-EST se trouvent éloignés du commutateur central unique ABIDJAN. Nous sommes ici dans un cercle vicieux : le réseau de communication a une incidence plus marquée sur la régionalisation et le fonctionnement de l'économie. De la sorte, le réseau de communication ne joue pas son rôle d'indicateur de l'autonomie régionale ; d'où l'influence accrue du pôle national ABIDJAN.

Dans le même temps, la distance et le faible niveau d'articulation spatiale des éléments qui forment l'architecture des régions du SUD-OUEST et du NORD-EST, apparaissent comme des contraintes. Celles-ci gênent la pleine expression de la vie de relations, aux niveaux local et national.

.../...

L'explication réside en partie, dans la façon dont les différentes catégories de voies, qui composent la hiérarchie des réseaux routiers régionaux, s'articulent dans l'espace.

La répartition des pistes et routes observent, dans le SUD-OUEST comme dans le NORD-EST, le même schéma d'organisation, mais présente des variantes au niveau de chaque région.

Dans la région du SUD-OUEST, les axes majeurs sont de direction NORD-SUD. Ils sont composés d'un axe bitumé central, SAN-PEDRO-SOUBRE-ISSIA-DALOA, et de trois axes secondaires : LAKOTA-SASSANDRA, GAGNOA-GUEYO-SASSANDRA et, à l'extrémité occidentale de la région, l'axe TABOU-TAÏ-GUIGLO.

Sur ces quatre transversales, se raccordent des axes horizontaux d'intérêt régional ou local : du NORD vers le SUD, on distingue les axes suivants :

- ISSIA-GUIBEROUA-GAGNOA,
- l'axe bitumé YABAYO-GAGNOA
- la route secondaire SOUBRE-GUEYO
- SAN-PEDRO-SASSANDRA par la localité de NOBOUAGUI.
- TABOU-SAN-PEDRO
- Enfin, les travaux de l'axe autoroutier baptisé "la cotière" SASSANDRA-FRESCO-GRAND-LAHOU.

Sur ces axes secondaires se greffent, des pistes de desserte villageoise numériquement majoritaires.

.../...

Le réseau routier dans la région NORD-EST est plus simplifié ; on peut y déceler :

Trois axes d'intérêt national ; ce sont :

- l'axe central BOUNA-BONDOUKOU-TANDA-KOUN-FAO-ABENGOUROU vers ABIDJAN
- l'axe BONDOUKOU-TANDA-BASSAWA-BOUAKE
- enfin l'axe BOUNA-TEHINI-FERKESSEDOUGOU.

Six axes d'intérêt régional ; ce sont :

- BONDOUKOU-NASSIAN-GANSE
- BONDOUKOU-TAGADI
- GOMERE-TRANSUA-AGNIBILIKROU
- TANDA-SANDEGUE-KOUASSI-DATEKRO
- BOUNA-VONKORO
- enfin TEHINI-VARALE-KALAMON.

Il reste à apprécier la nature et la qualité des rapports du réseau de communication régional N.E.-S.W. aux réseaux administratifs.

.../...



2° - Réseau de communication et réseaux administratifs

Les transformations qui marquent le réseau des voies de communication, ne sont pas étrangères aux phases successives, qui modèlent l'organisation administrative et territoriale, dans le NORD-EST et le SUD-OUEST. Il faut cependant insister sur le fait que, ce mouvement n'est pas unidirectionnel.

Car aussi bien, les administrations chargées de la création et de la gestion des instruments de la transparence des régions, calquent, en retour, leurs actions sur les indications et les choix de localisation des unités administratives.

C'est du reste ce qui confère à la relation du réseau de communication à celui qui organise les départements et les sous-préfectures, toute sa saveur et toute sa densité.

La loi du 28 Mars 1959 organise un cadre territorial de transition, entre l'ère coloniale et la COTE D'IVOIRE indépendante.

La région du SUD-OUEST est découpée en six sous-préfectures, noyées dans le vaste département du SUD-OUEST, ayant pour chef-lieu DALOA.

Ce sont les sous-préfectures de TABOU, de GRABO et de GRAND-BEREBY, de SASSANDRA, de SOUBRE et de BUYO.

.../...

Quant à la région du NORD-EST, elle constitue la pointe extrêmement excentrée au NORD-EST, du non moins vaste département au SUD-EST, s'étirant entre les sous-préfectures de LAKOTA et de TEHINI, avec ABIDJAN comme chef-lieu ;

Elle compte six sous-préfectures ; ce sont les sous-préfectures de TEHINI, de BOUNA, de NASSIAN, ainsi que les sous-préfectures de BONDOUKOU, de BINI-BORABO et de TANDA.

Il faut attendre Novembre 1963, lorsque deux lois modifient le nombre des départements passant de 4 à 6, pour voir remanier le cadre d'évolution des unités administratives du SUD-OUEST et du NORD-EST. Le nouveau département du SUD, qui étend son champ de compétence sur toutes les sous-préfectures des régions littorales, prend à son compte les sous-préfectures de TABOU, de GRABO, de GRAND-BEREBY et de SASSANDRA.

Les deux autres sous-préfectures de la région du SUD-OUEST, celles de BUYO et de SOUBRE, sont rattachées au nouveau département du CENTRE-OUEST, mieux centré sur son chef-lieu DALOA.

La région du NORD-EST reste toute entière incluse dans le nouveau département de l'EST, piloté par ABENGOUROU. Mais ses unités administratives, au nombre de six antérieurement, éclatent en huit sous-préfectures.

..../....

Les sous-préfectures de TEHINI, de BOUNA, de NASSIAN et de BONDOUKOU ne subissent aucune modification.

Ce n'est pas le cas de l'ancienne sous-préfecture de BINI-BORABO, qui donne naissance, par éclatement, à deux sous-préfectures jumelles, avant de disparaître, au profit de celles de SANDEGUE et YAKASSE.

En restreignant ses compétences territoriales, l'ancienne sous-préfecture de TANDA se scinde en deux nouvelles, celles de TANDA et de KOUN-FAO.

La réorganisation départementale qui fait suite à la loi du 9 Juin 1969 instituant 24 départements, contribue, ce faisant, à rapprocher les centres de décision supérieurs de la hiérarchie administrative des régions excentrées du SUD-OUEST et du NORD-EST.

Cependant, elle ne touche pas aux détails des découpages des sous-préfectures des régions concernées.

Pour la première fois depuis 1959, toutes les sous-préfectures du SUD-OUEST et du NORD-EST, se trouvent respectivement regroupées, sous l'autorité tutélaire des départements de SASSANDRA (avec pour chef-lieu SASSANDRA) et de BONDOUKOU (chef-lieu du même nom).

En 1974, le mouvement est renforcé au niveau du NORD-EST, qui se scinde en deux départements : celui de BONDOUKOU coiffant les sous-préfectures de BONDOUKOU, de SANDEGUE,

..../..

de TANDA, de KOUASSI-DATEKRO et de KOUN-FAO, dans la partie SUD ; celui de BOUNA, s'articulant plus au NORD, sur les sous-préfectures de TEHINI, de NASSIAN et de BOUNA.

Au début de 1976, l'organisation administrative comprend 26 départements, dont deux dans le NORD-EST et un dans le SUD-OUEST.

Ces départements s'articulent, sur un total de 159 sous-préfectures, au rang desquelles huit s'identifient au SUD-OUEST (celles de SAN-PEDRO et de GUEYO sont créées), et un nombre équivalent est recensé dans le NORD-EST.

Le remaniement territorial qui intervient en 1980 consacre la césure du département monolithique de SASSANDRA en deux départements ; celui de BUYO et de SOUBRE.

Quant au nouveau département de SASSANDRA, il compte cependant six sous-préfectures sous son autorité : celles de GRABO, TABOU, GRAND-BEREBY, SAN-PEDRO, SASSANDRA et GUEYO.

L'égalité parfaite se trouve ainsi réalisée, entre la structure de l'organisation administrative des deux régions du SUD-OUEST et du NORD-EST, avec chacune, deux départements et huit sous-préfectures.

C'est la réforme de Décembre 1987, qui clôturera la valse des réajustements territoriaux, tendant à assurer un meilleur quadrillage administratif de l'espace national.

.../...

La région du SUD-OUEST éclate en quatre départements et dix sous-préfectures ainsi articulés :

- le département de TABOU commande les sous-préfectures de TABOU et de GRABO
- le département de SAN-PEDRO s'articule sur les deux sous-préfectures, de GRAND-BEREBY et de SAN-PEDRO.
- l'ancien département de SASSANDRA ne se circonscrit plus qu'aux deux sous-préfectures de SASSANDRA et de GUEYO.

. Au NORD, le département de SOUBRE se subdivise en quatre sous-préfectures, par l'éclatement de la sous-préfecture centrale de SOUBRE en trois nouvelles sous-préfectures : celles de MEADJI, de GRAND-ZATTRY et de SOUBRE, viennent compléter la sous-préfecture préexistante de BUYO.

Un processus identique de "fission" conduit, dans le NORD-EST, à la création de trois départements ; ceux-ci s'articulent sur onze sous-préfectures, selon le schéma d'ordonnance administrative suivant :

- en plus des sous-préfectures de TEHINI, de NASSIAN, et de BOUNA, le département de BOUNA densifie son encadrement administratif, avec la création d'une nouvelle et minuscule sous-préfecture de DOROPO, prise sur l'ancienne et vaste sous-préfecture centrale de BOUNA.

.../...

- l'ancien département de BONDOUKOU est dissocié en deux départements : celui de BONDOUKOU ne compte plus que deux sous-préfectures, celles de SANDEGUE et de BONDOUKOU ;

le second département résultant de la scission, TANDA, compte un niveau record de cinq sous-préfectures ; ce sont les sous-préfectures de KOUASSI-DATEKRO, de TANDA, d'ASSUEFRY, de TRANSUA et de KOUN-FAO.

ANNEE	S U D - O U E S T		N O R D - E S T		NIVEAU NATIONAL	
	DEPARTEMENTS	NOMBRE DE SOUS-PREFECTURES	DEPARTEMENTS	NOMBRE DE SOUS-PREFECTURES	NOMBRE DE DEPARTEMENTS	NOMBRE DE SOUS-PREFECTURES
1959	SUD-OUEST	6	SUD-EST	6	4	68
1963	SUD CENTRE-OUEST	4 2	EST	8	6	68
1969	SASSANDRA	6	BONDOUKOU	8	24	127
1976	SASSANDRA	6	BOUNA BONDOUKOU	3 5	26	159
1980	SOUBRE SASSANDRA	2 6	BOUNA BONDOUKOU	3 5	34	163
1987	TABOU SAN-PEDRO SASSANDRA SOUBRE	2 2 2 4	BOUNA BONDOUKOU TANDA	4 2 5	50	182

TABLEAU N° 182 : Evolution de l'organisation administrative  
1959 - 1989

Entre 1959 et 1989, l'évolution du réseau administratif s'oriente vers la densification de l'encadrement administratif. En effet en 1959, le SUD-OUEST et le NORD-EST ne localisent que 12 sous-préfectures, en dehors de tout département commandé à partir des limites des circonscriptions administratives qui les composent.

Il faut attendre 1969, pour que le SUD-OUEST et le NORD-EST soient le siège des chefs-lieux de départements: SASSANDRA et BONDOUKOU totalisent alors 14 sous-préfectures, soit deux de plus en 10 ans.

Une vingtaine d'années plus tard, se sont sept départements qui organisent administrativement les espaces du NORD-EST et du SUD-OUEST, en s'articulant sur 21 sous-préfectures.

Au total donc entre 1959 et 1989, le nombre de départements inexistant en propre, passe à 12, quand celui des sous-préfectures, 12 en 1959, atteint 21 en 1989.

Une mesure quantitative des taux d'encadrement administratif des régions du NORD-EST et du SUD-OUEST et de leur évolution dans le temps, par rapport aux réajustements intervenus au niveau national, permet une juste appréciation des situations régionales.

.../...

ANNEE	TOTAL COTE D'IVOIRE		TOTAL SUD-OUEST / NORD-EST			
	NOMBRE DE DEPARTEMENTS	NOMBRE DE SOUS-PREFECTURES	DEPARTEMENTS		SOUS-PREFECTURES	
			NOMBRE	% PAR RAPPORT TOTAL C.I.	NOMBRE	% PAR RAPPORT TOTAL C.I.
1959	4	68	-	-	12	17,65 %
1963	6	68	-	-	14	20,59 %
1969	24	127	2	8,33 %	14	11,02 %
1976	26	159	3	11,54 %	14	8,81 %
1980	34	163	4	11,76 %	16	9,82 %
1987	50	182	7	14 %	21	11,54 %

TABLEAU N° 183 : Synthèse du niveau d'encadrement régional

SOURCES : Tableau réalisé à partir de multiples sources

L'interprétation de ce tableau de synthèse est significative, au regard du découpage régional de la COTE D'IVOIRE en sept régions (1). En s'appuyant sur

.) Depuis la fin des années 1960, l'espace ivoirien est découpé en sept grandes "régions programmes" ; ce sont : le SUD-OUEST, le SUD, le CENTRE, l'EST, l'OUEST, le CENTRE-OUEST et le NORD.

.../...



ce découpage régional, on constate le faible niveau d'encadrement administratif des deux régions du SUD-OUEST et du NORD-EST. En effet en 1969, ces deux régions totalisent seulement 2 départements, sur les 24 créés, dans le cadre des sept grandes régions, soit 8,33 % des départements, alors qu'une répartition sans disparités, aurait conduit à 6 ou 7 départements, pour les deux régions réunies, et 36 sous-préfectures sur les 127 créées, au lieu des 14 sous-préfectures existantes.

Ce décalage se maintient tout le long des réaménagements territoriaux, qui bouleversent l'organisation administrative de la COTE D'IVOIRE.

En 1987, les régions du SUD-OUEST et du NORD-EST totalisent 4 départements, soit 14 %, et 21 sous-préfectures (11,54 %).

Ces disparités dans le taux d'encadrement administratif régional, ont cependant une part d'explication dans l'inégale extension spatiale des superficies des régions. Cet indicateur est directement opposable, aux régions du SUD-OUEST et NORD-EST, qui totalisent 56.530 Km<sup>2</sup>, soit 17,53 % du territoire ivoirien ; alors qu'en bonne logique, elles devraient couvrir les 2/7 de l'espace national, soit 28,57 %.

.../...

Les centres de décision et de diffusion se fondent dans cette organisation de la hiérarchie administrative, pour assurer à l'espace régional, un niveau d'encadrement satisfaisant des hommes et de l'économie.

Au plus fort de la phase de développement des structures d'intervention et d'encadrement en COTE D'IVOIRE, celles-ci s'organisent dans les régions du SUD-OUEST et du NORD-EST, selon le schéma suivant :

ORGANISMES	AGENTS D'ENCADREMENT DANS LE SUD-OUEST		AGENTS D'ENCADREMENT DANS LE NORD-EST				AGENTS D'ENCADREMENT EN COTE D'IVOIRE			
	DEPARTEMENT	SASSANDRA	BONDOUKOU	BOUNA	TOTAL NORD-EST	TOTAL DE COTE D'IVOIRE				
	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%
A.R.S.O.	46	79,31 %							58	100
A.V.B.	-	-							293	100
A.I.T.A.C.I.									13	100
C.I.D.T.			30	2,24	25	1,87	55 (1)	4,11	1337	100
O.N.P.R.	3	1,78	10	5,95	5	2,98	15	8,93	168	100
S.A.P.H.									6	100
A.T.M.A.C.I.	109	11,85	23	2,5			23	2,5	920	100
S.O.C.A.B.O.	-	-	-	-			-	-	19	100
O.D.E.F.E.L.	2	1,63							123	100
DEPALM	28	22,58							124	100
O.D.E.P.R.A.	-	-		13,09	47	12,30	97	25,39	382	100
TOTAL	188	5,46	113	3,28	77	2,24	190	5,52	3443	100
Exploitations agricoles par encadreur	153		334		151		259		167	

TABLEAU N° 184 : Niveau d'encadrement régional des centres de décision et de diffusion dans le NORD-EST et le SUD-OUEST en 1978.

SOURCES : Tableau réalisé à partir de diverses sources (Ministère Plan, Economie et Finance, Agriculture ...).

Au total sur les onze sociétés et organismes d'encadrement direct du monde rural au niveau national, cinq sont représentés dans la région du SUD-OUEST (département de SASSANDRA) et quatre exercent des actions sur le monde rural dans la région du NORD-EST (départements de BONDOUKOU et de BOUNA).

Dans le volet rural de ses mécanismes d'intervention dans l'espace, l'A.R.S.O. apparaît comme la Société d'Etat, presque exclusive, dans le SUD-OUEST. Sur un total de 58 agents d'encadrement de base, composés de 17 assistants des productions végétales et animales, de 12 animateurs et de 29 chefs de secteur, 46 constituent l'équipe d'intervention sur le terrain.

L'Office National de Promotion du Monde Rural (O.N.P.R.), compte sur l'ensemble du territoire national, 168 agents se répartissant dans les fonctions suivantes, en accord avec sa mission ; ce sont : 12 agents de "promotion villageoise", 10 agents "Santé", 13 agents d'alphabétisation, 2 agents d'encadrement des femmes, 120 agents d'encadrement des G.V.C. agricoles, 4 agents d'encadrement des

---

(1) dont 45 agents de l'ex SODERIZ pour l'encadrement d'opérations liées au programme de "développement intégré des savanes du NORD-EST.

G.V.C. non agricoles et 7 agents d'encadrement des Caisses Rurales d'Epargne et de Prêts (C.R.E.P.) ; trois sont affectés dans le SUD-OUEST, soit 1,78 % de cet effectif.

La S.A.T.M.A.C.I. est la plus présente dans l'encadrement de la région, avec un total de 109 assistants et conseillers ruraux, témoignant d'un effort de développement de la culture du café et du cacao. Au total cependant, cet effectif ne représente que 11,85 % du personnel d'encadrement de la S.A.T.M.A.C.I.

La S.O.D.E.F.E.L. est, parmi les Sociétés d'Etat opérant dans le SUD-OUEST, la plus faiblement représentée dans l'espace, avec 2 agents sur les 123 qu'elle compte au niveau national (1,63 %).

Au total, les cinq Sociétés d'intervention en milieu rural de la région du SUD-OUEST comptabilisent 138 agents d'encadrement, soit 5,46 % de leur effectif opérationnel. C'est un niveau assez faible en soi, mais il traduit la faiblesse du niveau du développement de l'agriculture dans la région. Cependant le nombre d'exploitations agricoles par encadreur y est avec 153, assez voisin de la moyenne nationale estimée à 167/encadreur .

La situation de l'encadrement agricole, au regard du niveau d'intervention des agents de terrain des Sociétés d'Etat n'est pas, dans le NORD-EST, très différente, de celle observée dans le SUD-OUEST.

.../...

A l'exception de l'A.R.S.O., ciblée sur le SUD-OUEST, et de la S.O.D.E.F.E.L., non représentée dans les départements de BONDOUKOU et de BOUNA, on retrouve dans la région NORD-EST, les mêmes structures d'encadrement du monde rural. A quoi il faut ajouter, pour tenir compte de sa situation géographique, en milieu de savane du NORD, la présence de la C.I.D.T., chargée de l'encadrement du coton, du riz, du maïs, de l'igname et de l'arachide.

De toutes les structures qui interviennent dans le NORD-EST, seule la S.A.T.M.A.C.I. ne couvre, qu'un seul des deux départements qui composent la région du NORD-EST. Le département de BONDOUKOU se prête à l'encadrement de la culture du café et du cacao, par sa position aux franges septentrionales de l'espace forestier. 23 encadreurs S.A.T.M.A.C.I. témoignent de la faiblesse de l'action de la S.A.T.M.A.C.I. dans la région (2,5 % de son personnel).

En revanche, l'implantation de la S.O.D.E.P.R.A. est plus importante dans le NORD-EST. Ses 97 agents sont presque équitablement répartis, entre le département de BONDOUKOU (50 agents soit 13,09 %) et de BOUNA (47 agents soit 12,30 %), représentant au total plus du quart de l'effectif d'encadrement de la S.O.D.E.P.R.A. (25,39 % des 382 encadreurs de la S.O.D.E.P.R.A.)

.../...

La C.I.D.T. totalise 55 encadreurs dans le NORD-EST, sur un effectif de 1.337 encadreurs au plan national, soit 4,11 % répartis pour 2,24 % dans le département de BONDOUKOU (30 encadreurs), et pour 1,87 % dans celui de BOUNA (25 encadreurs).

Quant à l'O.N.P.R., ce sont 15 de ses agents répartis sur les départements de BONDOUKOU (10 soit 5,95 %) et de BOUNA (5 agents soit 2,98 %) qui matérialisent sur le terrain, les thèmes des actions d'encadrement contenus dans ses objectifs.

Ainsi, le département de BONDOUKOU avec 113 encadreurs (3,28 % du total national) devance celui de BOUNA, qui en compte 77, soit 2,24 % de l'effectif total sur l'ensemble du territoire.

L'objectif ultime assigné à toutes ces structures d'intervention, vise à promouvoir le développement économique et social de ces deux régions lacunaires de l'espace ivoirien.

Une des caractéristiques essentielles de celles-ci, réside dans la faiblesse de l'armature urbaine régionale, pourtant indispensable à l'affirmation de régions fortes.

C'est pourquoi, le second volet de l'action de réduction des disparités régionales, porte sur la consolidation des assises urbaines des régions.

L'accent est mis sur la promotion d'un pôle de développement, au niveau de chacune des deux régions, mais les stratégies qui y conduisent, sont mises en œuvre différemment.

Dans le NORD-EST, le prétexte à la conduite des opérations de rénovation de la ville de BONDOUKOU, est la célébration de la fête tournante de l'indépendance en 1971. A cette occasion, la ville-phare du NORD-EST se voit doter de plusieurs équipements publics et des infrastructures modernes (création de voiries nouvelles, bitumage des axes, construction d'édifices publics administratifs, promotion immobilière ...)

ATTA KOFFI écrit "la physionomie de la ville change du tout au tout. On croit observer une autre ville. L'espace urbain s'est accru de façon remarquable". (1)

Cependant, le système mis en œuvre souffre d'une grande faiblesse. Le processus d'organisation et de restructuration de la ville régionale, est conçu sans grand lien avec l'ensemble des activités régionales. C'est un phénomène ponctuel (2), presque délocalisé, sans prolongement véritable dans le milieu rural.

La politique de développement régional dans le SUD-OUEST est mieux conduite dans ses rapports au pôle urbain régional SAN-PEDRO.

---

(1) ATTA KOFFI - Atlas régional du NORD-EST de la COTE D'IVOIRE  
Planches 30 - 31 Paysages urbains.

(2) En 1974 le Bureau National d'Etudes Techniques (B.N.E.T.D.)  
conçoit un Plan d'Urbanisme Directeur pour la ville de BONDOUKOU

Entre 1969 et 1980, elle est conduite et coordonnée par l'A.R.S.O., Société d'Etat créée en Décembre 1969. Dans son volet urbain, l'A.R.S.O. se voit confier la mission de créer sur le site du petit village de pêcheurs, une ville nouvelle ; celle-ci est doublée d'un port en eau profonde, avec pour ambition, le contrebalancement de l'influence de la ville portuaire ABIDJAN.

Le rôle du port est essentiel, dans l'articulation des activités urbaines à la région du SUD-OUEST et en définitive, à l'affirmation d'une région forte et autonome (réseaux routiers, aménagement, développement de l'arrière-pays, création d'emplois ruraux et urbains). Une des caractéristiques majeures de l'action entreprise par l'A.R.S.O., c'est son aptitude, dans le cadre de la construction de la ville, du port et de leur fonctionnement, à créer des emplois à divers niveaux de qualification. Ceci est un facteur attractif très puissant, mis au service du dynamisme de la ville et de son développement.

Entre 1969 et 1976, les emplois offerts par la ville et son port, ainsi que la population de SAN-PEDRO, évoluent très vite.

.../...



ANNEES	EMPLOIS FORMELS	EMPLOIS INFORMELS	TOTAL DES EMPLOIS	POPULATION TOTALE
1969	1.511	586	2.097	4.200
1972	2.754	1.595	4.349	13.500
1974	5.875	4.295	10.170	29.000
1976	7.060	5.000	12.060	31.606

TABLEAU N° 185 : Evolution des emplois et de la population de SAN-PEDRO

SOURCES : Tableau réalisé à partir des données du Plan Directeur de SAN-PEDRO. Novembre 1975

Dès la première année de l'ouverture du chantier de construction de la ville de SAN-PEDRO et de son port, le niveau des emplois offerts atteint 2.097 emplois, dont 1.511 emplois offerts par le secteur formel (72,05 %), et 586 emplois informels (27,94 %).

La population totale de la ville est alors de 4.200 habitants. En 1972, la population est multipliée par 3,2 et les emplois offerts sont multipliés par 2,07, par rapport à la situation de 1969, soit respectivement 13.500 habitants pour 4.349 emplois. On observe

.../...

une poussée des emplois du secteur informel qui passe de 586 emplois offerts en 1969 à 1595 emplois en 1972, soit une multiplication par 2,72 contre 1,8 au niveau du secteur formel, sur la même période.

En 1974, on compte à SAN-PEDRO 5.875 emplois dans le secteur formel, 4.295 emplois dans le secteur informel, soit au total 10.170 emplois pour une population totale de 29.000 habitants.

Enfin quand en 1976 la phase d'établissement de la ville se clôt, SAN-PEDRO compte 7.060 emplois dans le secteur formel, 5.000 emplois dans le secteur informel, soit au total 12.060 emplois ; sa population est alors de 31.606 habitants. Ainsi qu'il apparaît, le taux de croissance de la population est plus rapide que celui des emplois offerts, témoignant du pouvoir attractif très puissant, exercé par SAN-PEDRO, durant les années qui marquent les phases de sa construction.

Cette immigration importante se forme de populations d'origine et de composition très variées, ainsi qu'en témoignent ces tableaux récapitulatifs des principales données de population en 1969 (1) et 1972 (2) de la phase de formation de la ville de SAN-PEDRO

- 
- 1) Ph. HAERINGER : SAN-PEDRO : 1969 : La première vague d'immigrants cahier ORSTOM, serie sciences humaines, vol. x, n° 2/3 - 1973 ; 254 - 267 p. 247
  - 2) Philippe HAERINGER : SAN-PEDRO 1973 : quatre années d'évolution, cahier ORSTOM, serie sciences humaines vol. x, N° 2/3 - 1973 269 - 287 p. 271

.../...

(1) ETHNIES	(4) DEMOGRAPHIE	PROFESSIONS (7)
<u>Côte d'Ivoire</u>	<u>Hommes</u>	<u>Hommes (15 ans et plus)</u>
Guéré Wobè 9,5 %	0 - 9 ans 18 %	Salariés 68 %
Yacouba 4,5	10-14 2	dont 32 manoeuvres
Bété, Niaboua, Dida 8,5	15-19 8	28 ouvriers
Godié, Neyau 1	20-29 42	7 employés divers
Krou du Sud-Ouest 8	30-39 23	
(Ouest forestier) 30,5	40et + 7	Non-salariés 32 %
Lagunaires 1,5	<u>Parmi les plus de 15 ans</u>	dont 16 sans aucune activité
Agni, Abron 0,5	53 % sont célibataires	16 avec activité
(Est forestier) 2	15 % ont précédé leurs femmes	dont probablement 6 chômeurs "déguisés"
Baoulé 4,5	32 % sont accompagnés de leur famille	soit au total 22 % sans emplois
Gouro 1		
(Centre) 5,5	<u>F e m m e s</u>	
Malinké 8	15 - 29 ans =	Activité des non-salariés
Sénofo 2,5	50 % du total	en % du total des H. adultes
(Savanes du Nord) 11,5	80 % des adultes	
<u>Etranger 50 %</u>	<u>Sex-ratio</u>	
Guinée 10 %	36 femmes adultes	Pêche 1 %
Sénégal 3	dont 4 célibataires	Agriculture 2
Mali 11,5	pour 100 hommes adultes	Artisanat 3
Haute-Volta (B.F.) 19		Tâcheron-nage 3,5
Niger 1	(5) STATUT RESIDENTIEL	Restauration 1,5
Ghana 3	Propriétaires 39 %	Maraboutage 0,3
Togo, Dahomey 1	Locataires 29	Commerce 4,5
Nigéria 1	Hébergés 32	dont gros commerce 0,5 %
Libéria 0		boutiques 1
		"tabliers" 3
(2) MILIEU D'ORIGINE	(6) REVENUS MENSUELS	<u>Femmes (15 ans et plus)</u>
Régions de forêt 40 %	Hommes salariés seulement	Ont une activité extra-ménagère 30 %
Régions de savane 60 %	- de 10.000 CFA 24 %	dont
	10 à 30.000 72	couturières 1,5 %
	+ de 30.000 4	commerçantes 25,5 %
(3) RESIDENCE ANTERIEURE	Salaire médian 13.700	alimentation 21
Côte d'Ivoire forestière 90 %	Salaire moyen 15.300	stitulants 2,5
dont villes 72 %		divers 2
		prostituées 3

TABLEAU N° 186 : RECAPITULATIF DES PRINCIPALES DONNEES DE POPULATION (San-Pedro, 1969)

Sources : Cahier ORSTOM, sér.Sci. Hum., vol. X, n° 2/3 - 1973 : 245-267.-

(1) ETHNIES	(3) DEMOGRAPHIE	(6) PROFESSIONS
Côte d'Ivoire 64 %	Hommes	Hommes (15 ans et plus)
Guéré, Wobé 8,5 %	0-4 ans 14 %	Salariés 50 %
Macouba 6	5-9 3	dont manoeuvres 17 %
Bété, Dida	10-14 7	ouvriers 15
et Niaboua 10,5	15-19 5	marins 3
Kodié, Neyau 2	20-29 21	chauffeurs 5
Trou du S.-O. 9	30-39 31	employés divers 10
Invest forestier 36	40-64 19	
	65 et +	Non-salariés 50 %
	Parmi les + de 15 ans	dont 22 sans activité profes-
	55 % d'hommes seuls	sionnelle
Magunaires 3,5	Femmes 20	28 avec activité
Gni, Abron 1	0-4 ans 20 %	
	5-14 14	
Invest forestier 4,5	15-29 37	Activité des non-
	30 et + 29	salariés
Acoulé 7,5		en % du total des
Ouro 1,5	Sex-Ratio	hommes adultes
	60 femmes adultes	Agriculture et pêche 5 %
Alinké 11	dont 10 céliba-	Transport et méca-
Énoufo 3,5	taires pour	nique 3,5
	100 hommes adultes	
Ord 14,5		Artisanats du bois
	(4) STATUT RESIDENTIEL	et du bâtiment 6
Étranger 36 %		Artisanats du vête-
	Propriétaires 24 %	ment 2
Guinée 5,5 %	Locataires et	Artisanats de l'ali-
Énégal 1,5	hébergés 76 %	mentation 1,5
Ali 10		
Haute-Volta (B.F.) 10		Autres métiers
iger 1	(5) REVENUS MENSUELS	manuels 3
Hana 4		Professions
Dogo, Dahomey 2	Hommes seulement	immatérielles 1
Gigéria 1,5	Hommes sans activité	Commerce dont tabliers
Ibéria 0,5	non compris	boutiquiers 3
	- de 10.000 CFA 28,5 %	
2) MILIEU D'ORIGINE	de 10 à 15 19	Femmes (15 ans et plus)
	de 15 à 30 33,5	
Régions forestières 46 %	de 30 à 50 15	Ont une activité
Régions de savane 54 %	+ de 50.000 4	extraménagère 10,5 %
	Salaire médian 15.800	dont cultivatrices 1
	Salaire moyen 20.300	couturières 1
		commerçantes 4,5
		employées 0,5
		prostituées 3,5

TABLEAU n° 187 : RECAPITULATIF DES PRINCIPALES DONNEES DE POPULATION SUR SAN-PEDRO en 1972

Sources : Cahiers ORSTOM, sér. Sci. Hum., vol. X, n° 2/3 - 1973 : 269-287.-

Celle-ci n'est plus que de 36 % : Voltaïques (aujourd'hui burkinabés), Maliens et Guinéens constituent sur les deux périodes 25 à 40 % de l'effectif total des expatriés. Cependant on y trouve des Sénégalais, des Ghanéens, des Togolais, des Béninois, des Nigériens, des Libériens ...

Il ne faut cependant pas surestimer la capacité d'attraction de SAN-PEDRO ; il ressort en effet que 90 % des populations d'origine lointaine sont déjà résidentes en COTE D'IVOIRE antérieurement à 1969, dont 72 % en milieu urbain ivoirien.

Entre 1969 et 1972, on note une accentuation des origines et provenances forestières de la population de SAN-PEDRO ; celles-ci passent de 40 % à 46 % ; conséquemment, la population en provenance des régions de savane régressent de 60 % à 54 %.

Quelques modifications sensibles interviennent dans la structure par âge, le statut matrimonial et le sex-ratio de cette population. Les tendances généralement observées vont dans le sens d'un rétrécissement de la tranche la plus active de la population masculine (la population de 20 à 39 ans régressent de 65 % à 52 % de l'ensemble). Cet rétrécissement s'accompagne d'un phénomène de relatif vieillissement démographique (la population de plus de 40 ans passe de 7 % à 19 % entre 1969 et 1972).

Quant à la population féminine, on observe une nette régression de sa tranche d'âge de 15 - 29 ans.

Un équilibre satisfaisant s'instaure, en 1972, dans le statut matrimonial et dans le sex-ratio de la population. L'évolution du statut résidentiel s'opère dans le sens de la location majoritaire au détriment de la propriété, traduisant déjà les difficultés d'accès au marché foncier, avec l'accroissement du volume de la population. D'autant que, somme toute, les revenus que procurent les emplois restent très moyens et souvent faibles. Entre 1969 et 1972, le salaire médian varie de 13.700 F CFA à 15.800 F CFA et le salaire moyen de 15.300 F CFA à 20.300 F CFA.

Ces revenus sont en rapport avec le niveau de qualification exigé et les professions dominantes, exercées dans le cadre de la phase de construction du port et de la ville : manœuvres, ouvriers, divers employés constituent la grande majorité des salariés, dont la part diminue dans la population active totale entre 1969 et 1972, passant de 68 % à 50 %. Le relais est semble-t-il assuré par le flot gonflant des non-salariés qui peuplent, en très grande majorité, le secteur informel ; en 1969 ils représentent 32 % ; 3 ans plus tard, ils atteignent 50 % et exercent en priorité, dans les secteurs primaire et secondaire, dans les branches de l'agriculture et de l'artisanat ; dans le secteur tertiaire, on les retrouve dans l'artisanat, le commerce et les transports.

C'est dans ce contexte que se développe, sous l'autorité de l'A.R.S.O., le SUD-OUEST en général, SAN-PEDRO en particulier, laquelle bénéficie en 1976 d'un plan d'urbanisme directeur conçu et exécuté par le B.N.E.T.D.

En 1980, le paysage du développement économique des régions est profondément bouleversé par la suppression de 29 des 36 Sociétés d'Etat. Beaucoup d'entre elles ont des assises régionales très affirmées telles l'A.R.S.O., l'A.V.B., l'O.N.P.R. Aussi leur disparition pose fondamentalement, le problème de la conception, de l'organisation et de l'orientation nouvelles du développement régional.

Le NORD-EST et le SUD-OUEST sont plus encore que les autres entités régionales de l'espace national, durement affectés par ces mesures nouvelles. Cependant leur résonance est amplifiée dans la région du SUD-OUEST, car la disparition de l'A.R.S.O. ôte à cet espace, un incitateur et un facteur de développement de tout premier plan.

La situation des rapports du réseau de communication au réseau administratif dans les régions du SUD-OUEST et du NORD-EST en 1988, présente des caractéristiques renouvelées. Celle-ci doit s'analyser aux deux échelles de la composante régionale, à savoir le pôle de développement urbain et son prolongement rural que délimitent les bornes administratives de l'organisation territoriale.

Dans la région du SUD-OUEST, la suppression de l'A.R.S.O. et partant, de ses compétences de gestionnaire de la ville de SAN-PEDRO coïncide en 1980, avec la loi du 17 Octobre de la même année, qui élève la capitale régionale du SUD-OUEST au rang de commune de plein exercice.

SAN-PEDRO dispose, ce faisant d'une autonomie de gestion appliquée à un champ de compétence très vaste exercé dans trois grands domaines :

- l'urbanisme et la salubrité publique,
- l'action sociale, notamment les infrastructures et les interventions dans le domaine de la santé, de l'éducation, les loisirs et les sports,
- les infrastructures et les équipements de base de l'économie urbaine (marché, gare routière, abattoirs, kiosques etc..) génératrices de ressources mises au service de la gestion municipale.

Cependant nous devons reconnaître qu'une double contrainte restreint le champ de compétence et les capacités d'intervention du conseil municipal de SAN-PEDRO, dans sa fonction d'administration et de gestion de la ville.

Les ressources générées par les activités économiques de la ville et de sa région, auxquelles s'ajoutent les subventions de l'Etat, demeurent insuffisantes pour faire face aux besoins d'une ville ambitieuse comme SAN-PEDRO.

.../...



Malgré l'autonomie financière accordée par la loi, la commune ne peut avoir recours aux emprunts extérieurs pour le financement de ses investissements.

Une double tutelle pèse sur sa liberté de gestion :

- la tutelle du Ministère de l'Intérieur exercée par le truchement de la Direction des Collectivités Locales (contrôle de gestion, encadrement, assistance technique et financière).
- la tutelle du Ministère de l'Economie et des Finances exercée par l'intermédiaire de la Direction Générale du Trésor (élaboration d'une nouvelle nomenclature budgétaire et comptable du Trésor, conseillers financiers affectés auprès des maires).

Au total, la commune de SAN-PEDRO malgré le champ de compétence qui lui est concédé par la loi, n'a pas, dans les faits, les moyens politiques, humains, institutionnels et financiers qui, entre 1969 et 1980, permettent à l'A.R.S.O. (1) de marquer durablement son empreinte sur la ville de SAN-PEDRO. Dans la région du NORD-EST, la ville-phase BONDOUKOU, est concernée par la nouvelle loi de 1978 qui érige 27 villes de l'intérieur et les 10 principaux quartiers d'ABIDJAN en communes de plein exercice.

---

1) l'A.R.S.O., placée sous la tutelle directe de la Présidence de la République, a à sa tête un P.D.G. qui préside un Conseil d'Administration de 12 membres, et un comité de direction de 5 membres ; le P.D.G. de l'A.R.S.O. est en outre, le Président du Conseil d'Administration du Port de SAN-PEDRO.

A BONDOUKOU, à la différence de SAN-PEDRO, la réforme municipale vient combler un vide, car jusqu'en 1980, BONDOUKOU (1) n'a pour seul statut véritable que celui de chef-lieu de département.

Avec son nouveau statut de commune de plein exercice, la ville accède au bénéfice de l'autonomie de gestion, indispensable pour une meilleure prise en compte des problèmes que pose le développement urbain dans leur résonance locale. Mais le conseil municipal rencontre, à BONDOUKOU, les mêmes contraintes que celles qui, à SAN-PEDRO, limitent les ambitions des gestionnaires de la commune.

Dans leur statut de communes, les villes de BONDOUKOU de BOUNA, de TANDA dans le NORD-EST, celles de SAN-PEDRO, de SASSANDRA, de TABOU, de SOUBRE dans le SUD-OUEST n'ont pas de relations de gestion évidentes avec leur environnement rural. Elles sont cependant des chefs-lieux de départements ; et comme tels, elles constituent les sièges des structures décentralisées et hiérarchisées des centres de décision et de diffusion chargés, par un encadrement approprié des populations rurales, d'assurer le développement économique et social départemental et régional.

---

1) une loi de 1959 attribue le statut de commune de moyen exercice à BONDOUKOU, en même temps que DABOU, DIVO, KORHOGO, SASSANDRA, FERKE, ABOISSO et ADZOPE. Faute de décret d'application, ces communes ne peuvent fonctionner effectivement.

C'est ainsi que la fonction des chefs-lieux de département se prolonge dans le milieu rural des régions du SUD-OUEST et du NORD-EST, pour réduire le niveau du décalage que celles-ci observent, par rapport aux autres régions du territoire.

Les années 1970 et 1980 n'apportent pas de modifications sensibles, dans la nature et la fonction des centres de décision et de diffusion, qui interviennent dans le NORD-EST et le SUD-OUEST.

La constance des milieux écologiques, induit une permanence dans la nature des cultures vivrières et des produits spéculatifs, qui font l'objet d'opérations d'encadrement.

Dans le SUD-OUEST la C.I.D.V. encadre toujours les cultures de cocotiers, de palmiers à huile et l'ensemble des cultures vivrières des paysans de la région. En plus de sa mission d'assistance technique, des paysans impliqués dans l'exploitation des plantations de caféiers et de cacaoyers, la S.A.T.M.A.C.I. encadre les cultures vivrières villageoises.

La S.A.P.H. et la S.O.G.B. interviennent dans le SUD-OUEST, pour assurer la promotion des cultures villageoises d'hévéa, en plus des plantations industrielles.

.../...

La S.O.D.E.P.R.A. joue un rôle discret, mais effectif, dans le SUD-OUEST, avec notamment des opérations portant sur l'encadrement, dans le département de SOUBRE, des élevages avicoles ; ceux-ci portent sur une production de 28.500 poulets de chair, 1.750 pondeuses en 1985 répartis sur 3 élevages.

Avec la disparition de l'A.R.SO., la structure de coordination des actions régionales est celle des Ministères techniques dont relèvent ces centres de décision. Leurs compétences sont exercées localement par les Préfets et les Sous-Préfets, qui reçoivent délégation de pouvoir, pour assurer une bonne coordination des opérations de développement.

Dans la région du NORD-EST, quatre sociétés de développement interviennent directement, dans l'encadrement des activités économiques du monde rural.

La C.I.D.T. apparaît comme la structure d'intervention dominante du NORD-EST, où elle a été longtemps absente entre 1975 et 1984.

En effet, depuis le 9 Décembre 1980, par une convention, l'Etat charge la C.I.D.T. de piloter un projet de développement intégré du milieu rural dans la région du NORD-EST. La zone du projet comprend les Départements de BOUNA et de BONDOUKOU, soit 22.500 Km<sup>2</sup> englobant 240.000 personnes.

.../...

A l'exception des fruits et légumes, et des productions animales, la C.I.D.T. se voit confier la mission d'assurer le développement de toutes les cultures adaptées au milieu écologique du NORD-EST : riz pluvial, irrigué et inondé, maïs, arachide, igname, mil, sorgho et coton.

La C.I.D.T. est aussi chargée de la création d'infrastructures et des équipements de soutien au développement agricole (magasins de stockage, routes de desserte et de collecte des produits, puits, développement des G.V.C., du crédit, des structures de commercialisation, des marchés).

C'est donc pour le compte de la C.I.D.T. que des structures comme la F.O.R.E.X.I. (pour les puits) la M.O.T.O.R.A.G.R.I., (ouverture des plates-formes de cultures et création des pistes), la D.M.C. (développement du mouvement coopératif et des G.V.C.) interviennent dans le NORD-EST.

L'opération a véritablement débuté pendant la campagne agricole 1984 - 1985 avec 8.091 ha plantés en coton, (52,5 ha) en riz irrigué, (504,5 ha) en riz pluvial et inondé (1.836 ha).; le maïs (2.907,5 ha) et l'arachide (1.245,5 ha) complètent la gamme des cultures encadrées.

La campagne 1985 - 1986 porte les superficies totales à 13.939 ha et en 1986 - 1987, ce sont 16.303 ha qui sont mis en culture et encadrés pour le compte de projet de développement rural intégré du NORD-EST.

.../...

La seconde structure d'intervention directe en milieu rural, dans le NORD-EST est la S.O.D.E.P.R.A.. Elle y encadre le développement des productions animales dans une région qui a une vocation affirmée pour l'élevage ; les effectifs du cheptel évalués par la cellule statistique de la S.O.D.E.P.R.A. NORD sont suffisamment éclairants :

DEPARTEMENTS CHEPTEL	DEPARTEMENT DE BOUNA	DEPARTEMENT DE BONDOUKOU	TOTAL
BOVINS	70.000	16.000	86.000
OVINS	137.000	62.000	199.000
CAPRINS	106.000	79.000	185.000
PORCINS	170	3.600	3.770
VOLAILLES	1.225.000	215.000	1.440.000

TABLEAU N° 188 : le niveau de la production animale dans le NORD-EST 1984-1985

SOURCES : S.O.D.E.P.R.A. - ATLAS régional du NORD-EST

Dans le cadre du projet de développement rural intégré de la région du NORD-EST, la S.O.D.E.F.E.L. est appelée à piloter deux complexes de production de fruits et légumes.

.../...

- le premier complexe repose sur la création d'un périmètre de production de tomates de 3.000 ha, organisé autour de BOUNA ;
- le second complexe, plus modeste, porte sur la mise en œuvre d'un périmètre de 300 ha plantés en cultures maraîchères (oignons frais, tomates..) dans les environs de BONDOUKOU.

Enfin l'encadrement de la production cacaoyère et caféière est assurée par une présence discrète des agents de la S.A.T.M.A.C.I. ; ceux-ci sont relayés, au niveau local, par les services de la délégation régionale du Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural basés à BONDOUKOU ; ils se chargent de la coordination de toutes les opérations liées à l'encadrement agricole des populations de la région du NORD-EST.

La C.I.D.T., la C.I.D.V., la S.O.D.E.P.R.A., la S.O.G.B., la S.O.D.E.F.E.L., la S.A.P.H., la S.A.T.M.A.C.I. et les Délégations Régionales de l'Agriculture et du Développement Rural se chargent des actions d'encadrement direct du paysan. L'objectif de ces actions répond à des préoccupations précises :

- . acquisition, par le paysan, des techniques de cultures,
- . accroissement des rendements à l'hectare des produits,
- . accroissement des revenus des paysans,
- . amélioration du niveau de vie des populations rurales des régions du NORD-EST et du SUD-OUEST,
- . réduction des écarts, dans le niveau de développement, entre le NORD-EST, le SUD-OUEST et les autres régions du territoire.

Pour atteindre ces objectifs, les sociétés d'intervention directe dans l'encadrement des paysans (C.I.D.T., S.O.D.E.P.R.A., S.O.D.E.F.E.L., S.A.T.M.A.C.I., C.I.D.V...) ne sauraient seules suffire. Le concours des structures d'appui technique (M.O.T.O.R.A.G.R.I.) des structures de financement du développement en milieu rural (B.N.D.A., C.S.S.P.P.A.), ainsi que celle de la Direction de la Mutualité et de la coopération (D.M.C.) et de l'O.C.P.V. s'avèrent très utiles. Dans le cadre du projet pilote du NORD-EST par exemple, la MOTORAGRI joue déjà un rôle essentiel dans les travaux de construction de pistes et routes, ainsi que dans l'ouverture des plates-formes de cultures. Entre 1981 et 1984, la C.I.D.T. a passé 4 conventions avec la M.O.T.O.R.A.G.R.I. qui ont permis l'ouverture de 382,25 Km de pistes et 375 ha de plates-formes de cultures.

La B.N.D.A. intervient dans le financement du développement rural dans les régions du NORD-EST et du SUD-OUEST, grâce à un réseau relativement hiérarchisé, qui se calque sur les indications du réseau de communication.

.../...



DIRECTION REGIONALE	AGENCES	BUREAUX PERMANENTS	BUREAUX PERIODIQUES
SUD-OUEST SAN-PEDRO	SAN-PEDRO	SASSANDRA	SOUBRE BUYO GUEYO
NORD-EST - (ABENGOUROU)	BONDOUKOU	TANDA KOUN-FAO	TEHINI BOUNA NASSIAN SANDEGUE KOUASSI-DATEKRO

TABLEAU N° 189 : Hiérarchie du réseau de la B.N.D.A.

La région du NORD-EST ne localise pas la structure hiérarchisée de rang le plus élevé au niveau des régions, à l'instar de celle du SUD-OUEST avec SAN-PEDRO.

Le NORD-EST et le SUD-OUEST comptent chacun une agence SAN-PEDRO et BONDOUKOU.

Trois bureaux permanents essaient l'espace : SASSANDRA dans le SUD-OUEST, TANDA et KOUN-FAO dans le NORD-EST leur servent de points de localisation.

.../...

Enfin le NORD-EST regroupe un plus grand nombre de bureaux permanents ; aux cinq bureaux permanents de la région du NORD-EST (TEHINI, BOUNA, NASSIAN, SANDEGUE et KOUASSI-DATEKRO) le SUD-OUEST n'oppose que trois : SOUBRE, BUYO et GUEYO en sont les sièges.

Au total le NORD-EST et le SUD-OUEST totalisent 1 direction régionale de la B.N.D.A. sur 6 au niveau national (1/6), 2 agences sur les 10 réparties sur l'ensemble du territoire (1/5) ; sur les 23 bureaux permanents identifiés au niveau national, 3 seulement sont fixés dans les deux régions ; enfin sur les 63 bureaux périodiques, on en compte 8 dans le SUD-OUEST et le NORD-EST réunis (12,70 %).

Ces structures décentralisées de la B.N.D.A. interviennent dans le financement des prêts d'équipement et d'investissement (achat de bœufs d'attelage, de machines-outils...), dans celui des opérations de commercialisation (G.V.C...) ; elles accordent aussi des prêts de soudure ...

Cependant, le niveau du crédit agricole y est assez faible et a un caractère relativement récent. Dans son rôle d'organisation coopérative des producteurs des régions du NORD-EST et du SUD-OUEST, la D.M.C. est, en coordination avec les sociétés d'encadrement, un interlocuteur privilégié de la B.N.D.A.

.../...

Le niveau de l'organisation coopérative est sensiblement égal dans les régions du NORD-EST et du SUD-OUEST

REGIONS ACTIVITES DES G.V.C.	NORD-EST		SUD-OUEST		TOTAL NATIONAL	
	Nombre G.V.C.	Nombre d'adhérents	Nombre G.V.C.	Nombre d'adhérents	Nombre G.V.C.	Nombre d'adhérents
CAFE-CACAO	183	10.238	112	5.466	2.443	143.588
COTON	-	-	-	-	288	56.416
POPRAH	-	-	-	-	1	300
PALMIER A HUILE	-	-	-	-	-	-
CULTURES VIVRIERES	48	1.880	227	5.636	964	22.725
ELEVAGE	2	21			23	587
M.R.E.P.	3	482	3	240	72	10.554
TOTAL	236	12.621	339	11.342	3.791	234.170

TABLEAU N° 190 : Répartition des G.V.C. et nombre d'adhérents dans le NORD-EST et le SUD-OUEST en 1985.

Dans le NORD-EST, curieusement, le café et le cacao offrent le plus grand nombre de G.V.C. avec un total de 183 G.V.C. regroupent 10.238 adhérents, notamment localisés dans les départements de BONDOUKOU et de TANDA.

.../...

La culture du coton ne donne lieu à aucune formation de G.V.C.

Quant à l'élevage, il est organisé autour de deux G.V.C. d'ovins à BOUNA et LANKIO.

Outre le café-cacao, l'action d'encadrement de la D.M.C. est surtout sensible au niveau des cultures vivrières que sont l'igname, le riz, le maïs et les productions animales.

Au total 48 G.V.C. de cultures vivrières et de l'élevage existent dans le NORD-EST.

Ces G.V.C. relativement bien structurés s'articulent autour de deux unions coopératives plus vastes :

- . La C.O.C.O.P.R.A.G.E.L. (Coopérative de Commercialisation des Produits de l'Agriculture et de l'Élevage) est un regroupement de 23 villages du département de BOUNA. Elle compte 900 chefs d'exploitation à l'actif de ses adhérents.
- . La seconde union coopérative l'U.N.I.V.I.B.O. (Union Vivrière de BONDOUKOU) voit le jour en Septembre 1976 par la fusion de 11 G.V.C. existantes.

Aujourd'hui l'U.N.I.V.I.B.O. qui regroupe 19 G.V.C. et 744 membres, axe en priorité ses interventions sur la commercialisation de l'igname.

.../...

Elle collecte la production non consommée et la propose sur le marché régional de BONDOUKOU où elle occupe une position dominante.

A cet effet, l'intervention régionale de l'Office d'Aide à la Commercialisation des Produits Vivriers (O.C.P.V.) est essentielle dans le NORD-EST. Pour une frange très importante de la population de cette région, les seuls revenus monétaires résultent de la commercialisation des excédents de cultures vivrières ; or pour celles-ci, il n'existe pas de circuits formels de commercialisation. Aussi le soutien que l'O.C.P.V. apporte localement aux G.V.C. est-il fort apprécié.

En dehors des G.V.C. de café-cacao et de cultures vivrières, très peu d'organisations coopératives existent dans la région. Même l'élevage (2 G.V.C.) et les C.R.E.P. (3 G.V.C.) jouent un rôle marginal bien que, en nombre d'adhérents, les C.R.E.P. suscitent un relatif engouement (482 membres).

En nombre de G.V.C. (112 G.V.C.) comme en nombre d'adhérents (5.466 adhérents), l'esprit coopératif s'est moins cristallisé autour de la question de la commercialisation du café-cacao dans le SUD-OUEST qu'il ne s'est manifesté dans le NORD-EST (183 G.V.C. pour 10.238 adhérents).

.../...

C'est dans l'organisation de la production et de la commercialisation des cultures vivrières que l'impact des interventions de la D.M.C. s'est le plus amplifié, donnant naissance à 227 G.V.C. ou G.I. (1) regroupant 5.636 adhérents.

Les C.R.E.P., ces banques villageoises à statut coopératif ne connaissent pas encore un grand développement dans le SUD-OUEST : 3 G.V.C. pour 240 adhérents.

Au total, le niveau des organisations coopératives est faible dans les deux régions, 295 G.V.C. café-cacao sur les 2.443 que compte l'espace national en 1985, soit à peine 12,08 % pour 15.704 membres, soit 10,94 % des adhérents au niveau national.

Dans le domaine des cultures vivrières, les 275 G.V.C. recensés conjointement dans le NORD-EST et le SUD-OUEST représentent 28,53 % des G.V.C. totaux ; tandis que par rapport au nombre des adhérents (7.515 membres), la contribution de "nos" deux régions au mouvement coopératif équivaut à 33,07 % de l'ensemble des adhérents.

Ces derniers taux marquent la volonté régionale de refaire une partie de son handicap, en tirant le meilleur bénéfice des G.V.C. de commercialisation des cultures vivrières.

---

1) G.I. les Groupements Informels en voie de reconnaissance par la D.M.C. sont encore les plus nombreux dans le SUD-OUEST.

La part importante qu'occupent les G.V.C. de commercialisation des produits vivriers aussi bien dans le NORD-EST que dans le SUD-OUEST y rend plus nécessaire encore le rôle de soutien de l'O.C.P.V.

Ses antennes régionales sont basées à BONDOUKOU (pour le NORD-EST) et à SAN-PEDRO (pour le SUD-OUEST) relayées au niveau local par 2 bureaux permanents, BOUNA dans le NORD-EST, SOUBRE dans le SUD-OUEST. Elles maintiennent avec les autres antennes régionales une liaison constante. Grâce à cette organisation, l'O.C.P.V. peut jouer son rôle qui consiste, au niveau régional, à observer les prix des produits vivriers, à gérer les stocks des productions disponibles ; elle essaie de mettre en contact, par radio ou sur les marchés concrets, les producteurs et les acheteurs grossistes, sans immixtion directe dans les transactions autre que celle de l'action d'arbitrage.

La dernière structure de soutien à la production agricole est la Caisse de Stabilisation, de Soutien des Prix des Productions Agricoles (C.S.S.P.P.A.). Au niveau des régions du SUD-OUEST et du NORD-EST, elle possède 2 inspections régionales des produits agricoles basées à SAN-PEDRO et à BONDOUKOU ; elles coiffent des centres de collecte des produits (café-cacao surtout) localisés dans tous les chefs-lieux de sous-préfecture et dans les villes régionales au cœur des régions de production.

.../...

Au total, ces deux régions enregistrent un niveau d'encadrement administratif en dessous de la moyenne régionale au niveau national. Celui-ci est pour ainsi dire une réponse à l'enclavement régional du NORD-EST et du SUD-OUEST, excentrés par rapport aux foyers économiques dominants et aux grands courants d'échanges que ceux-ci génèrent.

Il reste à mesurer et à analyser les résultats auxquels aboutissent les rapports du réseau de communication au réseau administratif orchestrés par les grands centres de décision et de diffusion.

3°) - Analyse des résultats de l'incorporation du réseau de communication dans l'action régionale des grands centres de décision et de diffusion

La question centrale est de savoir, l'incidence de l'ensemble des actions de développement des divers centres de décision et de diffusion, sur l'itinéraire des régions du SUD-OUEST et du NORD-EST entre 1969 et 1988. Ainsi formulée, la question conduit à deux types de démarches.

La première vise à identifier les transformations quantitatives qui s'opèrent dans le milieu rural sous l'effet de son fonctionnement ; elle induit des changements économiques et sociaux.

.../...



La seconde porte sur la capacité des centres urbains régionaux à assurer le pilotage de l'espace dans lequel ils sont insérés.

Cette démarche s'impose au plan de l'analyse régionale du point de vue général. Cette exigence s'accroît dans le cas de la région du SUD-OUEST pour laquelle SAN-PEDRO, son pôle régional, est conçu dans la perspective de "contrebalancer la force attractive d'ABIDJAN" (1) en se "présentant comme un pendant industriel sérieux à ABIDJAN" (2).

a) Les résultats de la production des cultures vivrières

---

(1) Contenu dans le texte du décret N° 69.546 du 22 Décembre 1969 instituant l'A.R.S.O., l'Organisme chargé de l'aménagement du SUD-OUEST.

(2) Schéma Directeur d'aménagement du SUD-OUEST -ABIDJAN 1970 P.6

ANNEES CULTURE	(1) Ha	DEPARTE- MENTS DU NORD-EST ET DU SUD-OUEST	RIZ	MAIS	IGNAME	MANIOC	ARACHI DE	BANANE PLANTAIN	TARO	MIL	SORGHO
	(2) T.										
1969	1	Bondoukou	1.500	8.300	17.300	8.700	1.100	18.000	300	3.000	2.600
	2		1.600	6.600	129.800	14.800	900	17.000	100	1.500	1.300
	1	Sassandra	6.800	4.300	1.000	4.300		20.000	-	-	-
	2		6.000	2.200	6.000	21.500		18.000			
1975	1	Bondoukou	1.700	19.200	22.700	11.000	400	6.300	9.800		
	2		2.100	10.400	171.500	126.000	300	15.000	12.740		
	1	Bouna	3.000	15.800	9.800	1.800	7.200			19.500	21.900
	2		2.600	13.000	59.000	7.100	2.500			8.000	12.200
	1	Sassandra	21.200	12.500	27.000	4.900	150	10.700	3.900		
	2		20.800	2.900	15.300	18.600	100	27.000	7.410		
		%National	5,14 %	9,96 %	11,32 %	16,16 %	6,04%	3,60 %	7,66%	17,66%	40,40%
1980	1	Bondoukou	2.400	31.700	38.500	19.000	540	43.000	28.000		
	2		2.850	11.700	242.000	53.000	370	23.200	18.400		
	1	Bouna	3.000	14.500	9.500	1.600	6.700			18.000	20.400
	2		2.700	7.800	51.200	7.200	2.400			7.200	11800
	1	Sassandra	43.900	25.500	5.700	10.500	300	51.000	3.300	-	-
	2	+ Soubré	43.800	7.600	29.500	52.000	210	52.500	14.800		
1983	1	Bondoukou	2.100	34.000	27.000	13.700	1.400	22.000	25.000		
	2		2.100	24.500	219.000	30.500	900	28.000	30.700		
	1	Bouna	2.700	27.600	16.000	4.100	6.400	-	-	9.100	18.80
	2		1.700	21.000	117.000	11.200	2.400			2.900	8.40
	1	Sassandra	24.300	20.400	2.900	17.600	270	22.200	5.900		
	2		27.800	9.600	20.650	99.200	190	27.000	4.700		
		Soubré	24.000	19.000	2.900	17.400	270	21.000	6.000		
		%National	27,300	8,900	20,770	121,000	190	25,000	4,800		
			16,36%	15,61%	17,39 %	22,82%	4,60%	9,36%	17,87%	11,15%	50,60

985		Bondoukou									
	1		2.400	37.000	29.000	15.000	1.500	22.400	26.500		
	2		3.000	32.000	253.500	36.000	1.200	32.000	36.000		
			Bouna								
	1		2.900	29.700	15.200	4.200	6.900	-		9.100	18.800
	2		2.400	26.000	130.500	13.000	3.100			2.900	8.400
			-----								
			Sassandra								
	1		26.400	23.000	3.000	18.500	340	22.600	6.100		
	2		40.000	13.000	24.200	117.000	240	32.000	5.400		
			Soubré								
	1		26.000	21.000	3.000	18.600	340	21.400	6.200		
2		39.000	11.000	24.300	119.000	250	29.000	5.600			

TABLEAU n° 191 : Evolution des superficies récoltées et du niveau de la production des principales cultures vivrières des régions du Sud-Ouest et du Nord-Est : 1969-1985

Sources : Tableau réalisé à partir de diverses sources : (rapports annuels, statistiques agricoles et forestières 1969 - 1975 - 1980 - 1983 - 1985, Rapports trimestriels.-

A deux cultures près, le NORD-EST et le SUD-OUEST produisent les mêmes cultures vivrières.

Le mil et le sorgho, sont exclusifs du département septentrional des savanes de BOUNA (N.E.) où le taro et la banane plantain ne sont pas produits.

Le riz, le maïs, l'igname, le manioc et l'arachide constituent véritablement le tronc commun de la production vivrière de l'ensemble des départements qui forment la région du SUD-OUEST et celle du NORD-EST.

Entre 1969 et 1985, on le voit à la sensible progression des superficies cultivées comme à celles des productions, l'effort d'encadrement rural porte ses fruits.

En 1969, le NORD-EST réduit au seul département de BONDOUKOU produit 1.600 tonnes de riz sur 1.500 ha, contre 6.000 tonnes dans le SUD-OUEST pour 6.800 ha.

En 1975, le NORD-EST multiplie ses superficies de riz par 3,13 (4.700 ha) grâce à quoi la région atteint une production de 4.700 tonnes de riz (multiplication par 2,94). Le SUD-OUEST s'inscrit dans un mouvement ascendant analogue avec 21.200 ha et 20.800 tonnes (multiplication par 3,47).

En 1980, 5.550 tonnes de riz sont produites dans le NORD-EST sur 5.400 ha, tandis que le SUD-OUEST situe sa production à 43.800 tonnes sur 43.900 ha, soit une multiplication par 1,18 dans le N.E. et par 2,10 dans le SUD-OUEST en 5 ans.

.../...

En 1983, la production de riz, suite à la sècheresse, fléchit dans le NORD-EST (4.800 ha pour 3.800 tonnes) et enregistre une faible progression dans le SUD-OUEST avec 55.100 tonnes pour 48.300 ha récoltés.

Les meilleurs niveaux de production sont globalement réalisés en 1985, notamment dans le SUD-OUEST où les deux départements totalisent 79.000 tonnes de riz sur 52.400 ha ; dans le NORD-EST, ce sont 5.400 tonnes qui sont produites sur 5.300 ha.

Au total, entre 1969 et 1985 les superficies de riz passent de 8.300 ha à 57.700 ha (X 6,95), pour une production de 7.600 tonnes à 84.400 tonnes (X 11,11).

Comme on le voit, l'extension des superficies n'est pas le seul facteur d'accroissement des tonnages. La progression des tonnages est plus rapide, qui indique que l'action d'encadrement conduit à une amélioration des rendements à l'hectare (0,92 T/ha en 1969, 1,46 T/ha en 1985).

Les progrès réalisés par l'encadrement de la culture du maïs sont tout aussi sensibles au niveau de la production. En 1969, le NORD-EST produit 6.600 tonnes de maïs sur une superficie de 8.300 ha, tandis que dans le SUD-OUEST, le niveau de la production se situe à 2.200 tonnes recouvrant 4.300 ha.

.../...

Dès 1975, le NORD-EST porte ses superficies à 35.000 ha (X 4,22) qui produisent 23.400 tonnes (X 3,55) ; quant au SUD-OUEST, sa superficie emblavée passe à 12.500 ha (X 2,91) pour une production de 2.900 tonnes (X 1,32).

En 1980, les départements de BONDOUKOU et BOUNA totalisent 46.200 ha de maïs pour une production de 19.500 tonnes.

C'est dans le SUD-OUEST que la production enregistre des progrès avec 7.600 tonnes pour une superficie cultivée de 25.500 ha.

Le NORD-EST amorce une nette reprise en 1983, caractérisée par une extension des superficies (61.600 ha contre 46.200 ha en 1980) ; les résultats sont plus spectaculaires au niveau de la production qui atteint 45.500 tonnes en 1983 contre 19.500 tonnes en 1980 (X 2,33 en 3 ans).

La région du SUD-OUEST quant à elle poursuit sur sa lancée ; en 1983, ce sont 39.400 ha qu'elle offre à la culture du maïs (contre 25.500 ha en 1980), ce qui conduit à une production de 18.500 tonnes contre 7.600 tonnes 3 ans plus tôt, soit une multiplication par 2,4.

Enfin, en 1985, SUD-OUEST et NORD-EST confondus totalisent 110.700 ha dont 66.700 ha pour les départements de BOUNA et de BONDOUKOU et 44.000 ha pour ceux du SUD-OUEST (SASSANDRA et SOUBRE).

Dans le NORD-EST, la production atteint 58.000 tonnes et dans le SUD-OUEST elle se situe à 24.000 tonnes, soit un total de 82.000 tonnes. En 1983, ce total se chiffre à 64.000 tonnes.

Au total entre 1969 et 1988, la superficie du maïs passe de 12.600 ha à 110.700 ha (X 8,78) et la production passe de 8.800 tonnes à 82.000 tonnes (X 9,32).

L'igname est une des cultures de base des deux régions. Notamment dans la région du NORD-EST, sa production donne lieu à un certain engouement, car elle constitue une source de revenus pour un grand nombre de paysans.

C'est ce qui explique déjà en 1969 que le NORD-EST produise 129.800 tonnes d'ignames sur une superficie de 17.300 ha, quand, dans le SUD-OUEST, la production n'excède pas 6.000 tonnes pour 1.000 ha.

Dès 1975, la production d'ignames dans le NORD-EST atteint 230.500 tonnes, soit une multiplication par 1,78 en 6 ans ; il est vrai que parallèlement, les superficies augmentent pour se situer à 32.500 ha en 1975 (X 1,88).

Dans le SUD-OUEST, la production atteint 15.300 tonnes (X 2,55 par rapport à 1969) pour une superficie qui avoisine 27.000 ha, soit une multiplication record par 27, traduisant une sensible dégradation du niveau des rendements.

.../...

En 1980, la situation de la production de l'igname (N.E.) enregistre, sur sa lancée, une amélioration remarquable quand, dans le SUD-OUEST, elle se marque d'un net retour à un processus d'intensification du système de culture.

Les départements de BONDOUKOU et de BOUNA totalisent en 1980 sur une superficie de 48.000 ha (1,48) une production de 293.200 tonnes d'ignames (X 1,27) ; dans le SUD-OUEST, sur une superficie de 5.700 ha (contre 27.000 ha en 1975), le niveau de la production est porté à 29.500 Tonnes (X 1,93).

Les tendances de progression constatées en 1980 se confirment en 1983.

Les départements du NORD-EST totalisent 43.000 ha plantés en ignames pour une production de 336.000 tonnes (X 1,15) ; ceux qui composent la région du SUD-OUEST (SASSANDRA et SOUBRE) enregistrent une superficie de 5.800 ha sur laquelle sont produites 41.420 tonnes de tubercules d'ignames (X 1,40 entre 1980 et 1983).

Enfin en 1985, la production d'ignames atteint le niveau record de 384.000 tonnes dans le NORD-EST avec une superficie totale de 44.200 ha.

Dans la région du SUD-OUEST, les 6.000 ha plantés en ignames produisent 48.500 tonnes.

.../...



Entre 1969 et 1985, le NORD-EST multiplie sa production par 2,96 et le SUD-OUEST par 8,08.

Dans le SUD-OUEST comme dans le NORD-EST, la culture du manioc est prisée. Ce sentiment transparaît dans la place occupée par cette tubercule dans le système de culture des paysans. Entre 1969 et 1985, sa production connaît un rythme de croissance remarquable bien que des perturbations viennent altérer sa régularité. Cet intérêt continu pour la culture du manioc n'est pas étranger à l'urbanisation rapide constaté au niveau national et qui s'accompagne d'une modification des habitudes alimentaires des citadins ; les transformations auxquelles le manioc donnent lieu, s'accomodent fort bien aux rythmes de vie des travailleurs des villes (attiéké, gari "placali"...).

C'est essentiellement pour alimenter les marchés urbains que nous constatons cette permanence et cette généralisation de la culture du manioc.

En 1969, le NORD-EST n'en produit encore que 14.800 tonnes réparties sur 8.700 ha, et le SUD-OUEST 21.500 tonnes pour 4.300 ha de culture.

Dès 1975, la région du NORD-EST atteint son meilleur niveau de production, chiffré à 133.000 tonnes (X 8,99) sur une superficie de 12.800 ha (X 2,98).

.../...

La production du SUD-OUEST, cette année-là, régresse (18.600 tonnes contre 21.500 tonnes en 1969) malgré une légère augmentation des superficies (4.900 ha contre 4.300 ha en 1969).

En 1980, alors qu'un effort d'extension des superficies est réalisé (20.600 ha contre 12.800 ha en 1969), la production, victime des aléas du climat, s'effondre de plus de moitié (60.200 tonnes contre 133.000 tonnes en 1975 dans le NORD-EST).

En revanche dans le SUD-OUEST l'extension des superficies 10.500 ha (X 2,14) s'accompagne d'un accroissement du volume des tonnages (52.000 tonnes, soit une multiplication par 2,80).

En 1983, la région NORD-EST n'est pas encore tout à fait remise des effets qui altèrent le niveau de sa production record de 1975. Ses 21.800 ha de manioc produisent 41.700 tonnes seulement.

C'est tout le contraire de la morosité qui se constate dans la région du SUD-OUEST, où les superficies, portées à 35.000 ha (X 3,33), sont largement récompensées par un net accroissement du volume des tonnages (200.200 tonnes, soit une multiplication par 3,85).

En 1985, la production de manioc dans les deux départements du NORD-EST porte sur 49.000 Tonnes récoltées sur 19.200 ha de culture.

.../...

Dans le SUD-OUEST, la production est toujours aussi euphorique : 37.100 ha cultivés, 236.000 tonnes produites.

La banane plantain peut, en simplifiant, apparaître comme la dernière culture qui définit, le mieux, la personnalité de base des régions du NORD-EST et surtout du SUD-OUEST.

En 1969, la région du NORD-EST cultive 18.000 ha de banane plantain pour une production de 17.000 tonnes. Le SUD-OUEST observe une situation très voisine avec 20.000 ha pour 18.000 tonnes.

C'est en 1975 que, véritablement, le décalage s'amorce. La région du NORD-EST réduit ostensiblement ses superficies cultivées de près des 2/3 avec 6.300 ha ; cependant l'accroissement des rendements (2,38 tonnes/ha en 1975 contre 0,94 tonnes/ha en 1969) conduit à un niveau de production quasi équivalent (15.000 T).

Des rendements du même ordre, (2,52 tonnes/ha) rythment la production bananière dans le SUD-OUEST. Avec une superficie pour un peu la moitié de celle observée en 1969 (10.700 ha en 1975 contre 20.000 ha en 1969), le niveau de la production atteint 27.000 tonnes (X 1,5 entre 1969 et 1975).

.../...

En 1980, par contre, un effort d'extension des superficies est entrepris dans le NORD-EST, marquant que la culture de la banane est l'objet d'un regain d'intérêt. En portant les superficies à 43.000 ha, c'est pratiquement par 7 que se trouvent multipliées les surfaces cultivées entre 1975 et 1980. Cet effort est très médiocrement répercuté au niveau de la production qui plafonne à 23.200 tonnes, soit une multiplication par 1,55.

La région SUD-OUEST quant à elle maintient un rythme de progression caractérisée par une grande régularité : 51.000 ha produisent 52.500 tonnes, soit une multiplication par 1,94 de la production quand les superficies sont multipliées par 4,77 ; donc une baisse de rendement.

En 1983, la situation de la production bananière est plus favorable dans la région du NORD-EST qu'elle ne l'est dans le SUD-OUEST.

Le département de BONDOUKOU, le seul qui au NORD-EST est impliqué dans la culture de la banane produit 28.000 tonnes sur une superficie de 22.000 ha, soit un rendement de 1,27 tonne /ha.

Dans le SUD-OUEST, ce sont des rendements à l'hectare voisins de ceux observés dans le NORD-EST qui conduisent à une production de 52.000 tonnes pour une superficie récoltée de 43.200 ha (1,20 tonnes/ha).

.../...

En 1985, les rendements s'améliorent quelque peu dans le NORD-EST, ce qui permet, sur 22.400 ha, une production de 32.000 tonnes (1,43 tonne/ha).

Dans le SUD-OUEST ce sont 61.000 tonnes que produisent les 44.000 ha de bananiers récoltés, soit un rendement de 1,39 tonne/ha.

Au total si on cumule les performances des deux régions, la production passe de 35.000 tonnes sur 38.000 ha (rendement 0,92 tonne/ha) à 93.000 tonnes pour 66.400 ha (rendement 1,40/ha) entre 1969 et 1985 ; la production est donc multipliée par 2,66, les superficies par 1,75 et les rendements par 1,52, ce qui n'est pas négligeable, même si le processus qui conduit à ces transformations s'étire sur 16 années.

Par rapport aux niveaux des superficies et du volume des productions du riz, du maïs, de l'igname, du manioc et de la banane plantain, les cultures de l'arachide, du taro, du mil et du sorgho apparaissent comme des productions vivrières d'appoint.

Cette observation est surtout vraie pour le mil et le sorgho, dont la production se confine, dans la seule région NORD-EST, au seul département septentrional de BOUNA. Les superficies qui leur sont consacrées ne sont pas toujours faibles mais, elles se marquent d'une certaine inconstance. La faiblesse de ces cultures réside surtout dans les rendements et se généralise au niveau de la production.

Il faut cependant dire que ces deux cultures constituent la base de l'alimentation des LOBI. Localement, dans le département de BOUNA, le mil et le sorgho sont considérés comme des cultures principales.

En 1969, le mil et le sorgho s'étendent, dans le NORD-EST sur 3.000 ha et 2.600 ha respectivement, pour des productions de 1.500 tonnes (mil) et 1.300 tonnes (sorgho), soit des rendements moyens de 0,5 tonne/ha.

En 1975, les superficies sont multipliées par 6,5 pour le mil, par 8,4 pour le sorgho, soit respectivement 19.500 ha et 21.900 ha.

Dans le même temps, la production du mil passe à 8.000 tonnes (X 5,3) et celle du sorgho à 12.200 tonnes (X 9,4).

Entre 1975 et 1980, les productions stagnent et l'année 1980 constate un léger recul aussi bien de la production de mil (7.200 T), de sorgho (11.800 T) que des superficies (18.000 et 20.400 ha).

En 1983, la superficie consacrée à la culture du mil est réduite de moitié (9100 ha) ; la production suit le courant avec 2.900 tonnes ; quant au sorgho, il se maintient à un niveau acceptable, 18.000 ha pour 8.400 tonnes. L'année 1983 semble annoncer le point d'équilibre puisqu'aussi bien la production et les superficies sont reconduites intégralement en 1985.

.../...

L'intérêt que suscite la culture de l'arachide est très inégal selon que l'on se situe dans le NORD-EST ou dans le SUD-OUEST. On le voit à l'observation des aires de production de cette culture et aux résultats qui les sanctionnent. Il faut souligner aussi que les aptitudes écologiques des milieux forestiers (SUD-OUEST) et savanicoles (NORD-EST) à conduire à bien la culture de l'arachide sont très inégales. C'est à notre sens, l'explication qui fournit la meilleure justification aux grandes disparités régionales constatées dans sa production.

En 1969, la production d'arachides est si faible dans le SUD-OUEST, que les statistiques agricoles ne retiennent que les 900 tonnes produites dans le NORD-EST sur 1.100 ha plantés .

En 1975, le SUD-OUEST n'en produit encore que 100 tonnes sur 150 ha quand, déjà, la production dans le NORD-EST atteint 2.800 T pour 7.600 ha de cultures arachidières.

En 1980, le SUD-OUEST double tout de même ses superficies (300 ha) et ses tonnages (210 tonnes) ; dans le NORD-EST, la production se maintient presque à un niveau égal à celui de 1975 (2.770 tonnes) ; il est vrai que les superficies cultivées ont très peu varié (7.240 ha).

.../...

En 1983, les superficies plantées portent, dans le SUD-OUEST sur 540 ha (X 1,8 par rapport à 1980) et les productions atteignent 380 tonnes (X 1,80 également) ; dans le NORD-EST, ce sont 7.800 ha qui font l'objet de la culture des arachides (X 1,08), pour une production de 3.300 tonnes (X 1,19).

Enfin en 1985, tandis que, dans le SUD-OUEST, la production atteint 590 tonnes (X 1,55) pour une superficie de 680 ha (X 1,26), dans le NORD-EST, ce sont 4.300 tonnes (X 1,30 par rapport à 1983) que produisent les 8.400 ha de cultures arachidières (X 1,08). Ainsi pour n'être qu'une culture d'appoint, notamment dans le SUD-OUEST, l'arachide n'enregistre pas moins des progrès remarquables dans sa production. Celle-ci passe de 900 T. à 4.790 T, soit une multiplication par 5,32 en 16 ans (1969-1985) ; les superficies progressent cependant plus vite ; en 1969 elles portent sur 1.100 ha ; en 1985, ce sont au total 9.080 ha que couvre la culture de l'arachide (X 8,25).

Le taro, la dernière culture d'appoint est, à partir des années 1970, une des constances des régions du SUD-OUEST et du NORD-EST où, en 1969, sa culture est quasi symbolique avec tout juste 100 tonnes produites sur 300 ha plantés.

C'est l'année 1975 qui consacre véritablement son empreinte sur le paysage agraire des régions du NORD-EST et du SUD-OUEST. Cette année-là en effet, 9.800 ha

.../...



sont, dans le département de BONDOUKOU, consacrés à la production du taro qui atteint 12.740 tonnes ; dans le SUD-OUEST, ce sont 3.900 ha qui sont plantés en taro pour une production de 7.410 tonnes.

En 1980, les superficies plantées sont portées à 28.000 ha (X 2,86) pour une production de 18.400 tonnes (X 1,44 entre 1975 et 1980) dans la région du NORD-EST. Dans celle du SUD-OUEST, la production double, passant de 7.410 tonnes en 1975 à 14.800 T. en 1980 bien que les superficies se réduisent de -15,38 % (3300 ha en 1980).

En 1983, les superficies baissent légèrement dans le NORD-EST, 25.000 ha contre 28.000 ha en 1980 ; il n'empêche ; les tonnages enregistrent une croissance globale de +66,85 %, passant de 18.400 T. à 30.700 T.

Quant au SUD-OUEST, malgré une augmentation des superficies portées à 11.900 ha en 1983 (X 3,61 par rapport à 1980), la production chute ; elle n'est plus que de 9.500 tonnes, soit une réduction de -35,81 % entre 1980 et 1983.

Le NORD-EST maintient un niveau appréciable en 1985 (26.500 ha pour 36.000 tonnes produites), tandis que le SUD-OUEST ne réalise pas sensiblement mieux que deux ans plus tôt : (12.300 ha pour 11.000 tonnes).

.../...

La production alimentaire des régions du SUD-OUEST et du NORD-EST peut être appréciée au regard de sa contribution à l'autosuffisance au niveau national.

En 1975, le SUD-OUEST et le NORD-EST réunis produisent 5,14 % de l'ensemble des tonnages réalisés en COTE D'IVOIRE, 9,96 % de la production nationale de maïs, 11,32 % de celle de l'igname, 16,16 % de celle du manioc. La contribution du NORD-EST et du SUD-OUEST est plus faible au niveau de la production de l'arachide (6,04 %), de la banane plantain 3,60 %, et du taro (7,66 %) ; en revanche, ce sont 17,66 % de la production totale de mil que réalisent le NORD-EST et le SUD-OUEST et surtout 40,40 % de celle du sorgho.

En dehors de l'arachide (4,60 %) et du mil (11,15 %) toutes les cultures renforcent en 1983 leur contribution dans la production nationale.

16,36 % de la production nationale de riz proviennent du NORD-EST et du SUD-OUEST ; 15,61 % de celle du maïs, 17,39 % pour l'igname, 22,82 % au niveau du manioc ; la banane plantain passe de 3,60 % à 9,36 % , le taro de 7,66 % à 17,87 % de la production nationale, et le sorgho atteint 50,60 % de l'ensemble de la production nationale en 1983.

On pourrait penser que cet effort de production n'est pas significatif dans la mesure où il serait ruiné par un accroissement corrélatif de la population régionale. Rien n'est plus faux!

.../...

Les indicateurs de l'évolution démographique du NORD-EST et du SUD-OUEST apportent un éclairage décisif sur la question.

REGIONS POPULATION ANNUELLE	1975	1985
SUD-OUEST	192.100 Hab.	324.408 hab.
% population totale	2,86 %	3,18 %
Taux de croissance/an 1975 - 1985	-	6,89 %
NORD-EST	380.800 hab.	460.336
% population totale	5,68 %	4,51 %
Taux de croissance 1975 - 1985	-	2,09 %
Total NORD-EST + SUD-OUEST (pop.)	572.900 hab.	784.744 hab.
% Population totale	8,55 %	7,68 %
Population totale (C.I.)	6.699.400 hab.	10.210.276 hab.

TABLEAU N° 192 : Evolution de la population des régions du NORD-EST et du SUD-OUEST par rapport à la population nationale.

En 1985, la population du SUD-OUEST (192.100 habitants) représente 2,86 % de la population totale du territoire national ; 10 ans plus tard, elle est estimée à 324.408 habitants (3,18 % de la population totale) ; son taux de croissance est alors de 6,89 % entre 1975 et 1985.

La population du NORD-EST est certes plus nombreuse, mais sa croissance est plus lente.

Entre 1975 et 1985, la population régionale passe de 380.800 habitants (5,68 % de la population totale) à 460.336 habitants (4,51 % de la population totale), soit un affaiblissement de son poids démographique par rapport au total national. Cette tendance est imputable à son taux de croissance annuel (2,09 %) plus faible que la moyenne nationale 5,24 %/an.

Au total donc, le NORD-EST et le SUD-OUEST constatent certes un accroissement de leur population régionale qui passe de 572.900 habitants en 1975 à 784.744 habitants en 1985.

Cependant, en dix ans son poids démographique baisse en valeur relative par rapport à la population totale ; de 8,55 % en 1975, il est de 7,68 % en 1985, en raison de son taux de croissance annuel moyen de 3,70 % qui reste inférieur au taux de croissance au niveau national.

.../...

Au total donc, les progrès constatés dans le niveau de production agricole des régions du NORD-EST et du SUD-OUEST sont imputables à l'accroissement des superficies, et surtout des rendements, grâce à l'action des centres de décision et de diffusion qui assurent l'encadrement. Pour autant ces résultats sont insuffisants pour hisser ces deux régions au même niveau de développement que les autres régions du pays. En effet, les cultures vivrières dégagent peu de revenus, car les excédents destinés à la commercialisation sont souvent en butte à des débouchés peu sûrs et qui rémunèrent mal l'effort des paysans. Cette contrainte a des incidences sur le niveau général de l'économie régionale : faible diversification, faiblesse des échanges par suite de l'indigence du degré de monétarisation de l'économie ; cette situation est dommageable au niveau de vie des habitants (biens de consommation courants, santé, éducation des enfants); c'est pour l'avoir bien perçu que, sous l'encadrement des sociétés de développement, les populations régionales intègrent de façon plus entière, les cultures de rente dans leurs activités de production entre 1969 et 1985.

Il reste à savoir si les résultats auxquels ces réorientations de l'économie régionale du NORD-EST et du SUD-OUEST aboutissent, sont à la mesure des espoirs qui en sont la justification.

.../...

977.-b) Les résultats des actions d'encadrement des cultures de rente dans le Nord-Est et le Sud-Ouest

Années Cultures	(1)ha (2)T.	Départements du Nord-Est et du Sud-Ouest	CACAO	CAFE	COCOTIER COPRAH	HUILE DE PALME	HEVEA	BANANE	ANANAS	COLA- TIER	COTON
1969	1 2	Bondoukou		17.000							473
			20.200	2.200							176,9
	1 2	Sassandra		7.000		7.648					
		%National	1.000	3.000		3.381		911		500	
			14,45%	2,48%		2,93%		0,62%		2 %	0,55 %
1975	1 2	Bondoukou	35.000	30.000							
			15.000	7.400							
	1 2	Bouna									
		Sassandra									
			6.500	21.000	23						
			2.500	4.200	55	860				100	
		% National	7,29%	4,30%	0,35%	0,59%					
1980	1 2	Bondoukou	46.000	87.100							
			30.750	11.750							
	1 2	Bouna									
		Sassandra									
			37.000	42.600	7.332	258	1.721				
			13.400	10.000	446		404				
		%National	11,15%	8,71%	2,19%	8,04%	1,81%				
1983	1 2	Bondoukou	59.300	95.800							
			12.400	1.500							2.000
	1 2	Bouna									
		Sassandra									
			21.900	19.500	6.004	12.602	7.007				
			14.400	9.500	7.367		5.200			200	
			29.000	34.900		8.326					
			25.400	11.000		38.708				180	
		%National	14,48%	8,13%	25,25%	23 %	22,45%			3,97%	

1985									
		Bondoukou							
	1		54.100	80.700					53
	2		14.800	4.800					41
		Bouna							
	1			1.500					
	2			300					
		Sassandra							
	1		31.500	21.300	7.138	12.898	14.317		
	2		27.500	10.200	16.739,8	30.176	13.745		
		Soubré							
	1		37.900	31.200		8.534			
	2		44.000	10.800		17.511			
		%National	15,27%	9,42%	33,99%	31,19%	44,99%		0,02 %

TABLEAU N° 193 : Evolution des cultures spéculatives dans les régions du Nord-Est et du Sud-Ouest par rapport au niveau de production nationale 1969 - 1985

Sources : Tableau réalisé à partir de sources diverses (Ministères de l'Agriculture, des Eaux et Forêts, de l'Economie, des Finances et du Plan).

Les cultures d'exportation ne datent pas, loin s'en faut, de 1969 dans les régions du NORD-EST et du SUD-OUEST. Cependant jusqu'à la fin des années 1960, leur niveau y est très bas. C'est du reste une des causes directes de l'approfondissement du décalage que ces deux régions entretiennent avec les autres régions du territoire national.

En 1969, le NORD-EST ne connaît que 3 cultures d'exportation : le cacao pour lequel il produit 20.200 tonnes, le café 2.200 tonnes et le coton 176,9 tonnes.

Quant à l'espace SUD-OUEST, il est saupoudré par une gamme assez large de cultures : le café (3.000 tonnes), le cacao (1.000 T) ; les 7.648 ha de palmiers à huile lui procure 3.381 tonnes d'huile de palme; 911 tonnes de banane et 500 tonnes de cola complètent l'éventail des produits du cru.

On observe de façon générale le caractère marginal du niveau de la production des deux régions réunies au regard de l'effort de production nationale.

En effet, le SUD-OUEST et le NORD-EST mis ensemble ne produisent que 2,48 % du café ivoirien, 2,93 % de l'huile de palme, 0,62 % de la culture bananière ; ce taux est de 2 % au niveau de la cola et s'effondre à 0,55 % par rapport à la production nationale de coton.

.../...



Une exception de taille cependant : avec une production de 20.200 tonnes de cacao en 1969, le seul département de BONDOUKOU produit 13,77 % de la production nationale évaluée à 146.700 tonnes. Il faut reconnaître qu'un trafic de cacao en provenance du GHANA voisin, vient gonfler officieusement le niveau de la production régionale. Nonobstant cette observation, les statistiques officielles nous conduisent à dire qu'au total, le NORD-EST et le SUD-OUEST produisent en 1969, 14,45 % du cacao.

Jusqu'en 1975 l'évolution des cultures spéculatives dans le NORD-EST et le SUD-OUEST n'incite guère à l'optimisme. Et pour cause : la culture du coton disparaît dans la région du NORD-EST, celle de la banane fait de même dans le SUD-OUEST. La production de la cola s'effondre passant de 500 T. en 1969 à 100 T en 1975, soit une réduction de 4/5.

La production d'huile de palme, 3.381 tonnes en 1969, n'atteint plus que 860 tonnes ; une nouvelle culture industrielle apparaît : le cocotier exploité sur 23 ha produit 55 tonnes de coprah en 1975, soit 0,35 % de la production nationale, la même année.

Les 41.500 ha de cacaoyers permettent une production de 17.500 tonnes, soit 7,29 % de la production nationale en 1975.

.../...

Seule la culture du café enregistre un progrès dans la production aussi bien dans le NORD-EST que dans le SUD-OUEST.

Au total, ce sont 11.600 tonnes de café (contre 5.200 tonnes en 1969) qui sont produites sur une superficie de 51.000 ha (contre 24 ha en 1969).

En 1980, les cultures d'exportation se limitent, dans le NORD-EST, au café et au cacao.

Au niveau du café, ce sont 11.750 tonnes (1,59) qui sont produites sur les 87.100 ha (2,90 par rapport à 1975) dans le NORD-EST.

Dans la région du SUD-OUEST, les cultures de rente portent, en plus du café, et du cacao, sur le cocotier, le palmier à huile et l'hévéa en progression.

Les superficies de cacaoyer atteignent 37.000 ha en 1980 (X 5,7) et autorisent une production de 13.400 tonnes (X 5,36) ; celles de caféiers s'étendent sur 42.600 ha (X 2,03) pour une production de 10.000 tonnes (X 2,38 entre 1975 et 1980).

La production de coprah atteint 446 tonnes en 1980 dans le SUD-OUEST (contre 55 tonnes en 1975) grâce à un effort d'extension des superficies des plantations de cocotiers (7.332 ha contre 23 ha en 1975).

.../...

L'hévéa inexistant en 1975, atteint 1.721 ha dans le SUD-OUEST en 1980 et procure 404 tonnes de latex. Quant aux plantations industrielles de palmier à huile, leur superficie est portée à 258 ha et attendent d'entrer en production.

Au total le niveau de la production des cultures d'exportation reste faible dans les deux régions bien que, entre 1975 et 1980, le NORD-EST et le SUD-OUEST aient accru leurs parts de production ; celles-ci atteignent 11,15 % au niveau du cacao (contre 7,29 % en 1975), 8,71 % pour le café (4,30 % en 1975), 2,19 % pour le coprah (0,35 % en 1975)...

En 1983, l'extension des superficies consacrées au cacao 59.300 ha (X 1,30 entre 1980 et 1983) et au café (95.800 ha, soit une multiplication par 1,09) est ruinée au niveau de la production, dans la région du NORD-EST, par une sécheresse persistante. Celle-ci contraint la région à des volumes de tonnages les plus bas jamais produits depuis 1960, année où la production atteint 13.200 tonnes de cacao et 4.000 tonnes de café dans le NORD-EST.

En effet, en 1983, ce sont 12.400 tonnes de cacao et 1.500 tonnes de café qui proviennent du NORD-EST, soit une réduction de -148 % pour le cacao par rapport à 1980 et -683,33 % pour le café.

.../...

Dans le SUD-OUEST, le niveau de la production marque en revanche un progrès assez net par rapport à 1980. Sur les 50.900 ha de cacaoyers, le SUD-OUEST récolte 39.800 tonnes de cacao, soit une multiplication par 2,97 de la production. La production de café y atteint 20.500 tonnes contre 10.000 tonnes en 1983 ; il est vrai que sur ces deux périodes, les superficies passent de 42.600 ha à 54.400 ha (X1,28).

Les productions de coprah, d'huile de palme et de latex enregistrent des progrès parmi les plus significatifs : 7.367 tonnes de coprah en 1983 contre 446 tonnes en 1980 ; 38.708 tonnes d'huile de palme grâce à une extension spectaculaire des superficies plantées de palmier à huile (12.602 ha en 1983 contre 258 ha en 1980) ; enfin la production de latex atteint un niveau à la hauteur des ambitions placées dans la production du caoutchouc naturel.

Au total en 1983, on observe que les cultures d'exportation ont, de façon générale, renforcé leur part dans la production nationale ; 14,48 % du cacao produit **sont** issus de l'association des régions du NORD-EST et du SUD-OUEST ; 8,13 % du café, 25,25 % de la production de coprah, 23 % de celle de l'huile de palme et 22,45 % des tonnages de latex s'originent dans ces deux régions.

Il n'y a que la cola qui, avec 2.180 tonnes, reste en dessous de la barre des 5 % (3,97 % de la production nationale).

.../...

En 1985, le coton fait une timide réapparition dans le NORD-EST (53 ha pour 41 tonnes) ; cette même année, les productions de café et de cacao portent très sensiblement encore, les marques des aléas qui ont contraint aux plus bas niveaux : 14.800 tonnes de cacao et 6.300 tonnes de café.

Dans le SUD-OUEST les progrès des cultures d'exportation sont constants : ceux-ci se traduisent parfois dans les superficies et surtout dans les rendements et le niveau des productions.

En 1985, le SUD-OUEST porte ses superficies à 69.400 ha (X 1,36 par rapport à 1983) et sa production à 71.500 tonnes (X 1,80) au niveau de la culture du cacao.

Au niveau de la culture du café, les résultats s'établissent comme suit : 52.500 ha contre 54.400 en 1983 ; cependant que la production enregistre 21.000 tonnes contre 20.500 tonnes en 1983.

7.138 ha de cocotiers produisent 16.739,8 tonnes de coprah (X par 2,27 sur une surface légèrement inférieure par rapport à 1983).

Au niveau de la culture du palmier à huile, ce sont 21.432 ha que compte le SUD-OUEST pour une production de 47.687 tonnes d'huile, soit une augmentation de production de + 23,20 % pour une superficie quasi identique.

La production de latex fait plus que doubler passant de 5.200 tonnes (1983) à 13.745 tonnes en 1985 à la fois du fait de l'augmentation des superficies (7.007 ha à 14.317 ha entre 1983 et 1985) et de celle des rendements (de 0,74 T/ha à 0,96 T/ha).

.../...

Ainsi en 1985, NORD-EST et SUD-OUEST confondus ont accru leur contribution à la création des richesses nationales. Les progrès sont plus lents au niveau du cacao (15,27 % contre 14,48 en 1983) et du café (9,42 % contre 8,13 % de la production nationale en 1983) ; ils sont aussi les moins importants.

La contribution du coton reste encore insignifiante (0,02 % de la production totale nationale). C'est dans le domaine de l'hévéa que la région du SUD-OUEST pèse de tout son poids, 44,99 % et où les progrès sont les plus remarquables ; en effet entre 1983 (22,45 %) et 1985, le SUD-OUEST double sa contribution à la création des richesses hévéicoles nationales.

Le cocotier (33,99 % contre 25,25 % en 1983) et le palmier à huile (31,19 % en 1985 contre 23 % deux ans plus tôt) enregistrent des progrès du même ordre ; ce qui leur permet, dans le SUD-OUEST de totaliser le 1/3 de la production nationale au niveau de ces deux produits d'exportation.

Au total donc, on note une insuffisante implication des régions du SUD-OUEST et du NORD-EST dans le processus de génération des productions des cultures d'exportation. Certes entre 1969 et 1985, on observe une tendance à l'accroissement de la part de ces deux régions dans la production totale nationale. Cependant ces progrès sont lents et insuffisants, notamment au niveau du café, du cacao et du coton qui fournissent l'essentiel des recettes d'exportation et garantissent, le mieux, des revenus aux paysans. Conséquemment les

efforts de production apparents qui apparaissent au tableau sont mal répercutés dans la réalité de la vie régionale au quotidien. Le niveau de vie général des populations du NORD-EST et du SUD-OUEST s'en trouve de ce fait toujours affecté.

Le décalage entre ces deux régions et l'ensemble national trouve très imparfaitement, dans le seul effort de production agricole initié en milieu rural, la voie royale qui conduit vers sa réduction.

Il importe dans cette optique d'être particulièrement attentif au comportement du fait urbain régional entre 1969 et 1988, comme facteur de l'autonomie régionale.

c) - Le rôle des villes dans l'affirmation de l'autonomie régionale, facteur de réduction des disparités spatiales.

.../...

INDICATEURS URBAINS	POPULATION URBAINE					TAUX DE CROISSANCE ANNUEL MOYEN	
	1965	1969	1975	1980	1985	1965-1975	1975-1986
VILLES REGIONALES							
SAN-PEDRO	-	4.200	31.606	37.338	48.001	+ 41,1 %	+ 7 %
SASSANDRA	8.000	8.161	8.401	11.459	10.759	+ 0,5 %	+ 3,35 %
SOUBRE	5.000	5.715	7.016	8.100	15.554	+ 3,4 %	+ 7 %
TABOU	5.500	5.875	6.520	7.500	7.500	+ 1,7 %	+ 1,50 %
T O T A L	18.500	19.751	53.543	64.397	81.814		
BONDOUKOU	7.000	10.436	19.021	25.944	26.287	+ 10,50 %	+ 6,34 %
BOUNA	3.500	4.158	5.397	7.400	9.572	+ 4,7 %	+ 6,60 %
TANDA	4.000	4.955	6.835	8.500	6.356	+ 5,5 %	- 0,70 %
T O T A L	14.500	19.549	31.253	41.844	42.215		
ABIDJAN		44.000	951.216	1.422.438	1.671.758	+ 10 %	+ 6,40 %

TABLEAU N° 194 : Evolution de la population urbaine régionale  
dans le NORD-EST et le SUD-OUEST

.../...



Les villes jouent un rôle essentiel dans l'affirmation de la personnalité des régions.

Comme pôle de développement régional, elles contribuent à l'organisation de l'espace qui les environne.

L'exercice et l'impact de cette fonction de commandement sur l'espace sont en rapport avec le poids démographique et économique des villes.

Aussi, apprécier le niveau de développement d'une région implique-t-il d'analyser l'évolution de son réseau urbain dans ses rapports avec son environnement proche ou lointain. L'évidence des interactions réciproques entre la ville et sa région rurale nous conduit à cette question centrale. Comment, les actions d'encadrement des structures d'intervention, conçues en ville et exécutées dans le milieu rural contribuent-elles à modifier le paysage urbain ? Pour le comprendre nous analysons l'évolution des réseaux urbains régionaux du NORD-EST et du SUD-OUEST entre 1969 et 1986.

Nous retenons dans le cadre de cette analyse, les indicateurs de synthèse du dynamisme urbain que sont, l'évolution de la population et son rythme de croissance.

En 1969, la région du SUD-OUEST est encore un espace relativement homogène où SASSANDRA, qui végète, apparaît comme la ville régionale avec 8.161 habitants. SAN-PEDRO est alors un vaste chantier de 4.200 habitants. TABOU, 5.875 habitants, et SOUBRE complètent le paysage urbain régional.

.../...

Dès 1975, de profondes modifications marquent l'espace du SUD-OUEST, ciblées sur la promotion de SAN-PEDRO comme pôle régional unique de la région ; ville nouvelle autant que port, SAN-PEDRO est appelée à contrebalancer l'influence de la ville d'ABIDJAN. En 1975 avec un taux de croissance de +41,1 %, elle atteint 31.606 habitants.

SASSANDRA (8.401 habitants) et TABOU (6.520 habitants) sont excentrées par rapport à l'axe central de désenclavement régional ; aussi leur croissance ( 0,5 % à SASSANDRA) et (+ 1,7 % à TABOU) est-elle faible entre 1969 et 1975.

SOUBRE profite de sa position de carrefour sur l'axe bitumé SAN-PEDRO-SOUBRE-DALOA et SAN-PEDRO-SOUBRE-GAGNOA, pour développer ses relations avec son environnement rural. Ce dynamisme relatif se lit dans la croissance de sa population ; 7.016 habitants en 1975, 8.100 habitants en 1980 et 15.554 habitants en 1985.

Entre 1975 et 1985, la croissance de la ville de SAN-PEDRO marque très sensiblement le pas.

En 1980, sa population atteint 37.338 habitants alors que les prévisions la situe à 69.000 habitants.

En 1985, ce sont 48.001 habitants qui sont recensés à SAN-PEDRO contre les 160.000 habitants prévus à cette date. Que se passe-t-il ?

.../...

Ce qui se passe, révèle les limites de l'intégration des réseaux de communication à l'action régionale des centres de décision ; dès lors que l'exécution de la volonté politique de promotion d'une région forte, est mise en défaut par les contraintes de la conjoncture économique, les projets conçus dans le cadre de l'autonomie régionale, autour des activités du port de SAN-PEDRO, s'écroulent.

- Le plus important est sans doute le projet de création d'une ligne de chemin de fer MAN-SAN-PEDRO visant à assurer un débouché portuaire direct à l'extraction du gisement de fer du Mont KLAHOYO.
- Des études de préfaisabilité d'une importante usine de pâte à papier d'une capacité de 300.000 tonnes ont été effectuées. L'usine est alors prévue pour servir de base au développement d'industries en aval (papeteries, cartonneries ...)
- Dans la branche des industries alimentaires, un projet de création d'une minoterie par la Société des Grands Moulins avec une capacité de 10.000 tonnes/an de mil. (1)
- Dans la branche des industries, la création d'une manufacture de pneumatiques et de chambres à air pour 2 roues par Michelin, avec une capacité de production prévue de 4 millions de pneus et de chambres à air, avec une capacité à terme de 30.000 tonnes.

---

(1) Les Grands Moulins du SUD-OUEST, G.M.S.W., d'un coût de 4,2 milliards de F. CFA n'ont vu le jour qu'en 1982. Ils écrasent 240 T. de blé/jour, soit 50.000 T. de farine/an, grâce à un silo de 10.000 T. La valorisation du mil ayant été mal intégrée au projet, les G.M.S.W., tributaires du marché international du blé, ont dû, une fois, fermer l'entreprise pendant quelques années.

- Dans la branche des matériaux de construction, la création d'une cimenterie; l'usine de broyage a une capacité de production prévue pour 400.000 tonnes par an. (1)

Tous ces projets auraient deux incidences majeures sur la ville:

- l'accroissement substantiel du volume des emplois directs offerts et des emplois induits générés en partie par le secteur informel de service et de production. Pour 1984, les prévisions portent sur un total de 42.730 emplois, soit l'équivalent de l'ensemble de la population de la ville, cette même année.
- le développement des activités portuaires, facteur de dynamisme urbain et l'accroissement sensible du volume des trafics générés.

Toutes ces contraintes se ressentent dans l'évolution et la structure du trafic du port de SAN-PEDRO.

.../...

---

) En Novembre 1982, la Société des Ciments du Sud-Ouest (S.O.I.M.) a effectivement été créée avec une capacité de 400.000 T. Mais l'entreprise éprouve beaucoup de difficultés à tourner au maximum de ses capacités.

NATURES DES PRODUITS	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
<u>EXPORT</u>							
Grumes	831009	961524	737943	823373	1101147	1195165	1008427
Bois usinés	12449	24675	37500	70696	58479	61601	65296
Oléagineux	187	262	9523	13530	14617	18023	18919
Café, Cacao	3859	3783	6564	7858	15342	41955	78796
Divers	994	367	146	261	911	980	1544
Total export	848498	990611	791676	916218	1190496	1317724	1172982
<u>IMPORT</u>							
Ciment	-	9189	9000	-	12164	7707	8783
Hydrocarbures	10109	11168	14719	16344	20334	22590	22637
Divers	979	6816	4231	1389	1663	10490	10996
Total Import	11088	27173	27950	17733	34161	40787	42416
Total Export.- Import.	859586	1017784	819626	933951	1224657	1358511	1215399

TABLEAU N° 195 : Structure et évolution du trafic du Port de SAN-PEDRO entre 1972 et 1978 (Tonnes)

.../...

Entre 1972 et 1978, exceptées les années 1974 et 1978, le trafic du Port de SAN-PEDRO est régulièrement croissant : le trafic total passe de 859.586 tonnes à 1.358.511 tonnes entre 1972 et 1977.

La structure du trafic indique cependant la relative fragilité de la vocation assignée au Port de SAN-PEDRO. C'est un port dominé presque exclusivement par les activités d'exportation : en moyenne, 95 % des trafics portuaires à SAN-PEDRO sont destinés à l'exportation.

Il se trouve que ces exportations sont peu diversifiées puisque, en moyenne, 90 à 95 % sont composées de grumes et de bois usinés.

Le café et le cacao confiés au Port de SAN-PEDRO se limitent exclusivement encore à ce qui est produit dans le SUD-OUEST. Or ces productions et celles du palmier à huile sont faibles.

On comprend que, dans les années 1980, la décision du Gouvernement ivoirien de rationaliser l'exploitation forestière se ressent très vivement sur l'activité du Port. Comme l'indique l'évolution du trafic, 1980 marque sa pointe avec 1.541.942 tonnes grâce à des exportations dominées à plus de 90 % par le bois (1.505.433 tonnes).

A partir de 1981, les tonnages enregistrent régulièrement une baisse dont le manque à gagner est la traduction presque parfaite de la réduction du volume du bois à l'exportation.

.../...

	NAVIRES		MARCHANDISES		(en tonnes)
	NOMBRES	T. J. N.	IMPORT	EXPORT	TOTAL
1971 (4 mois)	173	0.415.666	5.403	71.925	77.328
1972	971	3.335.361	11.089	848.496	859.585
73	1.120	4.159.075	27.173	991.031	1.018.204
74	923	3.546.470	27.950	791.676	819.626
75	884	3.389.169	17.733	916.218	933.951
76	911	3.463.429	34.160	1.190.497	1.224.657
77	879	3.468.438	40.787	1.317.724	1.358.511
78	789	3.315.676	42.416	1.172.982	1.215.399
79	781	3.428.562	36.579	1.501.446	1.538.025
80	746	3.303.147	36.509	1.505.433	1.541.942
81	640	2.897.147	24.254	1.174.778	1.199.032
82	664	3.305.507	55.301	1.172.173	1.227.474
83	669	3.281.455	96.840	1.249.416	1.346.256
84	632	2.990.262	60.188	1.348.138	1.408.326
85	584	2.887.664	67.544	1.087.579	1.155.123
86	600	3.406.388	167.811	976.982	1.144.793

TABLEAU N° 196 : Evolution des tonnages enregistrés au Port de SAN-PEDRO entre 1980 et 1986

SOURCES : Rapport Annuel du Port de SAN-PEDRO

.../...

En 1984 notamment, une légère reprise dans le domaine de l'exportation forestière se répercute sur les tonnages exportés qui atteignent 1.348.138 tonnes, rompant pour un temps, la tendance générale à la baisse du trafic portuaire.

La comparaison de la structure du trafic à l'exportation au Port de SAN-PEDRO entre 1985 et 1986 est suffisamment démonstrative de l'impact excessif du bois sur l'activité du port.

MARCHANDISES	1985	1986	1986-1985	POURCENTAGE
GRUMES FLOTTABLES	498.115	382.697	- 115.418	- 23,17
GRUMES NON FLOTTABLES	222.989	157.594	- 65.395	- 29,33
BOIS USINES	148.510	66.626	+ 18.116	+ 12,20
CAFE	70.223	74.436	+ 4.213	+ 6,00
CACAO	73.093	92.881	+ 19.788	+ 27,07
HUILE DE PALME	48.475	66.190	+ 17.715	+ 36,54
COTON	9.088	10.909	+ 1.872	+ 20,04
CAOUTCHOUC	14.919	22.791	+ 7.872	+ 52,76
HUILE VRAC	71	84	+ 13	+ 18,31
JUS DE CITRON	476	588	+ 112	+ 23,53
FERRAILLES	-	542	-	-
PRODUITS CHIMIQUES	6	3	- 3	-
VEHICULES	7	53	- 46	-
CHARBONS DE BOIS	544	770	+ 226	+ 41,54
MACHINES OUTILS	10	-	-	-
COCO	332	61	- 271	- 81,63
SEL	88	-	-	-
MATERIEL DE DECORATION	-	- 1	-	-
FRUMES	-	5	-	-
DIVERS	633	751	+ 118	+ 18,64
TOTAL	1.087.579	976.982	- 110.597	10,16

TABLEAU N° 197 : Comparaison de la structure des tonnages réalisés à l'exportation au Port de SAN-PEDRO entre 1985 et 1986

SOURCES : Rapport d'activité Port Autonome de SAN-PEDRO 1987



Entre 1985 et 1986, le trafic à l'exportation baisse de 110.597 tonnes, soit -10,16 %.

Tous bois confondus, le trafic généré par l'exploitation forestière baisse entre 1985 et 1986 de 162.697 tonnes. Cependant on constate sur le tableau un accroissement, parfois très sensible, des tonnages au niveau de tous les produits impliqués dans les exportations ; seule exception, les exportations de coco baisse, mais elles portent sur des tonnages relativement faibles pour être décisifs. En revanche le cacao augmente de + 27,07 %, l'huile de palme de + 36,54 %, le coton de + 20,04 % ; le caoutchouc atteint le taux de progression record, avec + 52,76 %.

Il a donc suffi, que les exportations de grumes flottables chutent de -23,17 % et que celles de grumes non flottables baissent de -29,33 % pour que se constate la récession enregistrée au Port de SAN-PEDRO.

Dans la région du NORD-EST la croissance du réseau urbain est peu significative pour accompagner le développement régional. Cette situation est rendue évidente par une contrainte majeure : le NORD-EST ne bénéficie pas d'une action intégrée et volontariste de promotion d'un pôle régional, comme dans le SUD-OUEST, avec SAN-PEDRO, entre 1968 et 1980.

En conséquence, le développement des villes est à l'image de celui du plat pays rural. En 1969, BONDOUKOU qui fait figure de ville régionale compte 10.436 habi-

.../....

tants. BOUNA (4.158 habitants) et TANDA (4.955 habitants) apparaissent dans un rôle de villes secondaires. Grâce à un taux de croissance assez exceptionnel de 10,5 % BONDOUKOU atteint 19.021 habitants en 1975 ; TANDA compte alors 6.835 habitants (taux de croissance + 5,5 %/an) et BOUNA atteint 5.397 habitants (4,7 % par an).

Entre 1975 et 1985 les taux de progression des villes du NORD-EST s'affaiblissent.

La ville régionale ne connaît plus l'attrait qu'elle a exercé autour des années 1970.

En 1980, elle progresse pour atteindre 25.944 habitants grâce à un taux de croissance de 6,34 % l'an ; cependant sa population de 1985 estimée à 26.287 habitants, indique une nette tendance au ralentissement de son dynamisme urbain et régional.

Le phénomène est très sensiblement observable à TANDA qui après avoir atteint 8.500 habitants en 1980, n'est plus créditée que de 6.356 habitants, soit une baisse de population de 2.144 habitants en cinq ans.

Curieusement, BOUNA aux confins du NORD-EST semble retrouver un nouveau dynamisme. En 1980, sa population atteint 7.400 habitants et passe à 9.572 habitants en 1985, orchestrée par un taux de croissance de + 6,6 %.

Ainsi le SUD-OUEST et le NORD-EST présentent par rapport à l'ensemble national, des taux d'urbanisation qui évoluent en proportions inégales.

REGIONS	ANNEES	1965	1975	1980
SUD-OUEST		18,4 %	29,4 %	34,2 %
NORD-EST		6,2 %	8,2 %	9,9 %
ENSEMBLE DES REGIONS DE COTE D'IVOIRE		21 %	31,6 %	37,3 %
REGIONS FORESTIERES EXCLUSIVEMENT		26,2 %	35,9 %	41,1 %
REGIONS FORESTIERES A L'EXCLUSION D'ABIDJAN		14,9 %	19,4 %	21,9 %

TABLEAU N° 198 : Comparaison entre les taux d'urbanisation des régions du N.E. et du S.W. et l'ensemble national.

SOURCES : Diagnostics régionaux du NORD-EST et du SUD-OUEST.

.../...

L'analyse de ce tableau révèle l'existence d'un décalage à deux niveaux.

Entre le SUD-OUEST et le NORD-EST le décalage est important entre les deux taux d'urbanisation, et apparemment, le temps ne fait rien dans le sens d'une réduction de ce déséquilibre.

En 1975 le SUD-OUEST sous l'effet dominant de la ville de SAN-PEDRO et de son port enregistre un taux d'urbanisation de 29,4 %, très voisin de la moyenne nationale de 31,6 %. La région du NORD-EST qui ne bénéficie pas d'un environnement d'une qualité égale, connaît un taux très inférieur de 8,2 %.

En 1980, le niveau du décalage ne s'estompe pas ; le SUD-OUEST porte son taux d'urbanisation à 34,2 % contre 9,9 % pour le NORD-EST.

La moyenne nationale se situe alors à 37,3 %. Celle-ci est essentiellement due au poids dominant de la ville d'ABIDJAN qui en 1980 représente à elle seule 52,8 % de la population urbaine de l'ensemble de la COTE D'IVOIRE.

Ainsi, en 1980 le taux d'urbanisation de la zone forestière est égale à 41,1 % en incluant la ville d'ABIDJAN.

En excluant ABIDJAN, ce taux chute de près de moitié pour n'être plus que de 21,9 %

.../...

## CONCLUSION

La mise en rapport du réseau de communication et des réseaux administratifs est capitale pour comprendre le fonctionnement de l'espace et ses transformations.

Ceux-ci sont mis en œuvre, en effet, grâce à la transparence optimale que réalisent les divers réseaux de voies de communication dans le cadre de la construction d'un Etat moderne soucieux de bien être social.

Dans le cadre du nôtre, l'action porte prioritairement sur l'accessibilité de l'espace rural où se créent l'essentiel des richesses nationales.

Les centres de décision et de diffusion jouent un rôle décisif dans le rapport du réseau de communication à l'espace en fournissant le cadre d'un réseau administratif. Ce réseau administratif chargé de quadriller finement et efficacement l'espace national, fournit la meilleure preuve de la nécessité d'un réseau de communication performant.

Les résultats ne se font pas longtemps attendre. Entre 1969 et 1988, les progrès des réseaux de communication, l'efficacité des actions d'encadrement du monde rural, s'accompagnent d'une extension significative des superficies, du niveau des productions agroforestières et animales.

Le bien être social et économique est rendu possible par les gains économiques et financiers qui en découlent.

.../...

Cependant, le fonctionnement du réseau est générateur d'inégalités. Des disparités régionales apparaissent.

Dès 1969, le SUD-OUEST et le NORD-EST restés en marge du mouvement général des activités économiques, accusent des retards de développement dommageables à l'équilibre politique de la nation.

La prise de conscience de ceux-ci conduit à des opérations de régionalisation du développement économique : A.V.B. dans la région Centre, programmes d'urgence et plan sucrier dans le NORD et surtout A.R.S.O. dans le SUD-OUEST et projet de développement intégré du NORD-EST.

Dans le NORD-EST et le SUD-OUEST, les moyens humains, institutionnels et financiers mis en œuvre, ainsi que les ambitions qu'ils sous-tendent sont inégaux. Leur impact dans l'espace d'application, décalé par rapport au temps, est inégal aussi.

La phase active de l'aménagement de la région du SUD-OUEST est marquée par l'extension des superficies de cultures d'exportation ; parallèlement l'A.R.S.O. s'attèle entre 1969 et 1975 à créer et à consolider les assises économiques de la ville et du Port de SAN-PEDRO.

.../...

Les effets conjugués des opérations de développement urbain et régional se traduisent dans l'accroissement soutenu de la population de la ville régionale ; de même, le trafic du port en augmentation continue, traduit le dynamisme des activités économiques régionales.

A partir de 1980 une conjonction de contraintes hypothèquent l'expansion de la ville, par rapport aux prévisions démographiques et surtout économiques :

- de nombreux projets industriels et un projet minier important sont abandonnés
- la rationalisation de l'exploitation forestière est décidée, et s'accompagne d'une réduction drastique des tonnages exportés,
- l'A.R.S.O. qui coordonne le développement régional est supprimée.

Dans ces conditions, SAN-PEDRO n'est plus à même de contrebalancer comme prévu, l'influence économique, industrielle et démographique d'ABIDJAN.

Cependant, le SUD-OUEST conserve ses acquis qui en font une région économiquement plus avancée que le NORD-EST.

La grande faiblesse du projet de développement intégré qui est expérimenté dans la région du NORD-EST s'articule sur trois contraintes :

.../...

- il porte essentiellement sur la promotion de cultures vivrières utiles en soi ; mais le problème des circuits de distribution aussi longtemps qu'il ne trouvera pas de solution adéquate, ruinera tout gain de productivité agricole ;
- il est muet sur la question de la promotion d'un véritable pôle de développement régional, et naturellement, n'évoque pas les contours de son éclosion ;
- l'effort de construction des infrastructures de communication est réel. Cependant, dans le cadre d'un projet de cette ambition, la production, la collecte et l'évacuation vers les marchés urbains forcément lointains, exigent une plus grande fluidité de l'espace.



CHAPITRE II : NIVEAU DE HIERARCHIE DU RESEAU ET  
NIVEAU D'EQUIPEMENTS : LA QUESTION DE LA  
LOCALISATION DES ACTIVITES ECONOMIQUES.

INTRODUCTION

L'analyse du fonctionnement du réseau et son impact sur l'organisation de l'espace admettent trois phases.

Dans le cadre de la construction de l'Etat moderne, la multiplication des divers systèmes de communication répond à un double souci.

- assurer un quadrillage serré de l'espace national aux fins d'optimiser le contrôle politique et administratif de la population,

- créer les conditions optimales de la transparence de l'espace qui permettent, grâce à un encadrement adéquat, le développement économique des espaces régionaux ; il s'en suit l'élévation du niveau de vie des populations laborieuses ; celles-ci sont du reste, à forte dominance, d'origine rurale.

Pour atteindre ce double objectif fondé sur la maîtrise de l'espace, la voie obligée demeure l'organisation hiérarchique du système des lignes et des noeuds ; elle permet de réduire les coûts économiques et sociaux qui résultent des opérations sur l'espace étendu et la distance qu'elles impliquent.

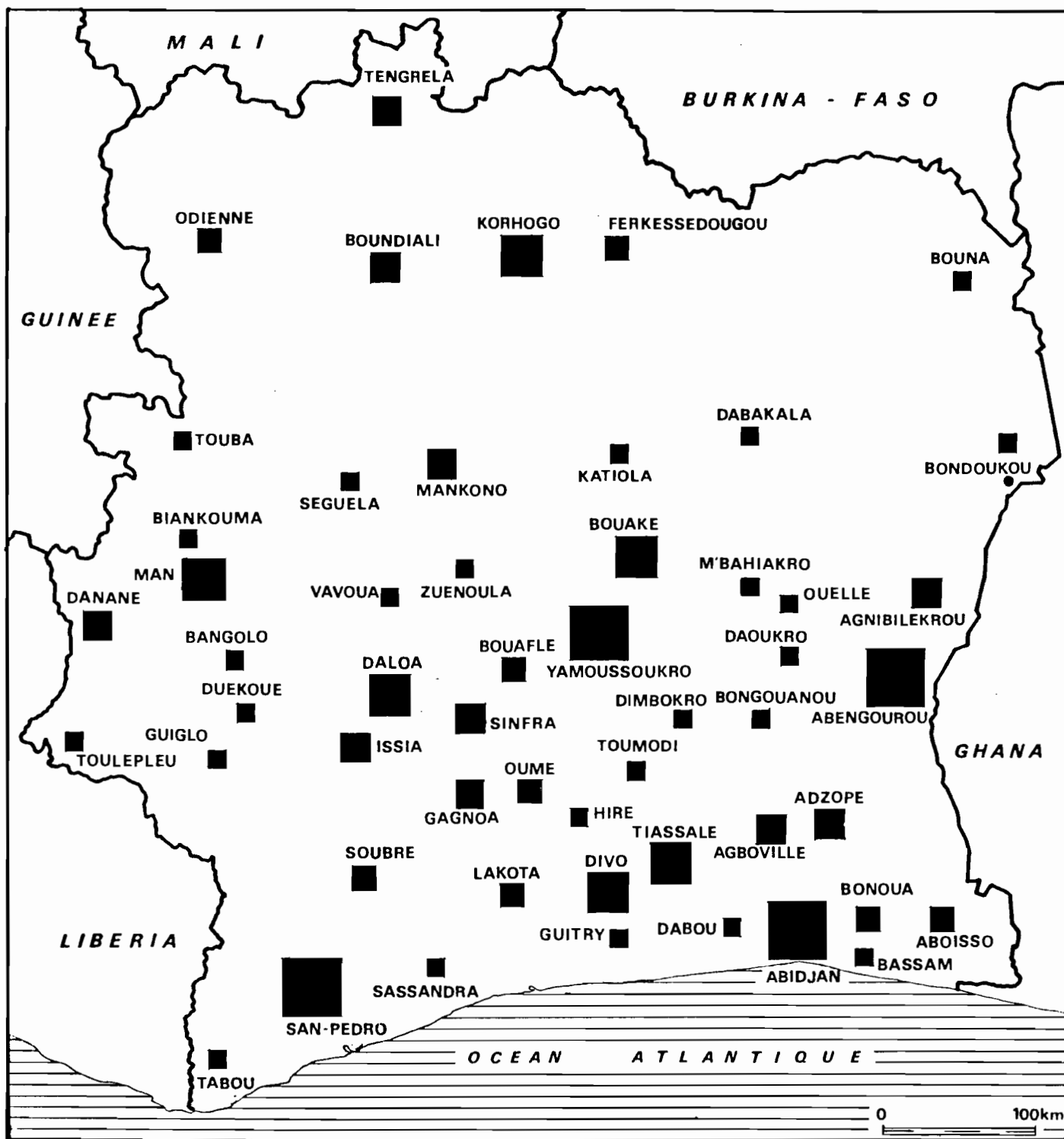
Sous les effets proprement dits du fonctionnement des réseaux de communication et du réseau urbain, un phénomène d'accentuation de la hiérarchie des lignes et des noeuds se dessine.

Sa confirmation se lit dans la dynamique du paysage. La hiérarchie a comme corollaire une différenciation des fonctions. La hiérarchie des noeuds, en se calquant sur celle des voies de communication qui lui donne vie, admet généralement quatre stades d'évolution : le pôle national, les villes régionales, les petites villes et leurs satellites villageois . Les facteurs qui sont à la base des divergences qui interviennent dans l'exercice de leurs fonctions et leur étendue sont connus : hiérarchie des tailles, inégale densité des équipements et des services du secteur de base, et de ceux du secteur domestique des villes, rôle d'approvisionnement des villes exercé par le milieu rural en fonction de ses aptitudes et de ses potentialités. C'est tout le champ des relations ville - campagne et celui de l'application de la théorie des lieux centraux que pose la question de la localisation des activités économiques dans l'espace national.

Pour tenter de la résoudre, nous analysons les rapports entre le niveau de hiérarchie du réseau, le niveau d'équipements et la contrainte de la distance. La hiérarchie administrative et celle de la distribution des équipements qui l'accompagne se calquent sur la hiérarchie des villes. Cette coïncidence fonctionnelle nous conduit directement à l'analyse des rapports entre la localisation, les distances et les services à la communauté.

Le marché est certes une partie intégrante des équipements et son rôle est essentiel dans la vie de relations au niveau national.

Fig. 48 CAPACITE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VILLE



1987

L'OFFRE DE TRANSPORT  
DE MARCHANDISES  
PAR VILLE (en tonnes)

- Moins de 500 tonnes
- De 500 à 1000 -
- De 1001 à 2000 -
- De 200 à 4000 -
- Plus de 4000 -

Au niveau local et régional, la contribution des marchés est décisive pour comprendre les formes par lesquelles s'articule la vie de relations et les détails des facteurs qui les mettent en branle.

C'est pourquoi, dans un premier temps, l'analyse des marchés nous fournit le prétexte à une analyse des mécanismes de la vie de relations à l'échelle régionale et locale.

## SECTION I : LES DISTANCES AUX MARCHES .

### INTRODUCTION

Au niveau régional et local, la vie économique est dominée plus encore qu'au niveau national, par les activités du secteur primaire, notamment agricole. Elles induisent un faible niveau de différenciation économique et sont des facteurs négligeables de hiérarchisation de l'espace. De la sorte, la vie de relations au niveau local et régional des individus, des groupes familiaux, se trouve réduite dans son extension spatiale autant que dans son intensité.

Ce sont cependant les marchés régionaux et locaux qui fournissent le cadre le plus approprié à l'expression du besoin de communiquer des populations à cette échelle de l'analyse spatiale. Les marchés s'articulent sur le fonctionnement du réseau de communication au niveau régional et sur la hiérarchie du réseau des noeuds que celui-ci dessine.

Le schéma sur lequel les marchés s'ordonnent au niveau régional et local varie peu d'une région à une autre.

Pour illustrer le fonctionnement des marchés dans leur rapport avec l'espace, nous nous appuyons sur l'exemple des régions de Bodokro, de Béoumi et de Sakassou.

#### A LOCALISATION ET HIERARCHIE DES MARCHES

A l'intérieur des divisions administratives qui balisent le cadre de l'exercice de la vie de relations au niveau régional, l'organisation des marchés s'articule sur deux étages hiérarchiques.

Le premier étage de cette organisation spatiale est celui qui s'exerce au niveau local.

Le marché local trouve son cadre d'expression dans le pays rural. Ce qui le caractérise tient à un certain nombre de traits marqués du sceau de l'uniformité et de la permanence : la faiblesse relative de son pouvoir d'attraction est sa marque dominante . Cette caractéristique la type profondément et s'accompagne des manifestations suivantes :

- grande irrégularité observée dans son taux de fréquentation,
- renouvellement quasi total d'une session à l'autre des animateurs du marché, extérieurs au village qui le localise,
- rôle presque équivalent des relations sociales et des transactions commerciales dans l'exercice de la fonction des marchés locaux ; ceci indique le faible niveau des échanges marchands à l'occasion de leur tenue.

- enfin, durée relativement limitée des séances hebdomadaires des marchés locaux qui se dispersent, au moment où pointent les premiers rayons brûlants du soleil.

Le second niveau de l'organisation hiérarchique des marchés est celui qui intègre dans son fonctionnement, tout l'espace que bornent les divisions administratives départementales et sous-préfectorales. A l'intérieur de celles-ci, le marché régional est généralement unique. Ce qui le distingue du marché local, tient à une différence dans son degré d'intégration dans l'espace, beaucoup plus qu'à des divergences dans la nature et le fonctionnement des deux niveaux du système de relations régional et local. Le marché régional se marque, dans l'espace où il a prise, d'un certain nombre de régularités et de traits permanents. Le marché régional se caractérise toujours par sa propension à la juxtaposition de formes d'organisation de son aire d'attraction.

- la première forme de cette organisation du rayonnement spatial du marché régional se signe, par la permanence d'une sorte de continuum qui apparaît pour ainsi dire, comme une ligne de front sur lequel le marché recrute l'essentiel des personnes et des biens qui l'animent. Ses limites s'inscrivent dans celles de la division administrative qui fixe le marché régional.

- la seconde forme qui marque l'organisation spatiale de l'aire d'attraction du marché régional porte le sceau de la discontinuité. Elle répond au souci d'intégrer le marché à des espaces plus larges qui justifient sa fonction

régionale. Cette situation trouve son fondement dans la stricte observation des indications de la rationalité économique. L'espace inséré entre les marges du continuum et les points où s'ordonnent les formes d'organisation de l'aire d'attraction discontinue du marché régional est très peu concurrentiel pour une double raison :

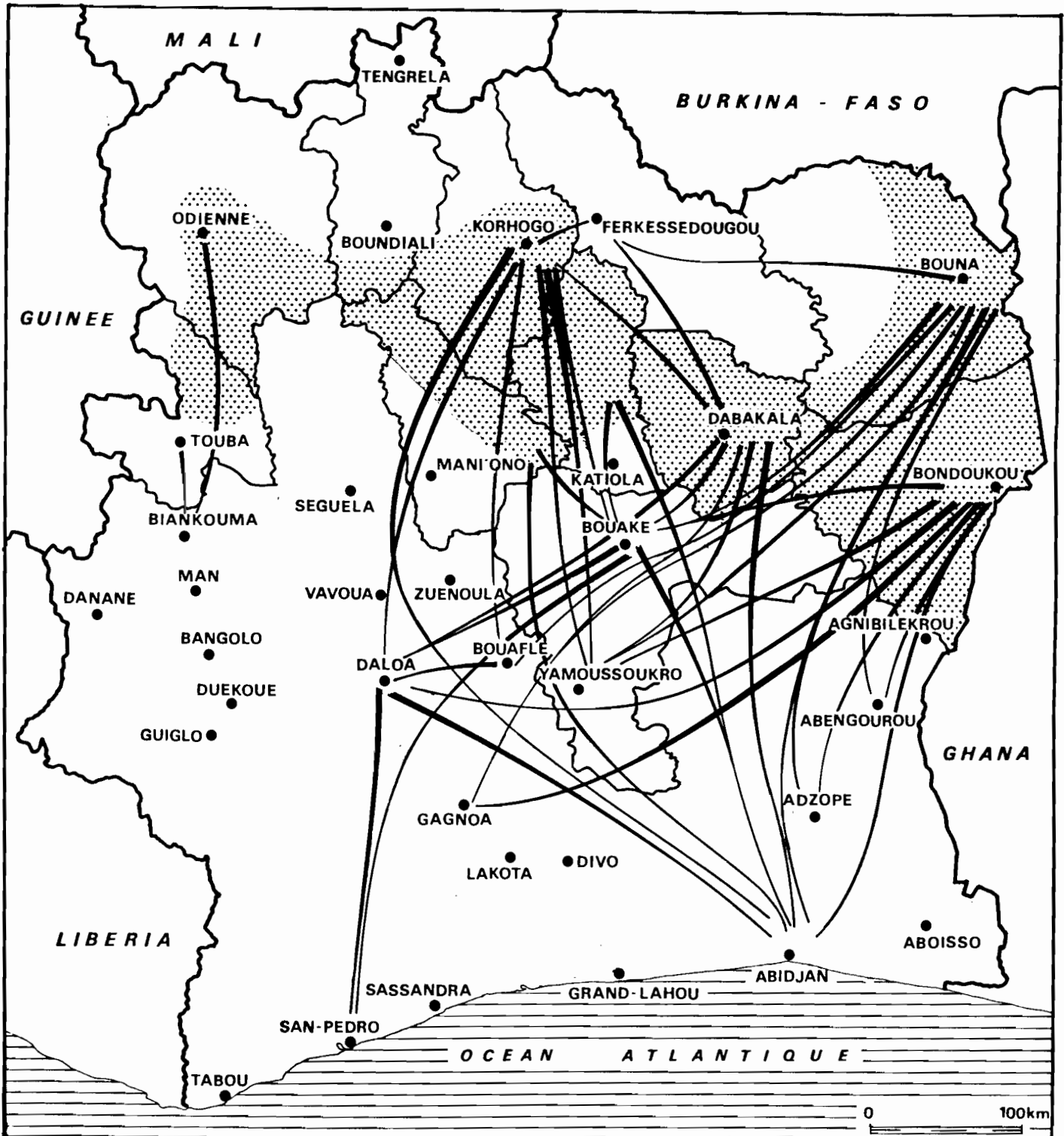
- les produits qui en découlent sont généralement identiques à ceux qu'offrent au marché régional, les populations inscrites dans son aire d'attraction régulière
- la distance au marché pénalise donc à valeur marchande égale, les détenteurs de produits les plus éloignés du point de vente ; d'autant que, au delà des 15 km bien en deçà de l'aire d'attraction continue du marché régional, les moyens de transport à titre onéreux sont nécessaires pour en assurer l'accès .

La contrainte de la distance ne pèse pas toujours de façon décisive sur les aires de fréquentation des marchés régionaux . On le voit à l'aire d'ordonnance discontinue du marché régional. Ce qui impulse son mouvement tient au caractère complémentaire des formes de l'économie qui s'y développent, par rapport à celles qui alimentent ordinairement le lieu central. Même en intégrant la contrainte de la distance à la relation commerciale au marché régional, la sujétion n'est pas décisive pour décourager totalement tous les opérateurs économiques et sociaux éloignés, d'y venir.

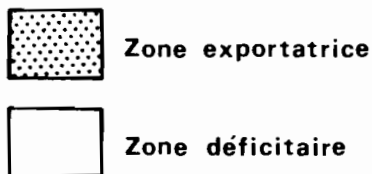
Au prix d'une auréole clairsemée de l'aire d'attraction discontinue du marché régional, cette présence d'origine

Fig. 49

FLUX DE COMMERCIALISATION DE L'IGNAME



source : BETPA - SODETEG - AO  
Decembre 1983





lointaine des personnes et des biens au marché se perpétue, car elle trouve là les conditions de son maintien et de sa permanence.

Le marché régional est un espace où se trouve maximisé les interactions sociales. C'est déjà un lieu de relatif cosmopolitisme. L'attrait qu'il exerce est certes à dominance transactionnelle ; Cependant il se teinte d'un attrait de caractère psychologique, dû au fait que le marché régional apparaît comme un cadre où, hebdomadairement, se rompt le cours monotone de la vie rurale, rythmée par les activités liées à la production agricole.

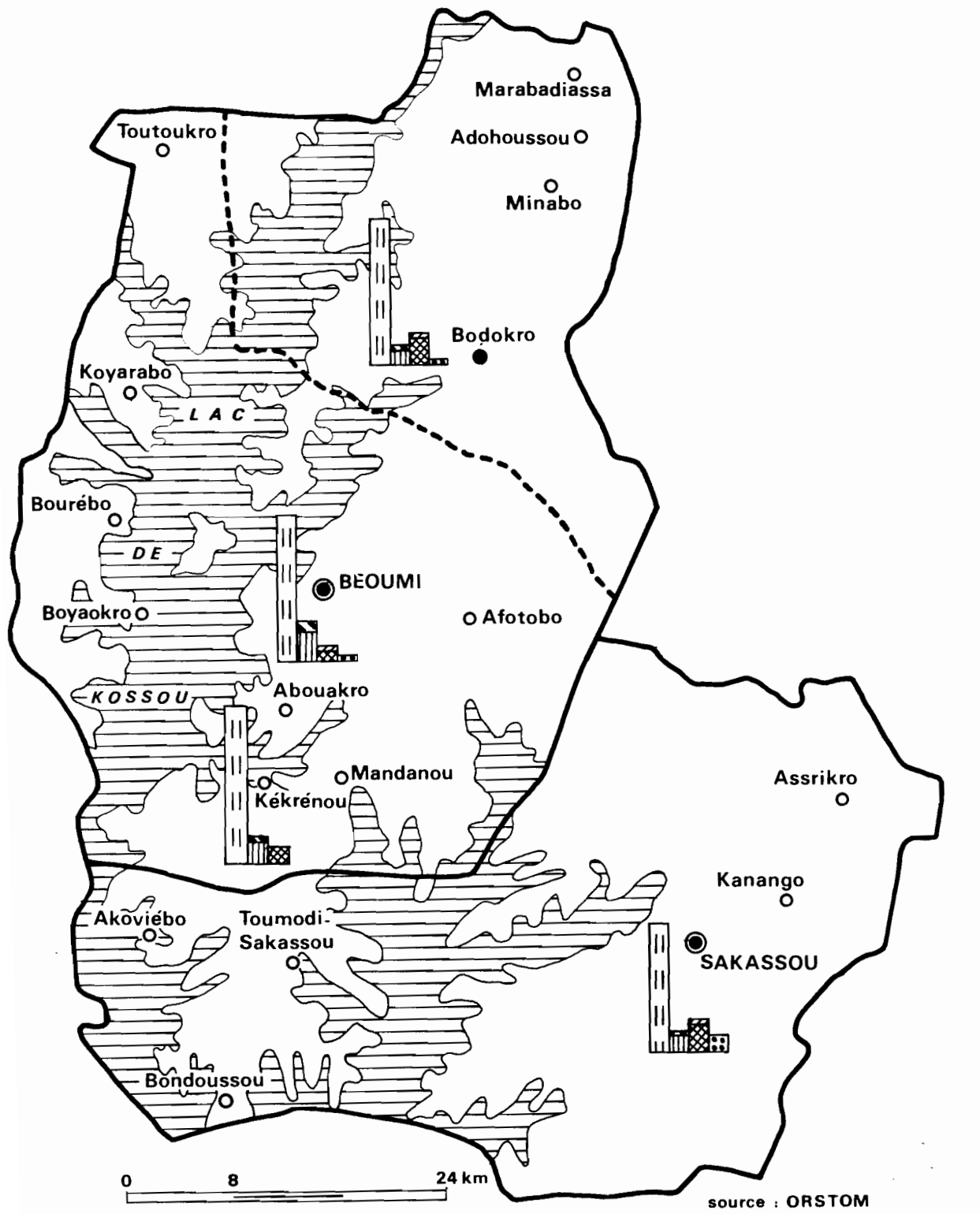
Ce faisant, le marché n'attire pas que ceux qui ont quelque chose à proposer et ou à acheter .












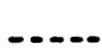
Ici aussi, la distance modère différemment le taux de fréquentation du marché par rapport à l'empire généralement exercé sur les populations régionales.

Le marché régional, parce qu'il se tient au chef-lieu de la division administrative, est aussi le prétexte qui conduit les populations, vers l'accès à tous les équipements et les services administratifs et sociaux localisés au chef-lieu (Etat - Civil, Perception, Hôpital, Dispensaire, P. et T., Ecole et les divers commerces...)

De la sorte, l'irrégularité qui affecte gravement les taux de fréquentation des marchés locaux est, au niveau des marchés régionaux ostensiblement amoindrie. Celle-ci existe cependant ; elle tient aux fluctuations qui marquent le calendrier agricole et qui s'accompagnent , tantôt de phénomènes d'abondance ou de rareté des produits de base proposés sur le marché, tantôt, de considérations liées à la

Fig. 50 **PROVENANCE DES ACHETEURS, VENDEURS ET VISITEURS  
SUR QUATRE MARCHÉS ET LEUR REPARTITION  
SELON LE MODE DE TRANSPORT UTILISE**



- |                                                                                     |                            |                                                                                     |                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
|  | A pied                     |  | 2% des participants          |
|  | A bicyclette               |  | Village (marché)             |
|  | A vélomoteur               |  | Chef-lieu de Sous-Préfecture |
|  | Bouaké                     |  | Chef-lieu de Département     |
|  | } ZONE RURALE (en voiture) |  | Limite de Département        |
|  |                            |  | Limite de Sous-Préfecture    |
|                                                                                     | Intérieur                  |                                                                                     |                              |
|                                                                                     | Extérieur                  |                                                                                     |                              |

disponibilité ou à l'occupation des paysans par rapport à la fréquentation du marché régional.

1° Les marchés régionaux de Sakassou , de Béoumi  
et de Bodokro.

Les départements de Béoumi et de Sakassou comptent trois marchés régionaux nominaux ; ce sont :

- le marché régional de Bodokro,
- le marché régional de Béoumi,
- le marché régional de Sakassou

A l'intérieur de ce niveau de la classification des marchés, une hiérarchie est lisible. L'interprétation à laquelle elle conduit est à mettre en relation avec la nature des indicateurs pris en compte pour opérer la mesure.

Trois indicateurs sont particulièrement parlant pour permettre l'identification de cette hiérarchie :

- le volume et la diversité des produits offerts au marché régional d'où découle le niveau des transactions commerciales réalisées,
- l'affluence et la densité humaines (acheteurs , vendeurs, visiteurs...) constatées sur la place du marché; celles-ci ont un certain lien avec l'attractivité du marché régional par rapport à son aire de rayonnement continue ; la densité de l'occupation humaine de celle-ci intervient pour conférer au mouvement toute son intensité.
- le troisième indicateur de la hiérarchie des marchés régionaux résulte, enfin, de la mesure que l'on peut établir par rapport à la force de l'attraction exercée en dehors

de la région par le marché concerné.

Cette attraction est mesurable à partir de deux indications.

- l'analyse de la portée- limite des marchés régionaux intègre la relation de la distance au marché
- l'intensité avec laquelle cette relation s'établit ainsi que sa permanence, achèvent de mêler critères de qualité et mesure quantitative.

Ces trois critères qui modèlent la hiérarchie des marchés régionaux n'entretiennent pas toujours des liaisons très intimes.

KOBY a pu observer que dans la région Nord-Est (département de Bondoukou) , les transactions commerciales portant sur la culture dominante de l'igname sont deux fois plus importantes sur le marché de Débangou qu'elles ne le sont sur celui de Boroumba. Pourtant Boroumba draine sur son marché périodique un nombre de vendeurs d'ignames 17 fois supérieur à la moyenne des vendeurs identifiés sur le marché, de taille plus modeste, qu'est celui de Débangou(1)!. Ce qui est observé sur les marchés ruraux de la région du Nord-Est se reproduit au niveau des marchés régionaux de Bodokro, de Béoumi et de Sakassou.

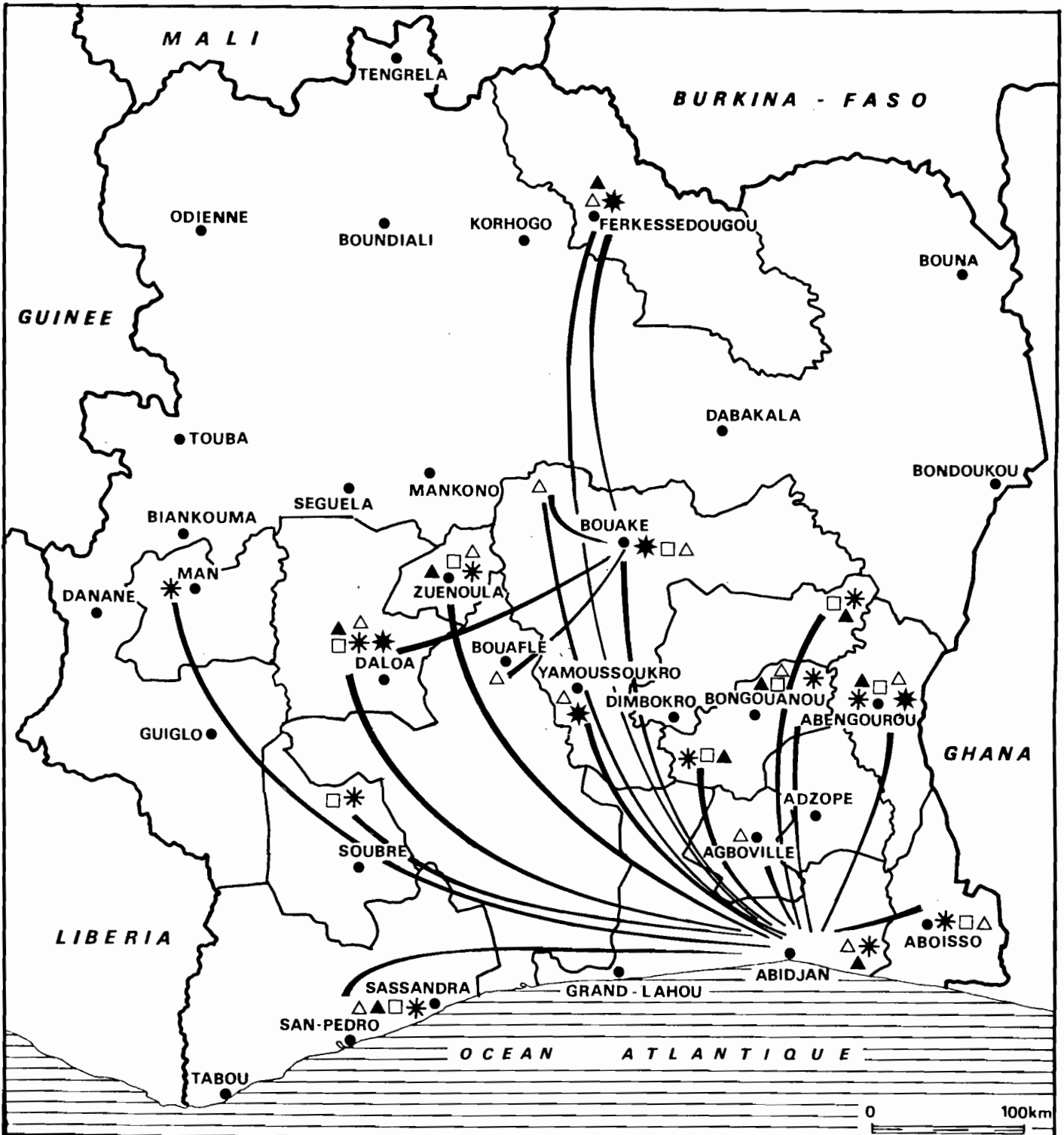
Ceux-ci appartiennent à une même zone écologique ; conséquemment, la nature des produits du crû destinés aux transactions commerciales est identique . Les produits

---

(1) ASSA KOBY - Etude Géographique des Marchés de la Sous-Préfecture de Bondoukou 1973 I.G.T. 22 pages.

Fig. 51

FLUX DE COMMERCIALISATION DES LEGUMES



source : BETPA - SODETEG - AO  
Décembre 1983

- ★ Chou
- \* Gombo
- N'drowa
- ▲ Piment
- △ Tomate

ayant une provenance extérieure aux régions-sièges du marché central le sont également ; ceci s'observe aussi bien par rapport aux produits de l'agriculture, de la pêche et de l'élevage qu'à ceux qui découlent directement de la transformation artisanale et industrielle.

Un inventaire minutieux, mais non exhaustif, sur les trois marchés régionaux concernés conclut à la mise au point de la nomenclature présente.

Elle inventorie les marchandises proposées sur ces marchés régionaux à la fois sur la base de leur origine géographique et sur celle de leur destination finale, par rapport à l'utilisation à laquelle sa vocation se prête.

- Les produits d'origine ou de fabrication locale, internes aux régions-sièges du marché régional, se trouvent articulés sur trois rubriques :

- les produits de consommation courante,
- les produits de consommation éventuelle,
- les produits d'équipements tels que les outils de travail et les objets ménagers.

Les produits d'origine extra-régionale observent la même nomenclature . Ils sont dominés par les produits de consommation courante, notamment d'origine industrielle. Cependant qu'un éventail assez large de produits de consommation plus rare, indique le caractère ostensible de l'appel à une forme supérieure de consommation.

Les tableaux qui suivent tentent de rendre compte dans le détail, de la nature des produits qui confèrent aux marchés régionaux leur attribut de centre géographique de maximisation de l'interaction économique et sociale.

Produits de consommation courante	Produits de consommation éventuelle	Produits d'équipements
<p><u>Produits alimentaires</u></p> <p>Ignames = 500 F CFA/tubercule            Bananes = 100 F CFA/3 bananes            Riz = 100 F/petite cuvette            Taros = 50F/4 taros            Manioc = 100F/3 maniocs            Graines de palme =/25F/Tas            Arachides = 75F/kg            Gombo = 25/Tas            "Gnangnan" =/25F/Tas            Aubergine = 25F/Tas            "Attieké" = 25F /poignée            "Placali" = 25F/Poignée            Piment = 25F/Tas            Oignons =/25F/Tas            Viande de brousse = 3000F/CFA            Poisson frais de " Kossou" = 500 F.            Poisson frit " " = 100 F.            Maïs = 25F/Cuvette</p>	<p>Poulets = 1000 F CFA            Pintades = 800 F CFA            Moutons = 15.000 F            Cabris = 8.000 F CFA            Tabac = 25F/CFA.            Vin de palme = 100 F            escargots = 100 F            sculpture sur bois = 1000 F CFA.</p>	<p>Balais = 100 F CFA            Manches de houe_750F            Vannerie = 350 F</p>

TABLEAU N° 199 : Produits d'origine ou de fabrication locale interne à l'aire d'attraction continue des marchés régionaux.

N.B. : l'ensemble des valeurs sont exprimées en F. CFA  
 1 F. CFA = 0,0 20 F.F.

Produits de consommation courante	Produits de consommation éventuelle	Produits d'équipements
<p><u>Produits alimentaires</u></p> <p>Poisson fumé = 500 F</p> <p>Viande de boucherie = 900F/kg</p> <p>Poulets = 1000 F</p> <p>Sel et assaisonnements = 150F</p> <p>Huile et matières grasses = 350F</p> <p>Pâtes et spaghettis = 175 F</p> <p>Pain = 70 F</p> <p>Sucre = 350 F/kg</p> <p>Confiserie = 250F/paquet</p> <p>Biscuits = 175F/paquet</p> <p>Boissons gazeuses = 110F/bouteille</p> <p>Liqueurs = 2000F/bouteille</p> <p><u>Articles ménagers de première nécessité</u></p> <p>Torche et piles = 500 F</p> <p>Lampe tempête = 600 F</p> <p>Pétrole et allumettes = 250 F</p> <p>Serviette et éponges = 600 F</p> <p>Sandalettes = 600 F</p> <p>Savon = 200 F</p>	<p>Survêtements = 6500 F</p> <p>Sous-vêtements = 600 F</p> <p>Pantalons, chemises = 7000F</p> <p>Souliers = 6000F</p> <p>Sacs de sport = 2500 F</p> <p>Grelots = 600F/1'unité</p> <p>Articles de bazar = 300F</p> <p>Objets de confection et de lingerie = 1200 F</p> <p>Ustensiles de cuisine = 900 F</p> <p>Boeufs = 120.000 F</p> <p>Caprins = 30.000 F</p> <p>Boissons = 300F/litre</p> <p>Draps = 6.000F</p>	<p>Dabas = 600 F</p> <p>Matchettes = 1500F</p> <p>Limes = 600 F</p> <p>Pièges à rat = 3000 F</p> <p>Bottes de travail = 3500F</p> <p>Pièces de rechange pour bicyclettes = 1000 F</p> <p>Serrures = 2000 F</p> <p>Cadenas = 500F</p>

TABLEAU N° 200 :

Produits en provenance de la zone d'attraction discontinuée des marchés régionaux.



L'analyse comparative des deux tableaux figurant la nature des produits par origine et par destination fait apparaître les marchés régionaux comme des lieux relativement importants d'incitation à la consommation. Cette observation est d'abord vérifiée par la gamme des marchandises proposées à la consommation courante et à celle des biens rares, par les producteurs et les marchands d'origine locale. La liste est complète des produits du cru : tubercules d'ignames, manioc, taros... voisinent avec les fruits et légumes (bananes, arachides, oignons, aubergines, Gombo, "Gnangnan"...)

Les protéines animales ne sont pas en reste . Depuis la création du lac de barrage à partir de Kossou, les régions de Bodokro, de Béoumi et de Sakassou sont devenues des zones de forte production de poisson d'eau continentale. Frais, fumé ou frit, le poisson est présent sur les marchés où il représente un appoint essentiel dans l'équilibre alimentaire des populations . Seul son prix relativement élevé dissuade les populations non riveraines d'accéder véritablement à sa consommation courante.

Poulets, pintades et plus encore moutons et cabris, pour tout dire les volailles et les caprins demeurent pour l'essentiel des produits de luxe, des biens rares consommés à l'occasion de cérémonies particulières.

A moins d'alimenter les marchés urbains proches, ils entrent de façon très épisodique dans les transactions qui fondent en grande partie, l'existence des marchés régionaux.

Les produits qui intègrent la gamme des équipements sont plutôt rares. Balais, manches à houe, produits de la

vannerie suffisent à en dessiner les contours.

Il convient de dire que, dans ce secteur, chaque paysan fait l'effort de s'autosuffire, ce qui décourage pour beaucoup, l'échange marchand.

Le schéma sur lequel s'ordonnent les produits d'origine locale proposés sur les marchés régionaux, est aussi celui qui modèle l'offre, par nature et par destination, des produits en provenance de l'aire d'attraction discontinue de ces lieux-centraux régionaux.

Ici aussi, ce qui domine sur l'espace du marché est constitué par les produits de consommation courante. Ils se caractérisent par une extension de la gamme des produits proposés sur l'aire de chalandise et par un émiettement de l'offre qu'accompagne la fragmentation des prix pratiqués par unité de produits. Produits alimentaires autant que articles ménagers de première nécessité s'inscrivent dans cette logique. On le voit à la multiplication de l'offre de produits de détail dont les prix unitaires moyens n'excèdent pas 350 F/CFA.

Les biens de consommation rare et les produits de consommation éventuelle découlent, pour l'essentiel, de l'industrie : vêtements, chaussures, sacs de sport présentent une gamme de prix relativement serrée dont le niveau condamne à être voués à des consommations tout à fait épisodiques, eu égard au niveau de revenus moyens dans les départements de savane de Béoumi et de Sakassou.

En fait, c'est véritablement le prix qui modèle le rythme de consommation des produits, lesquels se voient conférer une dénomination commune dans la nomenclature des produits

extra-régionaux ; on le voit à la juxtaposition des produits d'origine industrielle et des produits de l'élevage (ovins, caprins).

La gamme des produits d'équipements, d'origine industrielle, est ici aussi relativement sous-représentée; cependant que le niveau des prix pratiqués reste élevé. Il est vrai que, en l'occurrence, ce sont des produits qui intègrent directement le système de production économique ; et que ce faisant, ils sont générateurs de profits directs. Ce n'est donc pas la nature des produits qui introduit un soupçon de hiérarchie dans le réseau des marchés de niveau régional.

Le facteur de différenciation des marchés régionaux par rapport aux produits qui font l'objet de transactions commerciales, réside dans cet indicateur quantitatif qu'est le volume des marchandises et des transactions. Pour autant, sa mesure est extrêmement difficile à ajuster dans le cadre des marchés de type informel, comme ceux que nous analysons. Aucun instrument de mesure, même patient, ne conduit à régler ce problème . Cette difficulté se double du caractère d'irrégularité qui affecte, par rapport au calendrier agricole, le fonctionnement de l'ensemble des marchés .

Ce qu'il est possible d'affirmer porte sur les deux produits de base des marchés régionaux ; l'igname et le poisson du lac de Kossou.

L'observation patiente et répétée sur chacun des trois marchés conduit aux hypothèses suivantes :

Des trois marchés régionaux considérés, celui de

Sakassou semble se démarquer par l'importance du volume des ignames qui y sont commercialisées .

Il est cependant talonné de près par le marché de Béoumi. La hiérarchie s'inverse quand on ne prend en compte que le volume du poisson proposé sur chaque marché régional; Le marché de Béoumi apparaît de très loin, le principal pourvoyeur du poisson, parmi les trois marchés régionaux. Sur le marché régional de Sakassou, l'offre de poisson est plus discrète. Il ne s'en déduit pas que la région considérée soit pauvre en protéines d'origine lacustre. Ce qui se passe , c'est que la production régionale de poisson est en grande majorité détournée du circuit traditionnel de distribution constitué par le marché régional et les marchés locaux. Des contrats d'exclusivité de vente ont tacitement pris forme, entre les pêcheurs et certains commerçants grossistes . Ceux-ci viennent directement, soit de Bouaké, soit de Yamoussoukro, soit encore de Bouaflé pour prendre possession de la production des pêcheurs, jusque dans leurs campements de pêche. C'est ce qui explique la faiblesse de la production de poisson proposé au marché, à laquelle s'ajoute la faiblesse du niveau des revenus.

Le marché régional de Bodokro est en définitive le moins bien achalandé.

L'igname proposée sur le marché de Bodokro est, en volume, importante mais inférieure aux tonnages qui font l'objet de transactions sur les marchés de Béoumi et de Sakassou.

La production locale de poisson est faible en raison du fait que, à la latitude de Bodokro, la retenue d'eau du

lac de Kossou est, en superficie, en passe de se confondre avec le lit majeur du fleuve Bandama qui lui donne naissance.

Conséquence, le poisson du lac de Kossou observe, sur le marché de Bodokro, une présence discrète ; et encore, les approvisionnements tiennent-ils pour beaucoup, aux transferts qui s'opèrent, en provenance de la région de Béoumi. Faisant suite à la nature et au volume des produits alimentant leur point de localisation, l'affluence et la densité humaine comptabilisées sur les marchés régionaux constituent le deuxième indicateur de la hiérarchie de ces places centrales.

Trois phases d'évolution des marchés régionaux intègrent la procédure qui préside à l'établissement de leur rapport hiérarchique.

Elles s'éclairent à partir de trois questions : de quel poids démographique pèse l'affluence qui forme le noyau quotidien des acheteurs et des vendeurs des marchés régionaux ?

A quel niveau se situe, pour chacun de ces marchés, l'affluence humaine record lors des sessions hebdomadaires parmi les plus animées ?

Comment ces marchés régionaux se trouvent-ils numériquement affectés par les cycles qui rythment le calendrier agricole ?

MARCHES REGIONAUX RAPPORT DE LA TAILLE A LA NATURE DU MARCHÉ	MARCHE DE BEOUMI	MARCHE DE SAKASSOU	MARCHE DE BODOKRO
MARCHE QUOTIDIEN	3.500	1.000	100
NIVEAU DE L'AFFLU- ENCE DU MARCHÉ HEBDOMADAIRE EN PERIODE DE POINTE	30.000	20.000	10.000
NIVEAU DE L'AF- FLUENCE HUMAINE DU MARCHÉ HEBDOMADAIRE EN BASSE SAISON	15.000	8.000	4.000
TAUX DE FLUCTUATION PERIODIQUE SUR LES MARCHES HEBDO- MADAIRES.	50 %	60 %	60 %

TABLEAU N° 201 :

Fluctuation de l'affluence humaine  
sur les marchés régionaux et hiérarchie.

Sources : enquêtes et observations directes.

Les marchés de Béoumi, de Sakassou et de Bodokro gardent, malgré leur caractère hebdomadaire très prononcé, un noyau quotidien centré presque exclusivement sur l'approvisionnement des populations du chef-lieu. A Béoumi, la session journalière du marché déplace au total 3500 acheteurs et vendeurs; le noyau journalier du marché de Sakassou n'attire guère plus du millier de personnes, en période de pointe.

Quant à celui de Bodokro, ce sont moins de 100 personnes qui animent sa session quotidienne. Il faut des jours exceptionnels pour que marchands, acheteurs et visiteurs atteignent la centaine d'hommes et de femmes.

Ce qui confère à ces marchés leur véritable vocation régionale est ailleurs; celle-ci tient principalement aux sessions hebdomadaires de ces marchés; car elles offrent en effet aux populations de l'ensemble de la région et au delà, l'occasion d'échanges marchands réalisés à partir d'espaces élargies, rendus possibles par la confrontation de marchandises concurrentiels, grâce à leur diversité, à leur nature et grâce à leur volume.

A cette occasion, le marché régional de Béoumi atteint, en période de grande affluence, le chiffre de 30.000 acheteurs, vendeurs et visiteurs confondus.

Ce chiffre peut descendre à 15.000 personnes pendant des périodes où, le paysan n'ayant plus rien à proposer sur les marchés, est retenu sur les champs par les exigences du calendrier agricole (Février à Mai par exemple).

Les périodes de grande affluence qui marquent le fonctionnement du marché régional de Sakassou, donnent lieu à un

rassemblement atteignant 20.000 personnes, acheteurs, vendeurs et visiteurs confondus. C'est un 1/3 de moins que la population captée par le marché de Béoumi. Les périodes de basse fréquentation se caractérisent, par une baisse relativement plus importante du niveau de l'affluence moyenne : au total, 8000 personnes sont recensées sur le marché de Sakassou, soit un taux de fluctuation de 60 % d'une saison à l'autre.

Le marché régional de Bodokro enregistre en période de pointe, une affluence de 10.000 marchands, acheteurs et visiteurs lors de ses sessions hebdomadaires, soit 2 fois moins que le marché de Sakassou, 3 fois moins que celui de Béoumi, en moyenne. En période de basse conjoncture, l'attrait que ce marché exerce enregistre une nette détérioration (-60 % en moyenne) ; de la sorte, la population présente lors des sessions hebdomadaires du marché avoisine les 4000 habitants, et les dépasse que très rarement. Au total donc, la hiérarchie qu'imposent l'affluence et la densité humaine comptabilisées sur les marchés régionaux, de Sakassou, de Béoumi et celui de Bodokro, dessine en l'occurrence, des contours marqués du sceau d'une grande limpidité.

Que l'indicateur s'appuie sur le taux d'affluence qui forme le noyau quotidien du marché régional, qu'il prenne en compte le niveau de la fréquentation de haute saison, ou qu'il s'intéresse aux périodes de basse fréquentation hebdomadaire, trois certitudes gardent leur permanence ; dans l'établissement de la hiérarchie des marchés régionaux, celui de Béoumi s'affirme comme un pôle d'attraction sans comparaison au niveau de la région étudiée.



Le marché régional de Sakassou vient en seconde position, suivi, mais de très loin, par le marché régional de Bodokro. Le taux de fluctuation périodique sur ces marchés régionaux restitue parfaitement cette hiérarchie ; il rend le marché de Béoumi moins sensible (50 %) que ne le sont ceux de Sakassou et de Bodokro, aux perturbations saisonnières qui abaissent ou relèvent, le niveau de fréquentation des marchés (60 %).

Un troisième niveau de la mesure hiérarchique des marchés régionaux se fonde, sur l'amplitude spatiale de l'aire d'attraction des marchés, leur portée-limite et l'intensité des flux de personnes qu'ils génèrent.

C'est l'analyse ultérieure du rayonnement et de la fréquentation des marchés qui règle cette question.

Pour autant, la question que posent les problèmes de localisation et de hiérarchie renvoie aussi à l'analyse des marchés locaux.

## 2° Localisation et hiérarchie des marchés locaux.

La hiérarchie du réseau des marchés locaux s'articule sur deux ensembles différenciés.

- les marchés locaux à résonance intrazonale,
- les marchés locaux à résonance interzonale.

Ce qui les distingue est contenu dans les vocables qui les identifient ; ceux-ci signent que le facteur dominant de la hiérarchie des marchés locaux, repose sur la capacité de ceux-ci, à intégrer un plus grand nombre de pays ruraux dans leur champ d'attraction.

Cependant, dans le strict cas de l'analyse de la hiérarchie du réseau des marchés locaux, ce n'est pas l'aire d'attraction proprement dite de ces marchés, mais les implications possibles découlant de celle-ci, qui retiennent notre attention présente.

La première répercussion de l'aire d'attraction différenciée des marchés locaux sur l'établissement de leur hiérarchie, repose sur l'affluence qu'ils génèrent, lors de leur session hebdomadaire .

Le marché interzonal d'Asrikro dans le département de Sakassou compte, en période de forte fréquentation 6000 à 7000 marchands, acheteurs et visiteurs ; pendant la période de basse conjoncture, l'affluence sur ce marché plafonne à 3000 - 3500 personnes.

Le second marché interzonal est basé à Kékréno dans le département de Béoumi. De taille plus modeste, il réunit en période de haute fréquentation 3000 à 4000 personnes. En période basse, le volume des personnes présentes au marché chute de moitié.

En ces périodes-là, un phénomène d'inversion de la nature et des fonctions du marché de Kékréno conduit celui-ci à n'être plus qu'un simple marché local intrazonal . C'est que la réduction du volume de la population "marchande" s'accompagne souvent, d'un rétrécissement de son aire d'attraction qui se retrouve confinée dans les limites de son seul pays rural.

Le marché interzonal représente, en zone véritablement rurale, les lieux d'interaction sociale, assurant le relais entre le marché régional et le marché rural ou intrazonal.

Les marchés intrazonaux offrent dans le pays rural, l'un des rares cadres formels de l'exercice de l'interaction

sociale, au sein des sous-groupes ethniques baoulé apparentés. C'est d'abord à cela qu'ils doivent le succès qu'ils connaissent. Et la floraison numérique qui les caractérise dans l'espace en porte un premier témoignage. Cependant, elle n'explique pas tout. Si les marchés intrazonaux sont relativement nombreux dans les départements de Béoumi et de Sakassou, cela tient à des règles qui modèlent leur fonctionnement. Elle commandent des prescriptions tacites qui portent sur une double divergence:

- divergence dans l'espace qui inclut l'aire d'attraction du marché,
- divergence dans le temps où le marché tient sa session hebdomadaire.

Des exceptions à ces règles sont apparues, mais elles sont inévitables. Le grand nombre des marchés intrazonaux fait que, de part en part dans l'espace, des jours de marché coïncident. Autant qu'il est possible, le cadre de leur réunion hebdomadaire observe des distances suffisantes pour éviter que leurs aires d'attraction se chevauchent. C'est ce qui s'observe, dans le département de Sakassou à Ayaou - Sokpa et à Toumodi - Sakassou ; les marchés que ces localités abritent, siègent simultanément le lundi ; cependant que ces marchés ruraux organisent leur champ sans chevauchement spatial; la divergence dans l'espace vole au secours de l'unité de temps, pour garantir le bon fonctionnement du système de l'interaction sociale et économique.

Ce qui différencie en définitive un marché local intrazonal d'un autre, tient à l'aire d'extension de son pays rural qui recoupe, souvent, celle du sous-groupe ethnique, ciment de l'unité autour du village - marché.

Au total la distribution des marchés locaux de niveau intrazonal s'ordonne de la façon suivante :

- dans le département de Béoumi, les marchés observent la rotation suivante : Adohoussou (Jeudi) ; Minabo (Mercredi) ; Toutoukro (Jeudi) ; Koyarabo (Samedi) ; Afotobo (samedi) ; Mandanou (Mercredi) ; et Abouakro (Vendredi).

Les marchés intrazonaux dans le département de Sakassou s'organisent sur un schéma similaire :

- Kanango (Vendredi) ; Ayaou -Sokpa (Lundi) ; Bondossou (Mercredi) ; et enfin Toumodi - Sakassou (Lundi) .

La nature des produits proposés sur les marchés locaux n'est pas, à tous points, identiques, selon qu'il s'agit d'un marché interzonal ou intrazonal, bien que de grandes similitudes puissent persister.

Au niveau des produits alimentaires du cru, on retrouve les mêmes que ceux identifiés sur les marchés régionaux (igname, banane, riz, taros...).

La différence entre niveaux de chalandise sur les marchés inter et intrazonaux commence à se lire au tableau des produits de consommation plus rare, comme les ovins, les caprins, les bovins. Si les premiers en sont dotés, ce n'est pas toujours le cas pour les petits marchés ruraux.

La rupture entre marchés interzonal et intrazonal est à peu près totale, sur le rayon des produits d'origine extra- régionale qui, ordinairement, alimentent les marchés régionaux de Bodokro, de Béoumi et de Sakassou.

C'est un des traits caractéristiques des marchés intrazonaux, le fait qu'ils captent très peu, ou pas de produits d'origine extérieure aux régions qui les localisent . C'est ainsi que des produits de consommation courante comme le pain, les huiles, le sucre y sont souvent absents ; comme le sont à fortiori, des consommations plus rares (survêtements, pantalons, chemises, pièces de rechange, bovins et caprins...).

En revanche, les marchés locaux interrégionaux comme ceux de Marrabadiassa, d'Asrikro et de Kékéréno présentent une gamme relativement complète des produits décrits sur les marchés régionaux. Sauf que l'offre, proportionnelle à la taille de la demande, y est forcément beaucoup plus réduite.

C'est donc en définitive un subtil mixage de divergences sur la taille , sur l'affluence et, à un certain degré, sur la nature et l'origine des produits proposés qui trace la ligne de démarcation séparant les marchés interzonaux et les marchés intrazonaux.

Ceux-là sont plus proches, par la nature et par l'origine des produits, des marchés régionaux. C'est essentiellement le volume de ceux-ci qui les différencie sur ce point. Cependant, le volume des produits est une spirale qui trouve son prolongement dans les manifestations de l'aire d'attraction des marchés.

Il importe dès lors, d'analyser les rapports que les facteurs de localisation et de hiérarchie entretiennent, plus directement, avec le fonctionnement des marchés, leur rayonnement et leur fréquentation.

B RAYONNEMENT ET FREQUENTATION DES MARCHES : LA PROBLE-  
MATIQUE DU RAVITAILLEMENT DES POPULATIONS.

INTRODUCTION

Le rayonnement et la fréquentation des marchés peuvent être des indicateurs d'une grande qualité, pour mesurer les marchés et en identifier la hiérarchie. Si cette analyse apparaît seulement à ce niveau, c'est précisément parce que le rayonnement et l'étude de la fréquentation des marchés, procèdent plus de leur fonctionnement. C'est donc par souci dialectique, et pour intégrer notre démarche dans un enchaînement logique, que l'étude du rayonnement suit l'analyse de la structure des marchés, ciblée sur la localisation et la hiérarchie.

Le rayonnement et la fréquentation des marchés sont en rapport dans leurs grandes orientations, avec le niveau hiérarchique et la structure des marchés.

On le lit en filigrance, dans l'analyse de la localisation et de la hiérarchie de ces places centrales d'interaction économique et sociale.

Il faut cependant préciser ceci : l'étude de l'affluence et de la fréquentation des marchés, conduites dans l'optique de l'identification de leur hiérarchie, s'est essentiellement présentée comme une photographie, à un temps précis, le plus favorable possible, de l'aire d'achalandage du marché.

Comme toute photographie, cette étude dit mal l'aire d'attraction réelle de chacun des niveaux hiérarchiques des marchés, la diversité de l'intensité de leur

expression, dans l'espace et le temps, en fonction de la distance au marché, les facteurs qui les stimulent, les contraintes qui les freinent...

L'analyse du rayonnement et de la fréquentation des marchés vient répondre à ces préoccupations spatiales essentielles, car elle permet d'identifier les mécanismes qui président à la formation des marchés et situe leur rapport à l'espace ; on revient au rôle incontournable des réseaux de voie de communication.

#### 1° Rayonnement et fréquentation des marchés régionaux.

Ce qui marque les marchés régionaux, c'est la juxtaposition de deux aires de rayonnement et d'achalandage.

Le premier se caractérise par une couronne spatiale continue ; les auréoles circulaires qu'elle trace, dessinent les contours des aires d'attraction et d'achalandage d'égale intensité, à l'intérieur de l'ensemble du champ de fréquentation du marché régional.

Le schéma tel qu'il s'organise se reproduit dans le fonctionnement des marchés régionaux aussi bien à Bodokro, à Béoumi qu'à Sakassou.

Le rayonnement régional de ces marchés couvre de façon continue, l'ensemble de l'espace administratif qui borne les frontières de ces régions.

C'est dans le taux de fréquentation par rapport à l'espace d'origine, que des disparités infiltrent le système. Elles tiennent à la contrainte de la distance au marché ; celle-ci s'exprime différemment, selon que les villages captifs, se situent aux marges des limites administratives des régions qui bornent la portée-limite de l'aire d'attraction continue du marché, ou qu'ils tendent à se confondre

avec son épicentre. Cette situation se double d'un autre critère de disparité qui lui est intimement lié : il s'agit de l'inégalité des sexes par rapport à la distance au marché.

RAPPORTS AU SEX- DES VILLAGES REGIONAUX CARTES	DISTANCES AUX MARCHES					
	0-5 km	5-10 km	10- 15km	15-20 km	20-25 km	25-35km
HOMMES	40 %	30 %	25 %	20 %	15 %	10 %
FEMMES	90 %	70 %	60 %	50 %	40 %	30 %
MOYENNE	65 %	50 %	42,50 %	35 %	27,50 %	20 %

TABLEAU N° 202 : Taux de fréquentation différencié au marché régional, par rapport à la distance et au sexe, en période de haute saison.

L'analyse du tableau révèle avec un éclairage nouveau, le rôle décisif de la contrainte de la distance sur le taux de fréquentation et le rayonnement des marchés régionaux.



Mais elle dit aussi la force que l'attrait du marché régional exerce sur les populations villageoises, notamment orientée en direction des femmes.

Dans un rayon de 5 km, ce sont en effet 65 % de la population qui, en moyenne, fréquentent le marché régional pendant les périodes de haute fréquentation. La répartition par sexe établit que 90 % des femmes inscrites dans ce rayon, contre 40 % des hommes, composent l'effectif des vendeurs, des acheteurs et des visiteurs sur le marché régional. Dans un rayon compris entre 5 km et 10 km, le taux de fréquentation des hommes perd 10 points. Il descend à 30 %. En revanche, on observe que chez les femmes, ce taux chute à 70 % et perd donc 20 points. Proportionnellement cependant, les taux de régression se situent dans un ordre de grandeur équivalent: (-25 % contre - 22,22 %)

Dans un rayon compris entre 10 km et 15 km, le taux de présence des hommes se situe à 25 % de l'effectif du sexe masculin du village, contre 60 % chez les femmes ; ce qui donne une moyenne de 42,50 % des effectifs inscrits dans cette couronne. L'impression est nette que les populations comprises dans un rayon de 15 à 20 km par rapport au marché régional sont pénalisées par la distance ; aussi, est-ce juste un habitant homme sur 5 qui fréquente le marché. Les femmes qui ont des marchandises à proposer viennent encore à un taux appréciable (50 %). En moyenne, la participation à la vie du marché se ressent de la distance (35 %).

Dans un rayon compris entre 20 et 25 km, la situation du niveau de participation paysanne à l'animation du marché régional

se détériore. A peine 15 % des hommes viennent au marché régional, ce qui dans la pratique s'illustre concrètement par un système de rotation; chaque homme fréquente le marché régional hebdomadaire, 2 fois tous les trois mois en moyenne.

Heureusement le taux de participation féminine de 40 %, vient indiquer, de façon nette, la vocation véritablement régionale de ces marchés.

Au total, ce sont en moyenne 27,50 % des populations de cette couronne de peuplement qui fréquentent le marché. Enfin entre 25 km et 35 km qui est le rayon maximum moyen des trois régions de Bodokro, de Béoumi et de Sakassou, le taux de fréquentation du marché est au plus bas. Au niveau des hommes, seuls 10 % assistent à chacune des sessions du marché régional en moyenne.

Quant aux femmes, elles peuvent encore libérer 30 % des leurs pour venir assurer l'animation du marché régional. Au total, la distance dissuade 80 % des résidants dans une couronne de 10 km de largeur, située au moins à 25 km du marché régional, de venir le jour de ses réunions hebdomadaires.

Au-delà de 35 km, la fréquentation des marchés est très épisodique, y compris chez les femmes.

Au demeurant, cette distance au marché ne se retrouve que dans le département de Sakassou. Les villages de Bondossou, de Koffessou, de Bolongo, de Petroukro et de Mangredan sont situés à un peu plus de 35 km à vol d'oiseau du marché régional. Le montée des eaux du lac de Kossou a contribué à les isoler davantage dans ce qu'il est aujourd'hui convenu d'appeler la "presqu'île de Sakassou".

L'accès au marché régional se fait à présent au prix d'un long détours qui multiplie la distance par 2, soit en moyenne 70 km. De sorte que pratiquement, les populations de ces villages n'ont pas accès au marché régional de Sakassou, autrement que par le concours d'une extrême nécessité.

Ce qui ressort des tendances générales de fréquentation des marchés régionaux et de leur rayonnement, indique cependant les pesanteurs de la contrainte de la distance sur l'intensité du rayonnement des marchés.

A l'observation attentive pourtant du phénomène, il n'apparaît pas que les distances au marché régional soient excessives, d'autant que les manifestations de foule qui forment ces marchés ne sont qu'hebdomadaires. Le problème qui se trouve ici posé met en rapport, la distance au marché, le niveau de l'offre individuelle de produits sur le marché et le moyen de transport utilisé.

Ce qui est certain, c'est que contrairement à une opinion répandue, le paysan observe le comportement d'un agent économique rationnel.

Lorsque les produits qu'il propose au marché ne sont pas assurés d'une rentabilité suffisante, le paysan situe sa démarche dans l'alternative suivante :

- soit il accède au marché par la marche ou par la bicyclette,
- soit il renonce à aller au marché, le recours à la voiture, qui se fait à titre onéreux, se justifie dès lors que la balance entre la rentabilité financière des produits

proposés au marché et le coût du titre de transport, apparaît très favorable au premier terme du rapport.

C'est ce qui rend d'une brûlante actualité, l'étude déjà ancienne consacrée au choix du mode de transport par rapport à l'accessibilité aux marchés régionaux et interzonaux, illustrés par l'analyse des marchés de Sakassou et d'Asrikro (1) .

En 1979, le marché régional de Sakassou réunit alors 15.000 acheteurs, vendeurs et visiteurs tous les dimanches. Sur cet effectif, nous avons dénombré 1210 personnes arrivées au marché par les véhicules de transport en commun ; 500 autres personnes accèdent au marché à bicyclette, soit au total 1710 personnes. En estimant à 80 % la population de la ville-siège du marché, qui hebdomadairement fréquentent le marché, soit 3.184 habitants des 3.980 habitants que compte Sakassou-ville en 1979, ce sont environ 9.506 personnes (2) qui animent les flux effectués à pied, soit 85,26 % du total des flux.

Le marché interzonal d'Asrikro n'échappe pas à cette logique. Ce sont 7.000 personnes qui à ce jour fréquentent

---

(1) ALOKO-N'GUESSAN J. L'impact de la création du lac de Kossou sur l'organisation de l'espace dans les sous-préfectures de Bodokro, de Béoumi et de Sakassou. Doctorat 3e cycle PP. 193-194. 1979

(2) En déduisant les 600 personnes qui viennent de l'aire d'attraction discontinue du marché régional par transport en commun.

ce marché sur lequel nous avons opéré un comptage exhaustif des véhicules déversant les marchands, les acheteurs et les visiteurs. Au total 22 Super-Goellettes de 22 places chacune, 17 Peugeots Break dite "404" de 8 places chacune, 8 Peugeots bâchées de 17 places chacune, ont été recensées. A ce parc auto, il convient d'ajouter 4 Peugeots Break 505 de 8 places, 2 camionnettes Toyota de 19 places, soit un total de 961 places offertes et occupées par les "marchands".

Nous avons comptabilisé 299 cyclistes arrivant au marché. Au total donc, ce sont 5.740 personnes qui accèdent au marché à pied, si on considère que 90 % des 396 habitants d'Asrikro contribuent à l'achalandage du marché.

Si donc la voiture et la bicyclette contribuent à assurer un taux de fréquentation satisfaisant des marchés, c'est cependant le rôle de la marche qui est décisif. Il suffit à expliquer la sensibilité que le taux de fréquentation observe par rapport à la distance au marché. Pour autant, c'est exclusivement à l'automobile que les marchés régionaux doivent l'existence et l'efficacité de leur aire d'attraction discontinue. Celle-ci se compose essentiellement de constellations spatiales rejetées en dehors des limites de la région proprement dite, que commande le chef-lieu administratif -marché. Ce qui vient d'être dit de la part de chaque mode de transport dans l'achalandage des marchés régionaux et interzonaux, signe que l'intérêt majeur de cette échelle d'analyse des rapports du marché à l'espace n'est pas quantitatif, mais spatial. Il traduit la capacité des marchés à intégrer des espaces aussi ouverts que possibles, impliquant une complémentarité dans l'interaction sociale et économique et une exploitation des dotations physiques et économiques offertes par ces régions.

VILLES EN RELATION AVEC LE MARCHE REGIONAL DE BEOUMI/SEMAINE			VILLES EN RELATION AVEC LE MARCHE REGIONAL DE SAKASSOU/SEMAINE		
VILLES	DISTANCE AU MARCHE (Km)	TRAFIC DES "MARCHANDS" (voyageurs)	VILLES	DISTANCE AU MARCHE (km)	TRAFIC DES "MARCHANDS" (voyageurs)
BOUAKE	62	118	BOUAKE	42	54
ABIDJAN	411	168	ABIDJAN	396	434
DALOA	257	16	DALOA	218	49
SAKASSOU	39	8	BEOUMI	39	9
YAMOOUSSOU-KRO	116	8	TIEBISSOU	35	9
			GAGNOA	219	44
			ISSIA	267	132
			SOUBRE	353	22
			DIVO	259	175
TAL HEBDOMAIRE	885	318	TOTAL HEBDOMADAIRE	1.828	928
MOYENNE	177	64	MOYENNE	203	103

TABLEAU N° 203 :

Organisation de l'aire d'attraction discontinue des marchés régionaux de Sakassou et de Béoumi .

Le réseau des relations que les marchés régionaux tissent avec l'espace extérieur aux limites de leur région est en définitive très inégal (1) dans son développement spatial autant que dans l'expression de son intensité. Il induit une autre forme de hiérarchie des marchés dans laquelle celui de Sakassou se présente dans une situation favorable.

Au total neuf destinations alimentent le réseau des noeuds qui organisent l'aire d'attraction discontinue du marché régional de Sakassou contre cinq destinations pour celui de Béoumi.

A Béoumi comme à Sakassou, l'extension maximale de l'attraction du marché est constitué par Abidjan, soit en moyenne 403,5 km. Au minimum, la projection extra-régionale de l'influence des marchés régionaux se situe à 39 km à Béoumi et à Sakassou.

L'aire d'attraction de chacun de ces marchés régionaux observe un déséquilibre dans l'espace.

A Béoumi, celle-ci s'articule sur la région Centre (Bouaké Yamoussoukro, Sakassou) et est ponctuée par des percées isolées vers le Centre-Ouest (Daloa) et vers le Sud (Abidjan).

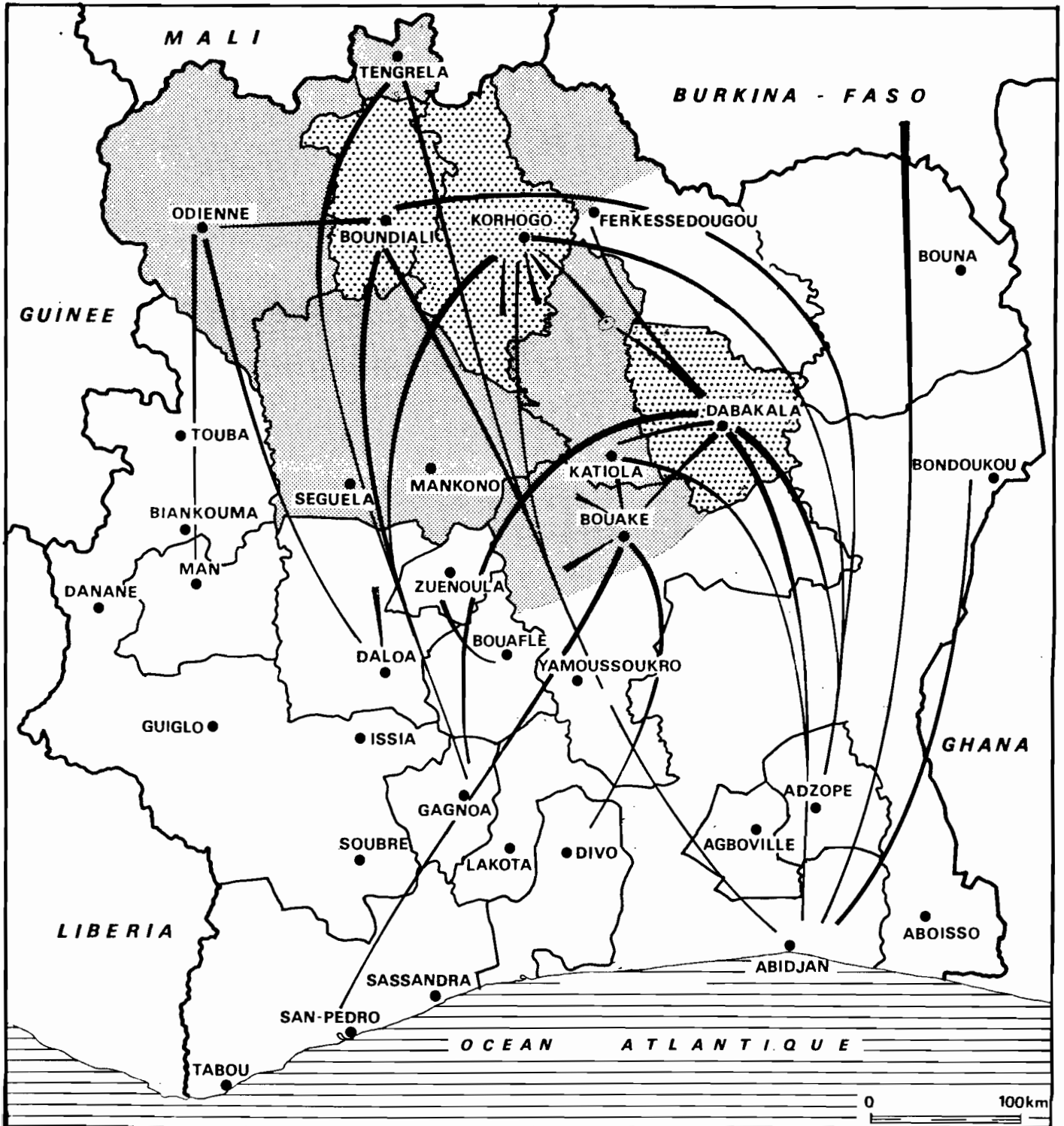
L'aire d'attraction extra-régionale du marché régional de Sakassou est prioritairement ciblée sur l'exploration des régions du Centre-Ouest (Daloa, Gagnoa, Divo, Issia) et du Sud-Ouest (Soubré) auxquelles elle doit une part importante de son rayonnement. L'emprise du marché sur la région Centre est relativement faible (Béoumi, Bouaké et

---




(1) Le marché régional de Bodokro n'entretient de relations hebdomadaires régulières qu'avec Bouaké qui lui assure ses approvisionnements en produits d'origine extérieure.

Fig. 52

REGIONS EXPORTATRICES D'ARACHIDE ET FLUX



source: BETPA - SODETEG - OA  
Décembre 1983

-  Régions fortement exportatrices nettes
-  Régions exportatrices nettes
-  Régions déficitaires ou équilibrés



Tiébissou) ; seule dans le Sud, Abidjan maintient une relation dense avec le marché régional de Sakassou. Le volume des flux générés par cette relation au marché est, à Béoumi et à Sakassou, favorable à l'origine d'Abidjan (168 voyageurs entre Abidjan-Béoumi et 434 voyageurs entre Abidjan et Sakassou). Viennent ensuite, pour le marché de Béoumi, les relations Béoumi-Bouaké (118 voyageurs) et Béoumi - Daloa (16 voyageurs).

L'attraction prioritaire exercée sur l'espace Centre-Ouest et Sud-Ouest se traduit aussi dans l'intensité des relations que le marché régional de Sakassou noue avec Daloa (218 voyageurs), Gagnoa (219 acheteurs, vendeurs et visiteurs), Issia (267 "marchands"), Soubré (353 personnes) et Divo (259 voyageurs). En moyenne, l'aire d'attraction discontinue du marché régional de Béoumi se projette à 177 km de son épicentre et elle génère sur les itinéraires qu'elle crée un trafic moyen de 64 acheteurs, vendeurs et visiteurs confondus.

Quant au marché régional de Sakassou, la portée -limite moyenne calculée à partir des 9 destinations extra-régionales est de 203 km, avec une moyenne de trafic par ligne de 103 acheteurs, vendeurs et visiteurs.

Il est possible d'établir un rapport entre l'origine des flux générés par le marché, leur nature et leur fonction. Ce qu'il faut dire, c'est que la grande majorité des flux ainsi générés sont composés par les visiteurs, ce qui traduit la fonction sociale des marchés. Ce n'est pas pour autant que ceux-ci ne s'impliquent pas dans l'échange marchand, même si, pris individuellement son volume et sa valeur sont relativement faibles. C'est le cas observé sur les destinations d'Abidjan et des régions forestières. Dans le premier cas, ce sont les citoyens qui viennent

se retremper aux sources de l'animation des marchés semi-ruraux et y nouer des contacts ; dans le second cas, il s'agit de planteurs baoulés et de leurs familles qui viennent essentiellement faire des visites et célébrer des cérémonies. Cependant, pendant la période de soudure, certains planteurs baoulés émigrés en zone forestière compensent le déficit de produits observés sur les marchés, en proposant à la vente, des produits de base comme l'igname, la banane, le riz et les condiments.

Les relations avec Bouaké fonctionnent surtout pour les commerçants et les commerçantes venant proposer sur les marchés régionaux, l'essentiel des produits d'origine extérieure à la région (habillement, textile, ustensiles de cuisine, produits alimentaires d'origine industrielle, produits d'équipements) ; avec cependant un contingent numériquement assez important de visiteurs et quelques acheteurs. La fonction des autres relations est mixte (Yamoussoukro, Tiébissou, Béoumi, Sakassou) ; elles sont dominées par des relations de visite, mais s'y glisse une fonction de relation commerciale (achats et ventes de produits primaires et secondaires) non négligeable.

## 2° Rayonnement et fréquentation des marchés locaux.

Le fonctionnement des marchés locaux et la fréquentation à laquelle ceux-ci donnent naissance s'ordonnent dans un espace homogène et relativement restreint. C'est à cela qu'ils doivent leurs traits géographiques les plus significatifs.

Les marchés locaux intrazonaux se caractérisent par une aire d'attraction qui coïncide avec les limites du pays rural, regroupement d'une dizaine de villages à partir

d'une aire sous-ethnique homogène. De la sorte, la portée -limite de ces marchés est en moyenne de 5 km de rayon. Il arrive qu'un tel marché attire des commerçants isolés en provenance du chef-lieu, Béoumi, Sakassou ou Bodokro en l'occurrence. C'est généralement la distance au marché qui orchestre cette relation; quand la distance n'excède pas 10 km par rapport au village-marché local, le niveau de son aire d'achalandage homogène, s'harmonise avec la présence plus ou moins importante de vendeurs et d'acheteurs (moins d'un dizaine) en provenance du chef-lieu régional.

Il se trouve ainsi des marchés locaux intrazonaux comme Minabo (dans la sous-préfecture de Bodokro), Afotobo (dans le département de Béoumi), et Kanango (dans celui de Sakassou) pour attirer des commerçants et des vendeurs résidant au chef-lieu; grâce à quoi, ces marchés intrazonaux se vantent d'avoir une aire d'attraction discontinue, ciblée sur un seul noeud permanent.

Les traits qui marquent l'organisation et le fonctionnement des marchés locaux interzonaux ne diffèrent pas fondamentalement de ceux précédemment analysés sur les marchés intrazonaux.

Ce n'est pas une divergence de nature, mais une différence de degré qui sépare ces deux niveaux.

Les marchés interzonaux se caractérisent par la transcendance que leur aire d'attraction observe par rapport au pays rural. Ils étendent leur influence sur trois, quatre voire cinq pays ruraux, ce qui, parfois, donne à ces noeuds de l'interaction sociale et économique, des allures de marchés régionaux en période de basse fréquentation.

Le cas du marché interzonal d'Asrikro, dans le département de Sakassou, est typique. Le marché d'Asrikro a une aire d'attraction qui lèche la ville de Bouaké située à 15 km au Nord-Est et qui se prolonge sur son flanc Sud jusqu'à Sakassou-ville, dont il est distant de 15 km.

Cependant, son véritable rayon de fréquentation continue des- sine à peu près, les limites tracées par les bornes administratives du département de Sakassou dans le Nord. Dans le Sud, c'est approximativement dans un rayon de 10 km qu'il faut admettre l'espace polarisé continûment par ce marché. Ainsi donc, le rayonnement et la fréquentation des marchés interzonaux et intrazonaux sont inégaux.

Le marché intrazonal de Mandanou se réunit tous les mercredis. En moyenne 1000 personnes contribuent à son animation. Dans la réalité, l'intensité des flux de marchands, d'acheteurs et de visiteurs est relativement faible. En effet sur les 1000 personnes recensées au marché, 80 % sont originaires du village qui abrite le marché, soit environ 800 personnes. Il ne reste plus que 200 personnes pour indiquer le niveau quantitatif de l'attrait que le marché de Mandanou exerce véritablement sur son pays rural d'origine, commandé par Ando. Ce pays rural compte 7080 habitants au total et regroupe 9 villages dans le département de Béoumi.

Le marché d'Asrikro, dans le département de Sakassou, est indiqué pour illustrer les formes et les niveaux d'interaction qui naissent du fonctionnement et du rayonnement des marchés interzonaux. Le marché d'Asrikro est conforme aux traits qui marquent les aires de fréquentation de ce niveau de la hiérarchie des marchés. Trois pays ruraux intègrent son champ de force :

- le pays rural d'Asrikro compte 31 villages pour une population totale de 6.277 habitants.

- le pays rural de N'Guessan-Pokoukro, réunion de 15 villages, est peuplé par 4.013 habitants,
- Enfin, le pays rural de Sokobo totalise 4.919 habitants se répartissant dans 15 villages.

Au total, le marché interzonal d'Asrikro polarise dans un rayon moyen de 12 km, 61 villages regroupant 15.209 habitants dont 569 résident au lieu où siège le marché ;

Celui-ci réunit toutes les semaines 6000 à 7000 personnes en période de haute fréquentation, soit un peu moins de la moitié de la population inscrite dans son aire d'attraction.

Le schéma selon lequel s'ordonne l'intensité des flux de personnes et de biens en direction du marché local interzonal, reproduit le taux de fréquentation différencié, selon la distance et le sexe tel qu'observé antérieurement.

En opérant une synthèse des données et des proportions qu'il établit, on observe que, entre 0 et 15 km de rayon, le marché régional, à Béoumi et Sakassou, capte 52,50 % précisément de la population totale résidante des villages inscrits dans ce rayon. C'est un ordre de grandeur très voisin auquel aboutit le taux de fréquentation réalisé sur le marché interzonal d'Asrikro. Le léger solde négatif qui apparaît dans ce taux de fréquentation au désavantage d'Asrikro, indique, logiquement, qu'un marché local de niveau interzonal, n'exerce pas un attrait en tous points, identique à celui qui caractérise le marché régional . La différence réside entre autres dans le fait qu'un marché régional siège au chef-lieu administratif ; ce faisant, sa fréquentation permet, corrélativement,

d'accéder à des niveaux de services et d'équipements (Etat-Civil, dispensaire, Perception, P. et T., services informels ...) dont un village, siège du marché local, n'est pas possesseur.

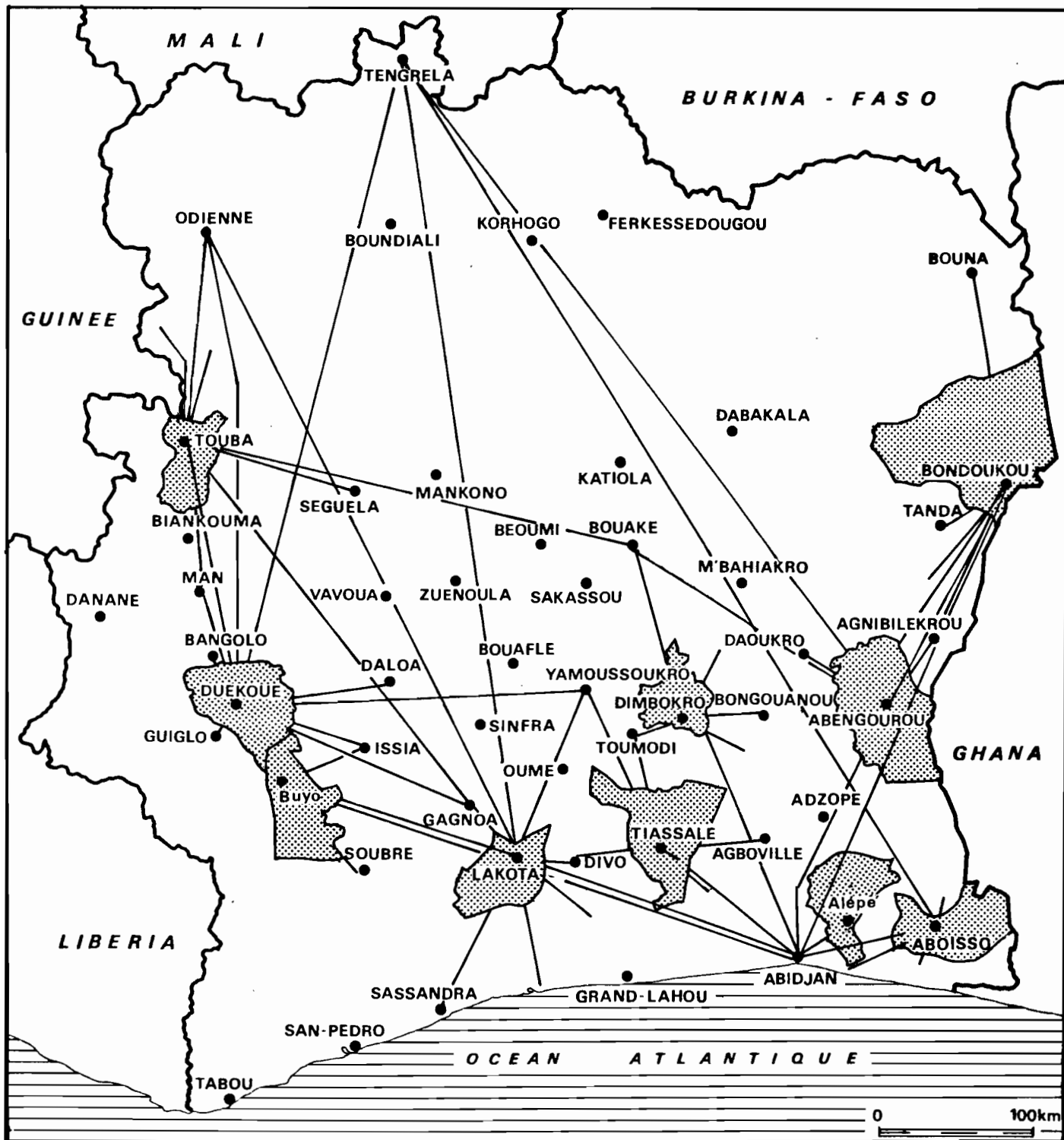
L'aire d'attraction discontinue du marché d'Asrikro se circonscrit à deux noeuds : la ville de Bouaké et le chef-lieu de Sakassou ; elle n'excède donc pas 15 km de rayon. Cependant, elle donne un peu curieusement naissance à un flux relativement important de véhicules qui y passent et déposent marchands, visiteurs et acheteurs ; on y a recensé 53 véhicules de transport en commun ayant déversé 961 personnes au marché d'Asrikro. Le village qui l'abrite est particulièrement bien situé, au carrefour de la route bitumée très fréquentée qui relie Bouaké à Sakassou-ville ; ceci peut largement expliquer cela.

Ainsi il se confirme qu'au niveau local et régional, le marché offre un cadre idéal d'interaction sociale par suite des nécessités de l'échange marchand.

Ce besoin est si vivement ressenti qu'il se crée un réseau relativement dense et hiérarchisé de places centrales, les marchés régionaux, les marchés interzonaux et les marchés intrazonaux ; chacun de ces niveaux assure une couverture de l'espace en s'articulant sur un certain nombre de villages. Le niveau de fréquentation auquel ces marchés donnent naissance et les aires d'attraction qu'ils développent, témoignent de ce que, au niveau local et régional, le rôle des marchés est irremplaçable dans le déclenchement des flux de personnes et de marchandises. Affirmer que tout ce mouvement est rendu possible, grâce à l'existence d'un réseau de voies de communication rayonnantes, c'est reconnaître la primauté de l'infrastructure de liaison au marché.

Fig. 53

**FLUX DE PORTEE LOCALE**  
 (BUYO, TIASSALE, ABOISSO, ALEPE, DIMBOKRO, DUEKOUÉ)  
**FLUX DE PORTEE REGIONALE**  
 (TOUBA, BONDOUKOU, LAKOTA)



Cependant la contrainte de la distance pèse d'un certain poids sur l'intensité des flux ; on le voit aux auréoles d'aires de fréquentation différenciées qui rayonnent à partir de l'épicentre du marché.

Au total donc, l'intégration des facteurs et des contraintes que représentent le réseau des marchés, le réseau de communication et des transports, et la distance, fournit

la meilleure démonstration de la capacité de l'espace local et régional à gérer son mouvement, sa dynamique.

Ceci dit, le réseau des marchés, identifié au niveau local et régional, prolonge dans les grandes villes, sa hiérarchie dominée par les marchés nationaux (Abidjan, Bouaké, Daloa, Yamoussoukro, Divo...).

Ce sont donc des marchés urbains et comme tels, leur affluence, à l'échelle de la ville qui les abrite, est essentiellement composée des habitants de la cité .

Proportionnellement à la population comptabilisée sur ces marchés (250.000 personnes à Abidjan, 70.000 personnes à Bouaké), les flux sur longue distance générés par ces marchés sont insignifiants.

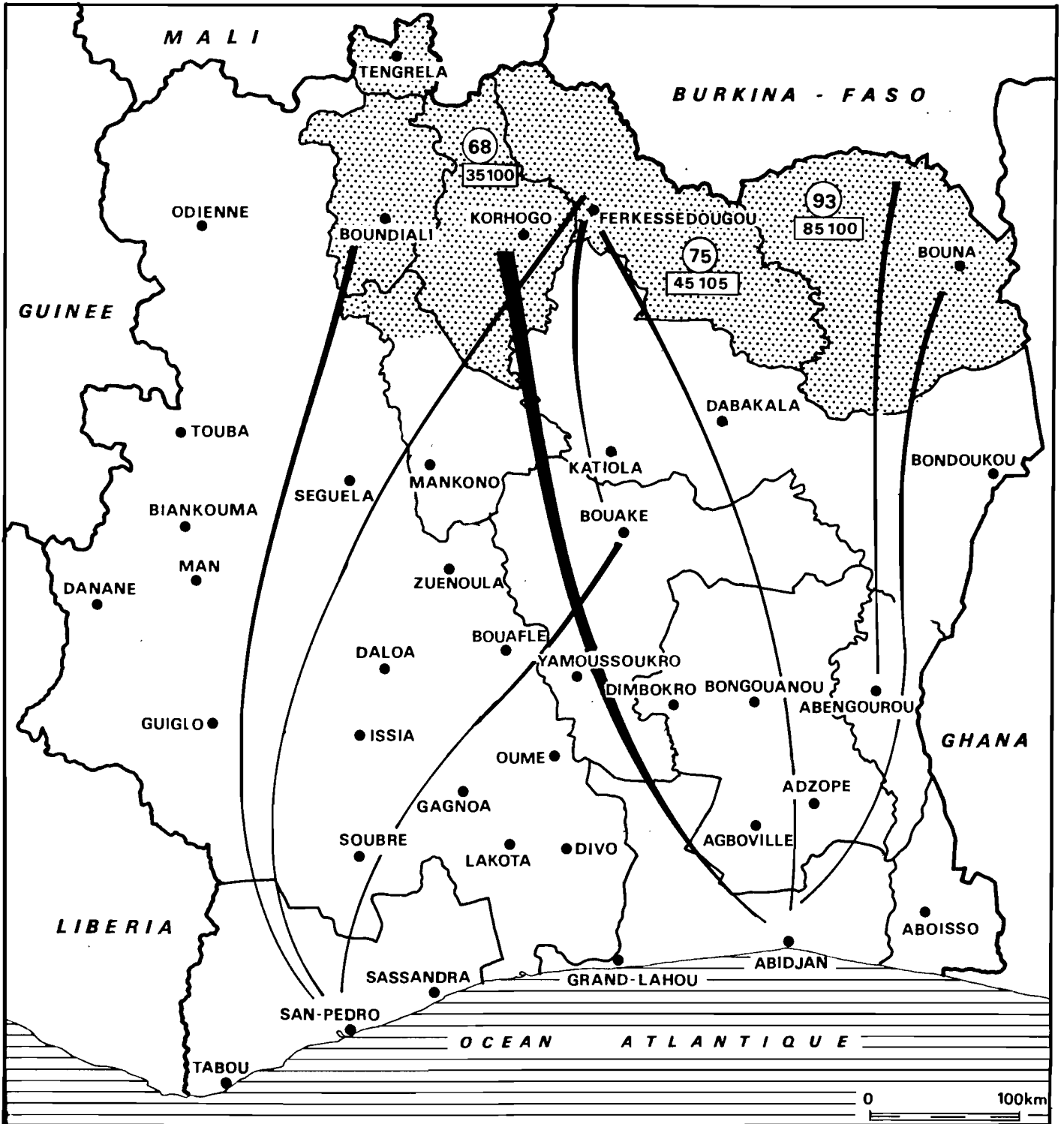
C'est que leur approvisionnement est assurée par des commerçants grossistes qui assurent l'acheminement des produits sur ces marchés. La vente en détail des produits est donc le fait des commerçants revendeurs, basés dans les lieux de vente.

Tout ce qui est dit de l'organisation et du fonctionnement des marchés urbains indique, que ceux-ci ne déclenchent



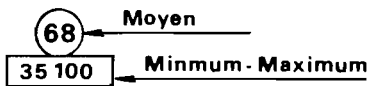
Fig. 54

FLUX DU MIL, DU SORGHO ET DU FONIO



source : BETPA - SODETEG - AO  
 Décembre 1983

PRIX DE GROS EN FRANCS/KG



Region exportatrice



Grande

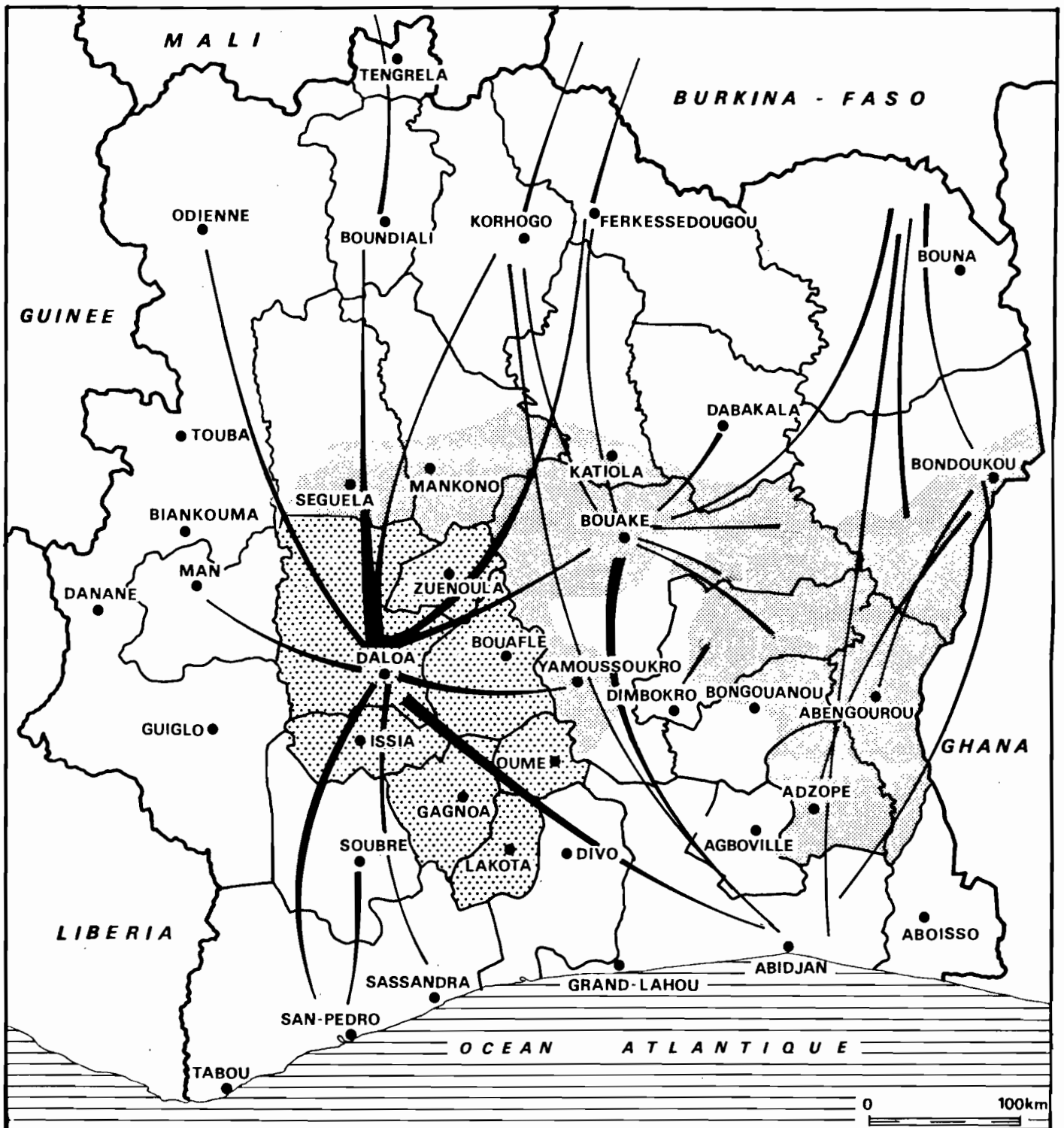


Moyenne




IMPORTANCE DES FLUX


Fig. 55

REGIONS EXPORTATRICES DE MAÏS ET FLUX



source : BETPA - SODETEG - AO  
Décembre 1983

-  Zones fortement exportatrices nettes
-  Zones exportatrices nettes
-  Zones en équilibre ou importatrices nettes

-  Grande
  -  Moyenne
  -  Petite
- } IMPORTANCE DES FLUX

pas un très grand mouvement de foule, susceptible de les intégrer intensément dans un réseau de relations à distance. Pour autant les villes ne sont pas isolées. Les mouvements qui les lient les unes aux autres et les intègrent dans un véritable réseau de relations sont stimulés par des facteurs plus vastes ; ce sont les équipements et les services divers et extrêmement diversifiés, que la ville à vocation à offrir, aussi bien dans les secteurs primaire (1) secondaire et tertiaire public et privé. Au rang de ces services et équipements, il n'y a pas lieu d'exclure les marchés urbains. Ce sont donc l'ensemble de ces services et équipements qui, en ville, expriment le mieux les rapports du réseau de communication à la distance; c'est le sens de la démarche que nous avons observé. L'étude qui suit tente donc d'analyser les facteurs qui modèlent leur localisation et leur hiérarchie et de voir les formes par lesquelles s'expriment les services à la communauté.

---

(1) La ville ivoirienne inclut un secteur primaire bien représenté.

SECTION II : LES EQUIPEMENTS , LE RESEAU DE COMMUNICATION  
ET LA DISTANCE.

INTRODUCTION

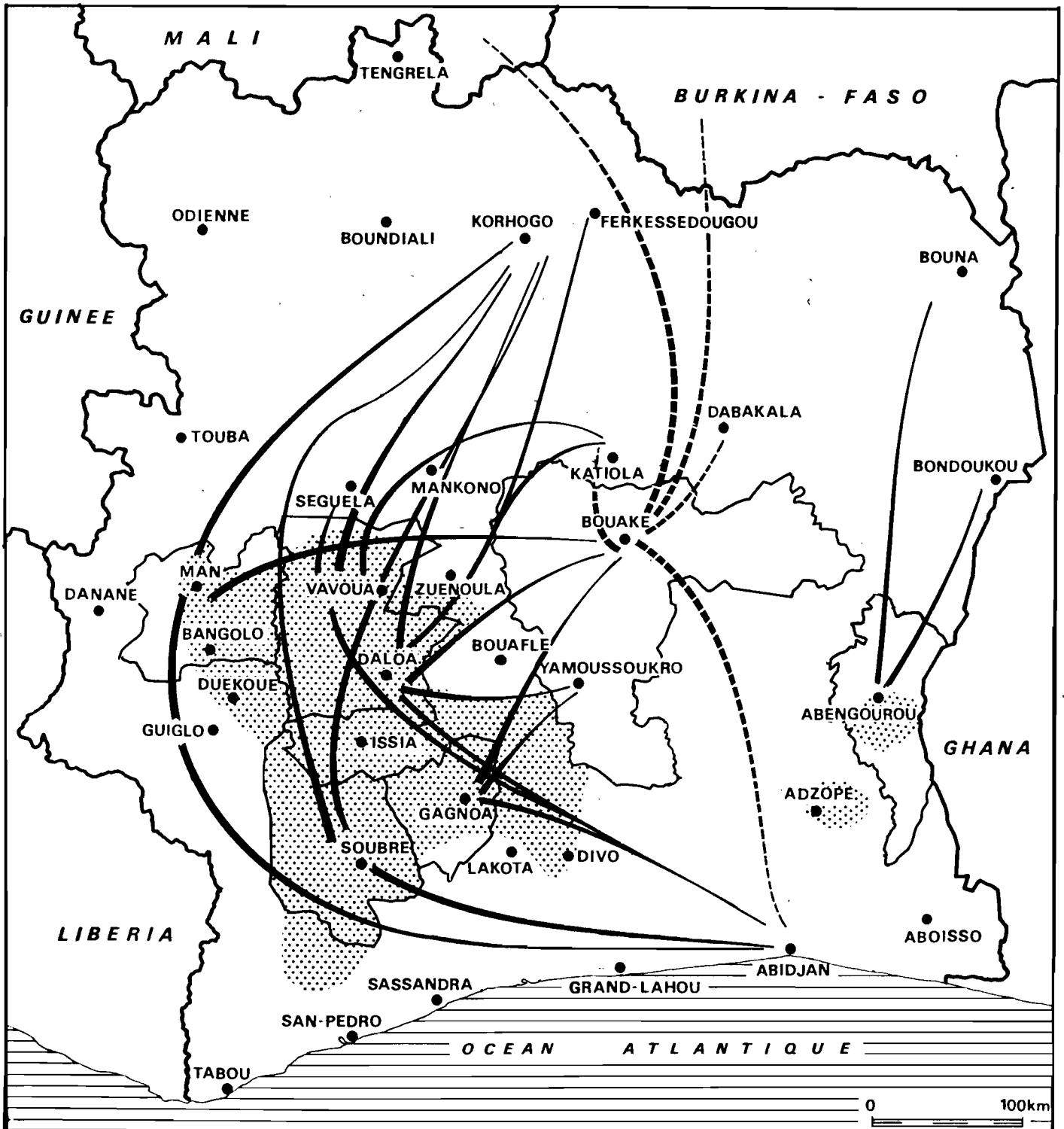
La question de la localisation des activités économiques et sociales est capitale pour qui veut comprendre le fonctionnement du réseau de communication et de télécommunications.

La localisation et l'organisation des équipements et des services, s'accompagnent incidemment des phénomènes de génération des flux humains et de trafics marchands. Elles posent cependant dans l'ensemble de l'espace à desservir, de difficiles problèmes de distance géographique qui influent notablement sur l'accès, l'aire de rayonnement et le taux de fréquentation de ces équipements. Les processus de hiérarchisation qui accompagnent les phénomènes de localisation des équipements et des services apparaissent comme des tentatives de réponse à une double contrainte:




- contrainte de la distance aux équipements et aux services,
- contrainte en rapport avec les coûts des implantations des équipements, des services et ceux qui touchent aux conditions d'accès à leur fréquentation.

Le marché apparaît, à l'échelle régionale et locale, comme l'équipement dispensateur de services le plus convoité, celui qui, à cette échelle d'analyse, génère la quasi totalité des flux humains et économiques.

Fig. 56 FLUX DE COMMERCIALISATION DE LA BANANE PLANTAIN



source: BETPA - SODETEG - AO  
Decembre 1983

-  Flux de commercialisation
-  Flux de réexpédition
-  Zone de forte production

L'étude du marché, sa localisation, ses facteurs de hiérarchie et son fonctionnement posent le plus crûment, les rapports des équipements au niveau de communication et à la distance, à l'échelon des unités régionales opérationnelles que sont les départements; l'élargissement de l'échelle d'analyse à l'espace national, s'accompagne d'une extension de la nature et des fonctions des équipements. Se retrouvent posés les rapports des équipements, du réseau de communication et la distance.

Dans l'exercice de ses fonctions de commandement, comment, grâce à ses équipements et aux services qu'elle offre, la ville s'intègre -t-elle dans le faisceau des relations interrégionales et nationales qui structurent l'espace ? Comment se localise le réseau urbain au niveau national, et quels sont les facteurs qui président à l'établissement de sa hiérarchie ?

Par quelles formes s'expriment les services que les villes rendent à la communauté et quelles contraintes majeures doivent-elles surmonter ?

Autant de préoccupations qui situent les réseaux urbains, les voies de communication et la distance au coeur de la problématique générale.

#### A LOCALISATION ET HIERARCHIE.

La vie de relations est, au niveau national, commandée par le réseau urbain; c'est dans l'espace urbain que l'on retrouve le plus grand niveau de concentration des équipements.

L'élargissement de la vie de relations au niveau national exige cependant un minimum de hiérarchie pour rendre opérant l'ensemble du système.

Au total, hiérarchie des équipements et hiérarchie urbaine tendent à se confondre surtout quand , comme en Côte d'Ivoire, le statut et la fonction des villes tiennent, pour l'essentiel, à leur rang dans la hiérarchie administrative. C'est celle-ci qui conditionne le niveau et la nature de l'implantation des équipements pris très souvent en charge par la puissance publique, qu'elle soit d'essence étatique ou d'ordre municipal. Certes des branches d'activités de statut privé, dominées par le secteur informel, souvent pléthorique, contribuent à introduire des éléments de différenciation et de diversification dans la structure des activités urbaines. Elles peuvent ainsi apparaître comme des facteurs de hiérarchisation des villes ivoiriennes. Elles y contribuent en effet, mais leur incidence propre sur l'organisation des noeuds de l'espace, trouve rapidement ses limites . Le secteur privé en général (1), le secteur informel en particulier , apparaît dans nos villes, comme une branche d'activités importante certes ; mais sa fonction se limite trop souvent à accompagner le mouvement initié par la puissance publique plus qu'à l'impulser. De sorte que les localisations des équipements et des services, qui ressortissent aux activités du secteur informel, sont subordonnées à l'implantation

---

(1) le secteur industriel est sous-représenté dans nos villes;

des services publics administratifs. Ceux-ci apparaissent ainsi comme les facteurs décisifs qui président à la hiérarchie du réseau urbain ; mais de plus en plus la conscience se fait forte, de l'exigence d'y incorporer les indicateurs qui relèvent des équipements et des services privés, formels et informels.

La hiérarchie des équipements, on en convient donc, se calque sur celle du réseau urbain.

Comment cette hiérarchie s'organise-t-elle dans l'espace national, par rapport au réseau de communication qui lui rend sa transparence et sa lisibilité, et par rapport à la distance ?

1° Localisations, hiérarchie des équipements et hiérarchie du réseau urbain.

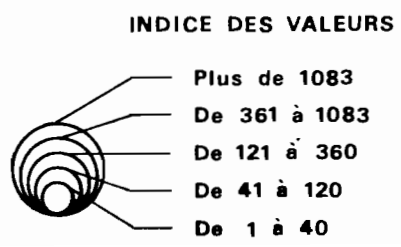
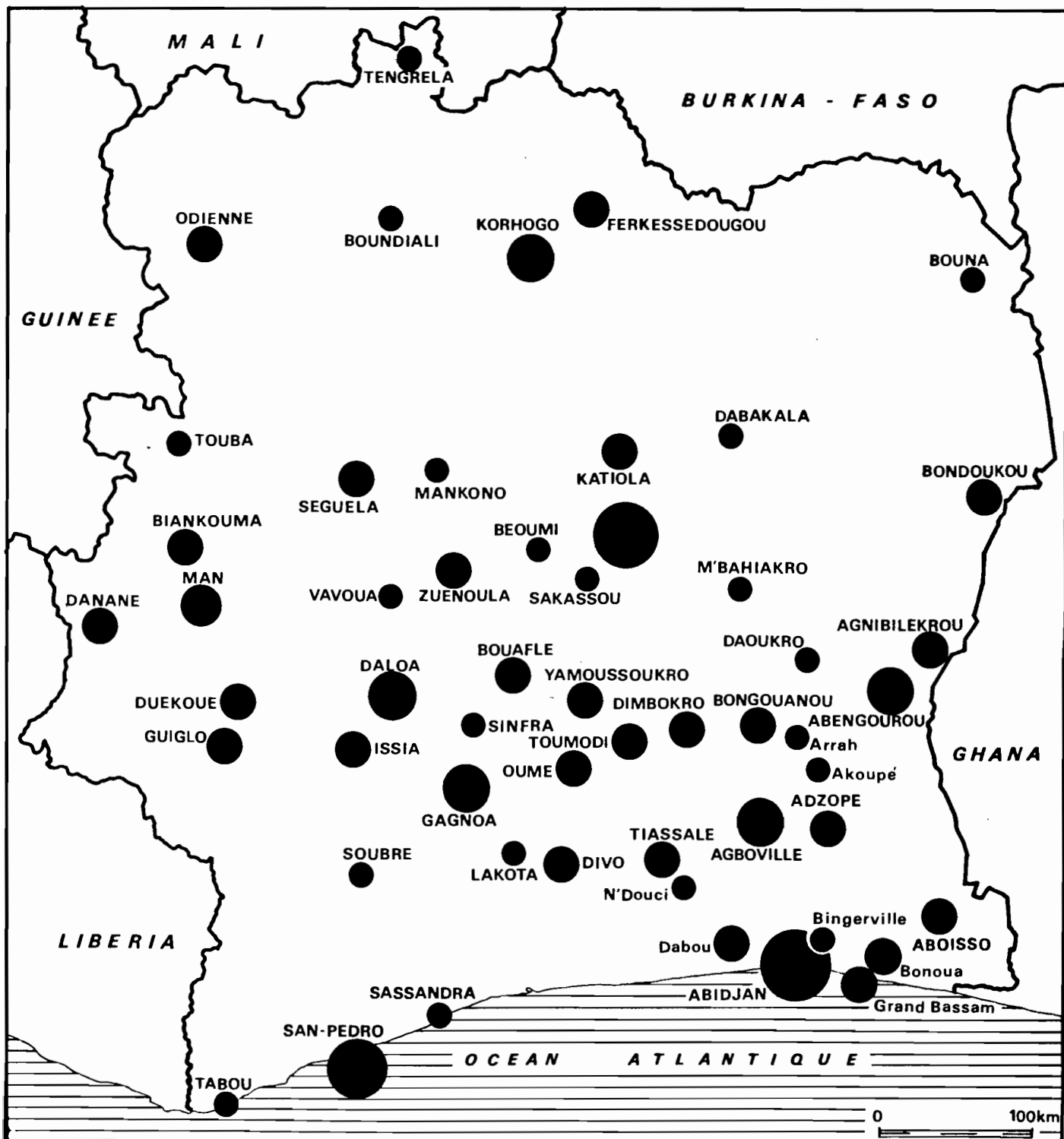
Le chapitre précédent consacré aux rapports du réseau avec le maillage administratif, trace les premières indications du rôle des équipements dans la hiérarchie urbaine.

Les localisations et la hiérarchie des chefs-lieux de l'organisation administrative et des divers réseaux de communication édifiés dans le cadre de la construction de l'Etat moderne, (hiérarchie des noeuds du réseau aérien, postal, des télécommunications, de l'information et du réseau bancaire) induisent une hiérarchie du niveau de concentration et de la qualité des équipements, qui calque celle du réseau urbain. La localisation et la hiérarchie des structures décentralisées des centres de décision et de diffusion (Direction Générale, Directions Régionales,



Fig.57

LOCALISATION ET HIERARCHIE  
DES EQUIPEMENTS ET DES SERVICES



1988

Directions Départementales, secteurs, zones, des sociétés d'Etat, des sociétés d'économie mixte, des Directions Centrales : SATMACI, SODEFEL, D.M.C., C.S.S.P.P.A., C.I.D.T., O.C.P.V. etc...) renforcent le lien existant entre niveau d'équipements et niveau hiérarchique du réseau urbain.

Pour confirmer la permanence des traits qui caractérisent les rapports hiérarchiques des équipements au réseau, nous retenons cinq indicateurs de la croissance urbaine en Côte d'Ivoire ; ce sont :

- la localisation et la hiérarchie des établissements industriels du secteur moderne ;
- le niveau des emplois offerts dans les entreprises industrielles,
- la structure des activités du secteur traditionnel en milieu urbain (artisanat et secteur informel,
- les implantations, les fonctions et le poids administratif des villes
- l'armature commerciale des villes, exprimée en nombre de magasins et boutiques.

A partir de ces indicateurs, nous esquissons une synthèse du niveau d'équipements général des villes de Côte d'Ivoire. La hiérarchie qui en découle s'appuie sur des indices affectés à chaque catégorie d'équipements en fonction de sa taille et de sa qualité.

Il a été possible d'individualiser cinq grandes classes dans le taux d'équipements des villes ivoiriennes.

La première classe concerne Abidjan. Avec un taux d'équipements dont la valeur de l'indice atteint 5107, Abidjan confirme qu'elle demeure un pôle d'attraction national unique dans son genre. C'est le recours ultime pour les besoins en équipements et en services de niveau supérieur, dont les villes régionales ne sont pas dotées. Dans le domaine administratif, toutes les directions centrales et les ministères qui les coiffent sont basées à Abidjan.

Abidjan est aussi le siège des établissements commerciaux, industriels et financiers et les services que ceux-ci offrent, exercent une force d'attraction réelle sur tous les noeuds de l'espace national.

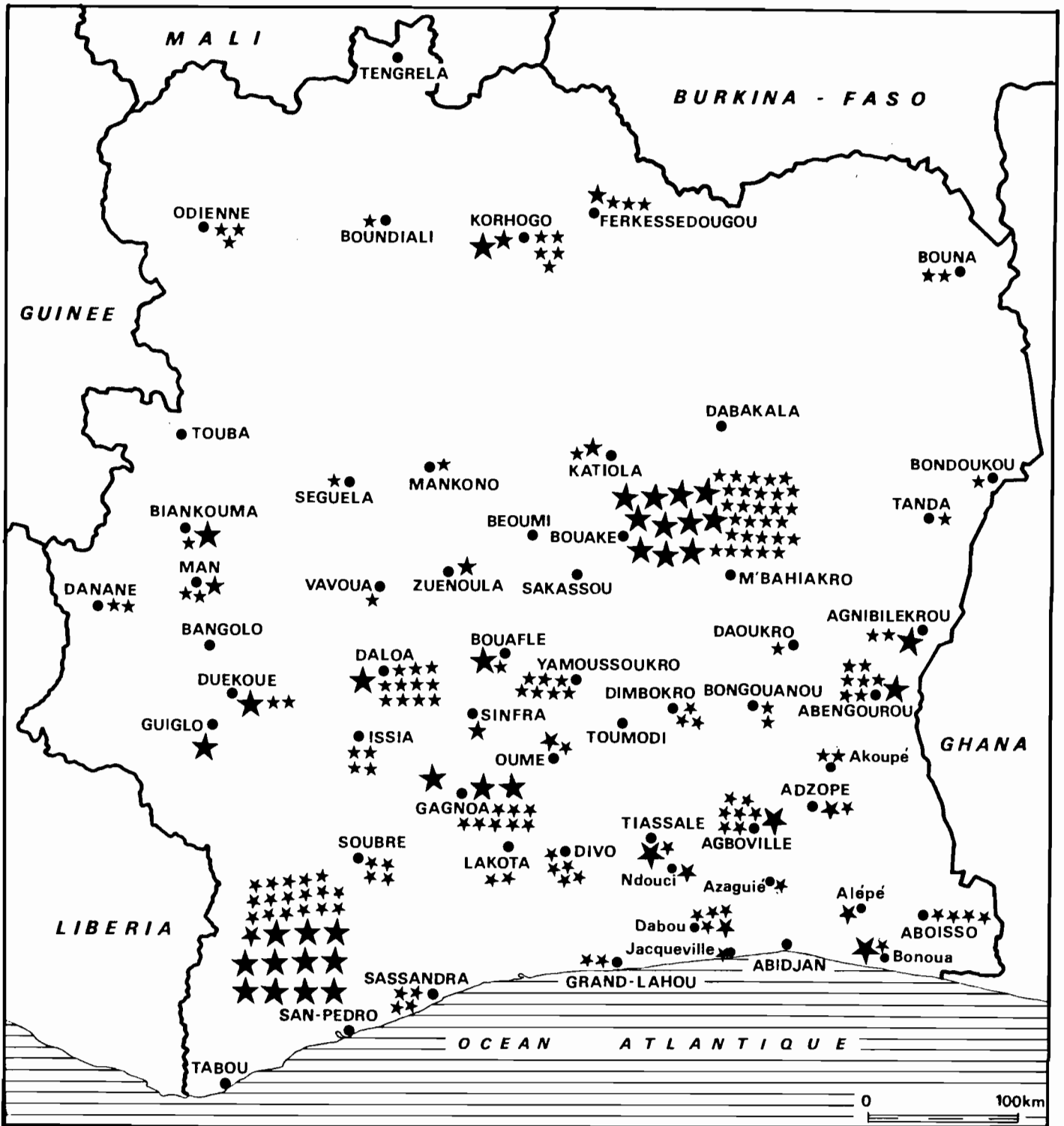
La seconde classe de la hiérarchie du niveau des équipements par ville isole deux noeuds.

San-Pédro avec un indice des équipements de valeur égale à 523 se pose comme l'un des centres régionaux les plus densément équipés.

San-Pédro est cependant distancée de très loin par Bouaké avec un indice de 952, qui confirme le deuxième rang de la capitale du Centre dans la hiérarchie urbaine au niveau national.

Pour beaucoup de points de l'espace ivoirien, Bouaké est un noeud-relais très important, dans le processus qui conduit à la demande en équipements et en services. De nombreux

Fig. 58 LOCALISATION DES ENTREPRISES INDUSTRIELLES (Abidjan exclue)



1988

- ★ Entreprise comptant Plus de 100 employés
- ★ " " entre 20 et 100 -
- ★ " " moins de 20 -

besoins sont assouvis à Bouaké, sans qu'il soit toujours nécessaire de faire appel aux services de niveau supérieur concentrés à Abidjan.

La troisième classe du niveau des équipements comprise entre les indices de valeurs 121 à 360, individualise cinq pôles de concentration de ces équipements.

Avec un indice de valeur égale à 205, la ville de Gagnoa apparaît comme le pôle régional qui pilote cette classe.

Daloa et Korhogo se tiennent à égalité avec, pour chacune, un indice des équipements et des services de valeur égale à 150.

Avec un indice des équipements de valeur égale à 135, Abengourou, ville régionale de l'Est, intègre cette classe.

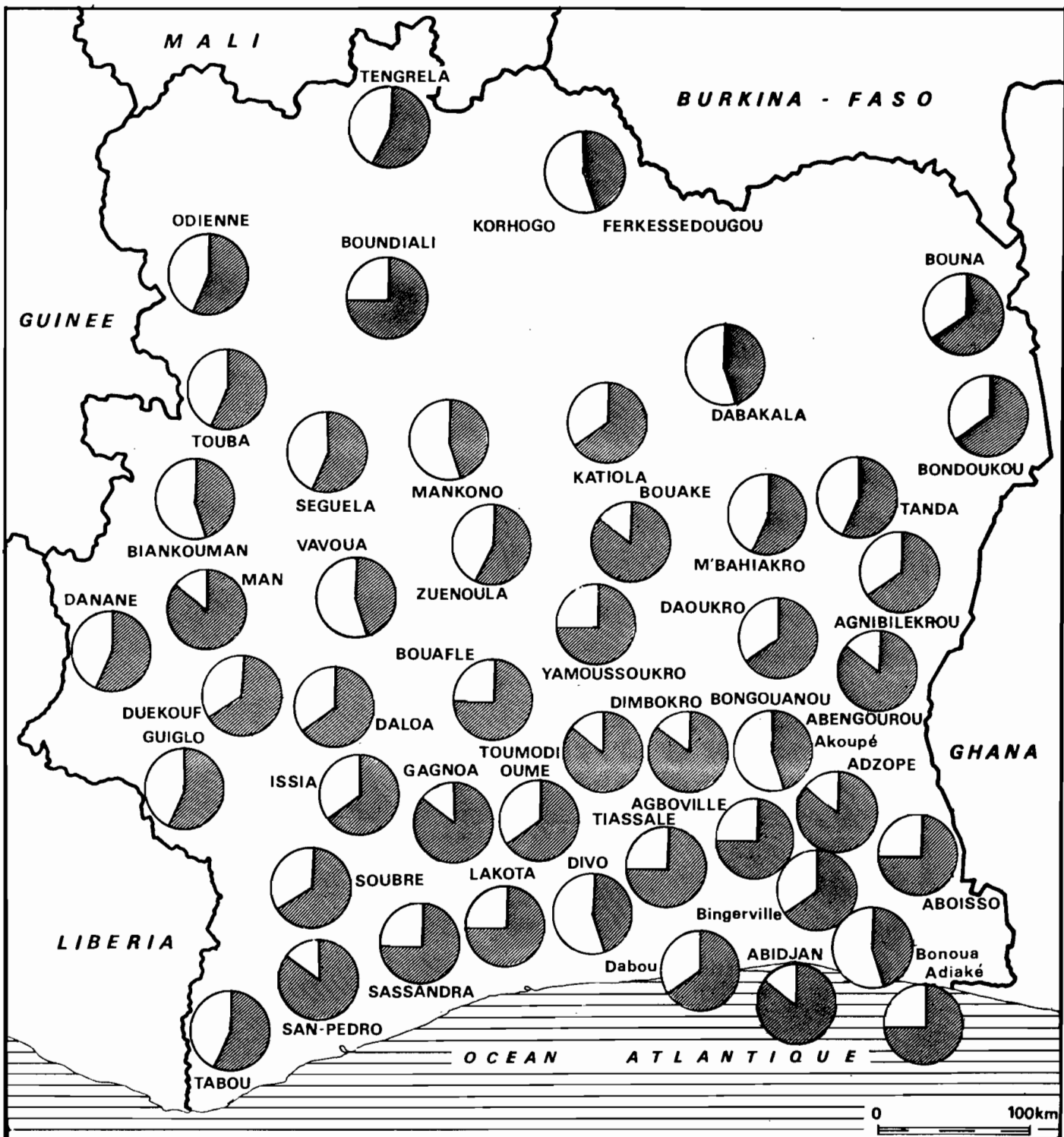
C'est Agboville qui la boucle avec un indice de valeur égale à 121.

La quatrième classe du niveau des équipements, est celle qui inclue la gamme très large des petits pôles de soutien aux villes régionales. Quelques villes régionales intègrent cette classe, ce qui indique la faiblesse relative du niveau de leur capacité à assurer l'encadrement en équipements et en services de leur région.

Man, pôle régional de l'Ouest, Bondoukou, ville-phare de la région du Nord-Est et Odienné ayant vocation de ville régionale dans le Nord-Ouest, sont les trois villes à vocation régionale qui infiltrent cette classe. Man s'en tire à bon compte avec un taux d'équipements de valeur égale à 104 ; ce n'est pas le cas d'Odienné et de Bondoukou créditées toutes les deux d'un indice des équipements de valeur

Fig. 59

STRUCTURE DES EMPLOIS URBAINS  
% DE LA POPULATION ACTIVE



NOMBRE D'EMPLOIS URBAINS EN %



52,50, soit la moitié du niveau des équipements concentrés à Man.

Dans cette classe, certaines villes moyennes réalisent des scores tout à fait satisfaisants. Dabou se situe à l'indice de valeur 99 ; Yamoussoukro atteint un indice des équipements et des services de valeur égale à 87; Ferkessedougou porte un indice des équipements dont la valeur atteint 85 ; Dimbokro 79, Aboisso 78 et Bouaflé 75 sont à remarquer.

Le niveau de concentration ou de dispersion des équipements à Adzopé (indice de valeur 66), Duékoué (indice 77) à Divo (indice 63) et Tiassalé (indice 62) place ces quatre noeuds dans une position médiane.

Au bas du tableau de cette classe de valeur comprise entre 41 et 120, on retrouve en plus d'Odienné et de Bondoukou, des centres comme Katiola (indice de valeur égale à 57), Danané (indice 56), Oumé (indice 59), Bongouanou (indice 47), Zuenoula, Séguéla, Bonoua, Toumodi dont les indices ont des valeurs comprises entre 49 et 42).

Le dernier niveau de la hiérarchie de la concentration et de la qualité des équipements et des services porte sur la classe marquée à la fourchette indiciaire comprise entre les valeurs 1 et 40.

Ce sont l'ensemble des petites villes de Côte d'Ivoire qui localisent ces équipements. Certaines se hissent au rang administratif de chef-lieu de département. Mais pour beaucoup de ces centres de concentration des équipements, la promotion à ce statut administratif de rang

supérieur est parfois trop récente, pour s'accompagner de localisation d'équipements de niveau administratif équivalent.

Ce n'est cependant pas le temps qui explique le faible niveau d'équipements des chefs-lieux de départements de Bouna, de Dabakala, de Boundiali, de Touba et de Mankono ; dès 1969 pour la plupart, ces localités sont promues au statut de chef-lieu de département . En fait, le sous-équipement des chefs-lieux de départements des régions du Nord, procède de causes économiques et historiques structurelles de caractère complexe et général.

Il s'en suit que Bouna (indice des équipements de valeur égale à 27,5), Boundiali (indice égal à 27,4), Mankono (indice des équipements de valeur égale à 24), Touba (indice égal à 12), apparaissent comme les départements les moins bien équipés parmi ceux de leur promotion. Dans la zone forestière de l'espace ivoirien, on retrouve un niveau égal de sous-équipement des centres de rang administratif supérieur. Cependant, ce sont très généralement des chefs-lieux de départements ayant fait l'objet de promotion relativement récente. C'est le cas de Soubré (indice des équipements de valeur égale à 29,5) promu chef-lieu de département en 1980 ; Sinfra (indice des équipements de valeur égale à 37,5) n'est chef-lieu de département que depuis 1987. Lakota (indice des équipements de valeur égale à 29,5) est un peu plus ancien dans son statut de chef-lieu départemental (1980).

Tabou (indice des équipements égal à 21) rejoint Sinfra dans la date de promotion au rang de chef-lieu de département (1987) .



Le semis serré des nouveaux chef-lieux de départements qui se concentrent dans la région Centre se caractérise par la faiblesse du niveau de leurs équipements et services . Béoumi (indice 18), Sakassou (indice 12), M'bahiakro (indice 24), Dabakala (indice 19), Daoukro (indice 31) marquent que ces concentrations sont encore insuffisantes, pour assurer une portée suffisante de l'aire d'attraction régionale de ces localités.

Ainsi qu'il apparaît, le schéma de localisation des équipements et de hiérarchisation s'appuyant sur leur niveau de concentration géographique, trace très lisiblement les contours de la hiérarchie urbaine au niveau national.

On voit bien que les villes ivoiriennes admises comme étant celles qui assument les vocations nationale et régionales les plus affirmées (Abidjan, Bouaké, San-Pédro, Daloa, Gagnoa, Korhogo, Abengourou, Man, Divo etc...), sont celles qui concentrent les taux les plus élevés dans les niveaux d'équipements qu'elles localisent.

Conséquemment, le degré d'attractivité de ces pôles de localisation et de concentration de ces équipements est plus fort.

La hiérarchie que dessine dans l'espace, le niveau de concentration ou de dispersion des équipements et des services se double, d'une autre manifestation de la hiérarchie des équipements, qui contribue à la renforcer; c'est celle qui est plus en rapport avec le niveau de qualification des équipements de nature identique, mais de rang hiérarchique différent.

On le voit aux formes d'organisation administratives hiérarchiques, auxquelles conduisent les exigences de la décentralisation des structures d'encadrement et de gestion des ministères, des centres de décision et de diffusion. Le réseau de communication, comme outil de contrôle administratif du territoire révèle, dans les points de localisation de ces noeuds, des traits typiques, qui empruntent beaucoup, aux formes d'organisation spatiale, fondées sur la prise en compte des niveaux hiérarchiques.

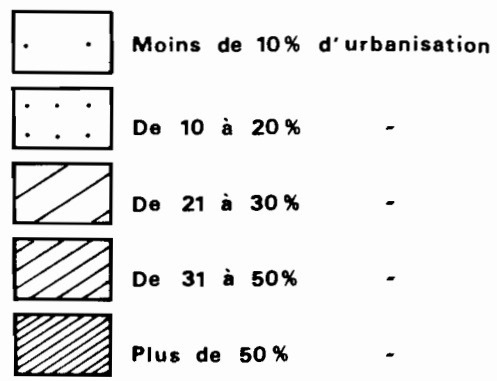
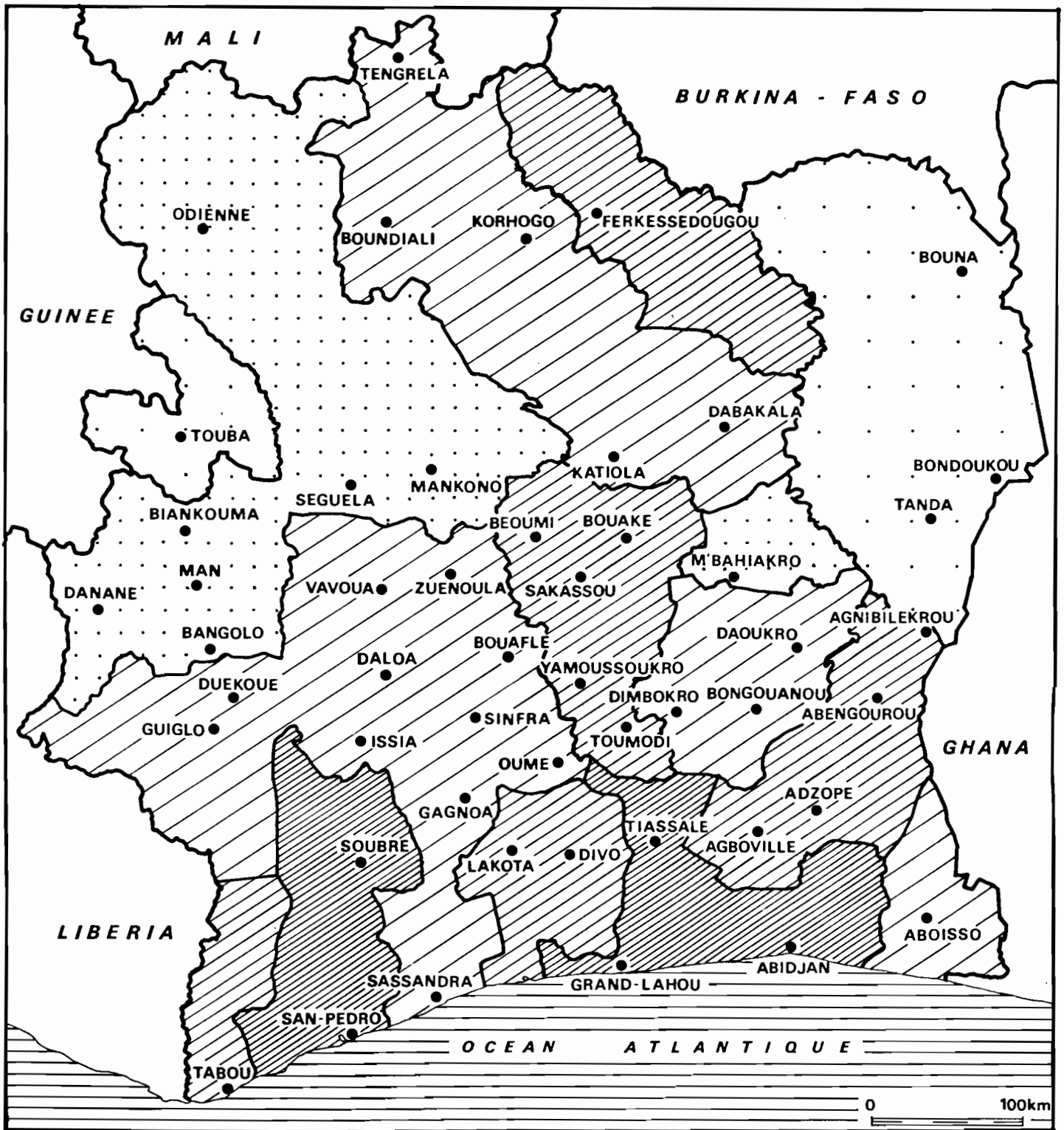
Cependant, parce qu'elles traduisent des réponses à des besoins exprimés quotidiennement, la scolarisation et la santé ont popularisé, dans l'établissement des équipements et des services qu'elles appellent, ce schéma d'organisation hiérarchique.

Les avantages qu'il procure au fonctionnement du service sont, pour les utilisateurs comme pour les prestataires, d'un caractère de certitude très affirmé.

Le premier avantage découlant de la hiérarchie, établie dans la nature des équipements, porte sur les coûts d'implantation ; elle permet ensuite de proportionner le niveau des équipements par rapport à la clientèle-cible. Elle permet ainsi une adéquation entre le taux de fréquentation et le niveau des équipements, en adaptant la distance et le niveau de service sollicité.

Cela est vrai du schéma de fonctionnement du système sanitaire ivoirien ; dans celui-ci, les divers étages de l'organisation administrative (directions régionales, secteur de santé, départements, sous-préfectures), s'articulent sur les niveaux hiérarchiques des équipements sanitaires.

Fig. 60 TAUX D'URBANISATION PAR DIRECTION DEPARTEMENTALE (1985)



Le niveau supérieur de la hiérarchie des équipements sanitaires est le Centre Hospitalier Universitaire (C.H.U.); on le voit au nombre de services spécialisés que ces centres concentrent et le niveau des services de santé qu'ils ont vocation à dispenser.

SERVICES	NBRE de LITS	PERSONNEL				TOTAL
		Medec.& Assim.	Para- Medic.	G.& F. Salle	Autres	
MEDECINE GENERALE	93	19	22	19	5	65
PNEUMOPHYSIOLOGIE	60	6	9	13	-	28
CHIRURGIE (9e eta.)	62	20	12	13	2	47
U. CHIR. B.OP. (1)	32	-	7	18	1	26
CHIR. GEN.& UROLOG.	72	19	12	14	6	41
OPHTALMOLOGIE	26	19	11	5	6	41
ST. & CH. M. FA (2)	21	6	9	6	3	24
ORL	40	10	11	5	4	30
GYNECO-OBSTETRIQUE	74	47	93	47	5	192
PEDIATRIE	86	15	30	22	4	71
CHIRURG. INFANTILE	6	5	6	2	2	15
NEURO-CHIRURGIE	11	-	-	-	-	-
NEUROLOGIE	23	8	13	9	3	33
REANIMATION	-	2	1	1	-	4
MEDECINE D'URGENCE	-	2	8	13	1	24
AUT. SERV. DE SOINS	22	-	-	-	-	-
PHARM. DE TRAVAIL	-	11	3	3	3	20
RADIOLOGIE	-	-	-	-	-	-
LABO. ANA-PATH	-	6	2	1	2	11
LABO BACT. SER (3)	-	3	9	7	2	21
LABO BIOCHIMIE (IP)	-	3	10	6	1	20
LABO DE CYTOLOGIE	-	2	4	2	-	8
LABO ELECTROMYOG.	-	1	-	-	2	3
LABO PHYSIOLOGIE	-	7	7	-	-	14
LABO IMMUNOLOGIE	-	13	11	9	1	34
LABO BIOCH. MEDIC.	-	7	4	4	1	16
LABO PHARMACOLOGIE	-	5	1	-	1	7
LABO SERVICES	-	-	-	-	-	277
<b>TOTAL</b>	<b>628</b>	<b>236</b>	<b>295</b>	<b>219</b>	<b>55</b>	<b>1072</b>

N.B. (1) : URGENCES CHIRURGICALES ET BLOCS OPERATOIRES

(2) : ET CHIRURGIE MAXILO-FACIALE

(3) : LABO. BACTERIOLOGIE INSTITUT PASTEUR

TABLEAU N° 204 : Niveaux de compétence exercés par un  
C.H.U. : le cas du C.H.U. - d'ABIDJAN-COCODY

Sources : Ministère de la Santé.

C'est ainsi que le C.H.U. de Cocody concentre plus de 25 services spécialisés, couvrant une gamme à peu près complète des domaines d'intervention en médecine, en chirurgie et en analyses médicales, (Médecine Générale, pneumophtisiologie, toutes les formes de la chirurgie, ophtalmologie ... etc).

Cette variété de compétences s'accompagne d'un effort d'infrastructures et de personnel qui reste très insuffisant, au total, par rapport à la demande sociale nationale. Cependant, ce niveau de compétence et de concentration des équipements de santé ne se retrouve nulle part ailleurs dans les régions.

Celles-ci localisent au mieux, dans leur chef-lieu, des Centres Hospitaliers Régionaux C.H.R., dont le niveau des équipements destinés à la demande sociale régionale, est loin d'égaliser ce que peut offrir les deux C.H.U. basés à Abidjan.

Pour s'en convaincre, il peut suffire d'inventorier la nature et le niveau des équipements et des services spécialisés, affectés aux deux C.H.R. parmi les mieux équipés du pays : le C.H.R. de Bouaké et celui de Korhogo.

SERVICES	NBRE de LITS	P E R S O N N E L				TOTAL
		Medec.& Assim.	Para- Medic.	G. & F. Salle	Autres	
MEDECINE GENERALE	99	4	5	13	2	24
PNEUMOLOGIE	43	1	4	10	-	15
PEDIATRIE	57	2	3	11	1	17
ORL-OPHTALMOLOGIE	28	3	14	7	-	24
CARDIOLOGIE	17	2	4	4	-	10
DERMATOLOGIE	8	2	1	4	-	7
CHIRURGIE	113	6	19	22	4	51
REANIMATION	13	-	-	-	-	-
GYNECO-OBSTETRIQUE	83	3	14	14	1	32
RADIOLOGIE	1	-	-	-	-	-
MATERNITE	100	-	22	-	-	22
AUTRES SERVICES	-	10	29	64	88	191
<b>T O T A L</b>	<b>561</b>	<b>33</b>	<b>115</b>	<b>149</b>	<b>96</b>	<b>393</b>

TABLEAU N° 205 :

Niveaux de compétence exercés par un  
C.H.R. : Le cas du C.H.R. de Bouaké

SERVICES	NBRE de LITS	P E R S O N N E L				TOTAL
		Medec.& Assim.	Para- Medic.	G. & F. Salle	Autres	
MEDECINE GENERALE	90	3	9	25	-	37
PEDIATRIE	60	1	5	22	1	29
ORL-OPHTALMOLOGIE	60	2	6	24	1	33
CHIRURGIE	114	2	5	29	3	49
REANIMATION	6	1	5	7	-	13
GYNECO-OBSTETRIQUE	60	1	16	37	-	54
RADIOLOGIE	1	1	1	7	-	9
MATERNITE	-	-	6	-	6	12
ADMINISTRATION	-	-	1	47	16	64
AUTRES SERVICES	20	7	12	31	13	63
<b>T O T A L</b>	<b>420</b>	<b>18</b>	<b>76</b>	<b>229</b>	<b>40</b>	<b>363</b>

TABLEAU N° 206 : Niveaux de compétence exercés par le  
C.H.R. de Korhogo

Sources : Ministère de la Santé.

Ce sont une dizaine de services spécialisés que compte chacun des deux C.H.R., représentatifs du niveau général des équipements hospitaliers des C.H.R.

Le C.H.R. de Bouaké possède 12 services et celui de Korhogo est équipé pour dispenser 9 niveaux de services. Les services courants sont représentés dans chaque C.H.R. (médecine générale, pédiatrie, O.R.L. - Ophtalmologie, chirurgie, réanimation, radiologie, gynéco-obstétrique...)

Le C.H.R. de Bouaké marque la différence par les équipements qu'il localise dans les services de pneumologie, de cardiologie et de dermatologie.

Les C.H.R. apparaissent donc, comme des complexes d'équipements hospitaliers de niveau régional, capables de régionaliser les services de soins de santé concernant presque toutes les affections couramment rencontrées par les populations. Au total sept C.H.R. organisent l'espace des soins de santé au niveau national.

- le C.H.R. de Bouaké
- le C.H.R. de Korhogo
- le C.H.R. de Yamoussoukro
- le C.H.R. de Daloa
- le C.H.R. de Man
- le C.H.R. d'Abengourou
- le C.H.R. de Divo

Le troisième niveau hiérarchique des équipements de soins

de santé est l'hôpital de première catégorie. L'hôpital de première catégorie est généralement implanté dans

VILLE D'IMPLANTATION	DIRECTION REGIONALE	NBRE DE LITS
ABOISSO	ABIDJAN	110
ADIAKE	"	45
AGBOVILLE	"	120
TAABO	"	33
SAN - PEDRO	DIVO	148
SASSANDRA	"	70
BUYO	"	32
GUIGLO	MAN	55
TOUBA	"	62
SEGUELA	"	120
GAGNOA	DALOA	244
BOUAFLE	"	80
BOUNDIALI	KORHOGO	108
ODIENNE	"	186
KATIOLA	BOUAKE	70
DIMBOKRO	YAMOUSSOUKRO	204
TOUMODI	"	69
BONDOUKOU	ABENGOUROU	94
BOUNA	"	69
TANDA	"	60

TABLEAU N° 207 : Les hôpitaux de lère catégorie.

Effectif total : 20                      Nombre de Lits : 1979

les villes moyennes qui sont, souvent, les chefs-lieux des départements d'avant la réforme de Décembre 1987



qui a consacré leur généralisation . De ce fait ces hôpitaux de 1ère catégorie jouent dans les limites de leur champ de compétence administrative, le rôle de centres de soins de recours direct avant, éventuellement, l'étape qui conduit la demande sociale vers les C.H.R., plus spécialisés.

Les hôpitaux de 1ère catégorie sont équipés d'un service de médecine générale et généralement d'un service de chirurgie. Au total 20 villes sont équipées d'hôpital de 1ère catégorie.

Celui-ci coiffe, dans la hiérarchie du système des équipements hospitaliers, l'hôpital de deuxième catégorie.

Les hôpitaux de 2e catégorie se contentent généralement d'un service de médecine générale et d'une salle d'hospitalisation pour la mise en observation prolongée et le suivi des malades.

C'est, à l'échelon de la ville, le dernier niveau d'implantation de l'équipement hospitalier.

Jusqu'en 1987, date de la réforme administrative, ce maillon de la hiérarchie des équipements de soins de santé est essentiellement le fait des petites villes et des chefs-lieux de Sous-Préfectures.

L'hôpital de 2e catégorie comprend un équipement sommaire qui se résume à la présence d'un service de médecine générale et une salle d'hospitalisation.

Au total 54 hôpitaux de 2e catégorie composent le réseau des équipements sanitaires de ce niveau, ainsi que l'atteste le tableau figurant les villes d'implantation et les directions régionales dans lesquelles elles s'inscrivent.

VILLE D'IMPLANTATION	DIRECTION REGIONALE	NOBRE DE LITS
ADZOPE	ABIDJAN	52
DABOU	"	95
GRAND-BASSAM	"	94
PORT-BOUET	"	116
ALEPE	"	65
ANYAMA	"	42
BINGERVILLE	"	60
BONOUA	"	72
GRAND-LAHOUE	"	60
JACQUEVILLE	"	63
TIASSALE	"	77
AYAME	"	22
AFFERY-AKOUPE	"	15
MEMNI	"	87
SOUBRE	DIVO	58
GRAND-BEREBY	"	16
TABOU	"	57
FRESCO	"	40
GUITRY	"	15
DANANE	MAN	116
DUEKOUÉ	"	51
TOULEPLEU	"	42
BIANKOUMA	"	17
KOUIBLY	"	15
BANGOLO	"	15
MANKONO	"	97
SINFRA	DALOA	61
ZUENOULA	"	65
OUME	"	73
VAVOUE	"	58
ISSIA	"	54
SAIOUA	"	30
LAKOTA	"	123
FERKESSEDOUGOU	KORHOGO	92
TENGRELA	"	36
KOLIA	"	14
KONG	"	30
NAPIE	"	15
SINEMATIALI	"	
DABAKALA	BOUAKE	77
M'BAHIAKRO	"	100
NIAKARAMADOUGOU	"	36
TAFIRE	"	20
SAKASSOU	"	110

VILLE D'IMPLANTATION	DIRECTION REGIONALE	NOBRE DE LITS
DIDIEVI	"	20
TIEBISSOU	"	71
BEOUMI	YAMOOUSSOUKRO	77
BONGOUANOU	"	83
ARRAH	"	56
BOCANDA	"	74
DAOUKRO	"	98
KOSSOU	"	30
AGNIBILEKROU	ABENGOUROU	80
KOUASSI - DATEKRO	"	54

TABLEAU N° 208 : les hôpitaux de 2ème catégorie

Effectif total : 54

Nombre de Lits : 3111

On observe que quelques chefs-lieux des départements anciens comme Adzopé, Soubré, Danané, Biankouma, Lakota, Ferkessédougou localisent ce niveau de l'équipement hospitalier .

Cependant, ce sont des villes plus modestes, anciens chefs-lieux de sous-préfectures, érigés depuis peu au rang de chefs-lieux de départements, qui composent la part importante des sites d'implantation des hôpitaux de 2e catégorie.

A la suite des équipements que sont les hôpitaux de 2e catégorie, la hiérarchie du système sanitaire en Côte d'Ivoire ne se prolonge véritablement qu'au prix d'une incursion dans l'espace rural.

Sa manifestation la plus visible est le centre de santé rurale que composent le dispensaire rural et la maternité. La situation qu'offre le secteur de santé rurale dans le département de Man est éclairante.

N°	LOCALITE	SOUS-PREFECTURE	DEPARTEMENT
1	BANGOLO	BANGOLO	BANGOLO
2	DIEOUZOU	"	"
3	ZEO	"	"
4	ZOU	"	"
5	BIANKOUMA	BIANKOUMA	BIANKOUMA
6	GONGOUINE	"	"
7	GOUESSESSO	"	"
8	KPATA	"	"
9	SANTA	"	"
10	GBONNE	GBONNE	"
11	SIPILOU	SIPILOU	"
12	YORODOUGOU	"	"
13	FACOBLY	FACOBLY	MAN
14	SIABLY	"	"
15	SIEMEN	"	"
16	GUINGOLO-GUEZON	KOUIBLY	"
17	KOUIBLY	"	"
18	NIDROU	"	"
19	TROKPADROU	"	"
20	TROTRODROU	"	"
21	LOGOUALE	LOGOUALE	"
22	YAPLEU	"	"
23	ZIOGOUINE	"	"
24	GBANGBEGOUINE	MAN	"
25	GOTONGUINE 2	"	"
26	SANGUINE	"	"
27	ZAGOUE	"	"

TABLEAU N° 209 : Localisation des dispensaires répartis dans le secteur de MAN

Sources : Ministère de la Santé.

LISTE DES LOCALITES DISPOSANT D'UNE MATERNITE

N°	LOCALITE	SOUS-PREFECTURE	DEPARTEMENT
1	BANGOLO	BANGOLO	BANGOLO
2	BIANKOUMA	BIANKOUMA	BIANKOUMA
3	GOUESSESSO	"	"
4	GBONNE	GBONNE	"
5	SIPILOU	SIPILOU	"
6	FACOBLY	FACOBLY	MAN
7	KOUIBLY	KOUIBLY	"
8	LOGOUALE	LOGOUALE	"
9	DEOULE	MAN	"

TABLEAU N° : 210 : Localisation des maternités du secteur de  
MAN

A l'intérieur du secteur de santé rurale de Man, 27 localités sont le siège de dispensaires articulés sur 8 sous-préfectures ; celles-ci sont inscrites à l'intérieur des trois départements de Bangolo, de Biankouma et de Man.

Les dispensaires sont des formations sanitaires le plus souvent distribuées à l'intérieur des pays ruraux ; les villages-centres qui les localisent en règle générale, rayonnent ainsi sur un espace qui n'excède pas 12 km de rayon.

Parmi les 27 dispensaires , 9 sont de véritables centres de santé rurale, car s'y double une maternité, pour diversifier la nature des actes médicaux qui sont posés. C'est le cas observé à Biankouma, à Bangolo, à Guessesso, à

Sipilou ; ainsi qu'à Facobly, à Kouibly , à Logoualé et à Déoule.

Ailleurs, on observe des dispensaires ruraux isolés qui représentent le dernier niveau dans la hiérarchie des équipements de santé.

Centres de santé (dispensaire + maternité) et dispensaires isolés sont des formations sanitaires dispensant les soins primaires. Comme tels, ils sont tenus par des infirmiers, des infirmières et des sages-femmes pour les accouchements

N°	LOCALITE	SOUS-PREFECTURE	DEPARTEMENT
1	BANGOLO	BANGOLO	BANGOLO
2	BIANKOUMA	BIANKOUMA	BIANKOUMA
3	LOGOUALE	LOGOUALE	MAN
4	MAN	MAN	"
5	SANGOUINE	"	"

TABLEAU N° 211 : Localisation des centres de P.M.I.

Sources : Ministère de la Santé.

et le suivi de la mère et de l'enfant. C'est à cet effet que certains centres de santé se trouvent dotés d'un équipement spécialisé, mais de niveau hiérarchique égal au dispensaire ou à la maternité. Peu de formations sanitaires rurales en disposent . Dans le secteur de santé rurale de MAN, on le voit, seuls les centres de santé de Bangolo et de Biankouma, le dispensaire de Sangouine et celui de Man se trouvent dotés de centres de P.M.I.

* TYPE DE * FORMATION BASES * DE * SECTEUR *	DISPEN- SAIRES	MATER- NITES	P.M.I.	S.S.S.U.	TOTAL
ABENGOUROU	11	11	1	1	24
ABIDJAN	35	17	8	3	63
ABIDJAN-VILLE	4	-	9	13	26
ABOISSO	22	14	3	1	39
ADZOPE	37	13	1	2	38
BONDOUKOU	37	14	-	1	52
BOUAFLE	12	4	1	1	18
BOUAKE	21	6	4	3	34
BOUNA	12	3	1	1	17
BOUNDIALI	20	6	2	2	30
DABAKALA	7	6	-	1	14
DALOA	13	7	2	2	24
DANANE	17	5	2	2	26
DIMBOKRO	18	9	2	1	30
DIVO	19	7	-	1	27
FERKESSEDOUGOU	13	4	2	1	20
GAGNOA	32	11	1	1	45
KORHOGO	26	12	-	1	39
MAN	27	9	5	1	42
ODIENNE	17	10	1	1	29

Fig. 61 LOCALISATION ET HIERARCHIE DES EQUIPEMENTS DE SANTE



- \* Centre Hospitalier Universitaire
- ★ Centre Hospitalier Régional
- ▲ Hôpital 1<sup>ère</sup> classe
- △ Hôpital 2<sup>ème</sup> classe



moyens de transport, générateurs de flux de personnes et de biens sur courte, moyenne et longue distance.

L'analyse des motivations de génération des flux, par rapport à l'origine et à la destination, rend parfaitement compte de l'attraction des équipements et des services exercée sur la communauté.

Dans la conduite de cette analyse, nous nous sommes apesanti sur le rôle des transports routiers. Dans un pays comme le nôtre, ce sont les transports routiers qui rendent le mieux compte de ces réalités. Grâce à leur réseau dense aux ramifications multiples, ils sont avec l'avion, les seuls moyens de transport à irriguer l'ensemble du territoire.

Cependant, le poids des transports routiers est sans commune mesure. Alors que bon an, mal an, l'aviation intérieure génère au maximum 465 passagers par jour, au niveau des transports routiers, ce sont 97.630 voyageurs qui sont impliqués dans les flux quotidiens de voyageurs routiers hors agglomération urbaine, soit 210 fois plus !

La structure du trafic routier de voyageurs et de marchandises s'ordonne selon un schéma tout à fait favorable aux transports publics de voyageurs en commun.

En effet, selon les estimations de trafic qui s'appuient sur des comptages périodiques, il nous a été possible de retenir :

- 13.170 voyageurs générés par les voitures de tourisme, soit 13,49 % du trafic.
- 70.948 voyageurs animent les flux alimentés par les taxis-brousse et les transports effectués par autorcar,

* TYPE DE * FORMATION BASES * DE * SECTEUR *	DISPEN- SAIRES	MATER- NITES	P.M.I.	S.S.S.U.	TOTAL
ABENGOUROU	11	11	1	1	24
ABIDJAN	35	17	8	3	63
ABIDJAN-VILLE	4	-	9	13	26
ABOISSO	22	14	3	1	39
ADZOPE	37	13	1	2	38
BONDOUKOU	37	14	-	1	52
BOUAFLE	12	4	1	1	18
BOUAKE	21	6	4	3	34
BOUNA	12	3	1	1	17
BOUNDIALI	20	6	2	2	30
DABAKALA	7	6	-	1	14
DALOA	13	7	2	2	24
DANANE	17	5	2	2	26
DIMBOKRO	18	9	2	1	30
DIVO	19	7	-	1	27
FERKESSEDOUGOU	13	4	2	1	20
GAGNOA	32	11	1	1	45
KORHOGO	26	12	-	1	39
MAN	27	9	5	1	42
ODIENNE	17	10	1	1	29

* TYPE DE * FORMATION  BASES * DE * SECTEUR *	DISPEN- SAIRES	MATER- NITES	P.M.I.	S.S.S.U.	TOTAL
SAN-PEDRO	5	5	1	1	12
SASSANDRA	14	5	2	1	22
SEGUELA	19	12	-	-	31
TIASSALE	14	3	1	-	18
TOUBA	11	5	1	-	17
YAMOUSOUKRO	24	9	2	-	35

TABLEAU N° 212 : Niveaux d'organisation des formations sanitaires rurales à l'intérieur des "secteurs de santé"

Sources : Ministère de la santé.

Au total, les 26 secteurs organisent l'espace des équipements de soins de santé selon le schéma que décrit le présent tableau.

Il ressort que les dispensaires et les maternités sont les deux équipements qui vertèbrent l'organisation du système hospitalier au bas de la hiérarchie.

Les P.M.I. et les services de santé scolaire et universitaire (S.S.S.U.) sont les équipements les moins bien distribués dans l'espace que polarisent les bases des secteurs de santé. Ceux-ci observent une disparité relativement importante dans la distribution spatiale des équipements de santé.

Le secteur de santé d'Abidjan apparaît comme le plus équipé avec 63 dispensaires, maternités, P.M.I. et S.S.S.U., la ville d'Abidjan exclue. Il devance de peu le secteur de Bondoukou curieusement installé en 2<sup>e</sup> position nationale avec un total de 52 équipements.

Les secteurs de santé de Gagnoa (45 équipements sanitaires), de Man (42 équipements sanitaires), et d'Adzopé (38 équipements sanitaires) viennent respectivement aux 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> rangs pour le niveau de l'encadrement en services de santé dispensés aux populations régionales et locales.

Les secteurs de santé de Bouaflé (18 équipements), de Dabakala (14 équipements sanitaires) et de San-Pédro (12 équipements) ferment la marche et témoignent du faible taux d'encadrement spatial en services de santé.

Les implications de cette organisation hiérarchique du niveau des équipements du système sanitaire ivoirien portent prioritairement sur l'aire de rayonnement ; celle-ci est implicite et parfois explicite dans l'exposé.

Ce qu'il est possible de dire, c'est que, en règle générale, l'aire de rayonnement et de fréquentation des équipements de santé croît, à mesure que le niveau des services offerts se complexifie.

Les centres de santé en zone rurale, rayonnent sur 15 km au maximum. Cependant que le passage du centre de santé

au C.H.R. pour des besoins en soins spécialisés commande parfois des distances qui sont celles de l'échelle régionale. Que dire de la distance qu'implique la nécessité d'accéder à des formes de chirurgie pointue que seuls parfois, n'exécutent que quelques spécialistes fixés aux C.H.U. à Abidjan ?

Se trouve ainsi largement introduite la question centrale des rapports entre la localisation, la hiérarchie des équipements et les services qu'ils ont vocation à rendre à la communauté.

Le rôle de la distance est essentiel, car c'est la distance qui commande véritablement le fonctionnement du système.

#### B - LES SERVICES A LA COMMUNAUTE.

Pour résoudre cette question essentielle du fonctionnement du réseau dans ses rapports à la localisation des équipements, nous revenons à notre démarche initiale.

Elle repose sur l'idée que, la hiérarchie du réseau des équipements et des services administratifs et privés, est une décalque de la hiérarchie du réseau urbain.

De la sorte, l'identification de la portée -limite des biens et services, que projette la hiérarchie du réseau urbain, est un indicateur de synthèse de qualité, pour analyser les rapports des équipements au réseau de communication et à la distance.

Pour la définir, nous nous appuyons sur une enquête patiente et minutieuse exécutée en 1984 -1985 et 1986 sur les principales gares de destination et d'origine des principaux

Fig.61 LOCALISATION ET HIERARCHIE DES EQUIPEMENTS DE SANTE



- \* Centre Hospitalier Universitaire
- \* Centre Hospitalier Régional
- ▲ Hôpital 1<sup>ère</sup> classe
- △ Hôpital 2<sup>ème</sup> classe

moyens de transport, générateurs de flux de personnes et de biens sur courte, moyenne et longue distance.

L'analyse des motivations de génération des flux, par rapport à l'origine et à la destination, rend parfaitement compte de l'attraction des équipements et des services exercée sur la communauté.

Dans la conduite de cette analyse, nous nous sommes apesanti sur le rôle des transports routiers. Dans un pays comme le nôtre, ce sont les transports routiers qui rendent le mieux compte de ces réalités. Grâce à leur réseau dense aux ramifications multiples, ils sont avec l'avion, les seuls moyens de transport à irriguer l'ensemble du territoire.

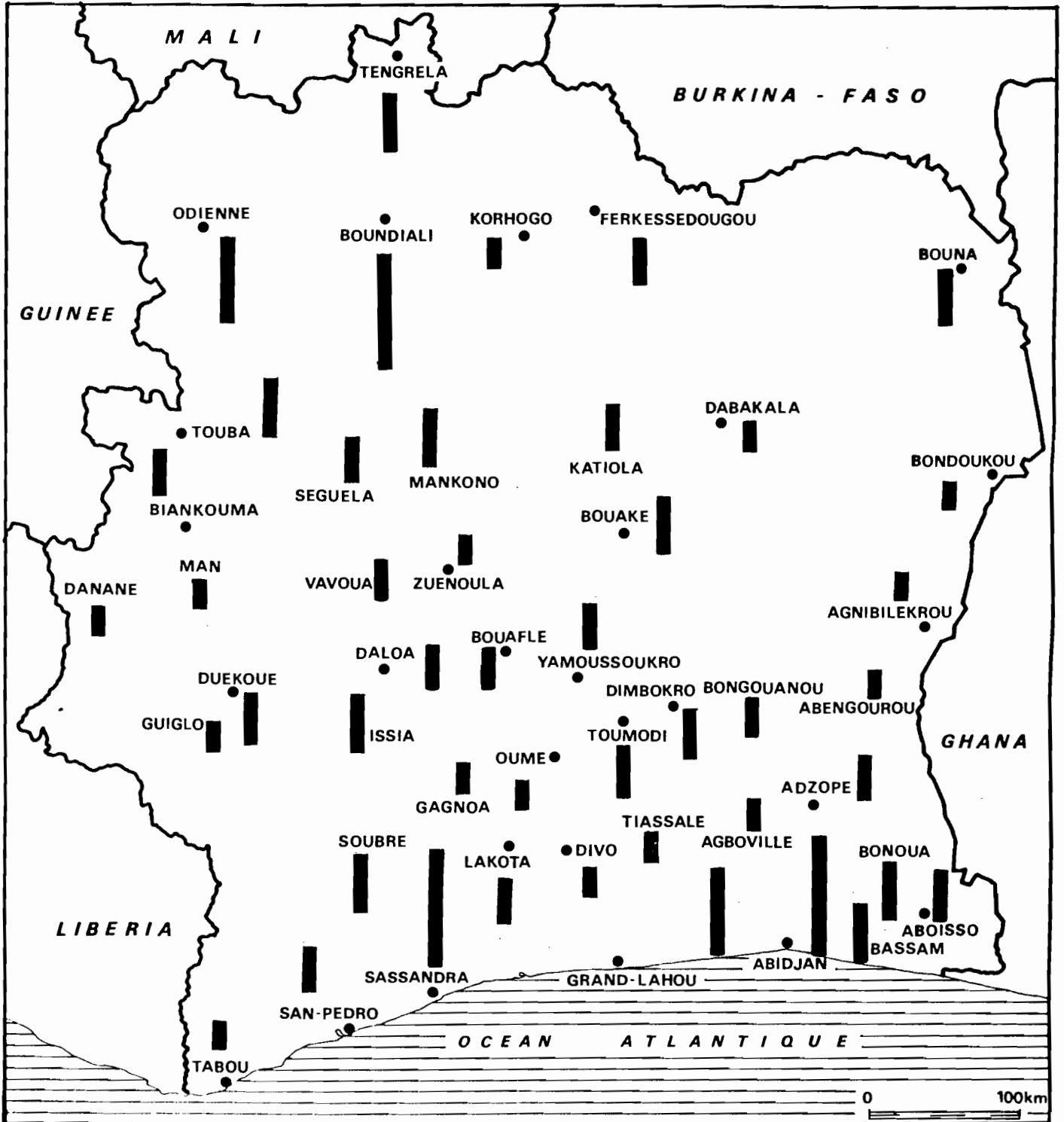
Cependant, le poids des transports routiers est sans commune mesure. Alors que bon an, mal an, l'aviation intérieure génère au maximum 465 passagers par jour, au niveau des transports routiers, ce sont 97.630 voyageurs qui sont impliqués dans les flux quotidiens de voyageurs routiers hors agglomération urbaine, soit 210 fois plus !

La structure du trafic routier de voyageurs et de marchandises s'ordonne selon un schéma tout à fait favorable aux transports publics de voyageurs en commun.

En effet, selon les estimations de trafic qui s'appuient sur des comptages périodiques, il nous a été possible de retenir :

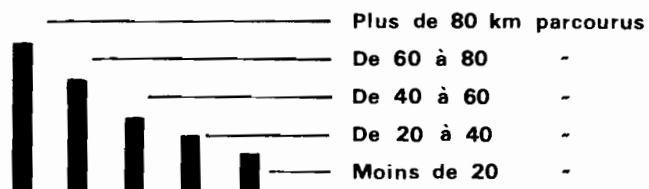
- 13.170 voyageurs générés par les voitures de tourisme, soit 13,49 % du trafic.
- 70.948 voyageurs animent les flux alimentés par les taxis-brousse et les transports effectués par autorcar,

Fig. 62 NOMBRE MOYEN DE KILOMETRES PARCOURUS PAR VEHICULE  
A PLEINE CHARGE PAR AN PAR VILLE



NOMBRE DE KILOMETRES PARCOURUS  
en milliers de km

1987





- les camionnettes, les fourgonnettes et les camions articulés contribuent pour 13.512 voyageurs à la génération des flux routiers, soit 13,84 % de l'ensemble;

Au total donc sur les 97.630 voyageurs estimés sur nos routes et pistes, 70.948 sont captifs des transports en commun de voyageurs, soit 72,67 % .

C'est une majorité suffisamment représentative de l'organisation spatiale et qualitative des flux . C'est la raison fondamentale qui nous conduit à nous appuyer en priorité sur elle; elle nous guide dans l'identification de la portée-limite des flux commandés, à partir des noeuds du réseau des lignes, par l'attraction des équipements; ceux-ci confèrent aux villes leur fonction de commandement à l'échelon national, régional ou local, en rapport avec le niveau de concentration et la qualité des équipements du secteur de base, c'est-à-dire, ceux dont la fonction consiste à assurer l'encadrement de l'espace extérieur à la ville de localisation.

Pour nous résumer donc, il ne sera pas pris en compte l'analyse qualitative des flux de voyageurs générés par les voitures de tourisme dans leur rapport avec l'attraction des points précis de localisation des équipements ; ainsi que les distances qu'ils impliquent pour assurer les services à la communauté ; ceci pour 2 raisons :

- la première tient au caractère peu représentatif de l'ensemble des flux générés par les voitures individuelles (13,49 %),

- la seconde, plus décisive, pose le délicat problème des contraintes liées aux difficultés de définition d'une méthodologie opératoire suffisamment fiable;

l'interprétation de la portée-limite du champ d'attraction d'un processus de concentration des équipements est malaisée, dans le cas d'espèce des flux générés par les voitures individuelles. En effet, elle nécessite une maîtrise des deux paramètres incontournables que sont l'origine et la destination.

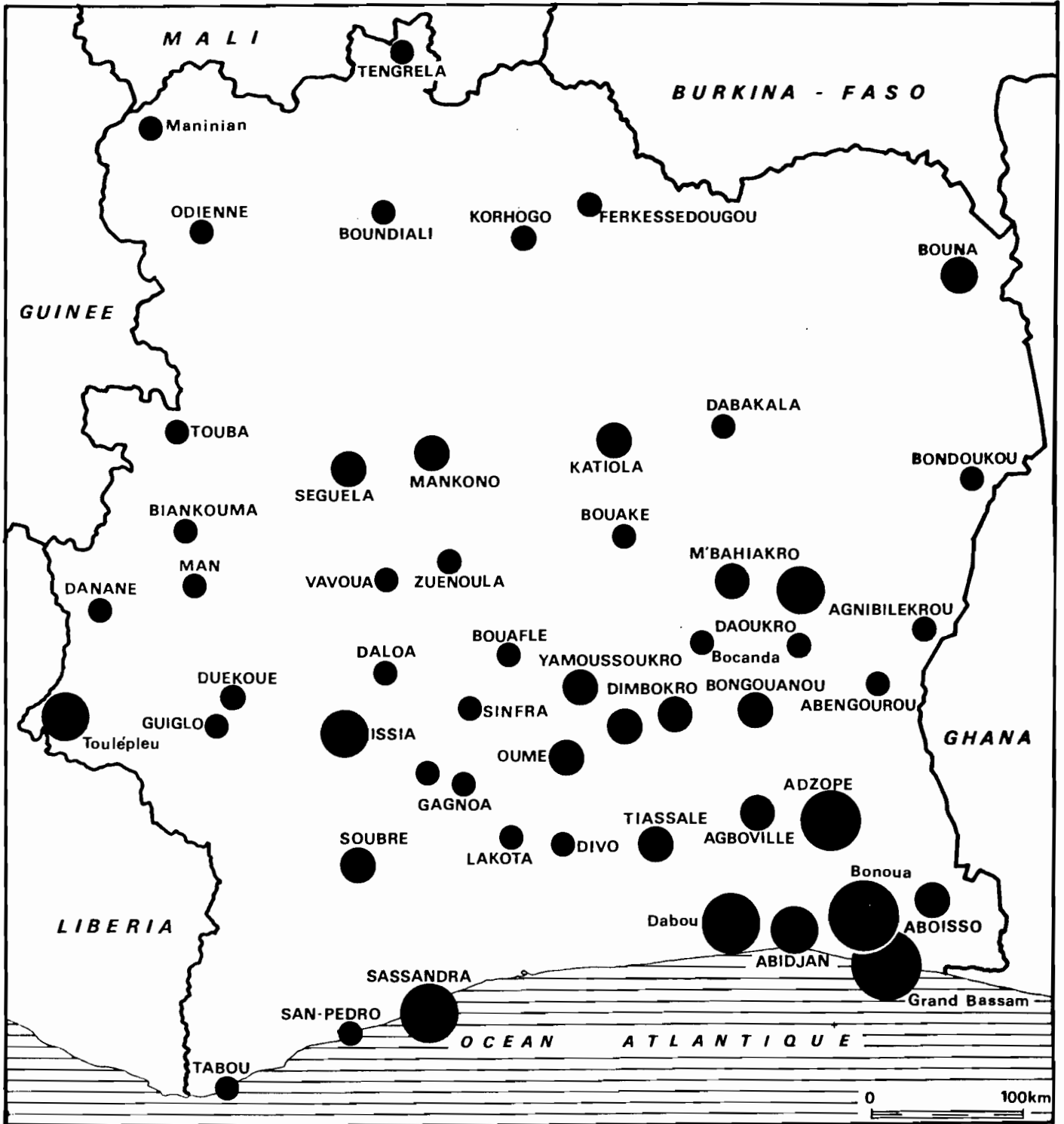
Or les essais méthodologiques aux lieux de départ des flux, comme ceux réalisés à des postes routiers sont apparus extrêmement décevants ; ils sont imputables à la molle adhésion et aux grandes imprécisions manifestées par les acteurs de cette catégorie de flux. A quoi s'ajoute que, pour une bonne majorité de ce type de flux, les motivations qui les animent, sont liées à des fréquentations familiales, donc sans rapport véritable avec l'attraction que peuvent exercer les équipements ; le phénomène est surtout observable le week-end.

C'est beaucoup moins le cas des flux générés par les transports en commun de voyageurs.

A l'échelle locale et régionale, ce sont les équipements que constituent les marchés locaux et régionaux qui sont les principaux animateurs des flux de transport en commun. Le phénomène se double, spécifiquement pour les marchés régionaux, de la nécessité de la fréquentation des équipements publics (dispensaires, écoles, Etat-Civil, Perception, services d'encadrement agricole et pastoral...)

Fig. 63

NOMBRE DE VOYAGES PAR VÉHICULE PAR AN PAR VILLE  
IDENTIFIÉES SUR LES LIGNES RÉGULIÈRES



1987

NOMBRE DE VOYAGES PAR AN PAR VÉHICULE  
A PLEIN CHARGE

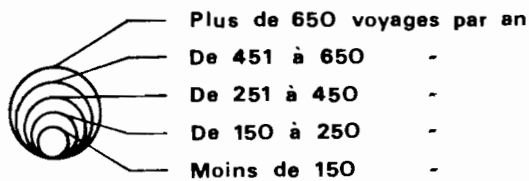
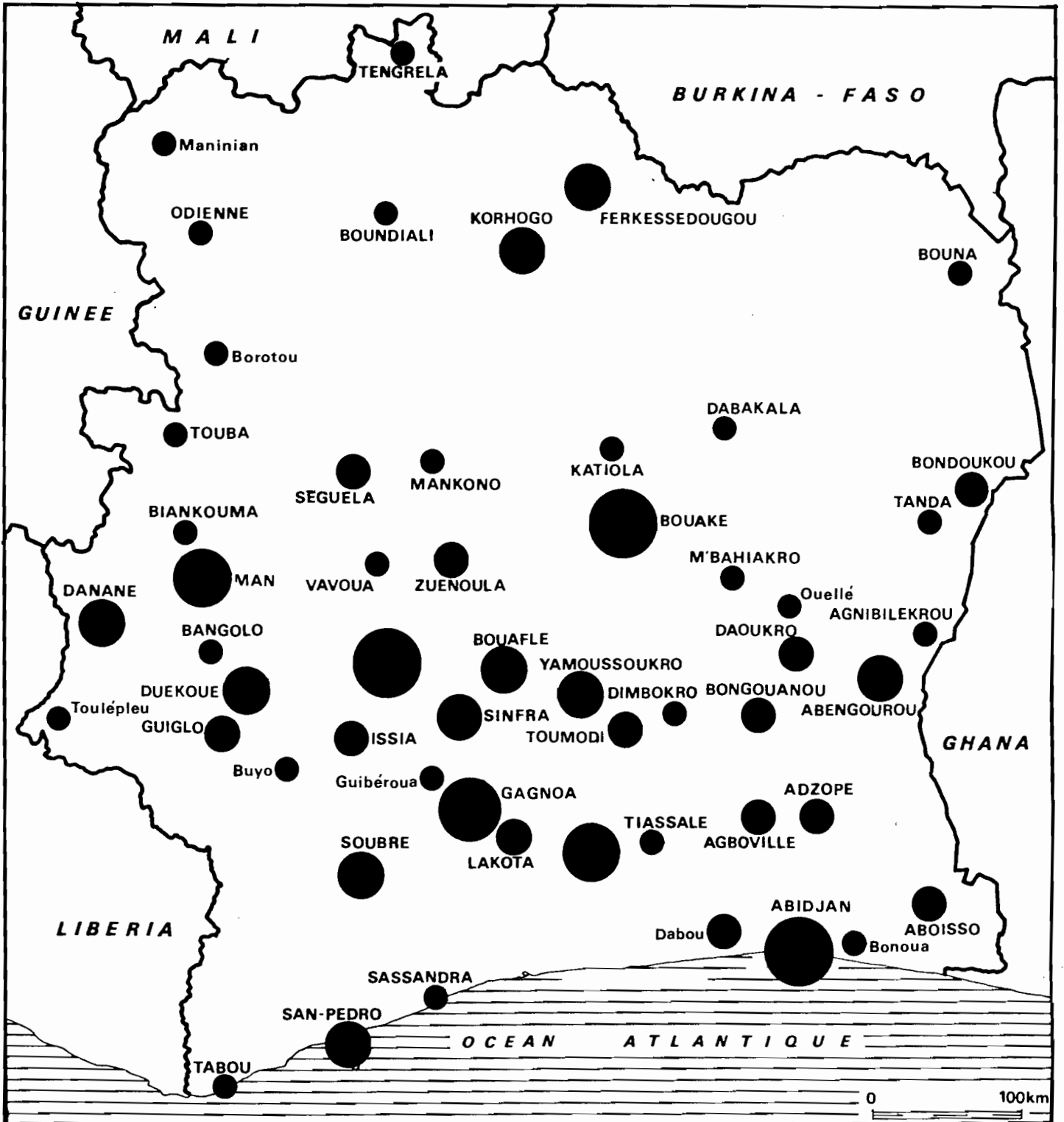


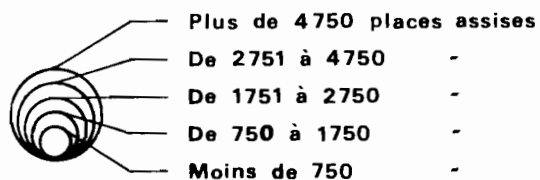
Fig.64

OFFRE DE TRANSPORT DE VOYAGEURS PAR VILLE



1987

NOMBRE DE PLACES ASSISES



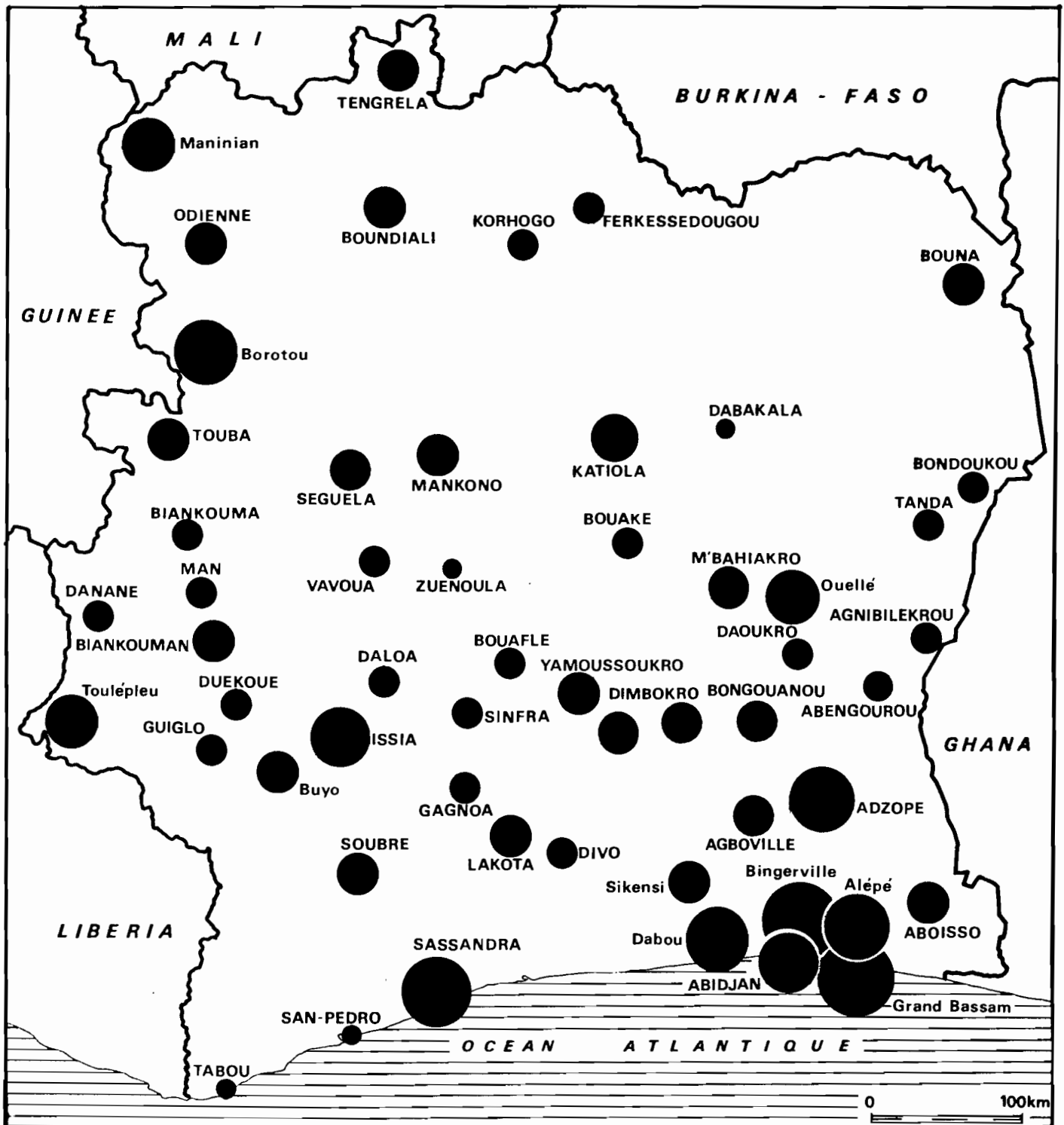
Les flux réalisés sur les relations interrurbaines marquent une préférence, exprimée à une large majorité, pour des motivations profondes autres que celles qui engagent les relations familiales. Relations de transactions marchandes, besoins de services publics et privés spécialisés en sont la dominance.

Au total donc, l'analyse quantitative qui, nécessairement, accompagne les phénomènes de génération des flux de voyageurs en commun peut, dans une hypothèse pessimiste, être interprétée comme indiquant un ordre de grandeur très utile. En revanche, les aires de fréquentation que dessinent, autour des pôles de concentration des équipements et des services publics et privés, les portées-limites des flux de voyageurs en commun, se marquent du sceau d'une grande précision, née de la minutie de l'observation. Ces aires de fréquentation sont inégales, ainsi que la densité qu'elles expriment. Ce qui les explique est, de façon décisive, en rapport avec le degré de concentration des équipements et des services publics et privés ainsi sollicités.

Une typologie de ces aires de fréquentation est identifiable. A partir de là, il est intéressant d'établir les rapports qui peuvent exister, entre ces trois composantes liées au fonctionnement des réseaux de communication ; ce sont :

- la hiérarchie que dessine autour des pôles de concentration, l'inégale densité et la variété des niveaux de qualification présentées par les équipements, les services publics et privés ,

Fig.65 COEFFICIENT D'UTILISATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT PAR VILLE



1987

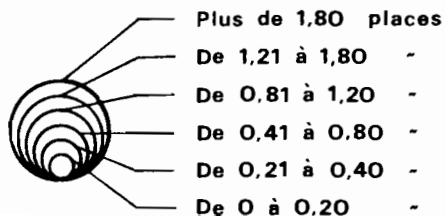
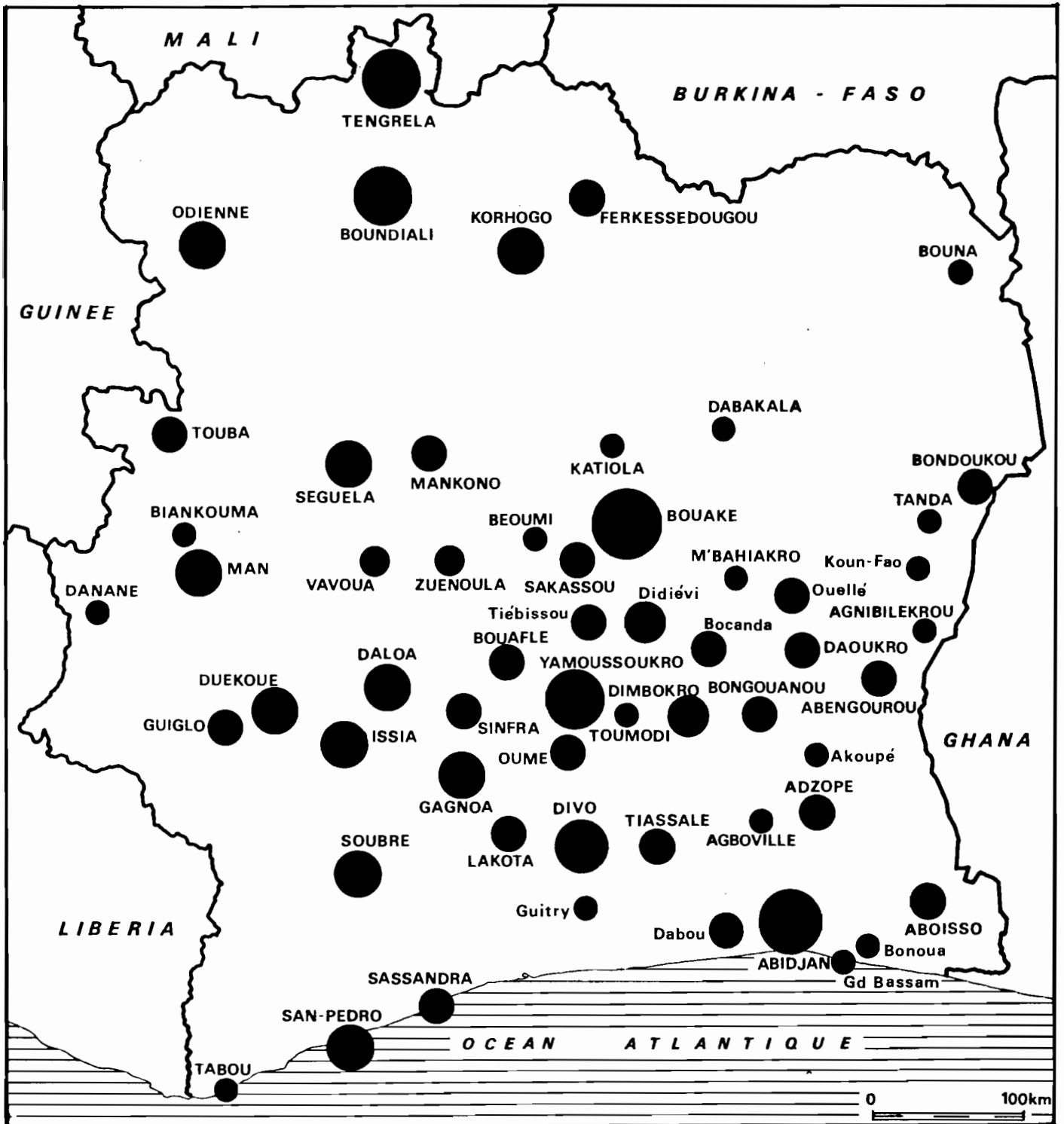


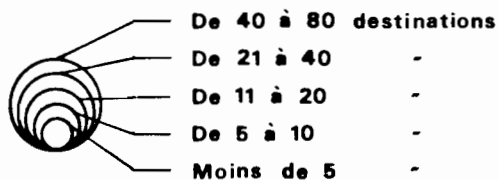
Fig.66

NOMBRE DE DESTINATIONS DESSERVIES AU DEPART  
DES POLES DE TRANSPORT



1987

NOM 'RE DE DESTINATIONS



- la hiérarchie du réseau des noeuds, en majorité urbains, qui localisent ces équipements et ces services grâce à quoi ces villes se définissent le mieux,

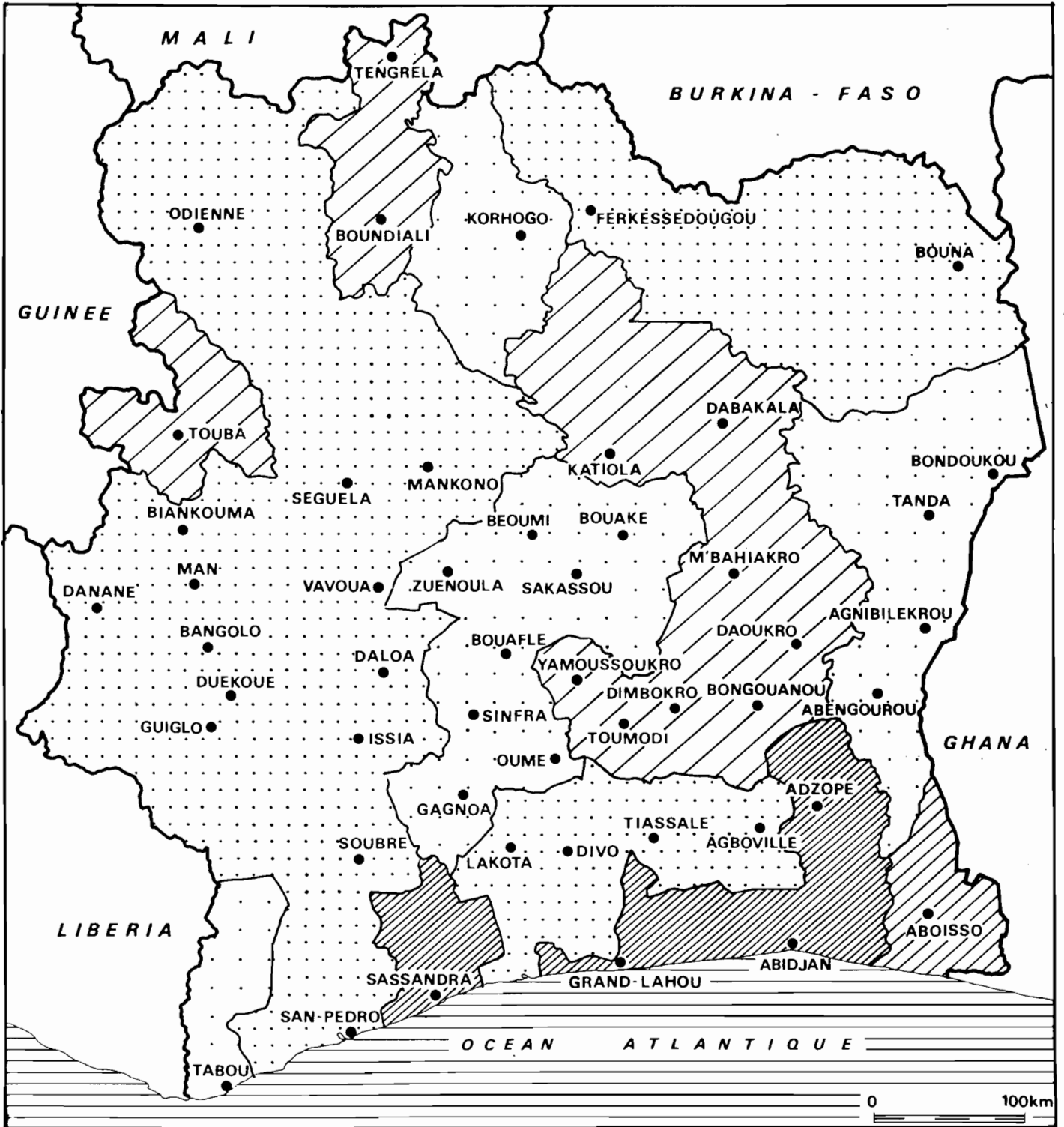
- enfin la hiérarchie que tracent les contours des portées-limites et l'intensité des flux de voyageurs et de marchandises, autour des pôles de génération qui sont aussi, des pôles de concentration des équipements, destinés au service à la communauté .

A partir du comportement spatial, qualitatif et de l'intensité des flux générés autour des pôles de concentration des équipements de rangs différents, nous avons tenté d'opérer des classifications hiérarchiques des aires d'attraction; celles-ci s'organisent en fonction du niveau, de la qualité et de la fréquence de sollicitation des services.

Le premier niveau de cette hiérarchie des aires d'attraction et de leur fonctionnement, s'observe autour des deux pôles de concentration des équipements que sont Bouaké et Abidjan.



Fig.67 TAUX DE ROTATION NATIONAL MENSUEL DE L'OFFRE DE TRANSPORT  
NOMBRE DE VOYAGES PAR VEHICULE PAR MOIS



1987

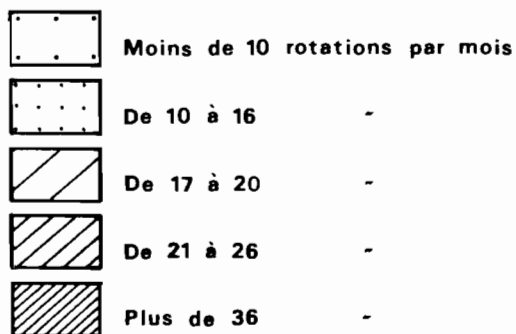


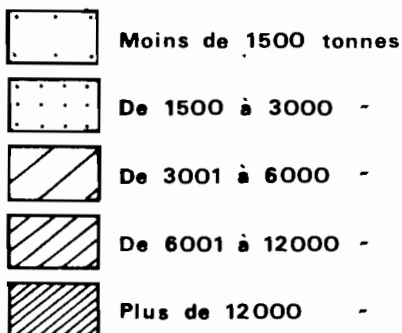
Fig. 68

CAPACITE DE L'OFFRE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES  
PAR REGION



CAPACITE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES  
(Tonnes)

1987



Pôles	Indice des équipements		Noeuds inscrits dans l'aire d'attraction nationale		Niveau des Flux de voyageurs générés		Distances totales cumulées (aller simple)		Distance Moyenne	
	NIVEAU	RANG	NOMBRE	RANG	NOMBRE	RANG	Km	RANG	Km	RANG
BIDJAN	5107	1er	76	1er	21.522	1er	26.008	1er	342	1er
BOUAKE	952	2e	42	2e	3.293	2e	8.896	2e	212	2e

TABLEAU N° 213 : Attraction des équipements, des services et comportement des flux de voyageurs inscrits dans des aires de fréquentation de niveau national.

Abidjan et Bouaké apparaissent comme les deux seules villes qui, par le niveau et la qualité des services et des équipements qu'elles localisent, projettent les limites de leur aire d'attraction sur tout l'espace national.

Fig.69

PORTEE TOTALE DES FLUX PAR REGION  
(CUMUL EN KILOMETRE)



1987

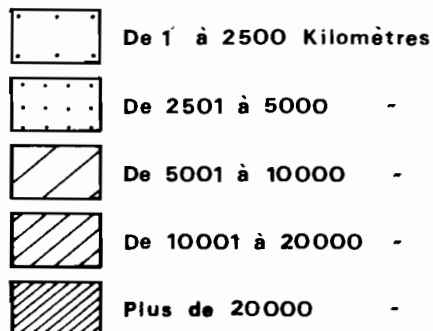
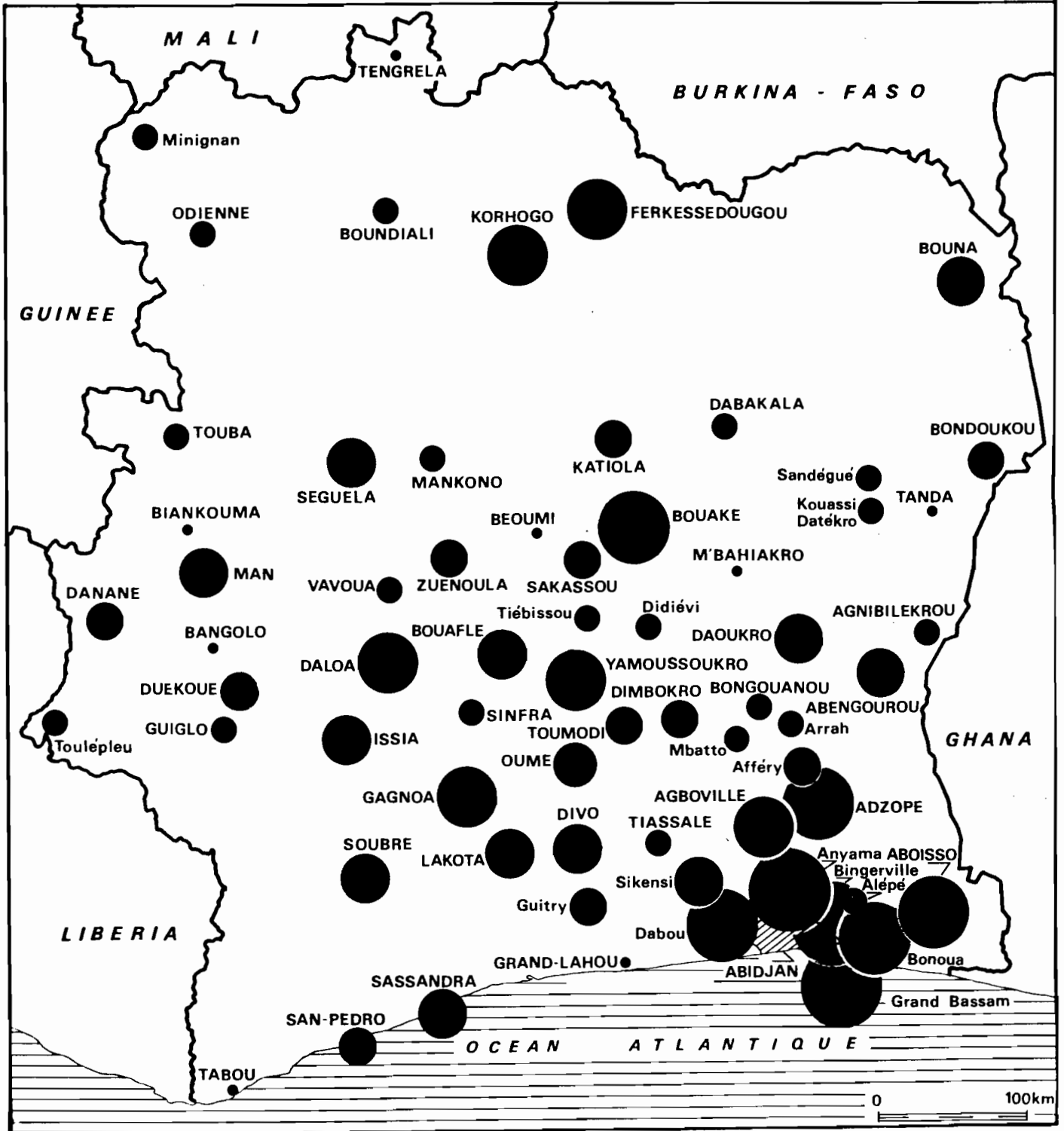


Fig.70

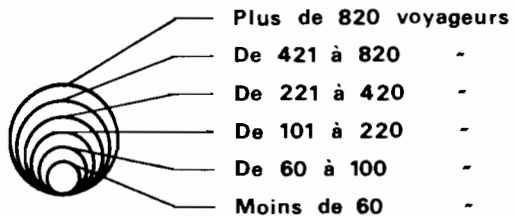
ORGANISATION ET HIERARCHIE DES FLUX DE VOYAGEURS  
D'ABIDJAN A DESTINATION DES VILLES DE L'INTERIEUR  
ROLE D'ABIDJAN DANS LA STRUCTURATION DU RESEAU URBAIN



1987



Zone de départ des flux de voyageurs



A Abidjan qui réalise un indice des équipements de premier rang (valeur égale à 5107), 76 points d'impact délimitent l'aire d'attraction des équipements concentrés dans la ville ; celle-ci concerne toutes les régions et tous les départements du territoire.

Au total, ce sont 21.522 voyageurs qui sont impliqués dans ces flux exprimés en aller simple ou en retour simple par 24 heures.

Les distances cumulées pour assurer les 76 liaisons entre Abidjan et les points de chute finals de son aire d'influence portent sur 26.008 km, soit une portée moyenne par destination de 342 km.

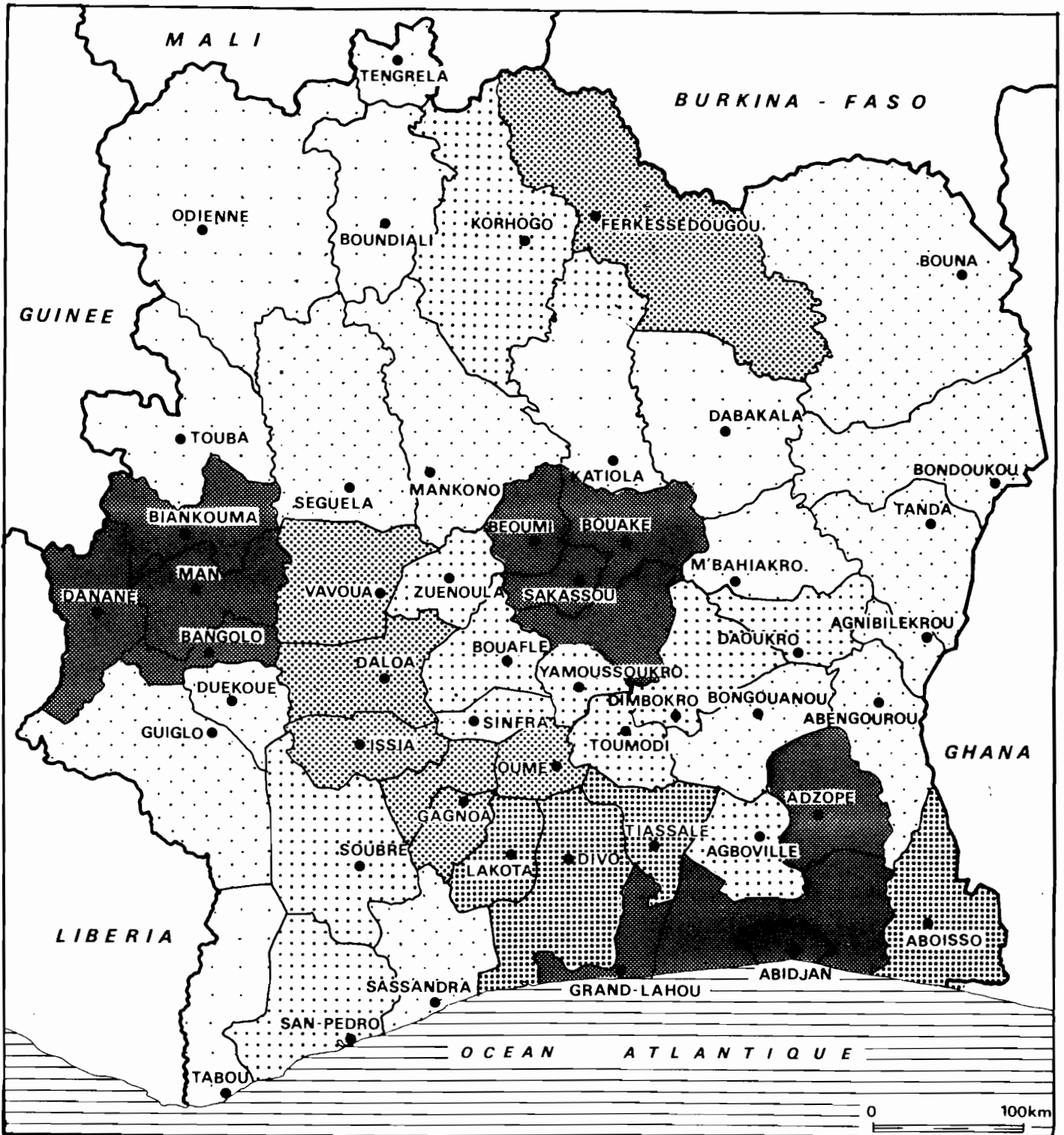
Tous ces paramètres place Abidjan au premier rang.

Bouaké s'affirme sans conteste comme le deuxième pôle d'attraction national. On le lit, suite à l'indice des équipements qu'elle localise, (indice 952) aux points d'impact qui délimitent les contours de son aire d'influence. Certes, la portée des flux qui convergent vers Bouaké ou en partent, n'égale pas, en densité, celle à ramifications spatiales extrêmement fines qui caractérise l'organisation des flux générés à partir d'Abidjan. Cependant toutes les régions du territoire observent un minimum de relations avec Bouaké.

Soubré (36 voyageurs /Jour) et San-Pédro (30 voyageurs/Jour) pour le Sud-Ouest, Touba (40 voyageurs/jour), Odienné (36 voyageurs), Boundiali (20 voyageurs ) pour le Nord-Ouest, Man (50 voyageurs) (Daloa, Bouaflé, Sinfra, Issia, Gagnoa, Oumé...) pour le Centre-Ouest assurent les rapports de Bouaké avec toute la moitié occidentale de l'espace ivoirien.

Fig. 71

FLUX DE VOYAGEURS D'ORIGINE ABIDJANAISE  
STRUCTURATION ET INTEGRATION DE L'ESPACE NATIONAL



1987

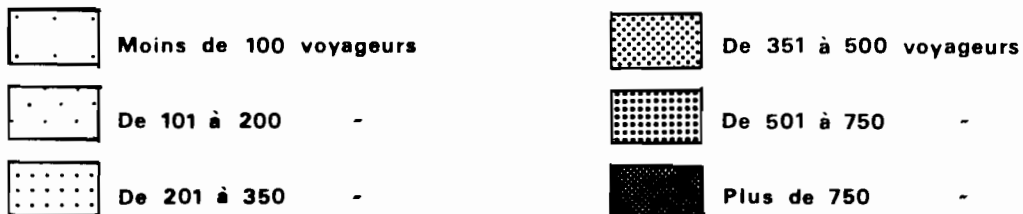
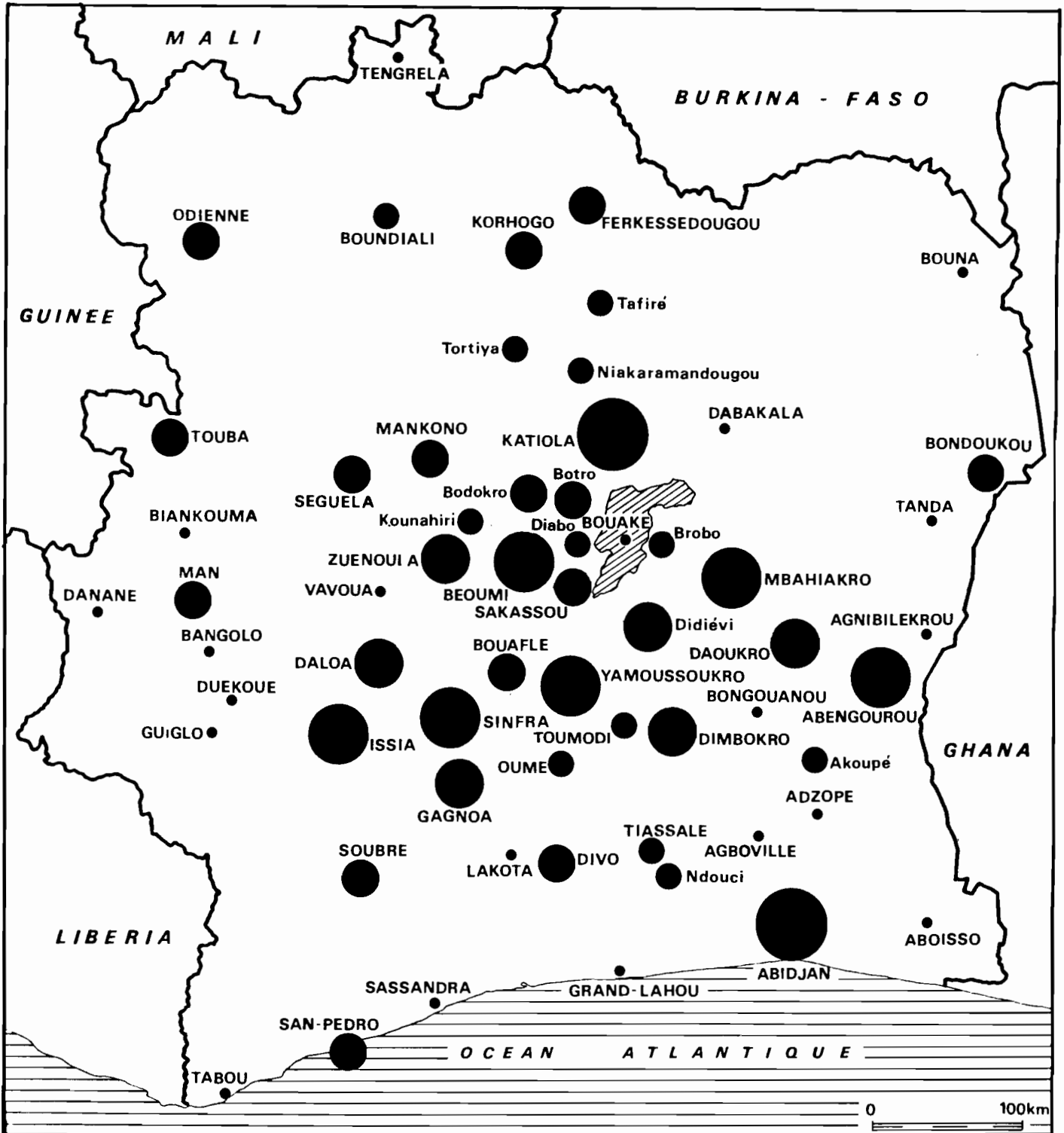


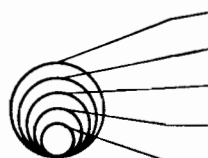
Fig. 72 ORGANISATION DES FLUX DE VOYAGEURS  
AU DEPART DE BOUAKE



1987



Zone de départ des voyageurs



- Plus de 180 voyageurs
- De 91 à 180
- De 61 à 90
- De 30 à 60
- Moins de 30



Dans la moitié orientale, la région Centre (Yamoussoukro, Dimbokro, Katiola...) , le Sud et l'Est (Abengourou, Daoukro, Bondoukou, Akoupé, Divo, Tiassalé , Abidjan...) s'inscrivent dans l'aire d'influence de Bouaké.

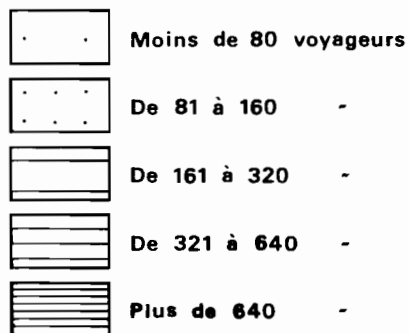
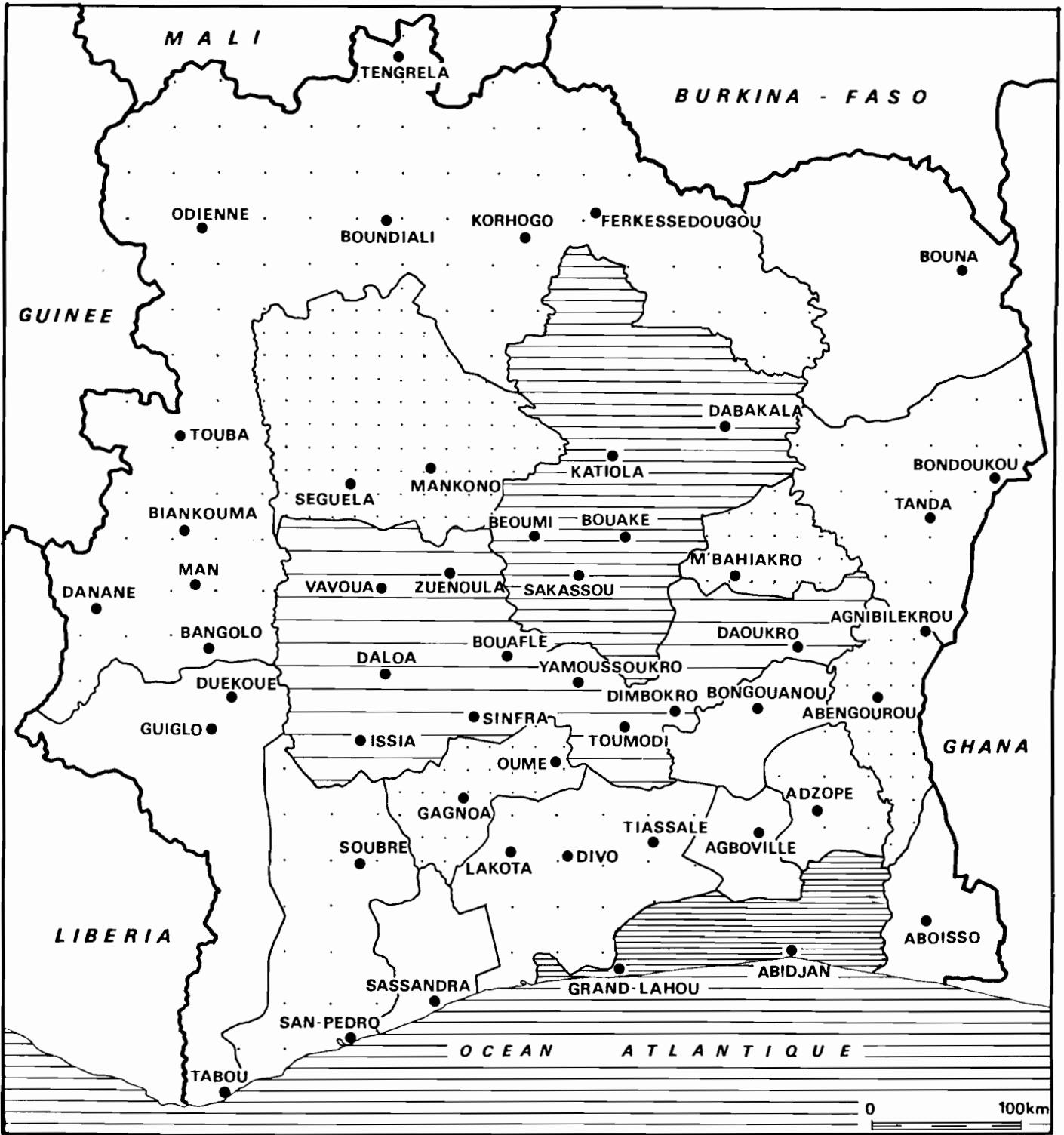
Au total, 3.293 voyageurs sont quotidiennement impliqués, par sens de circulation, dans ces flux qui courent sur un total cumulé de 8.896 km, soit une distance moyenne de 212 km par destination en aller simple.

Les relations interrégionales définissent le deuxième niveau de la hiérarchie des aires d'attraction des pôles de concentration des équipements et des services.

Le fonctionnement de neuf villes de rang ou de vocation régional , au regard de leur aire d'influence, en fournit l'illustration.

---

Fig. 73 FLUX DE VOYAGEURS AU DEPART DE BOUAKE  
ET INTEGRATION REGIONALE



1987

0 100km

Fig.74 FLUX DE PORTEE NATIONALE  
LE CAS DE BOUAKE

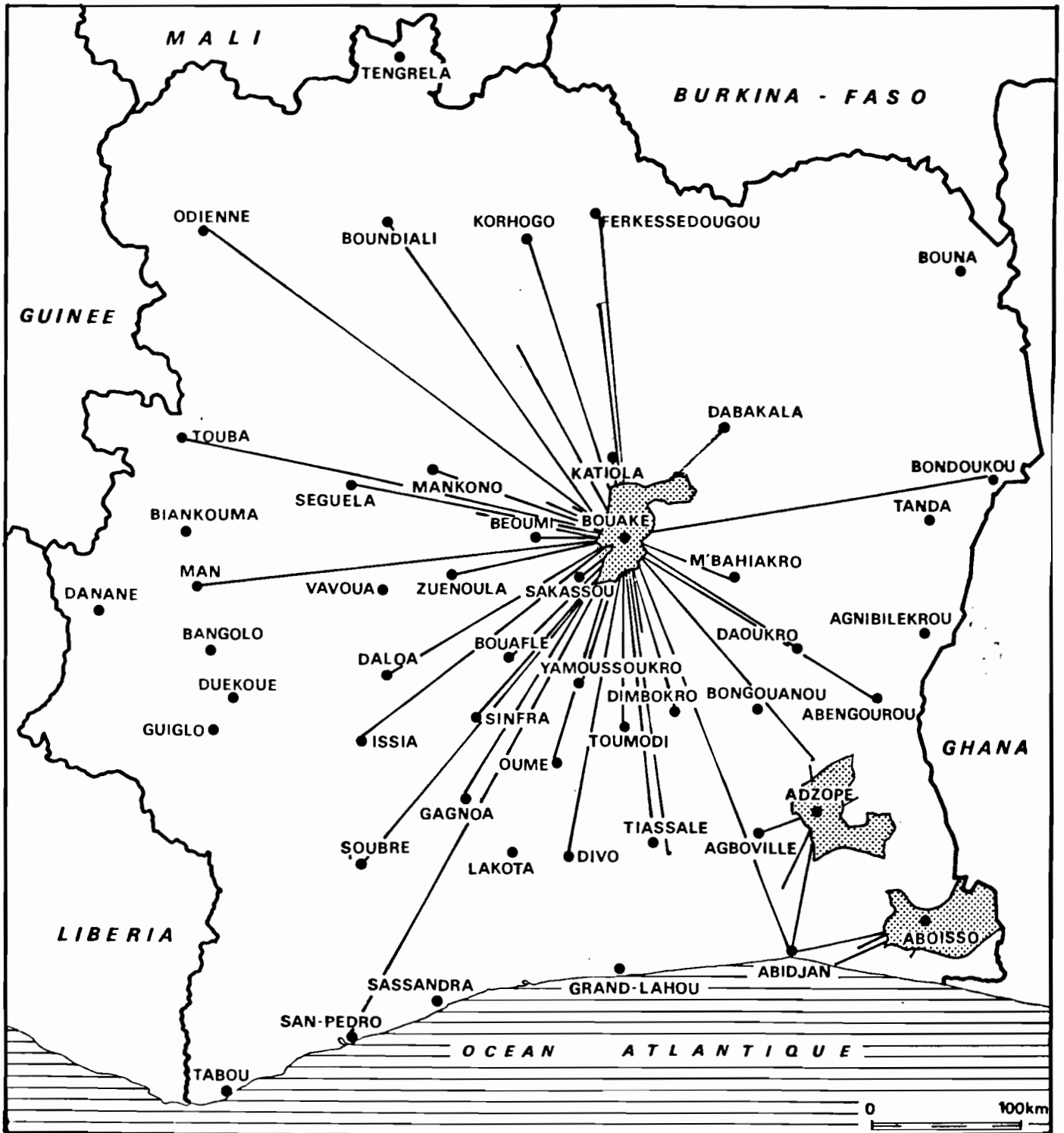
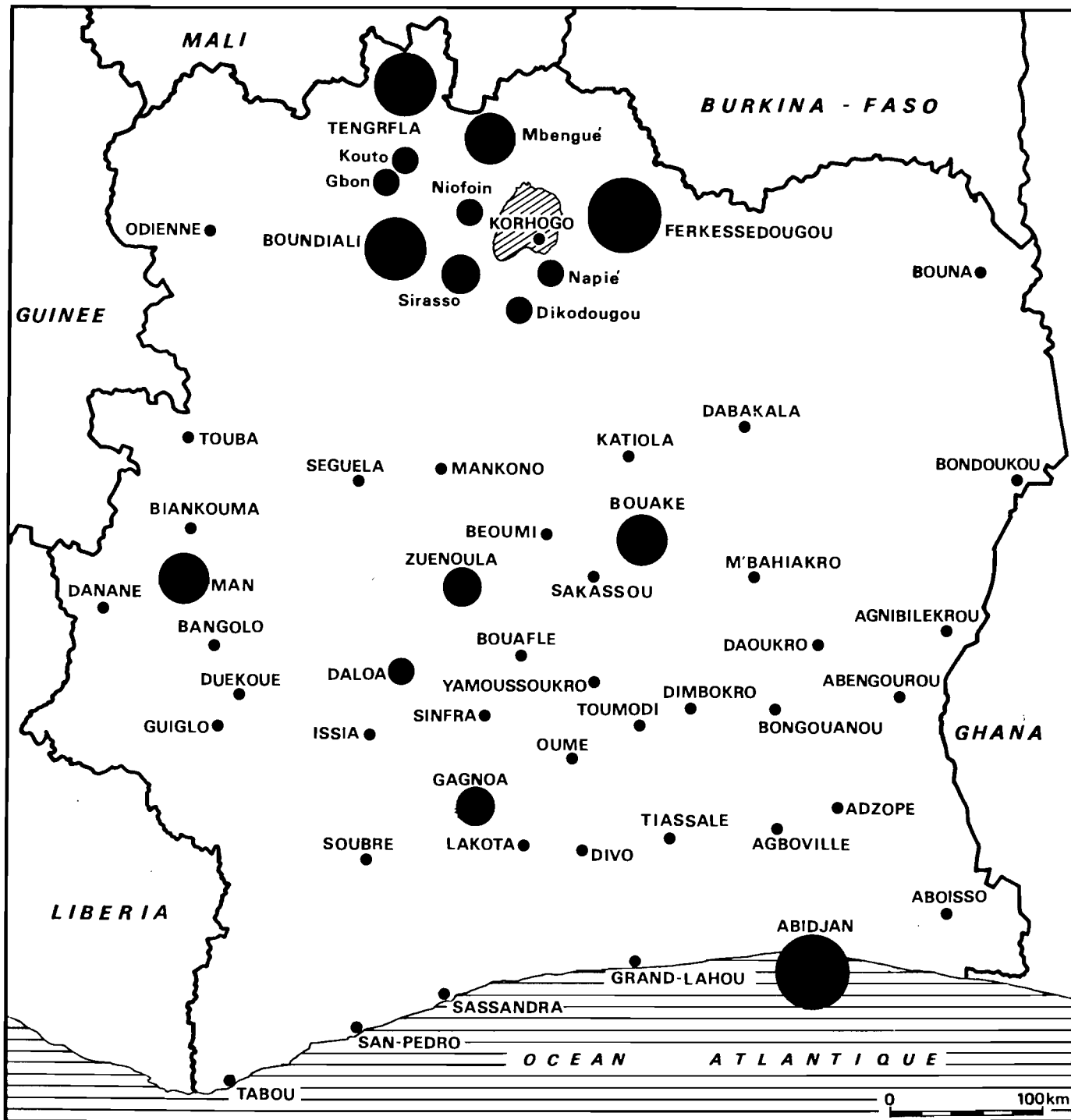
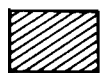


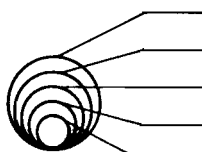
Fig. 75 ORGANISATION SPATIALE DES FLUX DE VOYAGEURS EN PROVENANCE DE KORHOGO



1987



Zone de provenance des voyageurs



- Plus de 260 voyageurs
- De 46 à 65 -
- De 26 à 45 -
- De 15 à 25 -
- Moins de 15 -

PÔLES	INDICE DES EQUIPEMENTS ET DES SERVICES		NOEUDS INSCRITS DANS L'AIRE D'AT- TRACTION INTERRE- GIONALE		NIVEAU DES FLUX DE VOYAGEURS GENERES		DISTANCES TOTALES CUMULEES		DISTANCE MOYENNE	
	Niveau	Rang	Nombre	Rang	Nombre	Rang	Km	Rang	Km	Rang
SAN-PEDRO	522,5	1er	17	2e	371	9e	6.386	1er	376	2e
GAGNOA	204,5	2e	17	2e	1.268	4e	2.800	8e	165	9e
DALOA	149,5	3e	13	8e	1.428	1er	2.278	9e	175	8e
KORHOGO	149,5	3e	16	5e	855	5e	3.385	4e	212	6e
MAN	103,7	5e	14	7e	1.372	2e	3.025	6e	216	4e
YAMOUS- SOUKRO	86,1	6e	22	1er	1.343	3e	4.447	3e	202	5e
DUEKOUÉ	70,7	7e	13	8e	809	6e	2.864	7e	220	3e
ODIENNE	52,5	8e	16	5e	421	8e	6.282	2e	393	1er
SEGUELA	45,6	9e	18	4e	588	7e	3.129	5e	174	7e

TABLEAU N° 214 : Attraction des équipements , des services  
et comportement des flux de voyageurs inscrits dans  
des aires de fréquentation de niveau interrégional.

Fig. 76

FLUX DE PORTEE INTERREGIONALE  
LE CAS DE KORHOGO

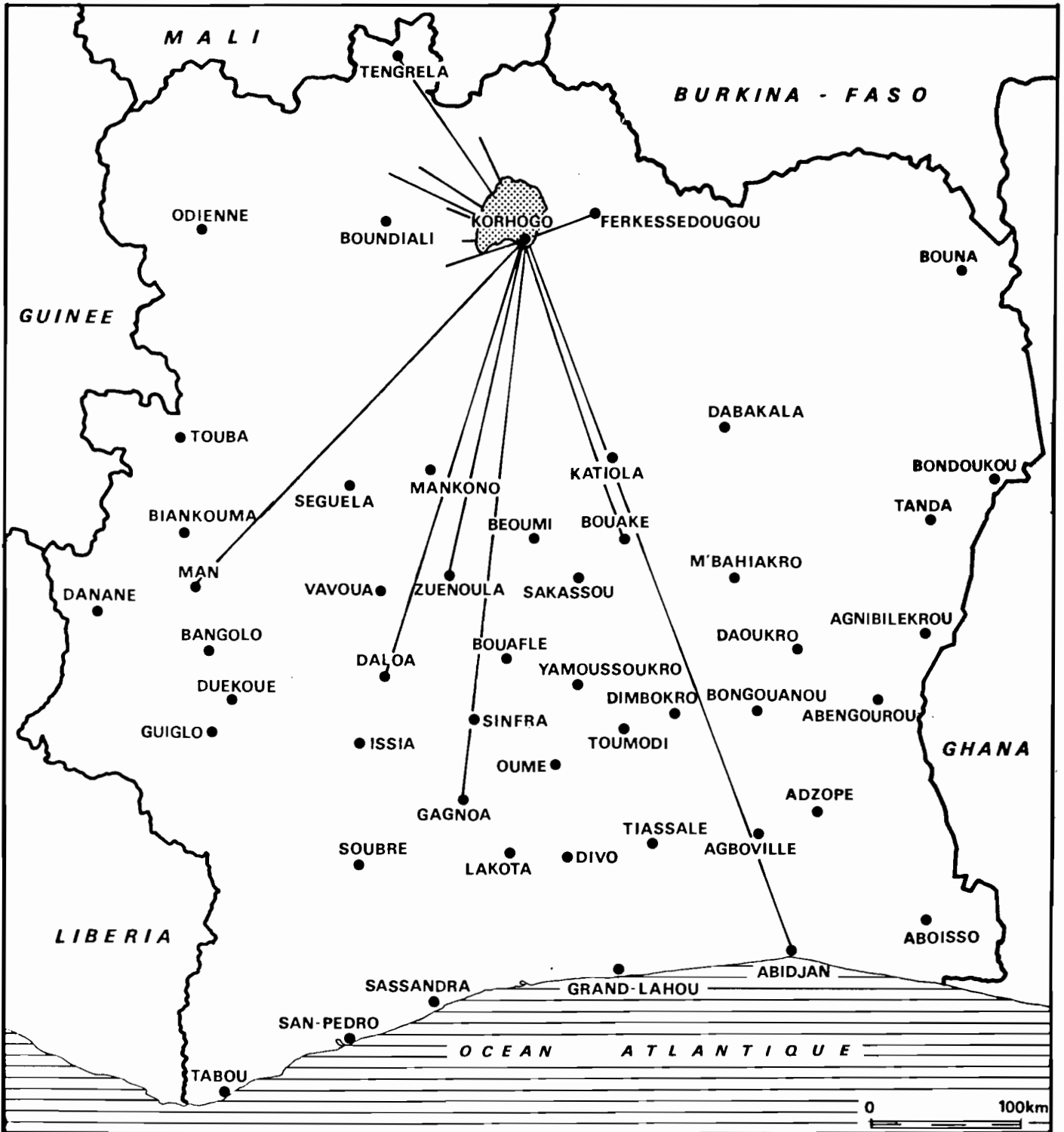
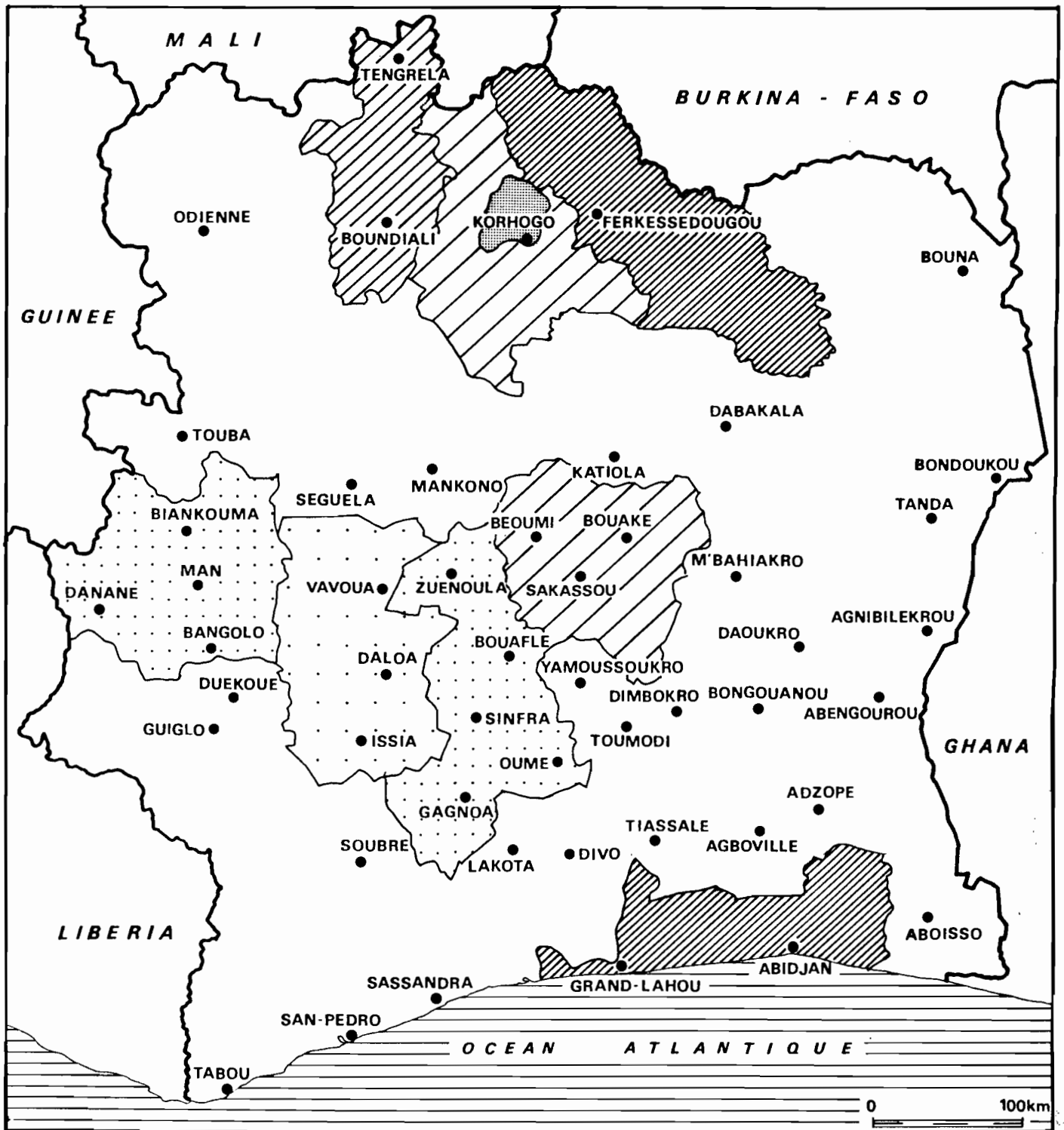


Fig. 77 REPARTITION REGIONALE DES FLUX DE VOYAGEURS EN PROVENANCE DE KORHOGO



1987

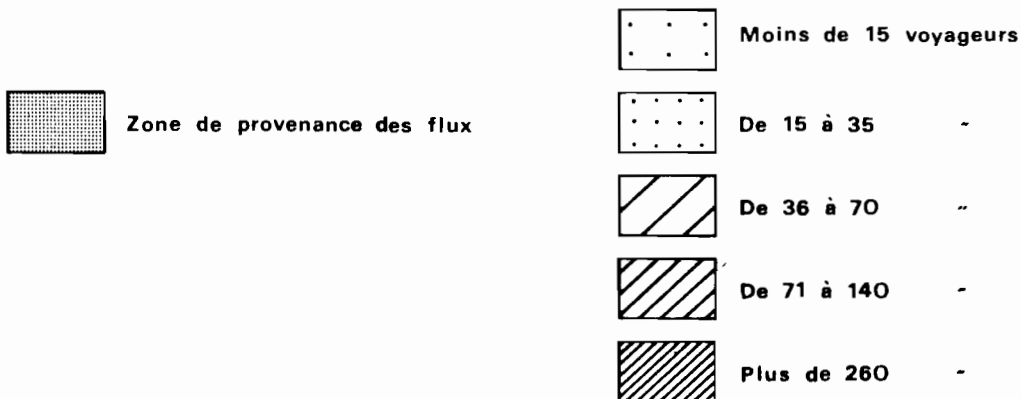
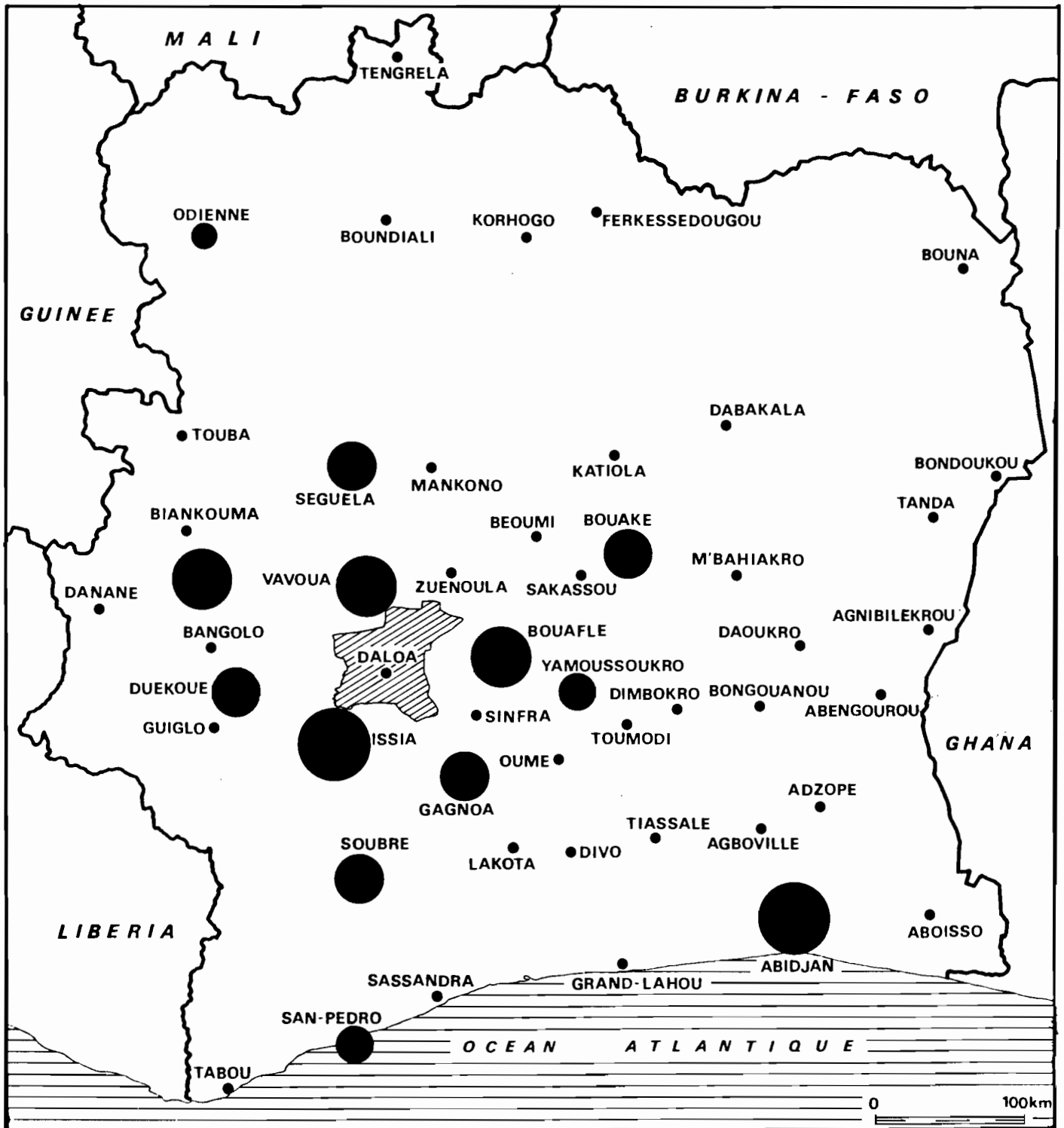


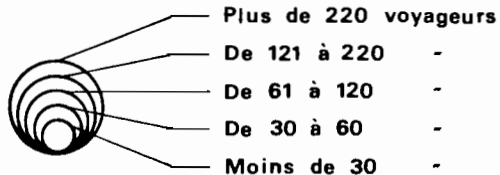
Fig. 78 ORGANISATION SPATIALE ET QUANTITATIVE DES FLUX EN PROVENANCE DE DALOA



1987



Zone de provenance des voyageurs





Dans la hiérarchie qu'établit l'indice des équipements et des services, San-Pédro, Gagnoa, Daloa, Korhogo, Man, Yamoussoukro, Duékoué, Odienné et Séguéla apparaissent comme les villes parmi les mieux dotées en équipements et en services publics et privés. C'est du reste ce facteur qui affirme leur fonction régionale, illustrée ici par le niveau interrégional de la portée des flux générés par ces pôles.

On observe cependant l'absence remarquée de la ville-phare de l'Est, Abengourou. Malgré un niveau des indices des équipements parmi les plus élevés (7e rang au niveau national avec une valeur égale à 134,5), Abengourou éprouve beaucoup de mal à projeter son aire d'attraction au delà des limites de la région de l'Est.

Le phénomène est identifiable au niveau d'Agboville (indice des équipements de valeur égale à 134,5) et de Dimbokro, créditée d'un indice des équipements de valeur égale à 121. Mais il s'agit en l'occurrence de villes dont la vocation régionale est moins affirmée, au regard de leur position géographique par rapport au découpage de l'espace ivoirien.

L'aire d'attraction de San-Pédro se développe sur un total cumulé de 6.386 km (1er rang), soit une distance moyenne par destination, par jour, de 376 km en aller ou retour simple. C'est le taux de concentration des équipements (indice de valeur + 522,5) qui autorise ces performances. Cependant les 17 points d'impact qui constellent l'aire de rayonnement des équipements et des services de San-Pédro ne génèrent que 371 voyageurs, ce qui situe ce pôle au 9e rang pour le volume des flux. A l'exception d'Abidjan,

Fig. 79

### REPARTITION SPATIALE ET QUANTITATIVE DES FLUX DE VOYAGEURS EN PROVENANCE DE MAN



1987

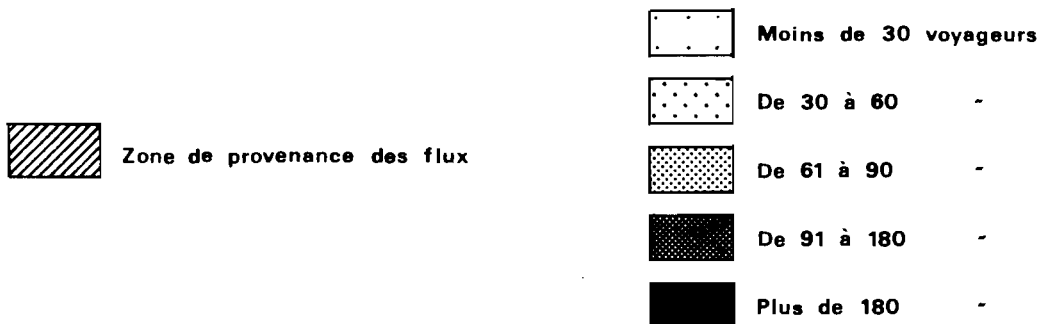
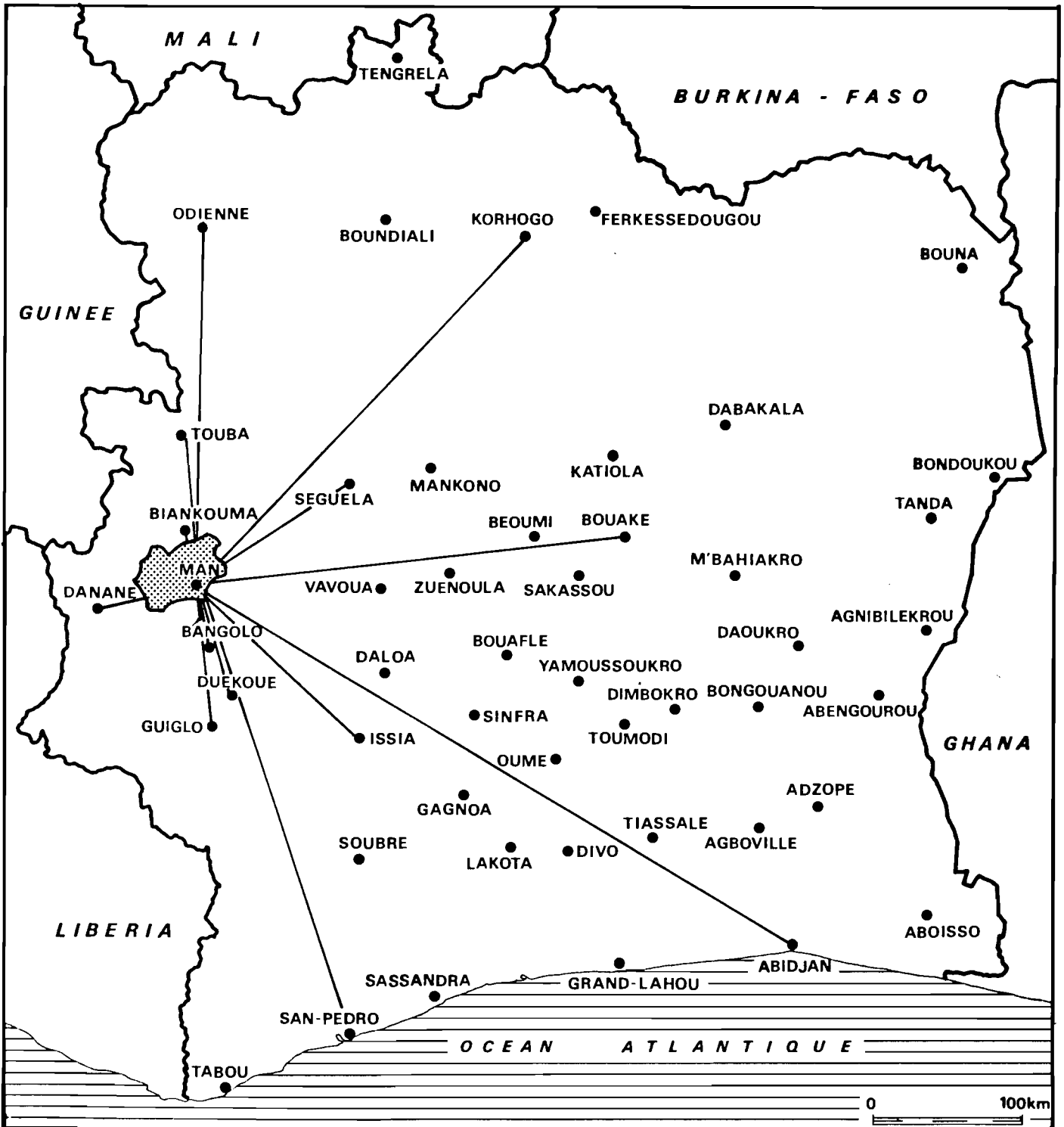


Fig. 80 FLUX DE PORTEE INTERREGIONALE  
LE CAS DE MAN



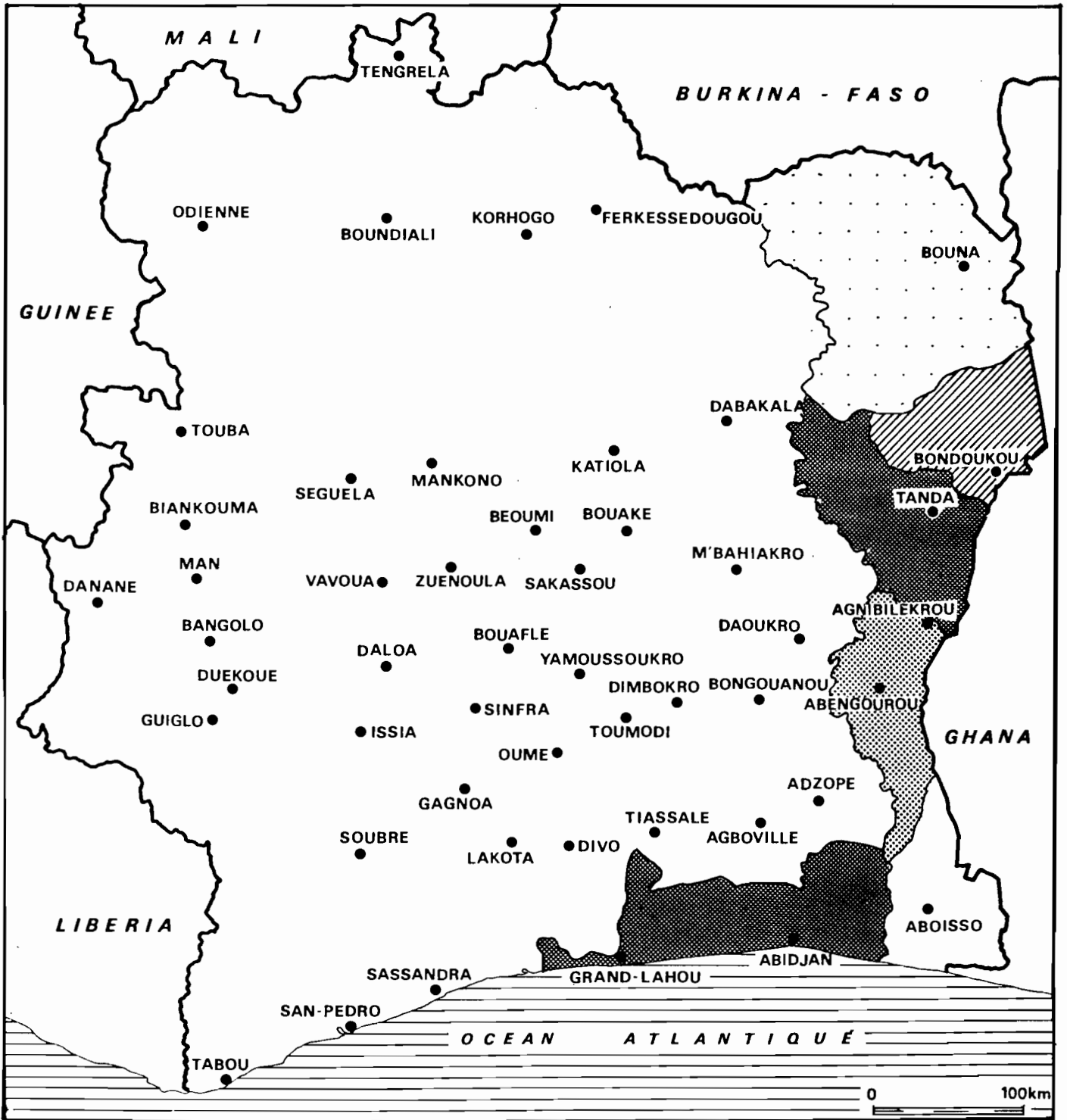
les flux en partance ou à destination de San-Pédro ne concernent que la moitié occidentale du territoire, incluant les régions du Nord-Ouest (Odienné, Boundiali, Tengrela, Korhogo...), de l'Ouest (Touba, Man, Toulepleu...), du Centre-Ouest (Soubré, Sassandra, Grand-Béréby).

Les flux de voyageurs en provenance ou à destination de Gagnoa se répartissent en autant de points ; leur éclatement s'accompagne d'une plus grande ouverture, puisqu'ils sont le résultat d'une polarisation des espaces des régions du Nord (Odienné, Tengrela), de l'Ouest (Touba, Duékoué), du Centre-Ouest (Issia, Sinfra, Daloa, Oumé...), du Sud-Ouest (San-Pédro, Sassandra, Soubré...); le Centre (Bouaké) et le Sud (Abidjan, Divo, Lakota) ne sont pas en reste.

Au total, ce sont en moyenne 1268 voyageurs/Jour qui naissent des courants de relations, que Gagnoa organise autour des 17 noeuds qui intègrent son aire de rayonnement. En plus du niveau de ses équipements (indice de valeur égale à 149,5), le pôle de Daloa doit à sa position géographique de carrefour routier, au coeur d'une région dominée par l'économie de plantation, le niveau particulièrement élevé du volume des flux (1428 voyageurs/jour) qu'il génère. Pourtant, les distances totales cumulées ne portent pas très loin (2.278 km, 9e rang), pas plus, du reste, que les distances moyennes (175 km par destination, soit le 8e rang). Il est vrai que son aire de rayonnement inclue tout juste 13 noeuds.

Fig 81

FLUX DE VOYAGEURS EN PROVENANCE DE BONDOUKOU  
ET DESTINATIONS REGIONALES



1987

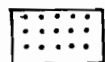




Fig. 82 ORGANISATION ET NIVEAU DES FLUX DE VOYAGEURS EN PROVENANCE DE BONDOUKOU



1987

 Zone de provenance des flux

-  Moins de 28 voyageurs
-  De 28 à 48
-  Plus de 48

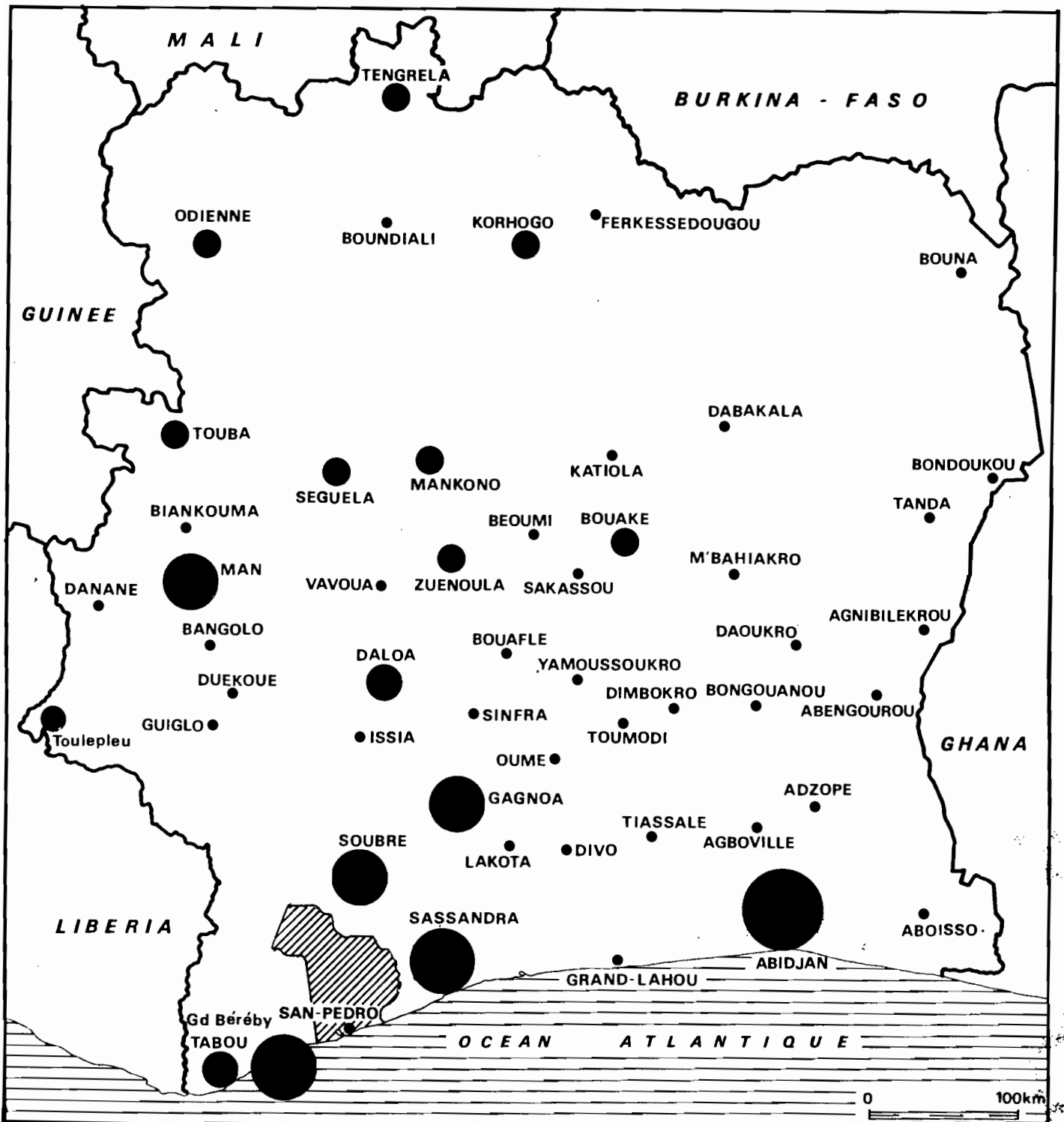
Avec un niveau d'équipements équivalent (indice 149,5) le pôle régional du Nord, Korhogo, intègre 16 noeuds dans son champ de force, (5e rang) et génère 855 voyageurs en moyenne par jour (5e rang également). Il occupe le 4e rang des noeuds de sa catégorie au bénéfice des 3.385 km que totalisent l'ensemble des destinations auxquelles il est régulièrement en relation (4e rang), soit une distance moyenne de 212 km par destination. Man s'inscrit dans un registre pour un peu équivalent, sauf qu'avec un indice des équipements légèrement inférieur (+ 103,7, 5e rang), le pôle régional de l'Ouest totalise sur les 16 lignes qui structurent son aire de fréquentation 1372 voyageurs/jour (2e rang). Au total 3025 km constituent l'ensemble des distances intégrant les portées-limites des flux inclus dans le rayon de fréquentation de Man, soit une distance moyenne de 216 km (4e rang). L'organisation des flux est, autour de Man, déséquilibrée.

Leur répartition spatiale et qualitative laisse apparaître une prédilection marquée pour la moitié Ouest du territoire national, incluant la région Nord (Odienné, Korhogo, Séguéla), la région Centre avec Bouaké ; le Sud-Ouest y est représenté grâce à une liaison Man - San-Pédro, le Centre-Ouest également (Daloa, Issia), ainsi que le Sud avec Abidjan. On note aussi une concentration de lignes rayonnantes autour de Man, dans la région Ouest (Danané, Biankouma, Guiglo, Duékoué, Logoualé...).

Autant de destinations et de lignes qui confèrent au pôle de concentration des équipements, Man, sa vocation inter-régionale.

Fig. 83

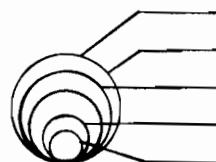
FLUX DE VOYAGEURS ROUTIERS EN PROVENANCE DE SAN-PEDRO



1987



Zone de provenance des flux



- Plus de 60 voyageurs
- De 46 à 60
- De 31 à 45
- De 15 à 30
- Moins de 15



Yamoussoukro n'a pas, véritablement, un indice des équipements qui la hisse au rang des pôles comme San-Pédro ou Gagnoa. Cependant elle combine le niveau de son indice des équipements (86,1) avec une position de carrefour routier très attractif, pour développer une aire d'attraction qui intègre le niveau record de 22 lignes (1er rang) ; celles-ci génèrent 1343 voyageurs/jour (3e rang) sur un total cumulé de 4.447 km (3e rang), soit une moyenne de 202 km par ligne (5e rang).

L'organisation spatiale des lignes et des flux qu'elles portent observe une configuration d'auréoles qui rayonnent véritablement autour du noeud central Yamoussoukro ; quatre couronnes sont identifiables par rapport à l'échelle de parcours des lignes impliquées dans le champ de force de Yamoussoukro.

- le premier niveau inclut les noeuds de la ligne de plus faible parcours : Dimbokro, Toumodi, Oumé, Sinfra, Bouaflé, Tiébissou et Didiévi en sont les destinations.

- le second niveau porte sur Divo, Lakoto, Gagnoa, Daloa, Bouaké, Bocanda avec une moyenne de parcours de 150 km en moyenne.

- le troisième niveau concerne les lignes qui joignent Soubré, Duékoué, Man, Séguéla, Dabou et Abidjan : 230 km paraissent être la moyenne de parcours, estimée à vol d'oiseau.

- enfin la quatrième auréole destine les lignes au départ de Yamoussoukro vers Touba, Odienné et Tengréla, aux limites extrêmes de l'espace ivoirien.

Fig.84 FLUX DE PORTEE INTERREGIONALE  
(CAS DE SAN-PEDRO)

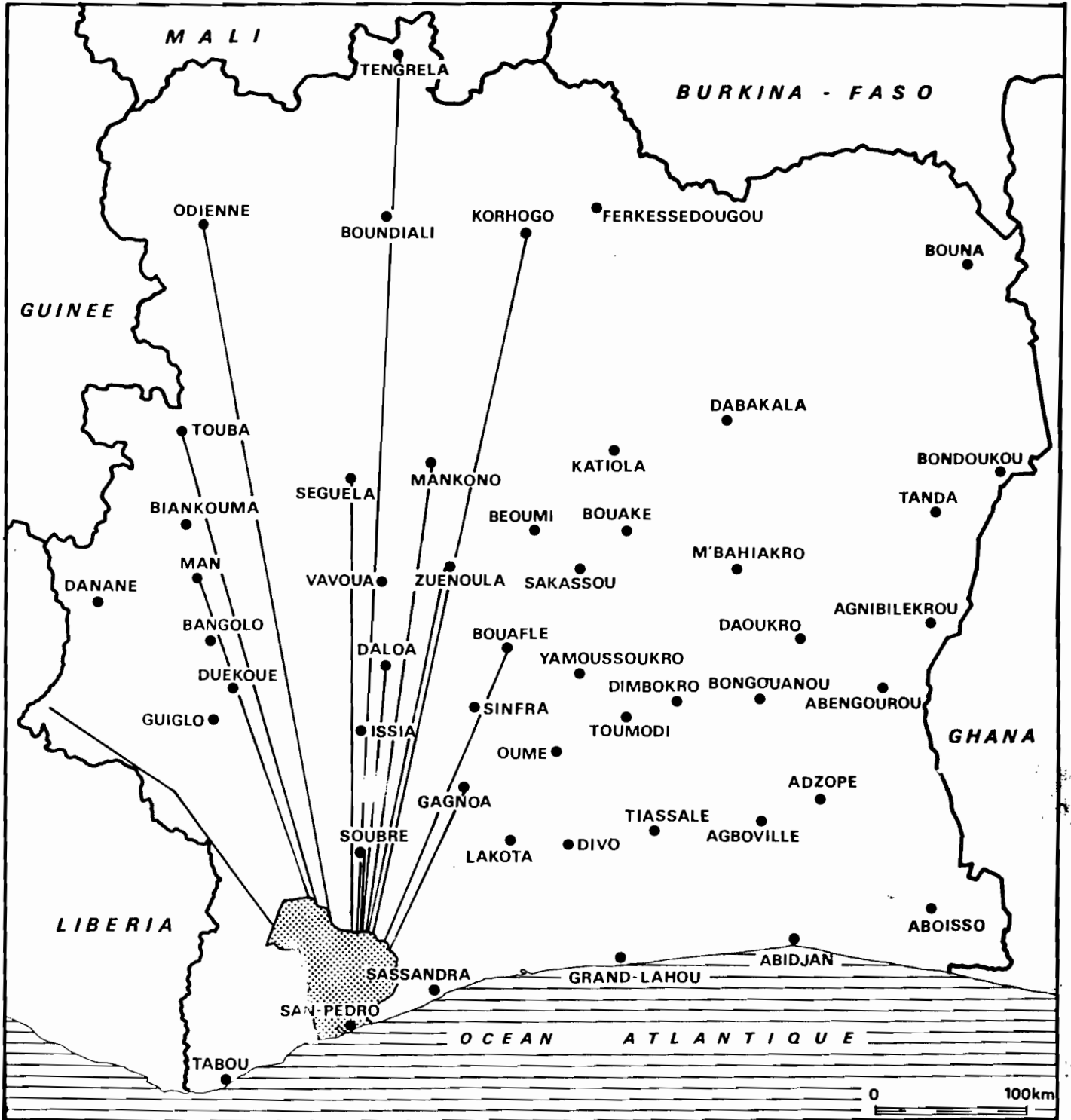
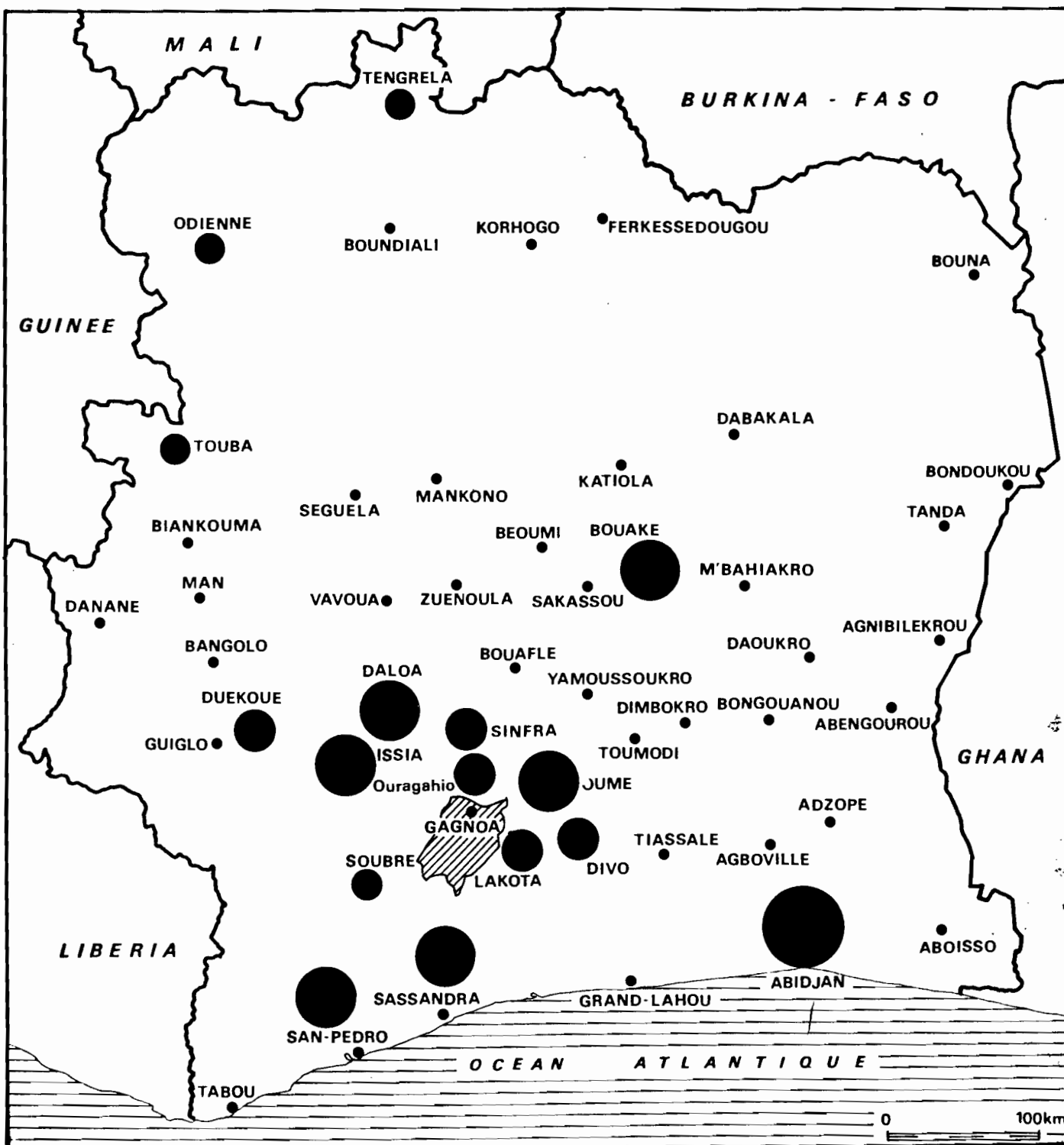


Fig. 85 FLUX DE VOYAGEURS EN PROVENANCE DE GAGNOA



1987

 Zone de provenance des flux

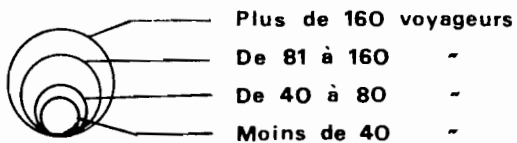
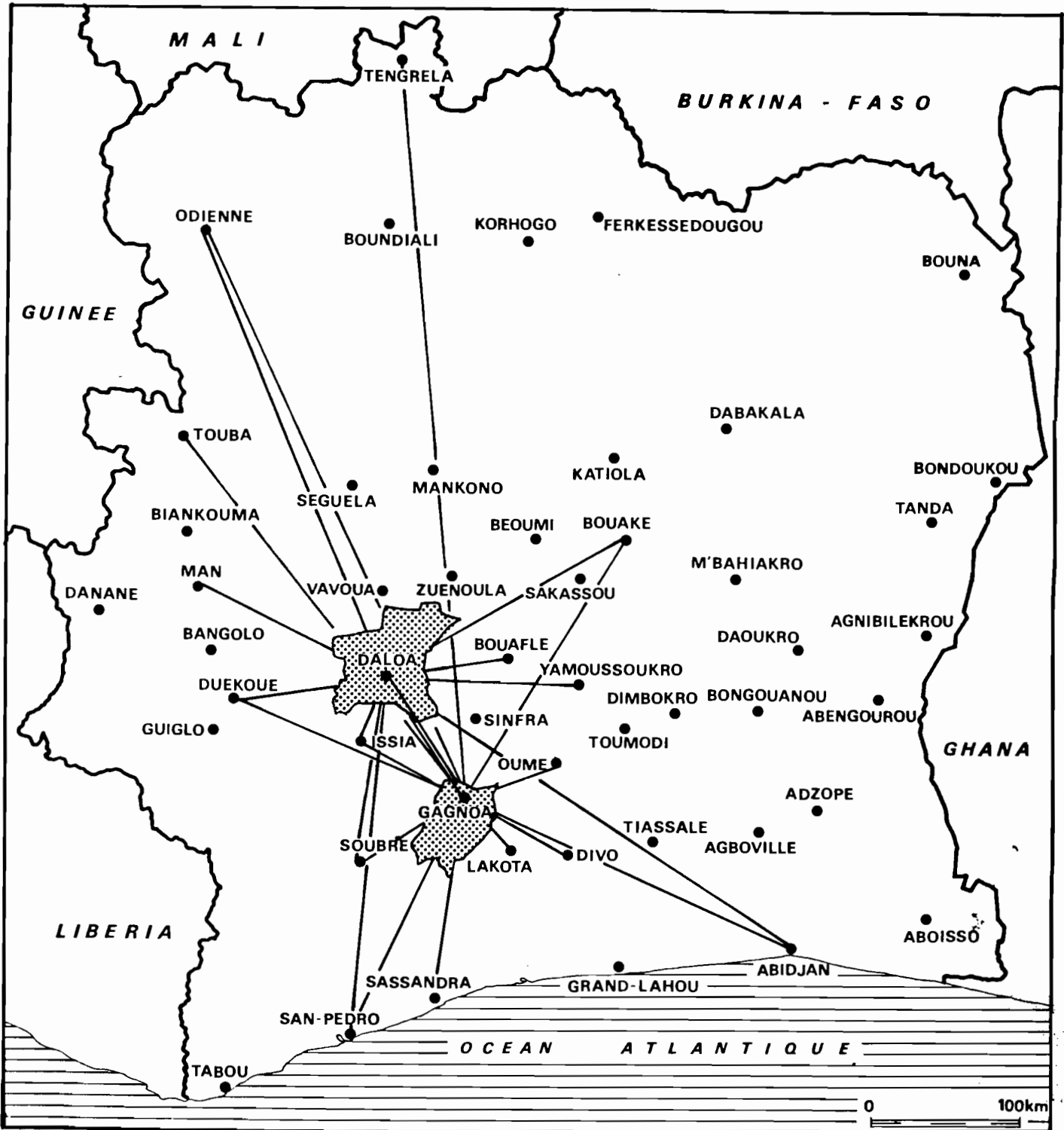


Fig. 86

FLUX DE PORTEE INTERREGIONALE  
LES CAS DE DALOA ET DE GAGNOA

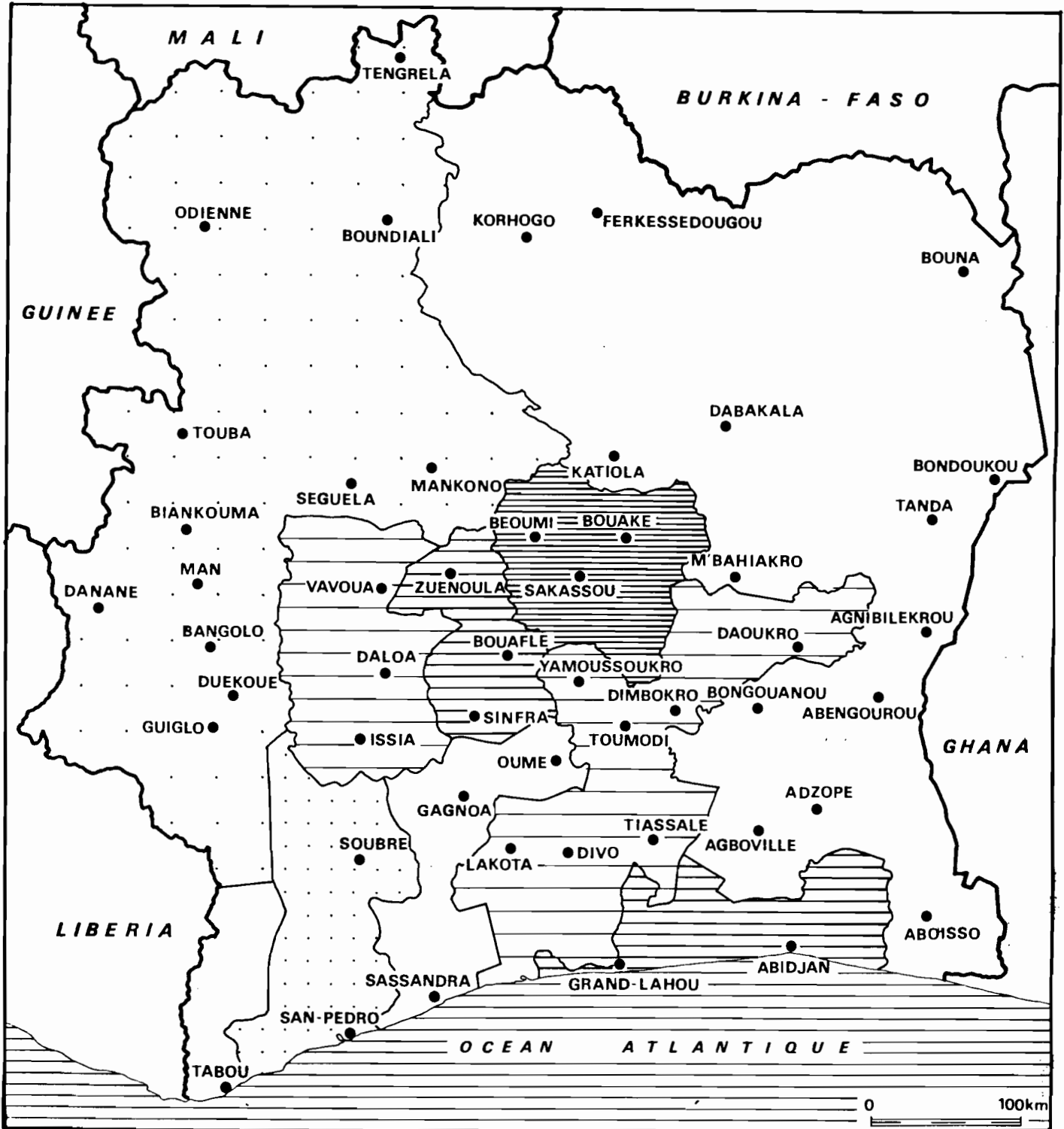


C'est la configuration spatiale et le niveau des flux qui permettent à Duékoué d'infiltrer cette classe, celle des pôles de concentration des équipements qui projettent leur aire de rayonnement au delà des limites régionales. Duékoué a un indice des équipements moyen (70,7), mais suffisant pour attirer 13 noeuds et les relier à son rayon d'attraction. Ce sont au total 809 (6e rang) voyageurs/jour qui alimentent ces relations sur un total cumulé de 2864 km (7e rang), soit une distance moyenne de 220 km par destination (3e rang).

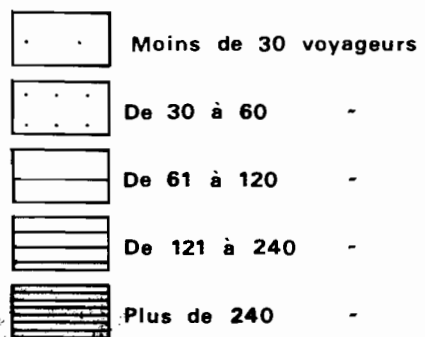
Odienné tient lieu de ville régionale dans le Nord-Ouest. Si le niveau de concentration de ses équipements ne l'indique pas (indice de valeur égale à 52,5) (8e rang), de même que le volume des flux générés, 421 voyageurs par jour en moyenne, (8e rang), en revanche l'aire sur laquelle elle étend son rayonnement marque sa prétention affirmée pour assumer une vocation régionale. Au total 16 lignes (5e rang) structurent son aire de fréquentation qui cumule 6282 km (2e rang), soit une distance moyenne de 393 km (1er rang) .

Le schéma sur lequel s'organise l'aire d'attraction d'Odienné marque un goût net pour la moitié occidentale de l'espace ivoirien. Si on excepte le pôle national Abidjan et la destination vers Divo, à un degré moindre, tout l'espace où s'anime la vie de relations au départ et à destination d'Odienné s'inscrit dans les régions du Nord-Ouest (Boundiali,) Ouest (Man, Touba), Centre-Ouest (Daloa, Issia, Gagnoa, Lakota...) et Sud-Ouest (Soubré, San-Pédro) ; la région Centre est représentée par Bouaké.

Fig.87 ORGANISATION REGIONALE DES FLUX DE VOYAGEURS  
GENERES A YAMGOUSSOUKRO



1987



Dans ce contexte, Séguéla apparaît comme un pôle régional de relais de l'aire d'influence mal ou insuffisamment structurée par Odienné.

• Son niveau d'équipements n'est guère meilleur ; Certes elle a un indice de valeur de 45,6 (9e rang) : Cependant c'est un pôle bien relié et bien intégré dans l'espace interrégional, grâce à 18 lignes (4e rang) qui structurent son aire de rayonnement et fixent ses portées-limites. 588 voyageurs/jour animent un total cumulé de 3129 km sur l'ensemble de ses lignes, (5e rang), soit une moyenne couverte de 174 km par destination. (7e rang).

Par le niveau quantitatif du volume des flux générés et surtout, grâce aux contours que tracent leurs portées-limites dans l'espace, sept pôles de fixation des équipements de tailles diverses, mais relativement moyennes, observent un rayonnement régional.

---

PÔLES	INDICES DES EQUIPEMENTS ET DES SERVICES		NOEUDS INSCRITS DANS L'AIRE DE RAYONNEMENT REGIONAL		NIVEAUX DES FLUX DE VOYAGEURS GENERES		DISTANCES TOTALES CUMULEES		DISTANCE MOYENNE	
	Niveau	Rang	Nombre	Rang	Nombre	Rang	(Km)	Rang	(Km)	Rang
BENGOU-OU	134,5	1er	8	2e	465	6e	1 874	1er	234	1e
ABOU	100,2	2e	8	2e	1 167	1er	1 253	4e	157	4e
ERKES-EDOUGOU	85	3e	8	2e	724	4e	1 650	2e	206	2e
OOUAFLE	74,5	4e	7	5e	570	5e	1 192	5e	170	3e
IVO	62,5	5e	11	1er	771	2e	1 299	3e	118	5e
UME	59,5	6e	7	5e	725	3e	797	6e	114	6e
ONDOU-OU	52,5	7e	63	7e	111	7e	613	7e	102	7e

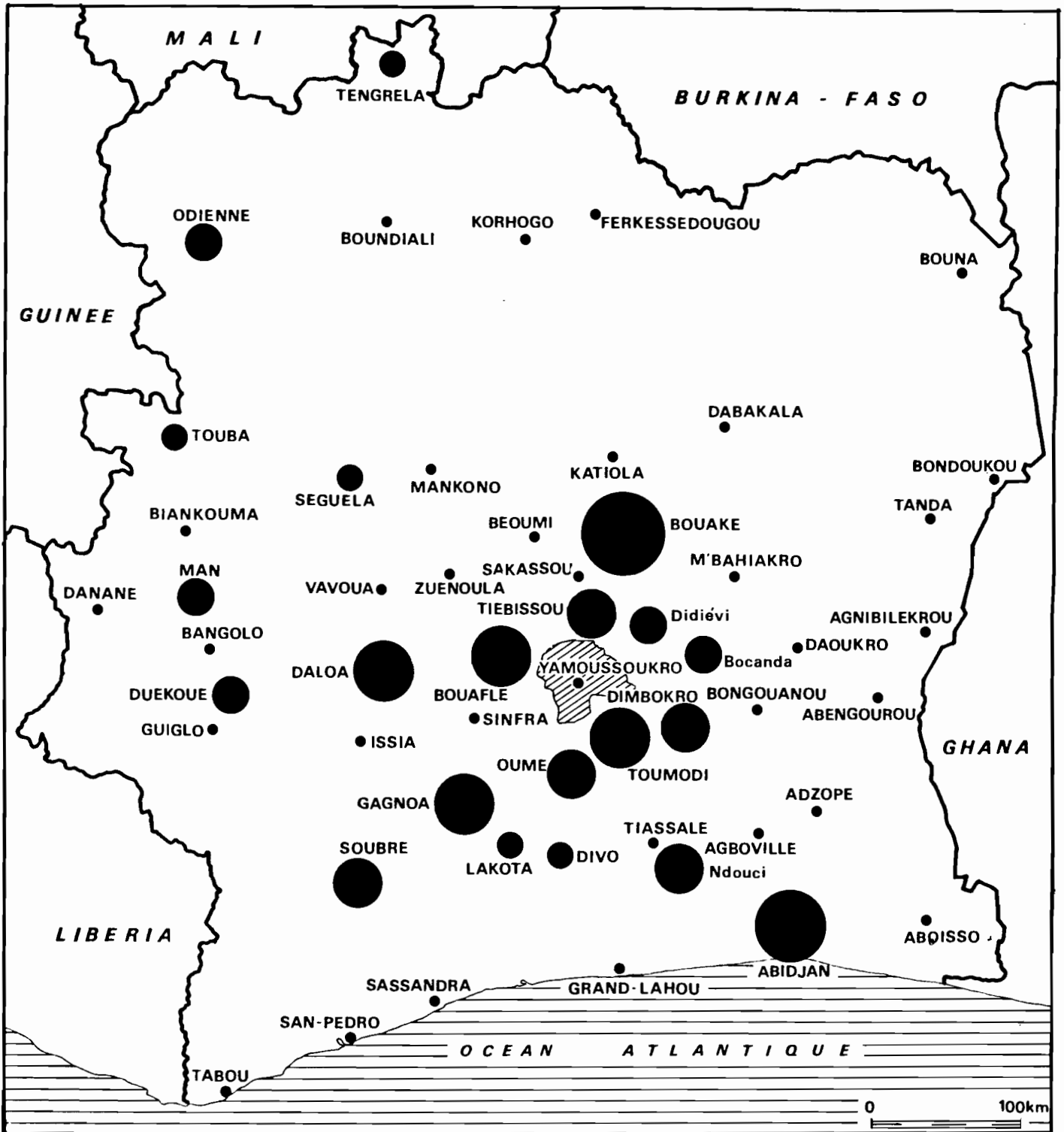
TABLEAU N° 215 :           Attraction des équipements, des services et comportement des flux de voyageurs inscrits dans les aires de fréquentation de portée-limite régionale.

Le mieux équipé de ces pôles est sans conteste Abengourou, ville régionale nominale de la région de l'Est, ce qui lui vaut un indice des équipements de valeur égale à 134,5

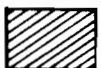


Fig. 88

ECLATEMENT DES FLUX DE VOYAGEURS  
AU DEPART DE YAMOUSSOUKRO



1987



Zone de départ des voyageurs



- Plus de 240 voyageurs
- De 121 à 240 -
- De 61 à 120 -
- De 31 à 60 -
- De 15 à 30 -
- Moins de 15 -

(7e rang national et 1er rang dans sa catégorie). Abengourou génère 465 voyageurs/jour sur les 7 destinations qui intègrent son aire de rayonnement régional, à laquelle s'ajoute l'incontournable relation avec Abidjan. C'est assez faible pour un pôle de la dimension intrinsèque d'Abengourou; c'est ce qui explique qu'il ne figure pas dans la catégorie supérieure des noeuds où se côtoient Gagnoa, Daloa, Man, Korhogo...

Au total, les distances cumulées portent sur 1874 km, soit une distance moyenne de 234 km par itinéraire; l'organisation spatiale des flux de voyageurs formés à partir d'Abengourou ou y accédant en retour, se circonscrit certes de façon dominante, aux limites régionales de l'Est. Cependant, une liaison hebdomadaire à faible courant de trafic (4 voyageurs/semaine vers Tengrela, et une autre plus intense, en direction de Bouaké (152 voyageurs/jour) perturbent le schéma théorique classique, de ce niveau hiérarchique dans l'aire d'attraction des pôles.

A la vérité, ce schéma théorique est intégralement difficile à réaliser; en effet tous les noeuds pris en compte dans les niveaux hiérarchiques entretiennent, peu ou prou, des relations en direction notamment d'Abidjan, mais parfois aussi, vers des destinations isolées qui dépassent le cadre spatial qui les identifie.

Aussi est-ce sur les grandes tendances de comportement des flux qu'il convient de lire la typologie observée autour des pôles et de leur fonctionnement.

C'est du reste ce qui conduit à admettre Dabou, comme un

pôle générateur de flux de niveau régional. Le niveau des équipements localisés l'y autorise (indice de valeur égale à 100,2 , soit le 2e rang régional); les 8 noeuds qui intègrent son aire de rayonnement sont reliés au pôle central Dabou, grâce à un total cumulé de 1253 km, sur lesquels sont recensés quotidiennement 1167 voyageurs, dont 767 voyageurs sur la liaison Dabou-Abidjan.

L'amplitude de la portée-limite des flux qui rayonnent autour de Ferkessédougou lui confère une dimension régionale : Korhogo, Bouna, Dabakala, Bouaké en plus d'Abidjan, en sont les noeuds de liaison essentiels . Au total, ce sont 8 destinations qui se trouvent ainsi impliquées dans les relations régulières avec Ferkessédougou ; elles génèrent sur les 1650 km de pistes et routes, 724 voyageurs/jour en moyenne.

Il est vrai qu'avec un indice des équipements et des services de valeur égale à 85, Ferkessédougou ne manque pas d'attrait pour son environnement régional ; cependant que ses relations avec des noeuds comme Bouaké et Abidjan, indiquent la complémentarité des conditions économiques, donc l'interaction réciproque des flux. Le phénomène est identique à Bouaflé, carrefour routier relativement important du contact forêt-savane ; ce noeud est en relation régulière avec Abidjan, Bouaké, Yamoussoukro, Daloa, Sinfra et Zuenoula en plus d'une liaison épisodique avec Tengrela, au bénéfice de son marché hebdomadaire. Au total sept relations assurent à Bouaflé, un niveau de trafic qui atteint en aller ou en retour simple, 570 voyageurs transportés sur un total

cumulé de 1192 km, soit une distance moyenne de 170 km par ligne. Divo entretient des relations avec 11 noeuds, ce qui confère à son aire de rayonnement une amplitude spatiale un peu plus grande . Pour autant, celle-ci est encore insuffisante pour être assimilée, en qualité comme en intensité, aux flux interrégionaux tels qu'on peut les observer autour de Daloa, de Gagnoa, de San-Pédro...

Ses relations majeures sont entretenues avec Abidjan, Tiassalé, Lakota, Bouaké, Gagnoa et Soubré ; elles ne génèrent guère des distances très importantes ; à preuve, le total cumulé des 11 itinéraires qui structurent l'aire de rayonnement du pôle secondaire, Divo, atteint 1299 km, soit une moyenne de 118 km par liaison.

Bien que leur portée soit relativement faible, les flux générés autour d'Oumé (indice des équipements égal à 59,5) débordent le cadre local et donc, sont assimilables à des flux d'amplitude régionale.

Ils touchent Bouaké et Yamoussoukro dans le Centre, Gagnoa dans le Centre-Ouest et Abidjan dans le Sud. Au total 7 noeuds se trouvent impliqués dans le faisceau de relations convergentes, au centre duquel rayonne Oumé, grâce à un volume des flux qui atteint régulièrement 725 voyageurs/ jour en moyenne. Les distances cumulées portent sur 797 km au total, soit une distance moyenne de 114 km par ligne desservie.

Bondoukou qui a une vocation affirmée de ville régionale dans le Nord-Est réalise, au regard des flux qui donnent vie à ce pôle, des performances très moyennes, voire faibles.

Fig.89 FLUX DE PORTEE INTERREGIONALE  
LES CAS DE YAMOUSSOUKRO ET D'ODIENNE

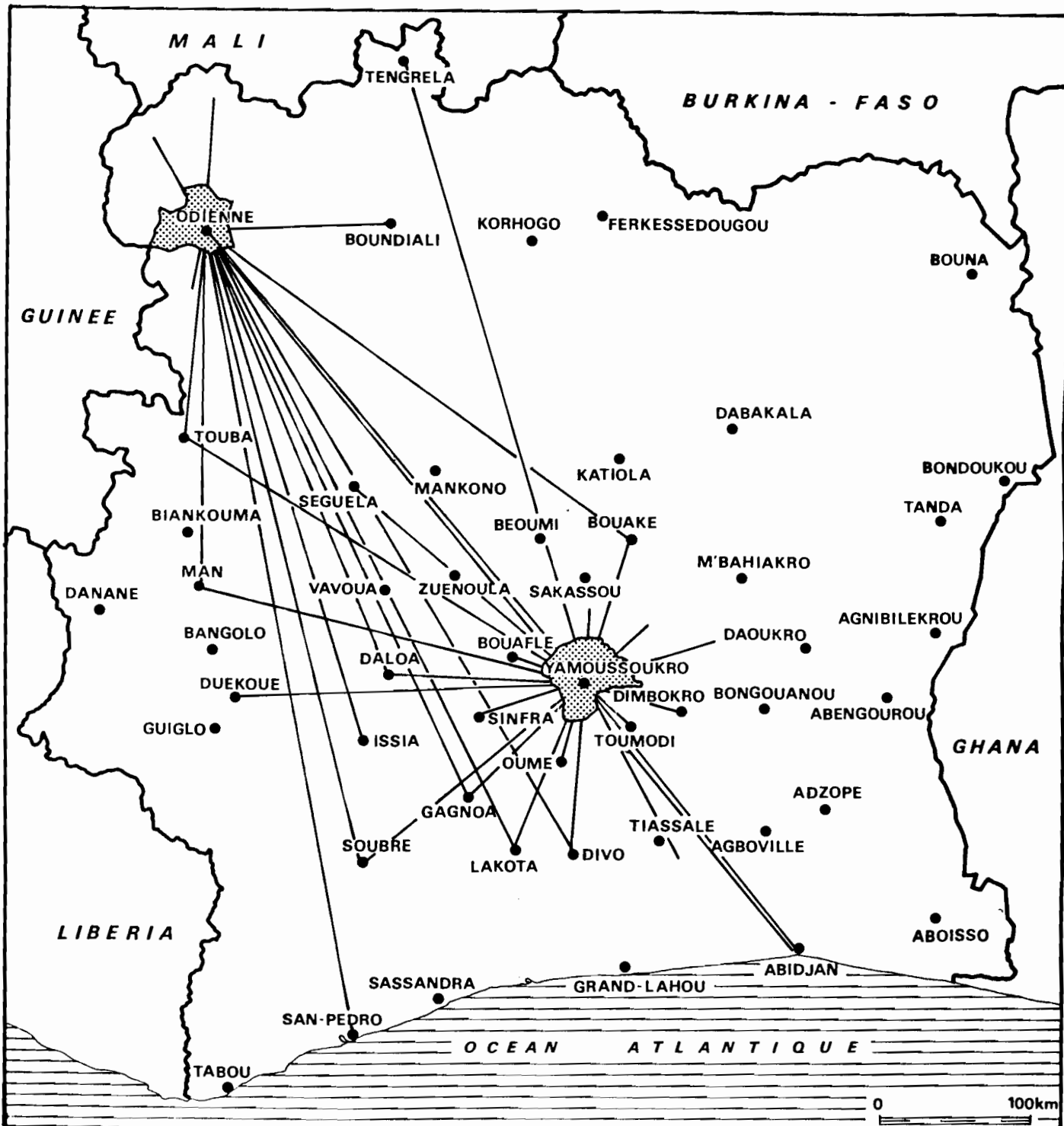


Fig. 90 REPARTITION SPATIALE ET QUANTITATIVE DES FLUX EN PROVENANCE D'ABENGOUROU



1987



Le niveau de son indice des équipements (52,5) n'est pas étranger au phénomène. Ce qui est certain, c'est que Bondoukou n'intègre que 6 noeuds dans l'espace autour duquel elle rayonne ; elle génère juste 111 voyageurs/jour. Mis bout à bout, ce sont 613 km qui structurent son aire de fréquentation, soit une moyenne de 102 km par ligne.

En combinant l'intensité du volume des flux avec le degré de l'amplitude spatiale de l'aire de fréquentation où ils s'inscrivent, on identifie un quatrième niveau de la hiérarchie des pôles ; il concerne les noeuds, dont les portées-limites des flux sont insuffisantes pour prendre en compte un espace, de la dimension des grands découpages opérationnels qui, en Côte d'Ivoire, compartimentent l'espace en huit divisions régionales.

Ce niveau de l'organisation spatiale et du fonctionnement des flux est très généralement, celui qui s'inscrit dans l'échelle des anciennes sous-préfectures, d'avant la réforme administrative de Décembre 1987.

Aujourd'hui, beaucoup parmi ces petits pôles, autour desquels le schéma des flux prend forme et organise son fonctionnement, ont le rang de chef-lieu de département (Béoumi, Sakassou, Aboisso, Adzopé...)


Il reste cependant une majorité de noeuds de cette fonction pour tenir un rang de chef-lieu de sous-préfecture. Ce sont les noeuds de ce rang administratif qui caractérisent, dans sa manifestation la plus éclatante, les formes que prennent dans l'espace, les flux qui se

Fig. 91

ORGANISATION DES FLUX DE VOYAGEURS  
EN PROVENANCE D'AGNIBILEKROU



1987

 Zone de provenance des flux




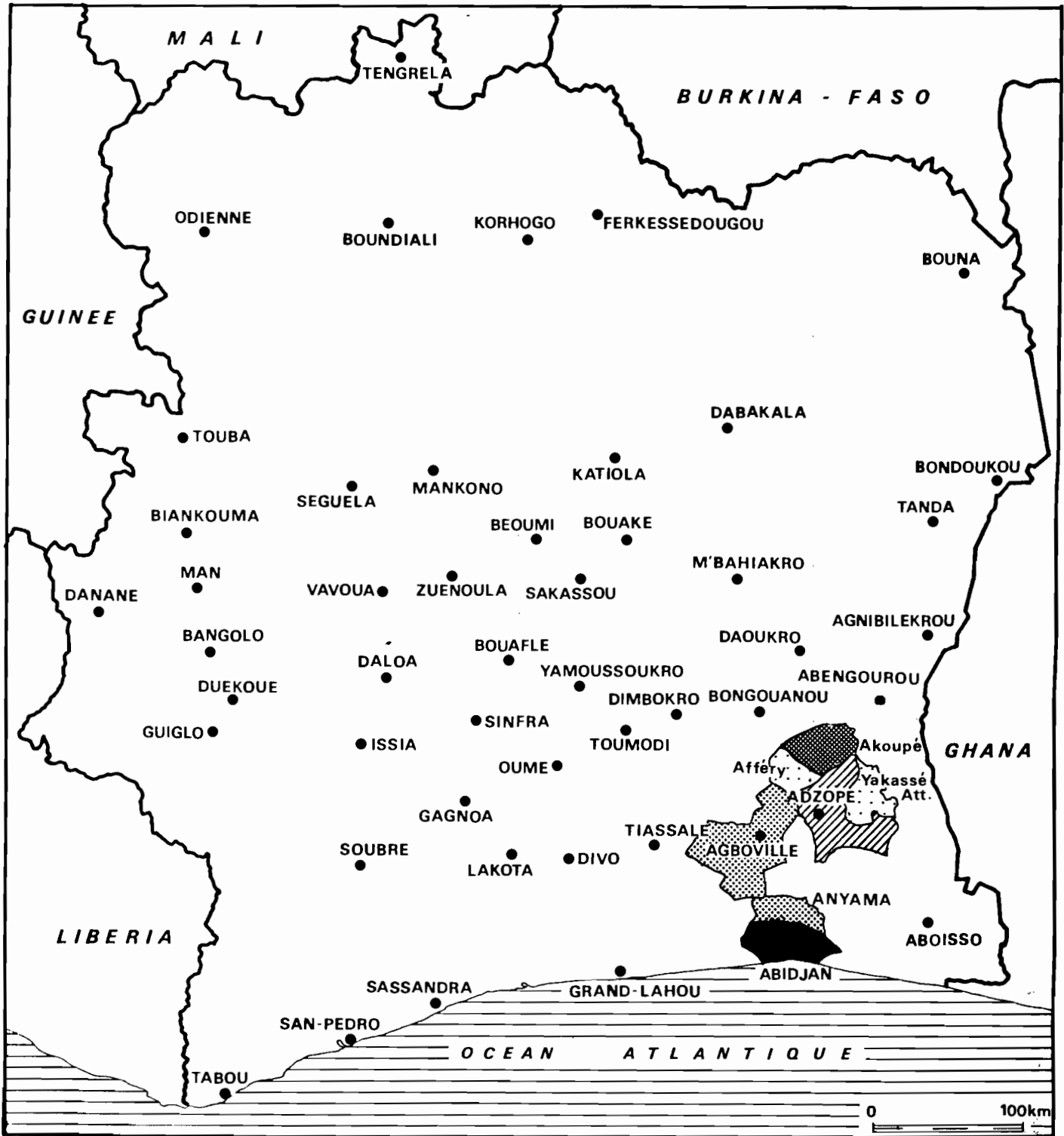
-  Moins de 20 voyageurs
-  De 21 à 30 -
-  Plus de 30 -



Fig. 92

ORGANISATION DES FLUX DE VOYAGEURS  
EN PROVENANCE D'ADZOPE



1987



définissent par leur résonnance locale très marquée.

Ce qui vient d'être dit indique, que l'espace national est constellé, d'un nombre relativement important de cette catégorie inférieure de la hiérarchie et du fonctionnement des flux de niveau local.

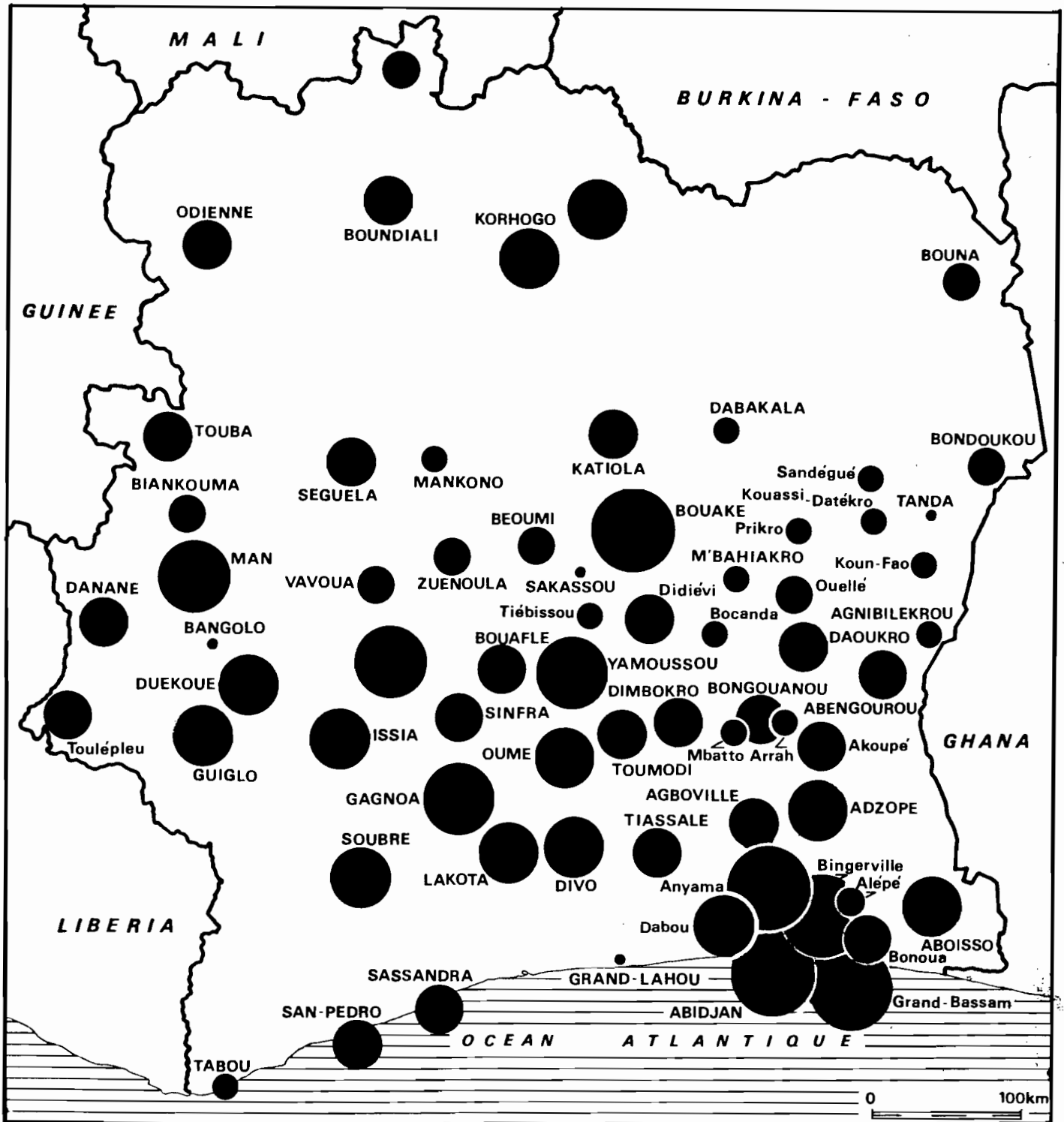
Leur énumération serait donc extrêmement fastidieuse, si elle devait être exhaustive.

A titre d'illustration, nous retenons cinq cas typiques dans leur diversité, caractéristiques du comportement quantitatif et spatial des flux de niveau local.

---

Fig.93

NIVEAU DES FLUX DE VOYAGEURS PAR VILLE  
DE DEPART  
(MOYENNE JOURNALIERE)



1987

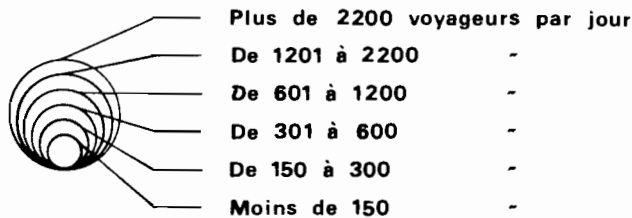
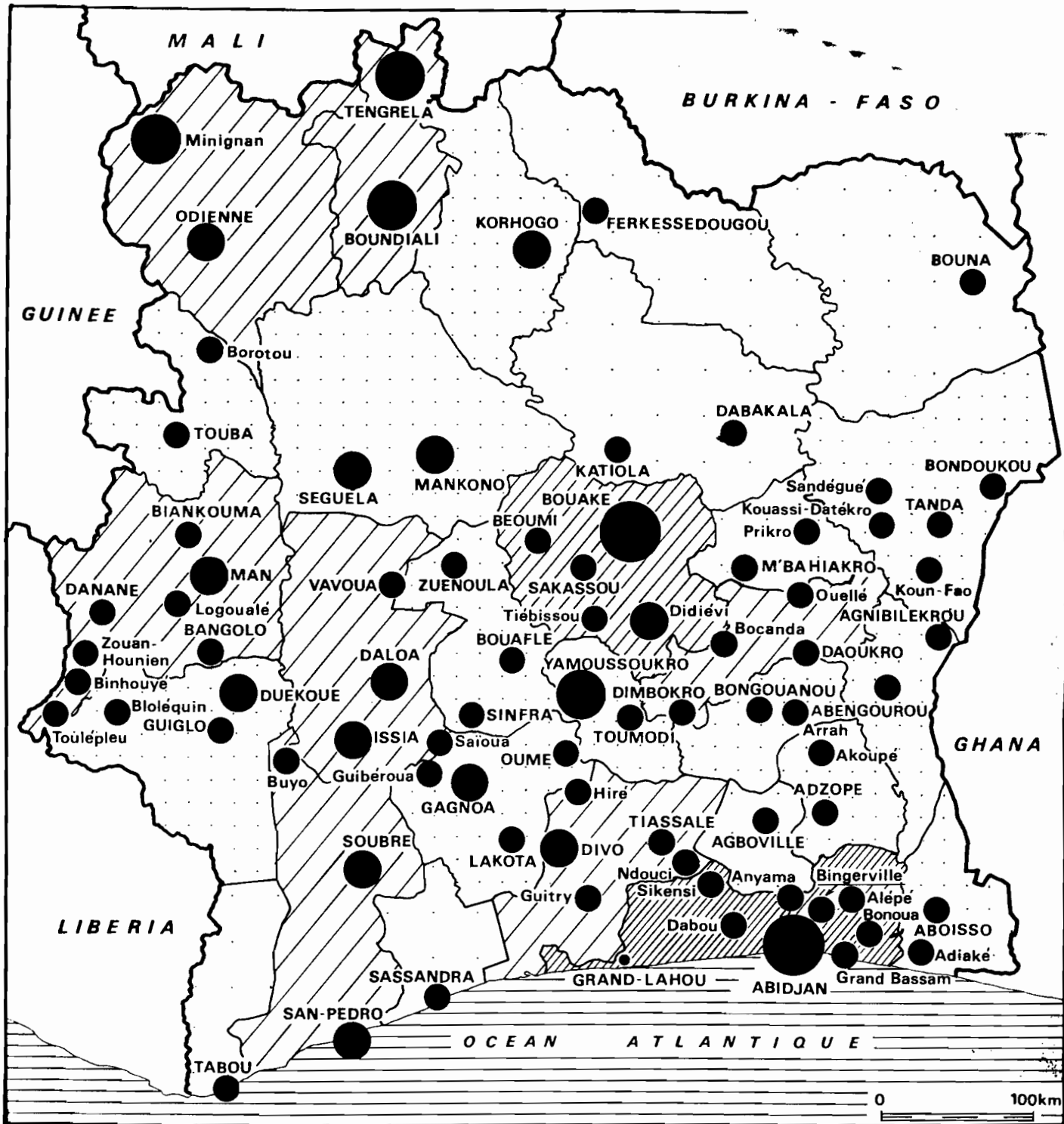


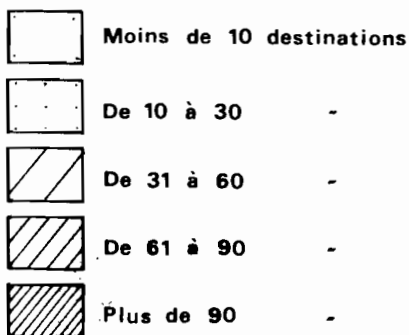
Fig. 94

CUMUL DES DESTINATIONS  
 AU DEPART DES REGIONS  
 (PAR REGION, PAR VILLE)

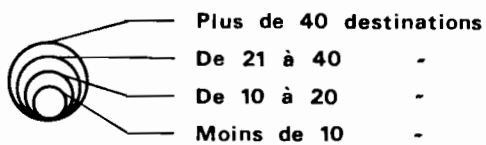


1987

CUMUL DES DESTINATIONS PAR REGION



CUMUL DES DESTINATIONS PAR VILLE



PÔLES	INDICES DES EQUIPEMENTS ET DES SERVICES		NOEUDS INSCRITS DANS L'AIRES DE FREQUENTA- TION LOCALE		NIVEAU DES FLUX DE VOYAGEURS GENERES		DISTANCES TOTALES CUMULEES		MOYENNE	
	Niveau	Rang	Nombre	Rang	Nombre	Rang	(Km)	Rang	Km	Rang
ALEPE	22	4e	3	3e ex	45	6e	197	6e	66	6e
GUITRY	25	2e	4	1er ex	263	2e	424	2e	106	3e
BUYO	20	5e	3	3e ex	120	3e	622	1er	207	1er
M'BATTO	23	3e	3	3e ex	58	5e	326	3e	107	2e
ARRAH	20	5e	3	3e ex	68	4e	289	5e	96	4e
HIRE- WATTA	27	1er	4	1er	397	1er	312	4e	78	5e

TABLEAU N°216 : Attraction des équipements, des services et comportement des flux de voyageurs inscrits dans les aires de fréquentation de niveau local.

Alépé, Guitry, Buyo, M'batto, Arrah et Hiré-Watta se marquent de traits caractéristiques communs et de quelques divergences.

Ces petits pôles qui limitent leur influence aux bornes

de leur environnement proche sont faiblement équipés : leur indice des équipements varie peu, entre les valeurs 20 (Arrah, Buyo) et 27 (Hire-Watta).

Les noeuds que ces petits centres de dispersion des équipements captent dans les limites de l'aire sur laquelle ils exercent un relatif rayonnement sont numériquement faibles : 4 à Guitry et Hiré-Watta, 3 à Alépé, Buyo, M'batto et Arrah, comme le sont la très grande majorité des noeuds appartenant à cette catégorie.

Les flux de voyageurs qui donnent vie à ce type de relations observent cependant des décalages assez importants : Guitry (263 voyageurs), Hiré-Watta (397 voyageurs) et à un degré moindre Buyo (120 voyageurs), caractérisent le premier type, défini par le niveau élevé des trafics générés : la présence au voisinage de Guitry et de Hiré-Watta des villes comme Divo, Lakota et Oumé sont des facteurs importants de maximation des interactions réciproques au bout desquelles naît le niveau assez important des flux.

Le second type caractérise les noeuds comme Alépé (45 voyageurs/jour), M'batto (58 voyageurs/jour), Arrah (63 voyageurs/jour) ; on y observe un niveau de représentation du volume des flux plus conforme au rang tenu dans la hiérarchie. C'est du reste cette tendance qui est la plus exprimée. Elle n'induit cependant pas forcément un comportement tranché, par rapport aux distances qui séparent les centres de gravité des flux à leur portées-limites.

Alépé qui génère 45 voyageurs/jour sur les 3 points de son aire de rayonnement, totalise 197 km, soit une distance moyenne de 66 km par ligne desservie.

M'batto, 58 voyageurs/jour générés par ses 3 liaisons (Dimbokro, Bongouanou et Abidjan), développe 326 km au total et 107 km de distance moyenne ; ces performances sont voisines de celles que réalise Guitry, pôle relativement important de génération de trafic (263 voyageurs/jour), et qui se développe sur un total de 424 km, soit une moyenne de 106 km de distance par destination ou origine de flux.

Au terme de cette analyse, que retenir ?

La première indication porte sur les rapports désormais établis entre la hiérarchie du réseau urbain, le niveau de concentration, la qualité des équipements, l'aire de rayonnement et la densité des flux.

Il apparaît très clairement à partir des quatre classes hiérarchiques délimitées, que la taille et le poids économique des noeuds s'accompagnent d'une capacité plus grande à rejeter au loin, les portées-limites de leur aire de rayonnement.

On observe aussi, une imbrication et un chevauchement des aires où, chaque pôle de concentration des équipements organise sa vie de relations de niveau national, interrégional, régional ou local.

Cette imbrication et ce chevauchement se marquent, par un fonctionnement des interactions sociales et économiques réciproquement exercées, même si les rapports peuvent être inégaux entre pôles qui n'ont pas les mêmes atouts.

Ainsi est-il des rapports qu'Abidjan tisse, avec chacun des niveaux de la hiérarchie des pôles, où se nouent et se dénouent les flux, marqués du sceau de la disparité. On a pu constater des déséquilibres parfois importants, dans le niveau quantitatif et dans la répartition dans l'espace, des flux, par rapport au rang du pôle émetteur ou récepteur. Ces perturbations dans l'ordonnance générale des rapports hiérarchiques, entre le niveau des flux et celui du pôle central, trouvent leur origine dans l'existence d'un équipement attractif isolé: (marché de Tengrela, dispensaires de Memni, de Dabou ou de Ferkessédougou, CAFOP Supérieur d'Aboisso de Korhogo, d'Abengourou...)

Les choix qui guident ces localisations, ne sont pas dictés par les voies qu'empruntent la hiérarchie des équipements et celle des noeuds qui les fixent.

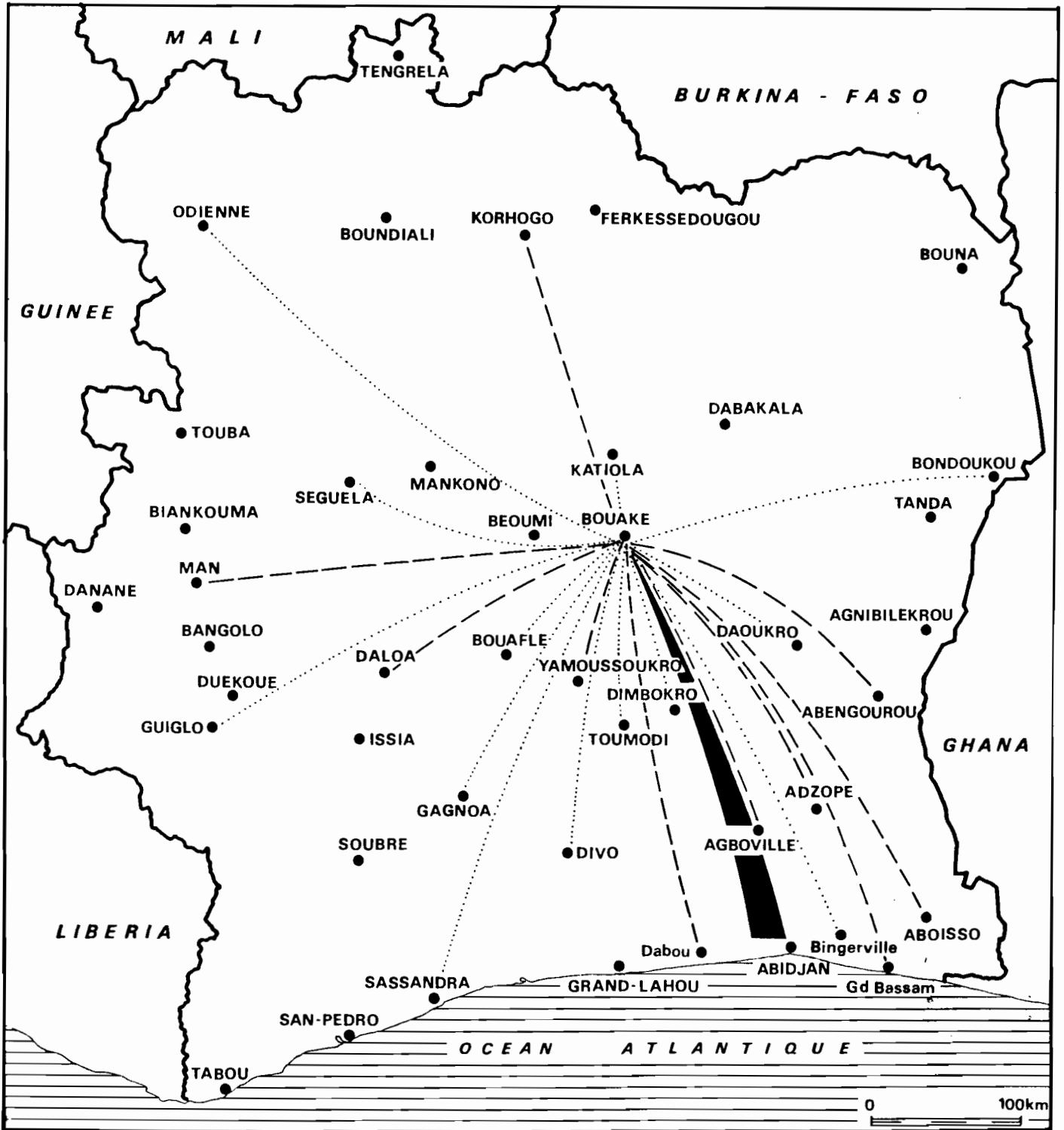
Les implantations qui caractérisent les CAFOP Supérieurs s'inscrivent dans cette nouvelle logique. Elles induisent un autre type de rapports, entre les différents niveaux hiérarchiques des noeuds de localisation des équipements, la distance et les services à la communauté.

Une première certitude découle du schéma d'ordonnance observé par les flux en direction des CAFOP, leurs portées-limites et l'aire de rayonnement dans laquelle ils se meuvent.

L'observation des flux que tracte chacun des quatre niveaux hiérarchiques de développement des aires d'attraction et de rayonnement des noeuds et des équipements, est révélatrice de la logique nouvelle, qui préside à l'implantation et au fonctionnement des CAFOP.



Fig. 95 AIRE DE RAYONNEMENT DES CAFOP SUPERIEURS DE BOUAKE



1989

- ..... Moins de 5 élèves
- - - De 5 à 10 -
- De 10 à 20 -
- ▬ De 20 à 30 -

- ▴ De 30 à 40 élèves
- ▴ De 40 à 50 -
- ▴ Plus de 50 -

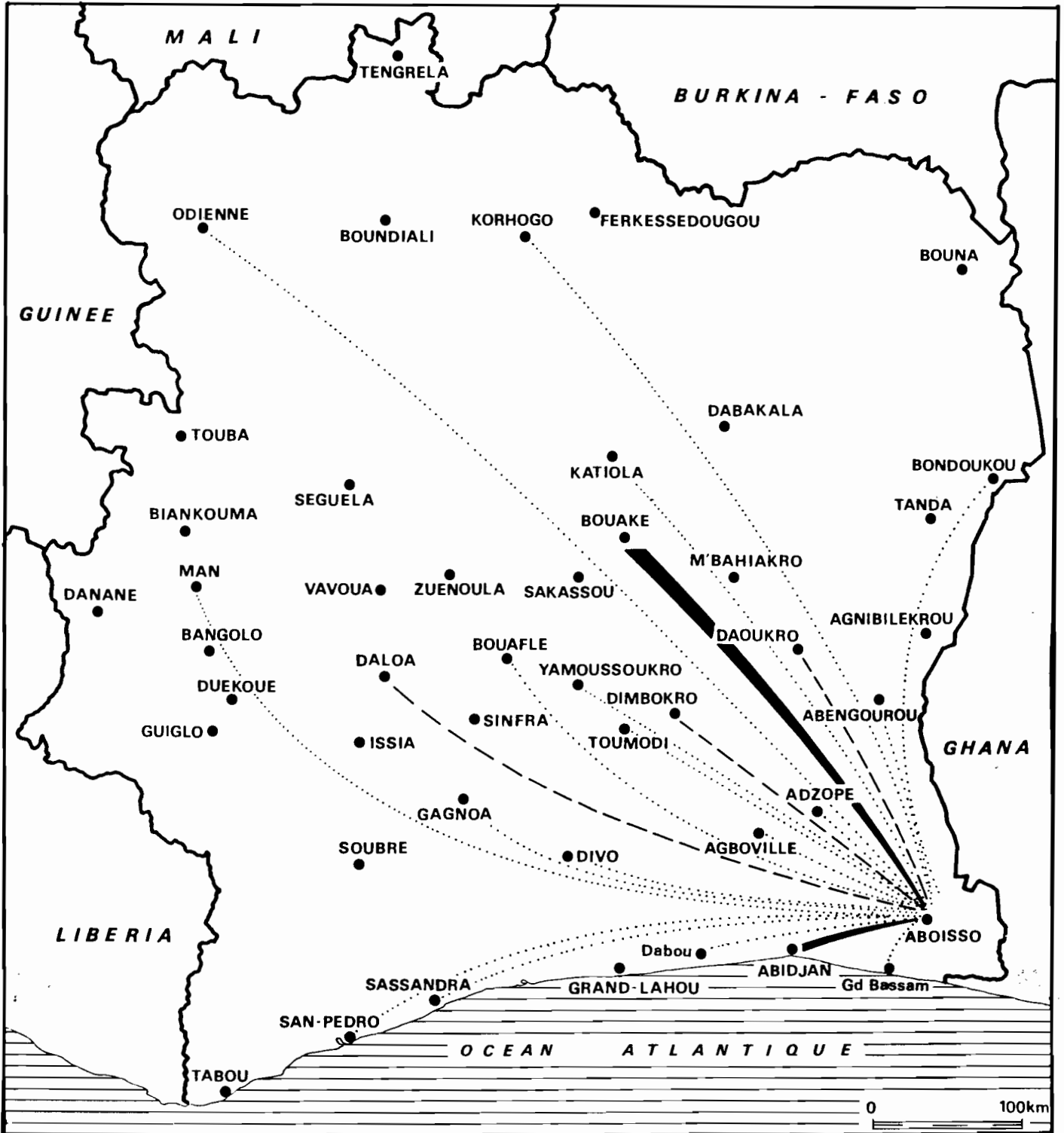
Ces équipements se distribuent dans l'espace national, sans hiérarchie et sans base spatial-clairement définie. Les éléments qui donnent vie aux flux scolaires, qui animent l'aire de fréquentation des CAFOP, se recrutent en définitive sur toute l'étendue du territoire, sans considération pour la situation géographique et pour les distances qui en découlent.

Cette situation met seule en harmonie, l'aire d'attraction et de rayonnement des pôles de localisation des équipements de niveau national, comme Abidjan et surtout, en l'occurrence, Bouaké, avec le dessin que forme la fréquentation du CAFOP de Bouaké.

Le décalage s'amorce, entre les pôles de concentration des équipements, avec des aires de fréquentation inscrites à l'échelle interrégionale et l'organisation spatiale des flux scolaires qui, sur toute l'étendue du territoire, se nouent et convergent vers Korhogo, vers Dabou, vers Yamoussoukro, vers Daloa, vers Gagnoa, vers Man et vers Odienné où sont localisés les CAFOP.

Le décalage ne réside pas principalement dans le nombre de noeuds que les pôles d'attraction prennent en compte : 25 points d'impact pour les CAFOP en moyenne, contre 16 points d'impact pour les équipements des pôles de niveau interrégional. Ce qui les différencie porte prioritairement, sur le niveau de concentration géographique des aires impliquées dans le mouvement qui conduit à assurer le service à la communauté ; c'est le niveau interrégional, qui prend en compte deux à trois grandes régions du territoire.

Fig. 96 AIRE DE RAYONNEMENT DU CAFOP SUPERIEUR D'ABOISSO

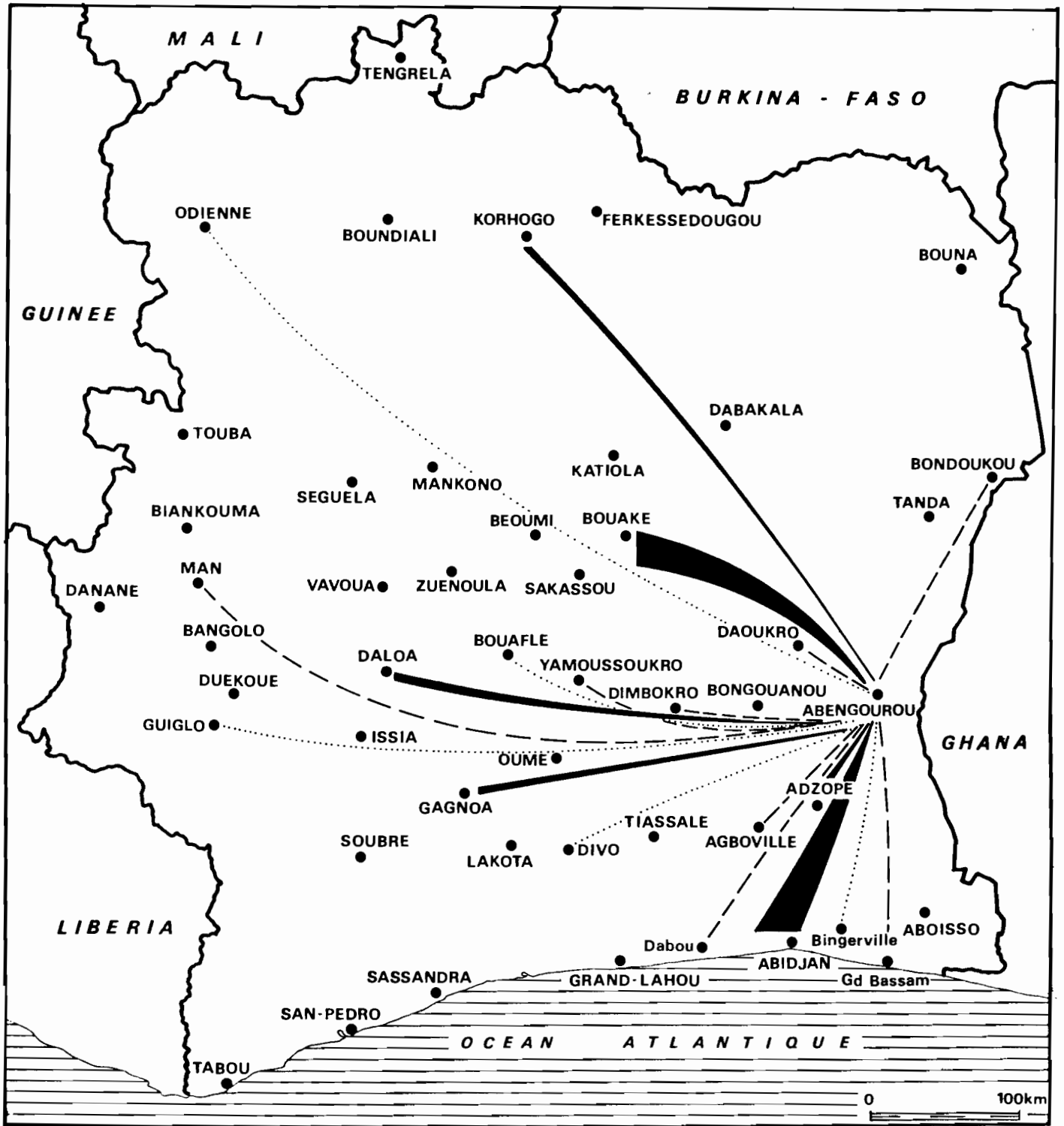


1989

- ..... Moins de 5 élèves
- - - De 5 à 10 -
- De 10 à 20 -
- De 20 à 30 -

- △ De 30 à 40 élèves
- △ De 40 à 50 -
- △ Plus de 50 -

Fig. 97 AIRE DE RAYONNEMENT DU CAFOP SUPERIEUR D'ABENGOUROU



1989

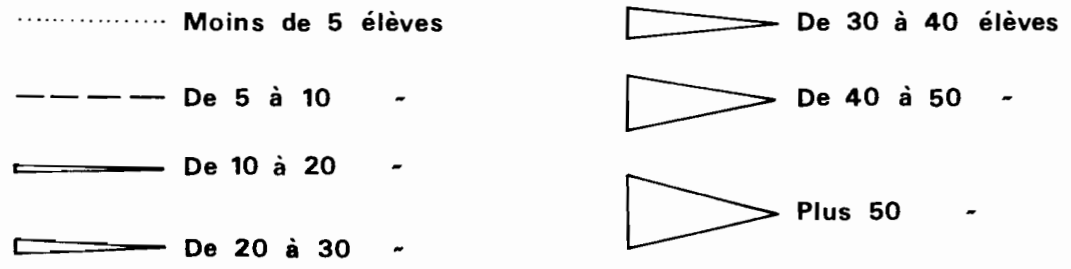
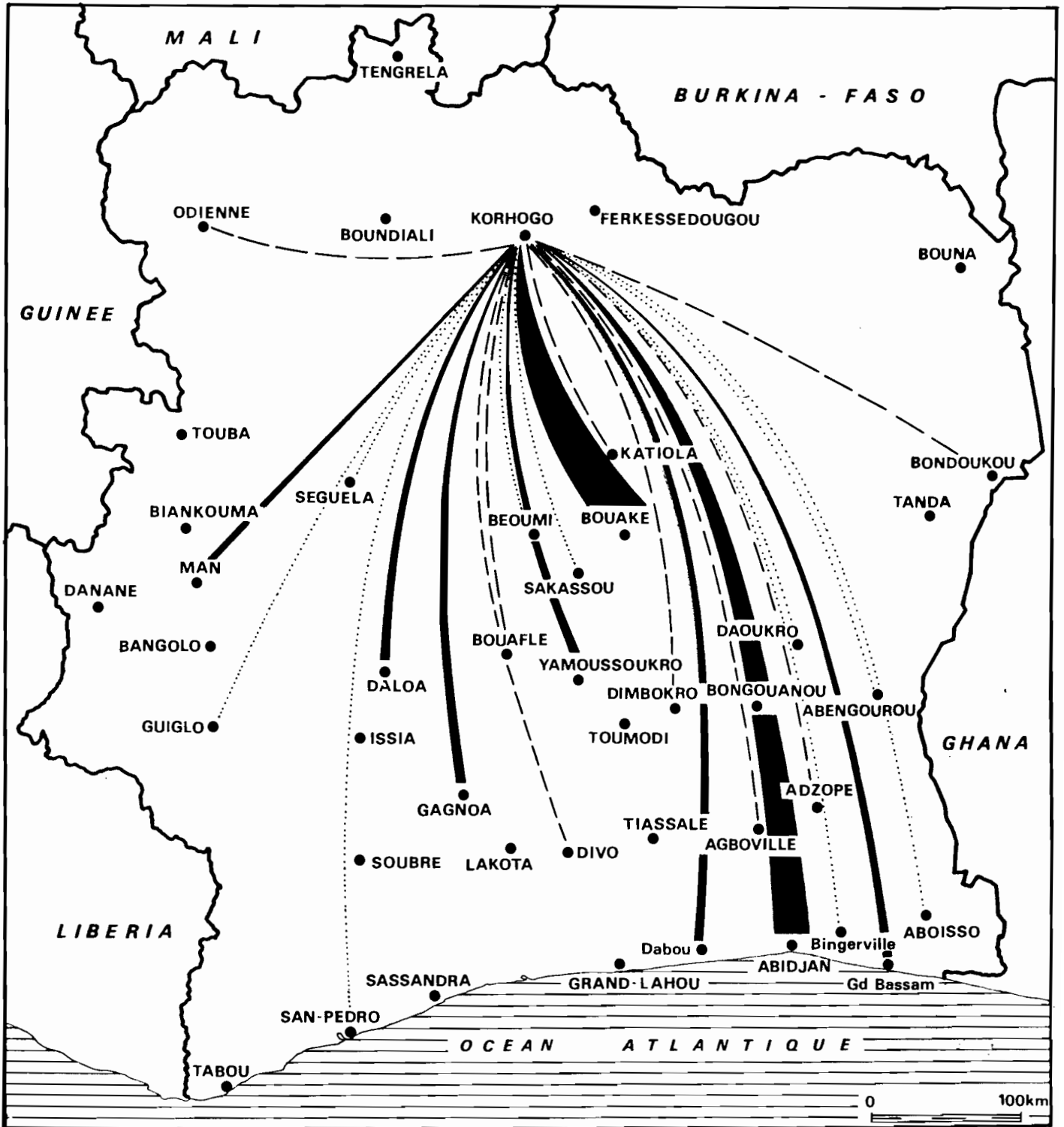


Fig. 98

AIRE DE RAYONNEMENT DU CAFOP SUPERIEUR  
DE KORHOGO



1989

- ..... Moins de 5 élèves
- De 5 à 10
- De 10 à 20
- De 20 à 30

- ▴ De 30 à 40 élèves
- ▴ De 40 à 50
- ▴ Plus de 50

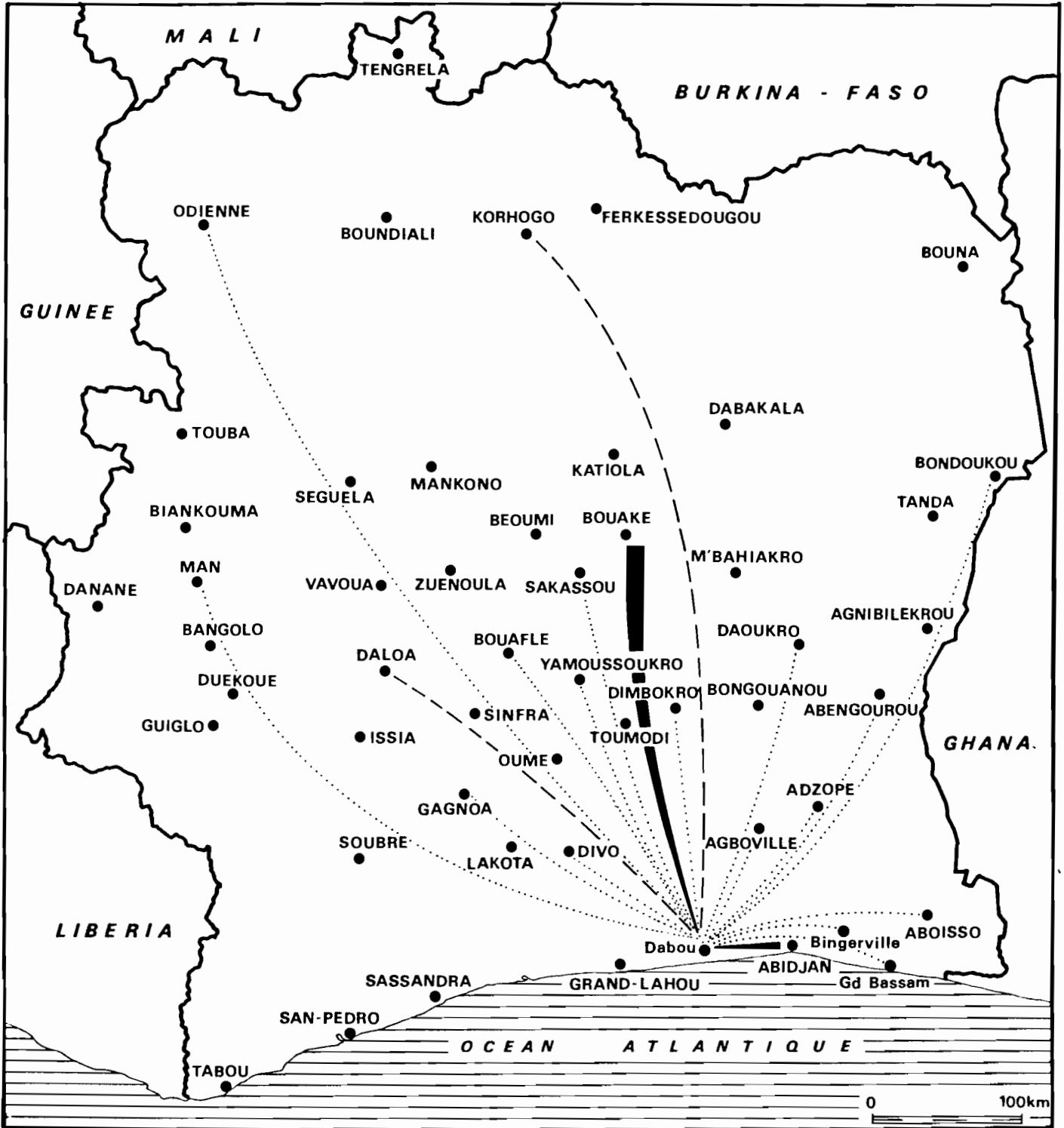
Le niveau du décalage s'approfondit, dans la comparaison qui porte, sur l'aire d'attraction régionale des équipements localisés dans les pôles urbains et celle, de niveau national, qui s'articule autour d'un équipement isolé, le CAFOP, fixé dans des pôles urbains assumant des fonctions de relations de rang identique. A ce niveau, le décalage porte d'abord, sur le nombre de noeuds qui se trouvent intégrés dans la relation d'une part, du CAFOP à son aire de fréquentation, d'autre part, du pôle de concentration des équipements à l'espace régional. Ce rapport est très favorable aux CAFOP, puisqu'il se situe dans les termes de 20 contre 8.

Le déséquilibre est total dans l'espace, quand on descend à l'échelle des aires de fréquentation des équipements de portée locale, comparées, au niveau d'une même ville, aux aires nécessairement plus vastes que dessine l'équipement scolaire isolé qu'est le CAFOP.

Aux trois, voire quatre noeuds, qui composent le champ d'attraction de niveau local des équipements hiérarchisés, concentrés dans des pôles, s'oppose la trentaine de noeuds qui, sur tout l'espace national, entretient des relations avec les CAFOP d'Aboisso et de Grand-Bassam.

Toutefois, ce qu'un équipement isolé comme le CAFOP, gagne en extension spatiale par rapport à son aire de rayonnement de niveau national, il le perd dans les méandres de la médiocrité de l'intensité des flux générés.

Fig. 99 AIRE DE RAYONNEMENT DU CAFOP SUPERIEUR DE DABOU



1989

- ..... Moins de 5 élèves
- - - De 5 à 10 -
- ▬ De 10 à 20 -
- ▬ De 20 à 30 -

- ▬ De 30 à 40 élèves
- ▬ De 40 à 50 -
- ▬ Plus de 50 -

Le mouvement qui conduit à la relation de l'espace national au pôle d'attraction du CAFOP est très épisodique. Il porte, qui plus est, sur un effectif limité de personnes, ainsi que porte témoignage l'effectif des élèves des différents CAFOP localisés sur l'ensemble du territoire.

POLES DE LOCALISATION DES CAFOP	DATE DE CREATION	NOMBRE DE STAGIAIRES
BOUAKE 1	1966	124
BOUAKE 3	1969	143
ABENGOUROU	1977	235
ABOISSO	1982	140
E.N.I. BOUAKE	1969	161
DABOU	1966	145
GAGNOA	1977	281
GRAND-BASSAM	1969	149
KATIOLA	1982	142
KORHOGO	1966	278
MAN	1975	262
ODIENNE	1982	145
YAMOOUSSOUKRO	1980	441

TABLEAU N° 217 : Localisation, date de création et effectif des CAFOP.



Au total 13 CAFOP localisés dans 11 villes composent le réseau non hiérarchisé de ce type d'équipement en Côte d'Ivoire. La ville de Bouaké seule localise trois CAFOP. Pour l'essentiel les villes importantes en sont les sièges, sauf Abidjan.

Les effectifs par établissement sont contenus dans des proportions où l'écart se creuse mal ; à l'exception de Yamoussoukro qui totalise 441 stagiaires, les autres établissements pris individuellement, maintiennent des effectifs très limités, insuffisants à générer des flux importants.

En revanche, ce sont les distances de parcours qui, ici plus que partout ailleurs, connaissent des développements importants. Elles découlent de la dimension nationale que prennent les flux, dès lors qu'ils ont pour origine ou pour destination, un CAFOP.

## CONCLUSION GENERALE

Tout au long de ce développement, nous avons tenté de montrer que les transports et les communications sont avant tout un instrument de maîtrise de l'espace. Cette maîtrise de l'espace n'est par un acte gratuit, mais la condition essentielle de la survie des hommes et des peuples. Elle permet aux groupements humains de prendre en charge leur destin, en se donnant les moyens de réduire les contraintes que l'espace, l'étendue et la distance dressent contre les processus économiques sociaux, politiques et culturels qui fondent leur existence ; c'est une exigence que l'histoire, à grande échelle, du développement et des transformations des lignes et des noeuds du réseau, prend en compte dès le VIII<sup>e</sup> siècle. L'architecte du réseau des pistes qui y est mis en oeuvre prend en compte les contraintes et les potentialités du milieu physique et humain.

Diversité des paysages et diversité des cultures se trouvent ainsi réunies dans une grande aventure humaine dans laquelle, les considérations économiques et commerciales, prioritaires, n'étouffent pas le génie créatif des peuples. Au delà du commerce prospère de l'or, du sel, de la kola, des esclaves, de l'ivoire, de l'huile de palme, le réseau des pistes, en se développant, donne naissance à de brillantes civilisations, bâties autour d'empires (Ghana, Gao, Soudan, Mali...) puissants et organisés. Des noeuds se développent sur des points de rencontre et de convergence des grands axes de transactions commerciales ; ceux-ci progressivement atteignent, à partir des rivages du désert et du sahel, les côtes du Golfe de Guinée vers le XVI<sup>e</sup> siècle ; ceci permet l'intégration au processus, de l'espace qui, en 1893 devient le Côte d'Ivoire.

La phase coloniale qu'elle inaugure, marque véritablement l'instauration d'un certain ordre économique, politique, social et culturel nouveau. Il s'agit à présent

de la prise de possession effective de l'espace d'une colonie. Les contraintes liées à sa construction rendent plus évidentes encore que par le passé, la nécessité de réaliser un minimum de transparence de l'espace. Dans un premier temps, le pouvoir colonial nouveau s'appuie sur les pistes précoloniales préexistantes et les voies d'eau naturelles.

Mais les contraintes administratives, militaires, les exigences de l'économie de plantation et d'exportation, conduisent le pouvoir colonial à accélérer le processus de construction des conditions de la transparence du territoire : réseaux de P.T.T. se le disputent à la ligne du chemin de fer et au réseau, sommaire, des routes et pistes ; au moins, ont-ils le mérite d'exister ; et surtout, leur contribution est décisive dans la soumission totale, au cours des années 1920, des populations autochtones à l'autorité coloniale.

La mise en valeur économique, fondement premier de l'action coloniale, initiée timidement dans les années 1910 et 1920, peut véritablement focaliser l'essentiel des énergies.

L'histoire du développement de l'économie coloniale en général, de l'économie de plantation en particulier, se trouve étroitement mêlée à celle qui orchestre la croissance du réseau routier et des transports.

Sous l'effet du fonctionnement du réseau des voies de communication, des disparités naissent du développement économique inégal, au regard de l'espace où s'en mesurent les effets. La région Nord, vouée à n'être qu'un réservoir de

main-d'oeuvre se vide et s'appauvrit, au détriment de la zone forestière au coeur d'une région active dominée par l'économie de plantation; comme cette économie de traite est extravertie, elle prolonge ses effets de disparités aux noeuds; l'apparition de petits ports côtiers marquent les tout premiers éléments du déséquilibre spatial. Le phénomène se généralise, toute proportion gardée, aux noeuds qui naissent à l'intérieur du territoire, puis à l'ensemble de l'espace, objet d'une exploitation sélective. Jusqu'en 1950 cependant, le paysage qui découle de la mise en oeuvre du réseau des voies de communication est, pour l'essentiel, peu différencié. Certes de part en part, quelques lignes majeures se confirment, qui s'accompagnent de l'apparition de noeuds, mais dans l'ensemble, réseau des voies et réseau des villes gardent un statut presque égal.

Dans les années 1950, le processus de hiérarchisation s'accélère. Le facteur dominant qui le tracte est lié à la construction, en 1951, du canal de Vridi, qui permet l'ouverture d'un port en eau profonde à Abidjan. Celui-ci est le produit lié d'une conjonction de facteurs :

- le développement sensible, au sortir de la seconde guerre mondiale, de l'économie de plantation
- l'effort concomitant fort remarquable, qui porte sur le développement et la hiérarchisation du réseau des voies de communication,

- l'implication de plus en plus importante des villes régionales et locales, dans le pilotage de l'économie dominante et les effets attendus sur la croissance de celles-là.

Entre 1950 et 1969, ces facteurs conjugués conduisent l'économie coloniale et celle de la jeune nation indépendante à des niveaux de croissance tels que, longtemps, on a parlé de "miracle ivoirien".

Mais ce "miracle" est porteur de profondes disparités et celles-ci s'approfondissent dangereusement, menaçant de gangrène l'ensemble de l'édifice national.

On a dit que ses manifestations se traduisent dans la hiérarchie du réseau des voies, dans celle qui organise le réseau des noeuds et dans leurs localisations régionales. Ce qui, fondamentalement est en cause, ce n'est pas tant la hiérarchie, nécessaire au fonctionnement du système, mais les emballements qu'une croissance trop exclusivement centrée sur Abidjan, impriment à la capitale économique.

L'approfondissement des disparités privilégie deux gradients.

- le gradient Nord-Sud, classique, et déjà connu,

- le gradient Est-Ouest où l'on s'aperçoit que l'espace forestier se caractérise par des disparités de niveau de développement, autrement aussi profondes que celles qui définissent les rapports Nord-Sud.

Ce sont ces constats qui marquent profondément le paysage politique et économique de la Côte d'Ivoire des années

1970 ; au cours de celles-ci, les préoccupations liées à l'aménagement du territoire sont nombreuses et variées. Elles vont de la création d'organismes entiers chargés d'en assurer la conception, l'exécution et le suivi du développement régional intégré (A.V.B., A.R.S.O, O.N.P.R., Programmes d'urgence...), à l'action des centres de décision et de diffusion sectoriels (SODERIZ, SATMACI, C.I.D.T. SODEPALM, SODEFEL...etc..) Elles s'accompagnent, dans le cadre de la construction d'un Etat moderne, d'une intensification des actions visant à garantir à l'espace, des conditions de transparence variées et une bonne fluidité.

C'est dans ce cadre que les réseaux de communication traditionnels (routes, chemin de fer, réseau aérien) se généralisent à des formes élaborées et subtiles de l'accessibilité et de la transparence (P et T, réseau radio-télévisuel, réseaux des oeuvres de l'esprit, de la presse et réseau bancaire...)

Que retenir de cette phase de la construction de l'Etat moderne et à quels résultats aboutit-on ?

Pour y répondre, le prétexte indiqué s'arrête à l'analyse du comportement de deux régions parmi les plus marginales de l'espace ivoirien de la fin des années 1960.

La région du Nord-Est et celle du Sud-Ouest se trouvent dans les années 1970, au coeur de projets visant à concrétiser la volonté du pouvoir de réduire les effets des disparités régionales . Dans le Nord-Est des années 1970, les projets souffrent d'une insuffisante maîtrise des paramètres qui conduisent à leur exécution.

Il faut attendre les années 1980 pour que le "projet de développement rural intégré" donne naissance à une phase d'expérimentation assez prometteuse ; mais celle-ci reste insuffisante pour impulser le développement régional, car l'absence de débouchés commerciaux, pour les produits concernés par la production agricole se complique, avec l'absence de pôles urbains véritables, capables d'exercer un effet d'entraînement sur la région Nord-Est.

C'est en définitive la région du Sud-Ouest qui, focalise le plus les soins qui naissent de la nécessité d'y créer un véritable pôle de développement régional, doublé d'un port. Cependant, l'euphorie qui naît au début des années 1970 et conduit à la création, un an plus tôt, de l'A.R.S.O., retombe en 1980.

Entre temps, la ville de San-Pédro est construite, le port aussi. Certes, les prévisions d'emplois, de population et de trafics portuaires sont révisées à la baisse de façon drastique ; cependant, la ville vit sur ses acquis et le petit village de pêcheurs de 2000 âmes en 1969 est aujourd'hui une ville moderne à qui il reste à imaginer son avenir.

Au total donc, la mise en place du réseau des voies de communication et sa hiérarchisation s'accompagnent, dans l'espace, d'une hiérarchie des noeuds .

Les facteurs distinctifs des noeuds et de leur hiérarchie se mesurent au niveau et à la qualité des équipements domestiques.

Le fonctionnement du réseau pose ainsi le problème de la localisation, de la hiérarchie et du rayonnement des équipements par rapport à la distance. A l'échelle des unités spatiales que sont les départements et les sous-préfectures, le rôle du marché est essentiel pour qui veut comprendre, les rapports que le réseau de communication tisse avec la localisation des équipements, en fonction de leur rang et en fonction de la distance.

A l'échelle de la nation, les équipements et le cadre qui les lient de façon dominante, les villes, sont au coeur d'un réseau de relations convergentes. Ce qui confère de la force et de l'amplitude à ces relations tient à la densité et à la qualité des équipements ; la relation est généralement étroite avec le réseau des villes importantes. La distance qui est ordinairement une contrainte de l'espace, vient sanctionner le poids économique des villes en consacrant leur aptitude à étendre très loin les limites de leur aire de rayonnement.



B I B L I O G R A P H I E

I OUVRAGES GENERAUX

1. AMBRIERE (Francis) 1958. Afrique de l'Ouest - Afrique Occidentale Française - Togo.  
Les Guides Bleus - Librairie Hachette  
79, Bd S<sup>t</sup> Germain Paris
2. AYDALOT (Philippe) 1965. Notes sur les économies externes et quelques notions connexes in Revue Economique, vol . 16 p. 944-973
3. BAILLY (Antoine S.) 1977. La perception de l'espace urbain.  
Paris, C.R.U. 264 pages
4. BAILLY (Antoine .S.) 1975. L'organisation urbaine . Théories et modèles  
Paris, C.R.U. 272 pages.
5. BARDET (Gaston) 1950. Mission de l'urbanisme  
Paris, les Editions Ouvrières 1950  
587 pages.
6. BARATRA (M) 1966. Le ressort d'influence des villes en Aquitaine,  
Paris, Gauthier-Villars, 157 pages.
7. BARBAZA (Y) 1966. Le paysage humain de la Costa Brava  
Collection A. Colin.

8. BARBAZA (Y) 1970. Trois types d'intervention du tourisme dans l'organisation de l'espace littoral.
9. BARBAZA (Y) 1975 Le Bilan des derniers 25 ans de recherche touristique.  
Vol . 16. Publications de l'AIEST  
Rapport présenté au 25e congrès  
Edition Gurten Berne.
10. BASTIE (Jean), DEZERT (Bernard) - L'espace urbain.  
Paris, Masson 384 pages.
11. BATAILLON (claude) 1971. Villes et campagnes dans la région de Mexico Paris, Arthropos, 442 pages.
12. BAUER (G), ROUX (J.M.) 1976. La rurbanisation  
Paris, Seuil 192 pages.
13. BEAUJEU - GARNIER (J), DELOBEZ (A) 1977. Géographie du commerce  
Paris, Massou 283 pages.
14. BEAUJEU - GARNIER (Jacqueline), CHABOT (Georges) 1963.  
Traité de géographie urbaine,  
Paris. A. Colin, 493 pages.
15. BEAUJEU - GARNIER (Jacqueline) - 1980. Géographie urbaine  
Paris, Armand colin, 360 pages.

16. BERNARD (Philippe J.) 1972 Structures urbaines et prix  
du sol,  
in Revue Economique, Vol. 22,  
P. 88-105
17. BERTRAND (Michel-Jean) 1978. Pratique de la ville  
Paris Masson. 212 pages.
18. BIGEY (M), SCHMIDER (A) 1971, Les Transports urbains  
Paris, Tema 172 pages.
19. BONNAFOUS (Alain), DERYCKE (Pierre-Henri) 1978 - Transports  
et Sociétés  
Colloque de Royaumont - Economica  
731 pages.
20. BOUBLIL (Alain), 1981. Construction, cadre de vie et  
croissance,  
Paris, P.U.F. 264 pages.
21. BOURRIERES (Paul) 1964. L'Economie des Transports dans  
les programmes de développement  
Paris P.U.F. Collection Tiers Monde
22. BOUTILIE (E) 1967 Activités caractéristiques des centres-  
villes  
in cahiers de l'IAURP n°7, 56 pages
23. BOYER (Jean-Claude) 1978. L'évolution de l'organisation  
urbaine des pays-Bas,  
Paris, Honoré Champion 738 Pages.

24. BOYER (Albert) 1973. Les Transports routiers.  
Collection Que-Sais-Je ? P.U.F.  
127 pages
25. BRAUDEL (Fernand) 1967. Civilisation matérielle et  
capitalisme  
Paris, A. Colin, 463 pages.
26. BRUCLAN (C), GRANJEAN (D) 1972. Pour une politique  
des petites villes,  
in Analyse et Prévision p. 131-165
27. CARRIERE (F), PINCHEMEL (P) 1963. Le fait urbain en  
France  
Paris, A. Colin, 347 pages.
28. CARTON (Louis) 1969. Le droit aérien  
Que-Sais-Je ? P.U.F. 126 pages
29. CASTELLS (Manuel) 1972. La question urbaine  
Paris, Maspéro - 451 pages.
30. CHABOT (Georges), 1948 Les villes,  
Paris. A. Colin 224 pages.
31. CHABOT (Georges) 1961. Carte des zones d'influence des  
grandes villes françaises  
Paris, C.N.R.S. in Mémoire et Docu-  
ments du C.R.D.C.G. p. 139-143.

32. CHALINE (Claude) 1980 La dynamique urbaine  
Paris, P.U.F. 206 pages
33. CHARRIER (Jean-Bernard) 1964. Citadins et ruraux,  
Paris, P.U.F., 128 pages
34. CHESNAIS (Michel) 1981. Transports et espace  
français  
Masson Collection Géographie  
Paris , 212 pages.
35. CHOAY (Françoise) 1964. L'urbanisme, utopie et réalités,  
une anthologie,  
Paris, le Seuil, 448 pages.
36. CLAVAL (Paul) 1968. La théorie des villes,  
in Revue Géographique de l'Est,  
Vol. 8, p. 3-56
37. CLAVAL (Paul) 1970. La géographie urbaine,  
in Revue de Géographie de Montréal,  
Vol. 24 p. 117-141
38. CLAVAL (Paul) 1973. Le système urbain et les réseaux  
d'information  
in Revue de Géographie de Montréal,  
Vol. 27, p. 5-15
39. CLAVAL (Paul) 1973. Une théorie unitaire de la ville,  
in Canadian Geographer/ le Géographe  
Canadien Vol. 17 , p. 276-279.

40. CLAVAL (Paul) 1978. Espace et Pouvoir,  
Paris, P.U.F. 257 pages.
41. CLAVAL (Paul) 1981. La logique des villes  
Litec Paris, 633 pages
42. COLLOQUE 1968 - Grandes villes et petites villes.  
Colloque de Lyon - Saint-Etienne  
Paris, C.N.R.S. 1970. 573 pages.
43. COLLOQUE 1971 - L'analyse interdisciplinaire de la  
croissance urbaine. Colloque de  
Toulouse Paris . C.N.R.S. 1972  
387 pages.
44. COLLOQUE 1970 - Sociologie et urbanisme. Colloque  
de Royaumont  
Paris, Epi, 188 pages.
45. COLLOQUE C.N.R.S. 1968. Grandes villes et petites  
villes  
Colloque de Lyon, Saint-Etienne  
Paris, C.N.R.S., 573 pages.
46. COMBY (J) 1973. Un nouvel aspect de la politique de la  
DATAR, les villes moyennes, pôles de  
développement et d'aménagement  
Nonois, Vol. 20. p. 647-660

47. CORNUAU (C), IMBERT (M), LAMY (B), RENOUE (P), RETEL (J) 1965.  
L'attraction de Paris sur sa  
banlieue.  
Paris, Les Editions Ouvrières  
320 pages.
48. COYAUD (Louise-Marie) 1973. L'urbanisation des campagnes,  
contribution méthodologique.  
Paris, C.R.U., 164 pages.
49. COYAUD (L.M.) 1974. Richesse agricole et urbanisation  
in Revue Géographique de l'Est  
Vol. 14 p. 183-214.
50. DELSAUT (P.) 1966. La hiérarchie des villes de la région  
du Nord d'après leurs fonctions de  
places centrales,  
in Hommes et Terres du Nord, Vol. 2,  
p. 7-45
51. DERYCKE (Pierre-Henri) 1970 - L'économie urbaine.  
Paris, P.U.F. 261 pages.
52. DERYCKE (Pierre-Henri ) 1979 - Economie et planification  
urbaine.  
Paris, P.U.F. T-1 412 pages.
53. DEZERT (Bernard), VERLAQUE (Christian), 1978 - L'espace  
industriel,  
Paris Masson 301 pages.

54. DURAND - LASSERVE (Alain) Problèmes fonciers et formation de l'espace urbain : le cas des métropoles de l'Asie dominée.
55. FREMONT (Armand) 1975. La région, espace vécu.  
Paris, A. Colin 223 pages.
56. FRIEDMANN (Georges) 1953. Villes et campagnes. Civilisation urbaine et civilisation rurale en France.  
Paris. A. Colin 480 pages.
57. FUSTEL DE COULANGES (Numa-Denis) 1964. La cité antique  
Paris, Durand, 525 pages.
58. FRYBOURG (M.) 1974 . Les systèmes de transport -  
Planification et décentralisation  
Eyrolles, Paris 222 pages.
59. FUSTEL DE COULANGES (Numa-Denis) 1966 La cité antique  
Paris, Durand,
60. GEORGES (Pierre) 1952. La ville. Le fait urbain à  
travers le monde.  
Paris. P.U.F. 399 pages.
61. GEORGES (Pierre) Précis de géographie urbaine  
Paris, P.U.F. 289 pages.
62. GERONDEAU (Christian) 1969. Les transports urbains  
Que -Sais-Je ? P.U.F.  
Paris 126 pages.



63. GODARD (F.) 1973. La rénovation urbaine à Paris :  
structure urbaine et logique de classe.  
Paris, Mouton, 149 pages.
64. GRANELLE (J.J.) 1975. La valeur du sol urbain et la  
propriété foncière.  
Paris 240 pages.
65. GRANELLE (J.J.) 1970. Espace urbain et prix du sol,  
Paris, Sirey . 296 pages.
66. GUIGOU (Jean-Louis) 1972 - Théorie économique et transfor-  
mation de l'espace agricole  
Paris, Gauthier -Villars.  
2 Vol., 321-304 pages
67. GUIGOU (Jean-Louis) 1972. Analyse économique des différents  
modes d'occupation de l'espace,  
Paris, CETEM 80 pages.
68. GUIGOU (Jean-Louis) AYDALOT (Philippe), HURIOT (Jean-  
Marie)  
Théorie économique et occupation  
des sols.
69. GUYON (Gérard) 1975. Les transports en question,  
Paris, Cerf 195 pages.
70. GUYOT (Fernand) 1968. Essai d'économie urbaine,  
Paris, librairie Générale de Droit et  
de Jurisprudence XV - 375 pages.

71. HAUMONT (B) 1968. Hiérarchie et armature urbaine  
in Revue Française de Sociologie,  
Vol. 9, p. 251-256.
72. HAUTREUX (Jean) 1963. Les principales villes attrac-  
tives et leur ressort d'influence,  
in Urbanisme n° 78, p. 57-65
73. HAUTREUX (J.), ROCHEFORT (M.) 1964. La fonction ré-  
gionale dans l'armature urbaine  
française,  
Paris, Ministère de la construction  
94 pages.
74. JUILLARD (Etienne) 1961. L'Urbanisation des campagnes  
en Europe occidentale,  
in Etudes Rurales, Vol. 1 p. 18-33
75. KAYSER (Bernard) 1973. Le nouveau système des rela-  
tions villes-campagnes  
in Espaces et Sociétés, n° 8,  
p. 3-13
76. KAYSER (Bernard ) 1972. Les petites villes françaises,  
in Revue de Géographie Alpine  
Vol. 59 p. 269-284
77. KAYSER (Bernard) 1973. Croissance et avenir des villes  
moyennes françaises  
in Revue de Géographie des  
Pyrénées et du Sud-Ouest  
Vol. 44. p. 345-364

78. LABASSE (Jean) 1955. Les capitaux et la région,  
Paris, A. Colin, XVIII -532 pages.
79. LABORIE (J.) 1974. Les villes moyennes,  
Paris, Cujas 216 pages.
80. LABORIT (Henri.) 1971. L'homme et la ville,  
Paris, Flammarion . 217 pages.
81. LACAZE (Jean-Paul) 1979. Introduction à la planifica-  
tion urbaine,  
Paris, Editions du Moniteur, 302 pages.
82. LACONTE (Pierre) 1978. Mutations urbaines et marchés  
immobiliers,  
Louvain 161 pages.
83. LANEYRIE (Philippe) 1979. Le taxi dans la ville :  
l'envers du mythe.  
Editions du Champ Urbain 273 pages.
84. LASSERRE (Guy) 1969. Libreville, la ville et sa  
région,  
Paris, A. Colin 458 pages.
85. LAVEDAN (Pierre) 1959. Géographie des villes,  
Paris, Gallimard 342 pages.
86. LAVEDAN (Pierre) 1926. Histoire de l'urbanisme  
Paris, Laurens, Tome I, Antiquités,  
Moyen- Age, 1926, 520 p. , Tome II,  
Renaissance et temps modernes, 1941,  
504 p. ; Tome III, Epoque contemporaine,  
1952, 447 pages.

87. LAVEDAN (Pierre) 1960. Les villes françaises,  
Paris, Vincent Fréal, 237 pages.
88. LEDRUT (Raymond) 1968. Sociologie urbaine  
Paris, P.U.F. 222 pages
89. LEDRUT (Raymond) 1968. L'espace social de la ville,  
Paris, Anthropos XVII - 370 pages.
90. LEFEBVRE (Henri) 1970. Du rural à l'urbain,  
Paris, Anthropos. 287 pages.
91. LEFEBVRE (Henri) 1970 - La révolution urbaine,  
Paris - Gallimard, 249 pages.
92. LEFEBVRE (Henri) 1972. La pensée marxiste et la  
ville,  
Paris, Casterman, 157 pages.
93. LEFEBVRE (Henri) 1974. La production d'espace  
Paris, Anthropos. 487 pages.
94. LE GUEN (G.) La structure de la population active  
des agglomérations françaises de plus  
de 20.000 habitants,  
in Annales de Géographie, Vol. 69, 160,  
p. 355-370
95. LEMAIRE (Jean-François) 1975. Les accidents de  
la route.  
Coll. Que-Sais-Je ?  
P.U.F. Paris 126 pages.

96. LE PAS (J) 1968. Classification des économies  
externes urbaines,  
Economie et Sociétés, Cahiers de  
l'I S E A n°6 p. 1249-1269
97. LIPIETZ (Alain) 1974. Le tribut foncier urbain,  
Paris Maspéro, 290 pages.
98. LOJKINE (Jean) 1977. Le marxisme, l'Etat et la question  
urbaine,  
Paris P.U.F. 362 pages.
99. LOWY (Paul) 1980. La répartition du commerce de détail  
dans les grandes médinas tunisiennes,  
in l'Espace Géographique Vol. 9.  
p. 323-329
100. MARAIS (Jean-Georges), SIMI (Frédéric) 1970. L'aviation  
commerciale,  
Coll. Que-Sais-Je ? P.U.F.  
Paris 126 pages.
101. MAUNIER (René) 1910. L'origine et la fonction économique  
des villes,  
Paris, Librairie Générale de Droit  
et de Jurisprudence - 325 pages.
102. MENDRAS (Henri) 1967. La fin des paysans,  
Paris SEDES A. Colin 1970  
307 pages.

103. MERLIN (Pierre) 1973. Méthodes quantitatives et espace urbain,  
Paris, Masson, 190 pages.
104. MERLIN (Pierre) 1973. Les villes nouvelles,  
Paris P.U.F. 311 pages.
105. MESNARD (A.M.) 1971. La planification urbaine,  
Paris, P.U.F. 93 pages.
106. MICHEL (Michel) 1977. Ville moyenne ville - moyen,  
in Annale de Géographie  
Vol. 86. p. 641-685.
107. MOLS (E), REMY (J) 1972. Croissance urbaine et économie externe, in  
Revue Economique , vol. 23,  
p. 992-1022.
108. MUMFORD (Lewis) 1961. La cité à travers l'histoire.  
Paris, le Seuil, 783 pages.
- 109 NOIN (Daniel) 1974. Les activités spécifiques des villes françaises,  
in Annales de Géographie, vol. 83.  
p. 531-544.
110. NOIN (Daniel) 1976. L'espace français,  
Paris, A. Colin 271 pages.

111. OWEN (Wilfrid) 1970. Transports et Développement,  
Paris, Editions Internationales.  
Tendances Actuelles
112. PAIN (Gérard) 1979. Kinshasa,  
Toulouse, Université de Toulouse - le  
Mirail, 3 vol.
113. PERROT (J.C) 1974. Genèse d'une ville moderne, Caen  
au XVIIIe siècle  
Lille, Imprimerie de l'Université de  
Lille III, 2 vol. 1549 pages.
114. PEYRELEVADE (Jean) 1978. L'économie de spéculation  
Paris, Le Seuil, 313 pages.
115. PIATIER (André) 1956. L'attraction commerciale  
des villes : une nouvelle méthode  
de mesure,  
in Revue Juridique et Economique  
du Sud-Ouest. p. 579-594.
116. PIETRI (Jacques) BERGER (Michel) 1970. Les densités  
résidentielles en zones urbaines,  
in cahiers de l'IAURP, vol. 19,  
28 pages.
117. PIOLLE (xavier) 1979. Les citadins et leur ville  
Toulouse, Privat, 433 pages.

118. PIRENNE (Henri) 1927. Les villes du Moyen - A.  
Essai d'histoire économique et  
sociale.  
Bruxelles, Maurice Lammertin Paris.  
P.U.F. 171 pages.
119. PLANHOL (Xavier de) 1957. Le monde islamique : essai  
de géographie religieuse  
Paris P.U.F. 146 pages.
120. PLASSARD (F.) 1977. Les Autoroutes et le développement  
régional.  
Economica, Paris, 342 pages.
121. POETE (Marcel) 1967. Introduction à l'urbanisme  
Paris, Anthropos XLII -360 pages.
122. PROST (Marie-Andrée) 1965. La hiérarchie des villes  
en fonction de leurs activités  
de commerce et de service  
Paris, Gauthier- Villars,  
333 pages.
123. PUMAIN (Denise), SAINT-JULIEN (Thérèse) 1976. Fonc-  
tions et hiérarchies des villes  
françaises,  
in Annales de Géographie, vol. 85,  
p. 385 -440
124. PUMAIN (Denise), SAINT-JULIEN (Thérèse) - 1978-Les  
dimensions du changement urbain.  
Paris C.N.R.S. 202 pages.



125. PUMAIN (D), SAINT-JUSTE (Th.) 1979. Les transformations récentes du réseau urbain français,  
in l'Espace Géographique, vol 8.  
p. 203-211.
126. REMY (Jean) 1966. La ville, phénomène économique.  
Bruxelles, les Editions Vie Ouvrière  
297 pages.
127. RAMBAUD (P). 1969. Société rurale et urbanisation,  
Paris, le Seuil 317 pages.
128. RAMBAUD (Placide) 1969 - Société rurale et urbanisation,  
Paris - le Seuil
129. RACINE (Jean-Bernard) 1971. Le modèle urbain nord-américain, les mots et les choses,  
in Annales de Géographie, vol. 80  
p. 397-427
130. REPUSSARD (M) 1966 - Armature urbaine et économique.  
Les méthodes d'analyse urbaine,  
Bordeaux, Bière 216 pages.
131. REY (P.P.) 1973. Les alliances de classe,  
Paris, Maspéro 221 pages.
132. RIMBERT (Sylvie) 1973. Les paysages urbains,  
Paris, A. Colin. 240 pages.

133. RITTER (Jean) 1971 . Géographie des transports  
P.U.F. Que-Sais-Je ? 125 p.
134. ROCHEFORT (Michel) 1960. L'organisation urbaine de  
l'Alsace, Paris, les Belles-  
Lettres . 384 pages.
135. ROULEAU (B.) 1967. Le tracé des rues à Paris,  
Mémoires et Documents du C.N.R.S.  
130 pages.
136. SORRE (Max) 1952. Les fondements de la géographie  
humaine, T.III, l'habitat.  
Paris A. Colin, 499 pages.
137. SANTOS (Milton) 1971. Les villes du Tiers-Monde,  
Paris, M.Th. Génin 428 pages.
138. SANTOS (Milton) - L'espace partagé - Les deux  
circuits de l'économie urbaine des  
pays sous-développés.
139. SANTOS (Milton) 1968. Croissance nationale et nouvelle  
armature urbaine,  
in Annales de Géographie, vol.77,  
p. 37-63
140. THIBAUT (A) 1974. Espaces géographiques en cons-  
truction : les zones de peuple-  
ment industriel et urbain,  
in Analyse de l'Espace, n° 3-4,  
169 pages.

141. TROIN (Jean François) 1975. Les souks marocains :  
marchés ruraux et organisation  
de l'espace dans la moitié nord  
du Maroc,  
Aix-en-Provence, Edisud, 2  
vol. 400 pages.
142. VANT (André) 1980. Imagerie et urbanisation,  
Lyon, Thèse.
143. VENNETIER (Paul) 1976. Les villes d'Afrique  
tropicale.  
Paris, Masson, 192 pages.
144. VENNETIER (Paul) 1969. Pointe-Noire et la façade  
maritime du Congo - Brazza-  
ville,  
Paris, ORSTOM, 458 pages.
145. VERNIERE (Marc) 1973. Pikine, "ville nouvelle de  
Dakar, un cas de pseudo - urbani-  
sation.  
in l'Espace Géographique, vol. 2,  
p. 107-126
146. VEYRET-VERNER (R) 1973. Plaidoyer pour les moyennes  
et petites villes,  
in Revue de Géographie Alpine  
Vol. 56, p. 5. 24

147. VEYRET-VERNER 1970. Essai de définition et de classification des petites villes, leur insertion dans le réseau urbain,  
in Revue de Géographie Alpine, vol  
57. p. 51-66
148. WADE (M), SNELDER (R) 1976. Habitat traditionnel adapté : un environnement urbain auto-planifié ?  
E N D A Vol II N° 1 - 2
149. WOLKOWITSCH (Maurice) 1973. Géographie des Transports.  
Paris A. Colin 381 pages.

II COTE D'IVOIRE

A HISTOIRE

150. ANDRIEU 1926. Répertoire des actes législatifs, textes réglementaires et instructions diverses applicables à la colonie de la Côte d'Ivoire.  
Bordeaux Delmas
151. AUGÉ (M) 1971. L'organisation du commerce précolonial en Basse Côte d'Ivoire et ses effets sur l'organisation sociale des populations côtières in cl. Meillassoux.  
L'évolution du commerce africain depuis le XIXe siècle en Afrique de l'Ouest, O.U.P., 1971.

152. ANGOULVANT (G.) 1916. : La pacification de la Côte d'Ivoire,  
Méthodes et Résultats  
Paris Larose.
153. BEHRENS (Ch.) 1972. Les Kroumen de la Côte Occidentale d'Afrique,  
Université de Bordeaux III,  
Thèse de doctorat de IIIe cycle de Géographie.
154. BERNUS (E) 1961. Notes sur l'histoire de Korhogo,  
in Belletín I F A N, XXIII 1.2.
155. BERNUS (E) 1960. Kong et sa région,  
in Etudes Eburnéennes.VIII Abidjan.
156. BOURGOIN L.F. 1906. Le cercle de Séguéla,  
in la Côte d'Ivoire, CLOZEL-COSTAING 1906.
157. BOUTILLIE (J.L) 1972. La Cité mouhandé de Bouna,  
in l'évolution du commerce en Afrique de l'Ouest.Londres.
158. BOURRAT (C) 1975. Les Postes et Télécommunications de la Côte d'Ivoire:des origines à nos jours .  
Abidjan texte rénéot. 56 pages.

159. BOURRAT (C) 1972. Les débuts du service des Postes et Télégraphes en Côte d'Ivoire (1880-1905),  
in Bulletin de la Société Internationale d'histoire postale n° 19/20,  
p.p. 11-93.
160. CANGAH (Guy), EKANZA (S.P.) 1978. La Côte d'Ivoire par les textes . De l'aube de la colonisation à nos jours.  
Abidjan N.E.A. 240/160., 239 pp. ill-cartes.
161. CHAINEAU (Y) 1931. La naissance et la vie d'une route coloniale.  
in Bull. de la Société Française des ingénieurs coloniaux n° 102  
pp. 102-124.
162. CHAPUT (J) 1949. Treich-Laplène et la naissance de la Côte d'Ivoire française  
in Revue d'histoire des colonies t-xx  
pp. 87-153, biblio.
163. CHIAPPA (A) 1958. La banane en Côte d'Ivoire : ses débuts, son développement, son avenir,  
in Etudes d'Outre-Mer pp. 190-193.

164. CÔTE D'IVOIRE 1960. Finances, Affaires Economiques et Plan (Ministère des services) Inventaire économique et social de la Côte d'Ivoire 1947-1958.
165. COTTEN (A.M.) 1969. Odienné, note d'histoire ORSTOM, Petit-Bassam
166. DELAFOSSE (M) 1908. Le peuple Siena ou Sénoufo. in Revue des Etudes Ethnologiques.
167. DIALLO (Jeanette) : 1976. T.V. ivoirienne et sénégalaise : en Côte d'Ivoire, un instrument de développement. in Africa n° 79 pp. 53-55
168. DOMERGUE (D.) 1976. La Côte d'Ivoire de 1912 à 1920, Influence de la première guerre mondiale sur l'évolution politique, économique et sociale, in Annales de l'Université d'Abidjan. Série 1, tome IV, pp. 35-59
169. DOMERGUE (D) 1977. 1900-1926. L'echec d'une conquête : le pays lobi 1900-1926. in Bulletin de l'Institut Fondamental d'Afrique Noire, Série B. T. 39 n° 3 pp. 532-553.

170. DOMERGUE (D) 1978. Les 20 premières années de l'action sanitaire en Côte d'Ivoire : 1904-1925, in Revue Française d'histoire d'Outre-Mer n° 238 pp. 440-463.
171. EBOI (Solange Françoise Adjo) 1978. Guide de recherches pour l'histoire économique, politique et sociale de la Côte d'Ivoire 1920-1950 (Biblio) Mémoire. 270/210, 85 pages, cartes.
172. EKANZA (Simon-Pierre) . Colonisation et Sociétés traditionnelles : Un quart de siècle de dégradation du monde traditionnel ivoirien 1893-1920.
173. FORLACROIX (C) 1969. La pénétration française dans l'Indénié (1887-1901), Annales de l'université d'Abidjan Série F. Tome 1, fasc. 1 pp. 91-136
174. GAUTHIER E.F. 1928. Le Sahara  
Paris, Payot
175. GBAGBO (Laurent) 1982. Côte d'Ivoire - Economie et Société à la veille de l'indépendance 1940-1960.  
Harmattan 210/140, 219 pp. , biblio  
Collection Bibliothèque du développement.



176. GUILLANEUF (Raymond) 1975. 1906-1952. La presse en Côte d'Ivoire  
Vol. I La colonisation 1906-1952.  
Vol II l'aube de la colonisation 1946-1952.  
Thèse de IIIe cycle  
Université Paris I 290/210  
XXIV -270 ff
177. HOLAS (B) 1968. L'Image du monde bété  
Paris P.U.F.
- 178 . JAMAIN (E) 1973. Introduction à l'histoire précoloniale du pays neyo d'après la tradition orale .  
ORSTOM Sciences Humaines.
179. JOSEPH (J) 1916. Villes d'Afrique : Bondoukou  
in Annuaire du C.E.S. A.O.F. Dakar
180. JOSEPH (G) 1944. Côte d'Ivoire  
Paris Fayard
181. KIPRE (Pierre) 1969. La pénétration française dans l'Ouest forestier de la Côte d'Ivoire (1905-1920)  
Mémoire de Maîtrise (Sorbonne)  
310/210, 184 ff.

182. KIPRE (Pierre) 1976. La crise économique dans les centres urbains en Côte d'Ivoire 1930-1935.  
in Cahiers d'Etudes Africaines Vol. XVI, n) 61 pp. 119-146, ill graph.
183. KIPRE (Pierre) 1975. La place des centres urbains dans l'économie de la Côte d'Ivoire de 1920 à 1930.  
in Annales de l'Université d'Abidjan série I tome III. p. 93-120.
184. KIPRE (Pierre) 1980. Les villes coloniales de Côte d'Ivoire : économie et société 1893-1940  
Thèse de doctorat d'Etat ès lettres.  
3 tomes .
185. KI-ZERBO (Joseph) 1972. Histoire de l'Afrique d'Hier à Demain  
Paris, Hatier 1972.
186. LABOURET : 1925 Les bandes de samory dans la Haute Côte d'Ivoire, la Côte d'Or et le Pays Lobi.  
in Bulletin du Comité de l'Afrique Française.
187. LABOURET. 1931. Les Tribus du rameau Lobi  
Paris.
- 188 . LABOURET 1958. Nouvelles notes sur les tribus du rameau Lobi  
Dakar.

189. LOUHOY TETY GAUZE (A.) 1969. Contribution à l'histoire du peuplement de la Côte d'Ivoire, Annales de l'Université d'Abidjan série F. Tome 1 fasc. 1 pp. 7-24.
190. MAESTRI (Edmond) 1976. Le chemin de fer en Côte d'Ivoire: histoire, problèmes techniques, influences sociales, économiques et culturelles. Doctorat IIIe cycle Université d'Aix en Provence 448 p.
191. MAUNY (Raymond) 1954. Peintures et inscriptions rupestres de l'Afrique de l'Ouest, in Initiations Africaines, XI, IFAN Dakar.
192. MAUNY (Raymond) 1967. Tableau Géographique de l'Ouest Africain au Moyen-Age. D'après les sources écrites, la tradition et l'archéologie N° 61 1961 Amsterdam 1967. 587. pages.
193. MEILLASSOUX (Claude) 1963. Anthropologie économique des Gouro 1963 p. 383.
194. OUATTARA (Lagarton) 1972. L'implantation de l'Administration Française en pays sénoufo: 1898-1914. Mémoire de Maîtrise-Université de Paris I 285/205, 202 ff ronéot.

195. OBENGA (Théophile) 1973. L'Afrique dans l'Antiquité,  
Paris, Présence Africaine
196. PAULME (D) 1962. Une société de Côte d'Ivoire: hier  
et aujourd'hui, les Bété.  
Paris. Mouton.
197. PERSON (Yves) 1960-1970. Samori, une révolution dyula  
2 tomes IFAN n° 80 Dakar 1272 p.
198. PICCIOLA (André) 1973. Quelques aspects de la Côte  
d'Ivoire en 1919.  
in Cahiers d'Etudes Africaines,  
vol. 13 pp. 238-274.
199. SEMI-BI-ZAN. 1973-74. La politique coloniale des  
Travaux Publics en Côte d'Ivoire.  
in Annales de l'Université d'Abidjan  
Série I Tome II. 359 pages.
200. SEMI-BI-ZAN. 1981. Equipement public et changements  
socio-économiques en Côte d'Ivoire  
1930-1957.  
Thèse de doctorat d'Etat ès-lettres  
et Sciences Humaines - 3 tomes.  
Université Paris VII 1019 pages.
201. SINOU (Alain) Les moments fondateurs de quelques  
villes coloniales,  
in Cahiers d'Etudes Africaines 81-83  
Paris 454 pages pp. XXI-1-3 pp. 375-388.

202. SURET-CANALE (J) 1961. Afrique Noire - Géographie-  
Civilisations - Histoire -  
Histoire-Coloniale 1900-1960  
2 Tomes Editions sociales.
203. SOURCES Sources d'archives des Archives Nationales  
du Sénégal.  
Séries P, et Q.
204. SOURCES Sources d'archives des archives de France  
Dossiers Affaires Economiques et Finan-  
cières.  
Dossiers Affaires Administratives  
Dossiers Equipements et Travaux Publics
205. SOURCES Sources d'archives des Archives Nationales  
de Côte d'Ivoire,  
Affaires Administratives  
Affaires Financières  
Demographie  
Urbanisme.
206. TAPA KOUASSI (Charles Sylvain) L'évolution des Bété  
de Gagnoa dans la période coloniale  
de 1920 à 1945.  
Mémoire E. P.H.E. VIe section Sorbonne  
153 ff. Dactyl.
207. THIAM (Papa Ababcar) 1974. La pacification du pays  
Baoulé 1983-1911.  
Mémoire de Maîtrise - Univer-  
sité de Paris  
300/200, 95 ff. photocopié.

208. WONDJI (Christophe) 1963. La Côte d'Ivoire Occidentale:  
pénétration pacifique 1890-1908.  
in Revue Française d'histoire  
d'Outre-Mer  
Tome L. n° 180-181. pp. 346-381.
209. YAPE (Gokou) 1977. Histoire du Bas-Sassandra de 1893  
à 1920 (les débuts de l'ère colo-  
niale).  
Thèse de doctorat de 3e cycle ,  
Histoire.  
Université Paris I Lettres et  
sc. Humaines.  
434 ff. ronéot.
210. YAYAT D'ALEPE (Hubert) 1979. Une économie de transi-  
tion : la Côte d'Ivoire de  
1893 à 1919  
Thèse de doctorat de 3e cycle -Université  
de Paris VII 557 ff ronéo.
211. ZINSOU (J.V.) 1973. L'Administration française en  
Côte d'Ivoire  
Thèse de doctorat 3e cycle.
212. ZINSOU (J.V.) 1981. Remarques sur la guerre coloniale  
en pays baoulé.  
in Annales de l'Université d'Abidjan  
Série I Tome IX histoire pp.  
155-171.

B. ORGANISATION DE L'ESPACE

213. ALOKO-N'GUESSAN (J.) 1980. L'impact de la création du Lac de Kossou sur l'organisation de l'espace dans les sous-préfectures de Béoumi, de Bodokro et de Sakassou.  
Doctorat 3e cycle Université d'Abidjan.
214. AMON D'ABY (F.J.) 1951. La Côte d'Ivoire dans la cité Africaine.  
Larose Paris 206 pages.
215. ANTOINE (Ph.), HERRY (C.) 1983. La population d'Abidjan dans ses murs. Dynamique urbaine et évolution des structures démographiques entre 1955 et 1978.  
in Cahiers ORSTOM. Sér. Sc. Humaines  
Vol. XIX n°4.
216. ASSA KOBAY 1973. Etude géographique des marchés de la sous-préfecture de Bondoukou.  
I.G.T. 22 pages.
217. AUBERTIN (Cathérine) 1983. Histoire et création d'une région "sous-développée",  
in cahiers ORSTOM sér. sc. Humaines  
Vol. XIX n° 1-23-37
- 217 bis. ATTA KOFFI 1978. BOUAKE : étude de l'espace urbain et péri-urbain.  
Doctorat 3e cycle.  
PARIS, ORSTOM 298 pages.

218. AUBREVILLE 1956. La forêt coloniale.
219. BENVENISTE (C) 1969. Etude régionale des circuits de transports dans la boucle du cacao  
Vol. II n°5 ORSTOM Sciences Humaines  
Abidjan 257 pages.
220. BENVENISTE (C.) 1969. Etude régionale des circuits de transport dans la boucle du cacao.  
Thèse de doctorat de 3e cycle  
Abidjan  
ORSTOM. Sciences Humaines  
Vol. II n°5.
221. BERNUS (Edmond) 1962. Note sur l'agglomération d'Abidjan et sa population
222. BONI DIAN 1970. Le pays Akyé (Côte d'Ivoire) .  
Etude de l'économie agricole.  
Annales de l'université d'Abidjan.  
Série G. Tome II fasc. 1 ; 206 pages.
223. BOUTHIER (M) 1969. Le Port d'Abidjan  
Cahiers d'Outre-Mer n° 87.
224. CHATEAU (J). 1967. Recensement des activités commerciales, artisanales et des services dans l'agglomération abidjanaise.  
Ministère du Plan. Abidjan



225. CHATEAU (J.) 1967. Le petit commerce de type traditionnel africain.  
Ministère du Plan - Abidjan
226. CHEVASSU (J), VALETTE (A) 1972. Industrialisation et Croissance régionale en Côte d'Ivoire: Bouaké et la région Centre.  
Communication au colloque ORSTOM-CINAM de Yaoundé.
227. CHEVASSU (J), VALETTE (A) 1973. Le système de production industrielle de la Côte d'Ivoire  
ORSTOM, Abidjan
228. COTTEN. (A.M.) 1968. L'équipement urbain du Nord de la Côte d'Ivoire ORSTOM sc. Humaines.
229. COTTEN (A.M.) 1973. Aspects de l'urbanisation en Côte d'Ivoire.  
I.G.T.
230. DE SALVERTE-MARMIER (Ph. et M.) Les étapes du peuplement.  
in Etude Régionale de Bouaké 1962-1964  
T.I.
231. DIRECTION. Direction du Port d'Abidjan  
Rapports annuels 1952-1986.
232. DIRECTION. Direction du Port de San-Pédro  
Rapports trimestriels : 1974-1987.

233. DUCHEMIN J.P., TROUCHAUD J.P. 1967. C.I. Evaluation  
de la population en 1965 par  
unités administratives  
Abidjan - ORSTOM
234. DUCHEMIN (J.P.) 1967. La population de la Côte d'Ivoire  
en 1965- Essai d'évaluation  
pour l'établissement des cartes  
de l'Atlas de Côte d'Ivoire.  
in Cahiers ORSTOM série sciences  
Humaines, IV (3-4)
235. DUCHEMIN (J.P.), TROUCHAUD (J.P.° 1969. Données démo-  
graphiques sur la croissance des  
villes en Côte d'Ivoire.  
in Cahiers ORSTOM série. Sciences  
Humaines VI.
236. DRESCH (J.) 1950. Villes d'Afrique Occidentale  
Cahiers d'Outre-Mer n° 11.
237. DU PREY 1969. Côte d'Ivoire de A à Z
238. DIAN BONI 1982. Economie de plantation en Côte d'Ivoire  
forestière, Thèse de doctorat d'Etat  
2 volumes Abidjan 781 pages.
239. GIBILI (M.G.) 1970. Le bois dans l'économie ivoirienne  
Thèse de doctorat de IIIe cycle -  
Bordeaux.

240. GRIVOT (R) 1965. Agboville : esquisse d'une cité  
d'Afrique Noire  
Etudes Eburnéennes
241. HAERINGER (P.) 1973. Sans-Pédro 1969 - San-Pédro  
1973.  
ORSTOM, série sciences Humaines  
Vol. X n°5 2 et 3.
242. HAERINGER (Ph.) 1967. Structures foncières et création  
urbaine à Abidjan.  
Cahiers d'Etudes Africaines  
Vol IX. n° 34.
243. HAUHOUOT- ASSEYPO (D) 1978. Tourisme, Développement  
et Aménagement du territoire en  
Côte d'Ivoire - Thèse de doctorat  
d'Etat .  
Paris VIII vincennes
244. HAUHOUOT-ASSEYPO (D) ASSA KOBY, ATTA KOFFI : de la  
savane à la forêt : études des  
migrations des populations du  
Centre-Bandama C.R.D.I. - I.G.T.
245. HAUHOUOT-ASSEYPO 1979. Une première approche géographique  
de l'intégration des complexes  
sucriers de la COTE D'IVOIRE :  
l'exemple de Ferké I et de Borotou  
la Boa) in Annales de l'Université  
Serie G. T.8
- 245 bis. HAUHOUOT-ASSEYPO D. 1973 Le commerce de détail dans  
l'agglomération d'ABIDJAN  
Ed. I.G.T. 29 cm 46 pages

246. HAUHOUOT-ASSEYPO (D) 1971 : ABIDJAN, des résidences  
aux zones actives.  
Thèse de doctorat de IIIe cycle  
Caen.
247. KOLI-BI-ZUELI 1981. Etude d'un milieu de forêt dense.  
Analyse et cartographie de paysages  
dans la région de SOUBRE (Sud-  
Ouest ivoirien).
248. LENA (Philippe) 1979. Transformation de l'espace rural  
dans le front pionnier du Sud-  
Ouest ivoirien .  
ORSTOM Petit-Bassam 345 pp.
249. LE STRAT (J) 1974. Agboville, une ville soudanaise  
dans la forêt :  
thèse de 3e cycle, Paris X
250. MENEGNE (D) 1983. Emploi et espace dans la zone  
franche de San-Pédro - Côte d'Ivoire  
Mémoire de maîtrise  
Institut d'urbanisme de Paris 127 p.
251. MEILLASSOUX (C) 1964. Anthropologie économique des  
Gouros de Côte d'Ivoire  
Paris - La Haye : Mouton
252. MIOSSEC (J.M.) 1969. L'industrialisation en Côte  
d'Ivoire.  
Mémoire de maîtrise. Montpellier.

253. NORMAND (L) 1960. Atlas des bois en Côte d'Ivoire  
Tome 2 1956. ; Tome 3 1960.
254. PLAN. Ministère du Plan - Plan quadriennal de  
développement économique et social 1958-  
1962 .
255. PLAN. Etudes Régionales du N.E. et du S.W.  
Ministère du Plan 1977.
256. PLAN. Colonie de la Côte d'Ivoire - Plan de dévelop-  
pement de la Côte d'Ivoire 1947. pp. 151-161
257. POLESI 1970. Les gares ferroviaires à Abidjan.  
Mémoire de maîtrise - Université  
d'Abidjan.
258. RIGOU (G.) 1971. L'exploitation forestière  
en Côte d'Ivoire.  
Mémoire de maîtrise Paris.
259. ROCHAS (R) 1976. Aménagement du territoire .  
Objet-Concepts de base-Principes-  
Méthodes .  
Ministère du Plan Abidjan 99 pages.
260. ROUSSEL (L) C.I. 1965. Population - Etudes  
régionales 1962-1965. syn-  
thèse.  
Abidjan : Ministère du Plan  
1967.

261. SAINT-VIL (Jean) 1973. Gagnoa - Etude urbaine,  
Thèse de 3e cycle Bordeaux III
262. SAWADOGO (Abdoulaye) 1977. L'Agriculture en Côte  
d'Ivoire P.U.F.
263. SETEC 1969. Etude des transports en Côte d'Ivoire.  
Première phase.
264. SETEC 1968-69 Etude des transports en Côte d'Ivoire  
Enquêtes routières, Etats mécanogra-  
phiques.
265. SCHWARTZ (A.) 1960. Les problèmes de la concurrence  
rail-route en Côte d'Ivoire,  
Mémoire de fin d'études - Universi-  
té de Strasbourg.
266. SCHWARTZ (A) 1969. La mise en place des populations  
Guéré et Wobé .  
Essai d'interprétation historique  
des données de la tradition orale,  
in Cahiers ORSTOM série Sciences  
Humaines, V (4) et VI (1).
267. TRICART (J) 1956. Les échanges entre la zone forestière  
de Côte d'Ivoire et les savanes  
soudaniennes,  
Cahiers d'Outre-Mer n° 35.

268. TRICART (J) 1959. (Sous la direction de) Etude géographique des problèmes des transports en Côte d'Ivoire. Situation économique en 1959.  
Université de Strasbourg, CGA

C RAPPORTS ANNUELS - ATLAS - PLANS.

269. Annuaire statistiques du service autonome des statistiques sanitaires 1972-1987. Ministère de la Santé Publique et de la Population.
270. ATLAS DE COTE D'IVOIRE. I.G.T. ORSTOM - Ministère du Plan.
- 271 . ATLAS REGIONAL DU NORD-EST . I.G.T. Ministère de l'Economie et des Finances.
272. ARSO Rapports annuels 1970-1980.
273. Plan - (Ministère) Plan Quinquennal de Développement Economique, Social et Culturel  
1965-1970 ; 1971-1975 ; 1976-1980 ;  
1981-1985.
274. Rapports annuels . Institut de Recherche sur le Caoutchouc en Afrique (I.R.C.A.).

275. Rapports annuels Ministère de l'Agriculture .  
Direction des produits.  
Sous-Direction des statistiques rurales  
1958-1985.
276. Rapports annuels - Société pour le Développement de  
la Riziculture (SODERIZ).
277. Rapports annuels - Société pour le Développement des  
Plantations Forestières.SODEFOR  
1967-1986.
278. Rapports annuels - Ministère des Eaux et Forêts 1960 -  
1987.
279. Rapports annuels - Centre Technique Forestier Tropical  
C.T.F.T. 1970-1986.
280. Rapports annuels - Société Africaine des Plantations  
d'Hévéas : S.A.P.H.  
1965-1987.
281. Rapports annuels - Société des Plantations d'Hévéas  
de Grand-Béréby : SOGB 1968-1987.
282. Rapports annuels - Société d'Assistance Technique  
pour la Modernisation de l'Agric-  
ulture : SATMACI 1966-1986.



283. Rapports annuels - Compagnie Ivoirienne pour le Développement du Coton : C.I.D.T. 1968-1988.
284. Rapports annuels - Société Générale de COTE D'IVOIRE  
S.G.B.C.I.
285. Rapports annuels - Société pour le Développement des  
Palmiers : SODEPALM 1967-1985.
286. Rapports annuels - PALMINDUSTRIE  
1968-1988.
287. Rapports annuels - Société pour le Développement  
des Fruits et Légumes  
SODEFEL 1968-1988.
288. Rapports annuels - MOTORAGRI  
1968-1988.
289. Rapports annuels - Caisse de Stabilisation et de  
Soutien des Prix des Productions  
Agricoles : C.S.S.P.P.A.  
1966-1988.
290. Rapports annuels - Banque Nationale pour le Développement  
Agricole : B.N.D.A.  
1968-1987.

291. Rapports annuels - Ministère des Travaux Publics  
et des Transports.  
Direction des Routes 1960-1988.
292. Rapports annuels - Institut Français du café et du  
cacao 1968-1984.
293. Rapports annuels - SODEPRA - 1970-1985.
294. Rapports annuels - R.A.N. - 1960-1988.
295. Rapports annuels - AIR-IVOIRE - 1966-1988.

LISTE DES TABLEAUX		Pages
TABLEAU N° 1	: Evolution du réseau routier ....	21
TABLEAU N° 1 (bis)	: Répartition par cercle des plants de caféiers et des semences de ca- caoyers en 1910.....	136
TABLEAU N° 2	: Evolution des superficies de caféiers et de cacaoyers .....	137
TABLEAU N° 3	: Evolution des tonnages de café et de cacao destinés à l'exportation .....	138
TABLEAU N° 4	: Evolution de la production de bana- ne .....	140
TABLEAU N° 5	: Evolution de la production des déri- vés du palmier à huile.....	142
TABLEAU N° 6	: Evolution des tonnages de bois expor- tés 1913-1951.....	144
TABLEAU N° 7	: Les exportations de la Côte d'Ivoire en valeurs (1941-1958) (millions de F C.F.A.) .....	146
TABLEAU N° 8	: Répartition de la population par cercle en 1948 par rapport à la pro- duction café-cacao 1948.....	150
TABLEAU N° 9	: Véhicules automobiles en circulation en A.O.F. en 1935.....	154

TABLEAU N° 10 :	Répartition des véhicules suivant le genre et le cercle de résidence du propriétaire .....	156
TABLEAU N° 11 :	Situation démographique des territoires de l'A.O.F. en 1949.....	158
TABLEAU N° 12 :	Les activités du SIAMO .....	161
TABLEAU N° 13 :	Répartition de la main-d'oeuvre primaire privée (1956) dans les territoires de l'A.O.F.....	162
TABLEAU N° 14 :	Points de négoce maritime et nature des transactions impliquées.....	165
TABLEAU N° 15 :	Part de chaque port dans le commerce extérieur de la Côte d'Ivoire (% à partir des tonnages) .....	167
TABLEAU N° 16 :	Principaux produits exportés par les ports .....	168
TABLEAU N° 17 :	Commerce extérieur des ports de la colonie 1928 - 1930 (marchandises embarquées + débarquées).....	169
TABLEAU N° 18 :	Marchandises embarquées dans les ports de la colonie entre 1930 et 1948 .....	171
TABLEAU N° 18 bis :	Marchandises embarquées dans les ports de la colonie entre 1930 et 1948.....	172

TABLEAU N° 19 :	Marchandises débarquées dans les ports de la Côte d'Ivoire de 1930 à 1948 (Tonnes (%)).....	174
TABLEAU N° 20 :	Part de la moitié Sud du territoire dans la valeur des exportations des principaux produits..	179
TABLEAU N° 21 :	valeur des produits d'exportations en provenance du Sud forestier (millions de F.CFA).....	180
TABLEAU N° 22 :	Evolution démographique de Grand-Bassam et d'Abidjan entre 1916 et 1945 .....	189
TABLEAU N° 23 :	Niveaux de production des principaux produits destinés à l'exploitation (tonnes ou m <sup>3</sup> ).....	206
TABLEAU N° 24 :	Evolution des trafics portuaires 1947- 1970 .....	209
TABLEAU N° 25 :	Hiérarchie du réseau routier 1948-1959.....	215
TABLEAU N° 26 :	Routes et niveau de trafic en 1959 .....	216
TABLEAU N° 27 :	Evolution des routes classées 1960-1972.....	218
TABLEAU N° 28 :	Répartition du réseau bitumé.....	221

TABLEAU N° 29 :	Evolution des tonnages embarqués au wharf de Grand-Bassam et de Port-Bouët. ....	228
TABLEAU N° 30 :	Evolution décennale du trafic portuaire à Abidjan. ....	230
TABLEAU N° 31 :	Trafic commercial de l'aérodrome de Port-Bouët : 1951 - 1956. ....	233
TABLEAU N° 32 :	Trafic passagers des principaux aérodromes. ....	234
TABLEAU N° 33 :	trafic téléphonique interurbain. ....	236
TABLEAU N° 34 :	Trafic télégraphique des dix bureaux les plus importants. ....	237
TABLEAU N° 34 bis :	Trafic télégraphique des dix bureaux les plus importants. ....	238
TABLEAU N° 35 :	Répartition, par nationalité, de la population d'Abidjan. ....	244
TABLEAU N° 36 :	Les étapes de la croissance d'Abidjan. ....	245
TABLEAU N° 37 :	Croissance démographique et spatiale de la ville d'Abidjan. ...	249
TABLEAU N° 38 :	Villes à fonction ou niveau régional entre 1951 et 1959. ....	254

TABLEAU N° 39 :	Indicateurs de dynamisme urbain.....	264
TABLEAU N° 40 :	Indicateurs de dynamisme des villes de Korhogo et de Ferkessédougou .....	270
TABLEAU N° 41 :	Indicateurs du dynamisme des villes d'Odienné et de Séguéla .....	272
TABLEAU N° 42 :	Indicateurs de dynamisme urbain .....	277
TABLEAU N° 43 :	Indicateurs du dynamisme urbain : Adzopé , Abengourou, Bondoukou....	280
TABLEAU N° 44 :	Indicateurs du dynamisme urbain : Agboville, Dimbokro, Katiola ....	285
TABLEAU N° 45 :	Indicateurs du dynamisme urbain des villes de la région Sud.....	291
TABLEAU N° 46 :	Hiérarchie des villes à vocation régionale entre 1958 et 1968 .....	297
TABLEAU N° 47 :	Indice du niveau des services pu- blics dans les villes ivoiriennes (1969) .....	303
TABLEAU N° 48 :	Indice du niveau des commerces et des services privés 1969 .....	305

TABLEAU N° 49 :	Indice du niveau des équipements urbains.....	307
TABLEAU N° 50 :	Indice du niveau des entreprises industrielles des villes ivoiriennes 1968 .....	310
TABLEAU N° 51 :	Synthèse des indicateurs de dynamisme et de croissance des villes (1969) les plus importantes .....	313
TABLEAU N° 52 :	Hiérarchie des petites villes coloniales : 1951-1959.....	327
TABLEAU N° 53 :	Rapports entre système de peuplement et système de relations (1955) .....	342
TABLEAU N° 54 :	Niveau des dotations budgétaires au titre du désenclavement intervillageois .....	347
TABLEAU N° 55 :	Niveau d'évolution des petites villes entre 1958 et 1969.....	350
TABLEAU N° 55 bis :	Niveau d'évolution des petites villes entre 1958 et 1969 .....	351
TABLEAU N° 56 :	Les nouvelles petites villes en 1969.....	357



TABLEAU N° 57 :	Niveau de production agricole exportée fixée par territoire de l'A.O.F. campagne 1945 - 1946 .....	368
TABLEAU N° 58 :	Niveau des investissements prévus au plan de développement économique par zone en 1947 .....	371
TABLEAU N° 59 :	Niveau de la répartition zonale du FERDES : 1947 - 1958 ....	373
TABLEAU N° 60 :	Niveau de la répartition des financements en matière de communication et des transports entre 1947 et 1961 (millions de F. CFA).....	374
TABLEAU N° 61 :	Estimations des productions et superficies de café par cercle de 1948 et 1956 (ensemble des cultures africaines et européennes).....	376
TABLEAU N° 62 :	Estimations des productions et superficies de cacao par cercle de 1948 à 1956 (ensemble des cultures africaines et européennes)..	378
TABLEAU N° 63 :	Cours du café et du cacao (prix du kg exprimé en francs métré 1956) .....	380

TABLEAU N° 64 :	Estimations des superficies et productions de bananes par cercle de 1950 à 1956...	382
TABLEAU N° 65 :	Niveau de production des dérivés du palmier à huile..	383
TABLEAU N° 66 :	Estimations des superficies et production d'ananas (1000 ha - 1000 T.).....	384
TABLEAU N° 67 :	Niveau du financement des activités de production du secteur primaire entre 1958 et 1962.....	386
TABLEAU N° 68 :	Le niveau d'intervention de la puissance publique en matière d'équipements sociaux .....	389
TABLEAU N° 69 :	La part des principaux produits d'exportation de type forestier dans la valeur totale des exportations (millions de F. CFA).....	392
TABLEAU N° 70 :	Part du café et du cacao dans les exportations de Côte d'Ivoire: 1960 - 1970 .....	395
TABLEAU N° 71 :	Analyse comparée des valeurs de la production cotonnière et des exportations de café-cacao.....	398

TABLEAU N° 72 :	Cultures impliquées dans la diversification de la production agricole de rente :(1969).....	400
TABLEAU N° 73 :	Les agrégats régionaux en 1965.....	403
TABLEAU N° 74 :	Les agrégats régionaux en 1970 .....	407
TABLEAU N° 75 :	Taux d'accroissement global 1965-1970 de quelques agrégats significatifs du déséquilibre spatial entre le Nord et le Sud.....	410
TABLEAU N° 76 :	Organisation du réseau urbain en 1958.....	418
TABLEAU N° 77 :	Organisation du réseau urbain en 1969 .....	421
TABLEAU N° 78 :	Zones de production du café et du cacao commercialisés entre 1946 et 1949.....	428
TABLEAU N° 79 :	Synthèse du niveau de production du café et du cacao commercialisés entre 1946 et 1949.....	429

TABLEAU N° 80 :	Cercles de production des grumes exportés en 1937 et 1949.....	431
TABLEAU N° 81 :	Part du café, du cacao et du bois dans la valeur des exportations entre 1946 et 1949.....	434
TABLEAU N° 82 :	Répartition des recettes d'exportation par grande région et par produit.....	435
TABLEAU N° 83 :	Production spéculative des cercles des régions de savane en 1942.....	438
TABLEAU N° 83 bis :	Revenus monétaires agricoles par an et par famille en 1956.....	440
TABLEAU N° 84 :	Evolution de la production de café et de cacao de part et d'autre du fleuve Bandama : 1959-1969.....	444
TABLEAU N° 85 :	Niveau de production régionale des cultures de forêts impliquées dans la diversification de l'agriculture.....	447

TABLEAU N° 86 :	Production du bois des années 1960.....	452
TABLEAU N° 87 :	Niveau de répartition et poids économique des entreprises industrielles de bois entre le Sud-Est et le Sud-Ouest.....	456
TABLEAU N° 88 :	Production cumulée des divisions régionales intrazonales significatives, au regard des niveaux de production du coton (1964-1969) (Tonnes).....	458
TABLEAU N° 89 :	Niveaux de revenus régionaux 1965.....	461
TABLEAU N° 90 :	Revenu intérieur net par tête en 1965.....	463
TABLEAU N° 91 :	Montant total des revenus, par produits spéculatifs, versés aux producteurs (millions de F CFA).....	465
TABLEAU N° 92 :	Niveau d'affectation régionale aux producteurs des ressources tirées de la vente des cultures de rente (1969).....	467

TABLEAU N° 93 :	Répartition intrazonale des indicateurs de dynamisme urbain et régional en zone de savane.....	471
TABLEAU N° 94 :	Croissance du processus urbain 1965-1985.....	481
TABLEAU N° 95 :	Niveau du décalage entre la population des zones de savane et celle de forêt (milliers d'habitants).....	493
TABLEAU N° 96 :	Hiérarchie du réseau routier au 1er Janvier 1988.....	506
TABLEAU N° 97 :	Niveau de couverture des chefs-lieux de départements par le réseau routier bitumé.....	509
TABLEAU N° 98 :	Evolution du réseau des pistes, des routes en terre et des routes bitumées entre 1968 et 1988.....	511
TABLEAU N° 99 :	Taux d'évolution du réseau routier ivoirien entre 1968 et 1988.....	514
TABLEAU N° 100 :	Evolution du parc automobile par genre entre 1970 et 1985.....	532
TABLEAU N° 101 :	Evolution des rapports du réseau routier au rail.....	534

TABLEAU N° 102 :	Evolution du trafic de voyageurs généré par la ligne de chemin de fer.....	539
TABLEAU N° 103 :	Evolution du trafic de marchandises de la R.A.N.....	541
TABLEAU N° 104 :	Villes-escales du réseau aérien.....	563
TABLEAU N° 105 :	Le développement du réseau aérien.....	566
TABLEAU N° 106 :	Bilan de l'évolution des réseaux urbain et aérien.....	569
TABLEAU N° 107 :	Hiérarchie du réseau aérien 1971-1980.....	575
TABLEAU N° 108 :	Hiérarchie urbaine et hiérarchie du réseau aérien.....	581
TABLEAU N° 109 :	Hiérarchie des réseaux aérien et urbain.....	587
TABLEAU N° 110 :	Analyse comparative des réseaux aériens entre 1982-84 et 1985-1987.....	604
TABLEAU N° 111 :	Classes caractéristiques du taux de décroissance des escales du réseau aérien entre 1982 et 1986.....	607

TABLEAU N° 120 :	Postes Automobiles Rurales et disparités régionales...	671
TABLEAU N° 121 :	Poids des facteurs de dis- parités dans la localisa- tion des P.A.R.....	676
TABLEAU N° 122 :	Densités de répartition ré- gionale des P.A.R.....	683
TABLEAU N° 123 :	Densités humaines des P.A.R..	685
TABLEAU N° 124 :	Identification des noeuds des réseaux régionaux des télécommunications.....	668
TABLEAU N° 125 :	Densités de raccordement télé- phonique par nombre de popu- lation.....	696
TABLEAU N° 125 bis :	Densités de raccordement té- léphonique par nombre de popu- lation .....	697
TABLEAU N° 126 :	Synthèse sur les taux densitai- res de raccordement téléphoni- que par niveau d'équipements des télécommunications.....	702
TABLEAU N° 127 :	Réseau radio-télévisuel de la première génération.....	708



TABLEAU N° 112 :	Hiérarchie dans le réseau aérien en 1985-1986.....	609
TABLEAU N° 113 :	Taux de comportement de l'influence de l'escale- phare Abidjan par rapport à l'ensemble des escales du réseau.....	613
TABLEAU N° 114 :	Rapports entre réseaux ur- bains et aériens : 1980- 1987.....	621
TABLEAU N° 115 :	Localisation des bureaux de postes de plein exercice et des P.A.R. par direction régionale (1985).....	639
TABLEAU N° 116 :	Rapports entre réseau postal et population urbaine ré- gionale.....	645
TABLEAU N° 117 :	Organisation du réseau postal..	654
TABLEAU N° 118 :	Hiérarchies des réseaux postal et urbain.....	658
TABLEAU N° 119 :	Synthèse des résultats des rap- ports entre la hiérarchie posta- le et la hiérarchie urbaine.....	668

TABLEAU N° 128 :	Evolution du réseau radio-télévisuel entre 1970 et 1975.....	711
TABLEAU N° 129 :	Rythme de progression du réseau radio-télévisuel entre 1975 et 1980.....	713
TABLEAU N° 130 :	Réseau de radiodiffusion et de télévision créé entre 1980 et 1986.....	715
TABLEAU N° 131 :	Synthèse de l'évolution du réseau radio-télévisuel.....	717
TABLEAU N° 132 :	Caractéristiques techniques des émetteurs et réémetteurs conditionnant la couverture du réseau radio-télévisuel.....	720
TABLEAU N° 133 :	Niveaux d'articulation des structures de gestion du réseau routier.....	792
TABLEAU N° 134 :	Les niveaux d'articulation des secteurs dans le département de Guiglo (Division régionale de l'Ouest).....	794
TABLEAU N° 135 :	Les niveaux d'articulation spatiale des ministères chargés du développement rural.....	799

TABLEAU N° 135 bis : Les niveaux d'articulation spatiale des Ministères chargés du développement rural...	800
TABLEAU N° 136 : Schéma et zones d'intervention de la C.I.D.T....	807
TABLEAU N° 137 : Structures de gestion et zones d'intervention de la SODEPRA.....	811
TABLEAU N° 138 : Structures d'organisation spatiale et niveaux de décision de la B.N.D.A.....	816
TABLEAU N° 139 : Crédit agricole : nombre et montants des prêts selon leur durée.....	819
TABLEAU N° 140 : Crédit agricole : montant des prêts selon leurs destinations (millions de F. CFA).....	820
TABLEAU N° 141 : Crédit agricole : répartition des prêts par spéculation végétale.....	821
TABLEAU N° 142 : Commercialisation des principaux produits par les G.V.C. en 1980.....	827

TABLEAU N° 143 :	Nombre des structures coopératives encadrées par la D.M.C. selon leurs acti- vités : campagne 1982-1983..	829
TABLEAU N° 144 :	Evolution de la production des cultures vivrières.....	834
TABLEAU N° 145 :	Evolution de la production du café et revenus distribués..	837
TABLEAU N° 146 :	Evolution de la production de cacao entre 1960 et 1985 et re- venus procurés aux planteurs...	838
TABLEAU N° 147 :	Rapports entre la valeur globale des exportations de café-cacao et les revenus globaux versés aux producteurs.....	840
TABLEAU N° 148 :	Rendements du cacao.....	842
TABLEAU N° 149 :	Evolution des rendements de la culture du caféier.....	842
TABLEAU N° 150 :	Evolution du prix d'achat du coton aux producteurs.....	844
TABLEAU N° 151 :	Coton Allen : opération d'enca- drement coton par la C.I.D.T....	845

TABLEAU N° 152 :	Résultats de la campagne 1984-85 par secteur.....	846
TABLEAU N° 153 :	Evolution des revenus sur les 15 dernières années...	847
TABLEAU N° 154 :	Quantités de coton-graine traitées par les différen- tes usines.....	848
TABLEAU N° 155 :	Transformations subies par le coton-graine dans les usines C.I.D.T. 1984-1985...	849
TABLEAU N° 156 :	Destination de la produc- tion.....	850
TABLEAU N° 157 :	Evolution des superficies plantées cumulées de pal- miers à huile 1960-1985....	851
TABLEAU N° 158 :	Evolution de la production des produits dérivés du pal- mier à huile.....	852
TABLEAU N° 159 :	Evolution des superficies plantées cumulées de coco- tiers (ha).....	853
TABLEAU N° 160 :	Evolution des productions des dérivés de la noix de coco....	854

TABLEAU N° 161 :	Tonnages et valeurs des exportations de produits dérivés du cocotier entre 1977 et 1983.....	855
TABLEAU N° 162 :	Surfaces plantées, entretenues, saignées par la S O.G.B.....	856
TABLEAU N° 163 :	Niveau de production de caoutchouc par la S O.G.B...	857
TABLEAU N° 164 :	Evolution des superficies plantées et des productions d'hévéa encadrées par la S.A.P.H.....	858
TABLEAU N° 165 :	Evolution du chiffre d'affaires et du prix de vente.....	860
TABLEAU N° 166 :	Banane : production de régimes et valeur de cette production au stade départ plantation.....	862
TABLEAU N° 167 :	Evolution de la production et des exportations d'ananas.....	863
TABLEAU N° 168 :	Evolution de la valeur des exportations et de la consommation nationale.....	864
TABLEAU N° 169 :	Revenus à l'exportation de la production d'ananas.....	865

TABLEAU N° 170 :	Soja : production paysan- ne 1982-1983.....	866
TABLEAU N° 171 :	Evolution des producteurs et de la culture de tabac industriel.....	867
TABLEAU N° 172 :	Evolution des surfaces ré- coltées, des rendements et des tonnages broyés....	868
TABLEAU N° 173 :	Evolution de la production sucrière par complexe entre 1974 et 1985. (Tonnes).....	870
TABLEAU N° 174 :	Commercialisation de la pro- duction sucrière 1975/1985 (Tonnes).....	871
TABLEAU N° 175 :	Production de grumes (mil- liers m <sup>3</sup> ).....	873
TABLEAU N° 176 :	Plantations SODEFOR : superfi- cies par nature et par années...	874
TABLEAU N° 177 :	Rapports entre superficie dé- forestée et superficie plantée par la SODEFOR.....	876

TABLEAU N° 178 :	Evolution générale des effectifs animaux (en milliers de têtes) et taux de couverture de la consommation de viande..	877
TABLEAU N° 179 :	Indicateurs du niveau de développement des réseaux routiers régionaux du Nord-Est et du Sud-Ouest entre 1969 et 1988.....	887
TABLEAU N° 180 :	Taux de répartition des réseaux routiers régionaux Nord-Est et Sud-Ouest par catégorie de voies entre 1969 et 1988.....	898
TABLEAU N° 181 :	Rapports des réseaux routiers du Sud-Ouest et du Nord-Est au réseau routier national....	903
TABLEAU N° 182 :	Evolution de l'organisation administrative : 1959-1989....	921
TABLEAU N° 183 :	Synthèse du niveau d'encadrement régional.....	923
TABLEAU N° 184 :	Niveau d'encadrement régional des centres de décision et de diffusion dans le Nord-Est et le Sud-Ouest en 1978.....	925



TABLEAU N° 185 :	Evolution des emplois et de la population de San-Pédro.....	932
TABLEAU N° 186 :	Récapitulatif des princi- pales données de popula- tion (San-Pédro, 1969)...	934
TABLEAU N° 187 :	Récapitulatif des princi- pales données de popula- tion sur San-Pédro en 1972...	935
TABLEAU N° 188 :	Le niveau de la production animale dans le Nord-Est : 1984-1985 .....	945
TABLEAU N° 189 :	Hiérarchie du réseau de la B.N.D.A.....	948
TABLEAU N° 190 :	Répartition des G.V.C. et nombre d'adhérents dans le Nord-Est et le Sud-Ouest en 1985.....	950
TABLEAU N° 191 :	Evolution des superficies récol- tées et du niveau de la produc- tion des principales cultures vivrières des régions du Sud- Ouest et du Nord-Est :1969- 1985 .....	958

TABLEAU N° 192 :	Evolution de la population des régions du Nord-Est et du Sud-Ouest par rapport à la population nationale.....	974
TABLEAU N° 193 :	Evolution des cultures spéculatives dans les régions du Nord-Est et du Sud-Ouest par rapport au niveau de production nationale : 1969-1985..	978
TABLEAU N° 194 :	Evolution de la population urbaine régionale dans le Nord-Est et le Sud-Ouest.....	987
TABLEAU N° 195 :	Structure et évolution du trafic du port de San-Pédro entre 1972 et 1978 (Tonnes)...	992
TABLEAU N° 196 :	Evolution des tonnages enregistrés au Port de San-Pédro entre 1980 et 1986.....	994
TABLEAU N° 197 :	Comparaison de la structure des tonnages réalisés à l'exportation au Port de San-Pédro entre 1985 et 1986.....	995
TABLEAU N° 198 :	Comparaison entre les taux d'urbanisation des régions du N.E. et du S.W. et l'ensemble national.....	998

TABLEAU N° 199 :	Produits d'origine ou de fabrication locale interne à l'aire d'attraction continue des marchés régionaux..	1.018
TABLEAU N° 200 :	Produits en provenance de la zone d'attraction discontinue des marchés régionaux.....	1.019
TABLEAU N° 201 :	Fluctuation de l'affluence humaine sur les marchés régionaux et hiérarchie.....	1.025
TABLEAU N° 202 :	Taux de fréquentation différencié au marché régional, par rapport à la distance et au sexe, en période de haute saison.....	1 035
TABLEAU N° 203 :	Organisation de l'aire d'attraction discontinue des marchés régionaux de Sakassou et de Béoumi.....	1.041
TABLEAU N° 204 :	Niveaux de compétence exercés par un C.H.U. : le cas du C.H.U. d'Abidjan Cocody.....	1.071
TABLEAU N° 205 :	Niveaux de compétence exercés par un C.H.R. : le cas du C.H.R. de Bouaké.....	1.073

TABLEAU N° 206 :	Niveaux de compétence exercés par le C.H.R. de Korhogo.....	1.073
TABLEAU N° 207 :	les hôpitaux de 1ère catégorie.....	1.075
TABLEAU N° 208 :	les hôpitaux de 2e catégorie.....	1.078
TABLEAU N° 209 :	Localisation des dispensaires répartis dans le secteur de MAN.....	1.079
TABLEAU N° 210 :	Localisation des maternités du secteur de MAN.....	1.080
TABLEAU N° 211 :	Localisation des centres de santé.....	1.081
TABLEAU N° 212 :	Niveaux d'organisation des formations sanitaires rurales à l'intérieur des "secteurs de santé".....	1.083
TABLEAU N° 213 :	attraction des équipements, des services et comportement des flux de voyageurs inscrits dans des aires de fréquentation de niveau national.....	1.099

TABLEAU N° 214 :	Attraction des équipements, des services et comporte- ment des flux de voya- geurs inscrits dans des aires de fréquentation de niveau interrégional.....	1.109
TABLEAU N° 215 :	Attraction des équipements, des services et comportement des flux de voyageurs inscrits dans les aires de fréquentation de portée-limite régionale.....	1.128
TABLEAU N° 216 :	Attraction des équipements, des services et comportement des flux de voyageurs inscrits dans les aires de fréquentation de niveau local.....	1.141
TABLEAU N° 217 :	Localisation, date de création et effectif des CAFOP.....	1.152

LISTE DES FIGURES

	Pages
FIGURE N° 1 : Principales routes commerciales du XVe et du début du XVIe siècle .....	53
FIGURE N° 2 : Les pistes précoloniales .....	58
FIGURE N° 3 : Réseau télégraphique de COTE D'IVOIRE 1933 .....	82
FIGURE N° 4 : La mise en place des postes militaires et administratifs .....	86
FIGURE N° 4 bis : Evolution de la mise en place des liaisons routières .....	123
FIGURE N° 5 : Les villes en 1959 (régionales, moyennes, petites) .....	300
FIGURE N° 6 : Organisation administrative du territoire .....	496
FIGURE N° 7 : Densité du réseau routier.....	521
FIGURE N° 7 bis : Nombre de km de routes bitumées par 1.000 Km2 1985-1988 .....	526
FIGURE N° 8 : lignes enchevêtrées semi-bouclées .	596

FIGURE N° 9	: Ligne enchevêtrée ouverte ....	596
FIGURE N° 10	: Ligne brisée à un coude droit.	598
FIGURE N° 11	: Ligne brisée à un coude obtus.	598
FIGURE N° 12	: Ligne brisée à un coude aigu .	598
FIGURE N° 13	: Ligne brisée à deux coudes inégaux .....	598
FIGURE N° 14	: Ligne brisée à deux coudes équivalents .....	600
FIGURE N° 15	: Ligne droite du réseau aérien .	600
FIGURE N° 16	: Niveau des trafics de voyageurs aériens générés par ville sur le réseau par an .....	615
FIGURE N° 17	: Niveau de répartition des flux de voyageurs aériens en prove- nance de BOUAKE .....	620
FIGURE N° 18	: Niveau de répartition des flux de voyageurs aériens en prove- nance d'ABIDJAN .....	626
FIGURE N° 19	: Réseau postal .....	642
FIGURE N° 20	: Répartition des postes automo- biles rurales par niveau de population rurale régionale ....	648

FIGURE N° 21	: Réseau des Postes : localisation et hiérarchie .....	655
FIGURE N° 22	: Réseau national d'acheminement .	666
FIGURE N° 23	: Hiérarchie et niveau d'équipement de télécommunications .....	691
FIGURE N° 24	: Réseau des télécommunications : nombre de lignes des centraux téléphoniques .....	693
FIGURE N° 25	: Taux de raccordement téléphonique par habitant urbain .....	699
FIGURE N° 26	: Transformations du réseau radio-télévisuel .....	709
FIGURE N° 26 bis	: Transformations du réseau radio-télévisuel .....	718
FIGURE N° 27	: Réseau de l'information : ventes de Fraternité-Matin .....	726
FIGURE N° 28	: Réseau des ventes d'I.D. ....	728
FIGURE N° 29	: Nombre d'habitants par dépôt de presse/ville .....	731
FIGURE N° 30	: Nombre moyen d'habitants urbains par dépôt de presse par région ....	735



FIGURE N° 31	:	Réseau de distribution des œuvres de l'esprit par région des maisons C.E.D.A. - N.E.A. ....	741
FIGURE N° 32	:	Réseau bancaire par ville : Nombre d'agences ou de bureaux de banques .....	754
FIGURE N° 33	:	Activités des agences bancaires des villes de l'intérieur .....	756
FIGURE N° 34	:	Activités des agences bancaires des villes : concours bancaires (flux bancaires) .....	758
FIGURE N° 35	:	Nombre de comptes S.G.B.C.I. ....	761
FIGURE N° 36	:	Dépôts S.G.B.C.I. en 1983 .....	763
FIGURE N° 37	:	Remplois S.G.B.C.I. en 1983 .....	765
FIGURE N° 38	:	Nombre de déposants à la B.N.D.A. .	767
FIGURE N° 39	:	Flux financiers : situation des dépôts de la B.N.D.A. ....	769
FIGURE N° 40	:	Situation des octrois de la B.N.D.A. par ville .....	771
FIGURE N° 41	:	Activité des agences bancaires des villes : flux bancaires .....	773
FIGURE N° 42	:	Le CREDIT de la COTE D'IVOIRE .....	775

FIGURE N° 43	: Nombre de prêts accordés par an par le CREDIT de la COTE D'IVOIRE .....	777
FIGURE N° 44	: Niveau moyen des prêts accordés par le CREDIT de la COTE D'IVOIRE .....	779
FIGURE N° 45	: Niveau moyen des dépôts par épargnant, par ville à la B.N.D.A. ....	781
FIGURE N° 46	: Niveau des prêts consentis dans les agences du CREDIT de la COTE-D'IVOIRE .....	782
FIGURE N° 46 bis	: Nombre de comptes S.G.B.C.I. ....	783
FIGURE N° 47	: Facteurs de localisation des grands centres de décision et de diffusion .....	797
FIGURE N° 48	: Capacité de transport de marchandises par ville .....	1.006
FIGURE N° 49	: Flux de commercialisation de l'igname .....	1.011
FIGURE N° 50	: Provenance des acheteurs, vendeurs et visiteurs sur quatre marchés et leur répartition selon le mode de transport utilisé .....	1.013
FIGURE N° 51	: Flux de commercialisation des légumes .....	1.016

FIGURE N° 52	: Régions exportatrices d'arachide et flux .....	1.043
FIGURE N° 53	: Flux de portée locale et régionale .....	1.050
FIGURE N° 54	: Flux du mil, du sorgho, et du fonio .....	1.052
FIGURE N° 55	: Régions exportatrices de maïs et flux .....	1.053
FIGURE N° 56	: Flux de commercialisation de la banane plantain .....	1.056
FIGURE N° 57	: Localisation et hiérarchie des équipements et des services .....	1.060
FIGURE N° 58	: Localisation des entreprises industrielles .....	1.063
FIGURE N° 59	: Structure des emplois urbains : % de la population active .....	1.065
FIGURE N° 60	: Taux d'urbanisation par direction départementale .....	1.070
FIGURE N° 61	: Localisation et hiérarchie des équipements de santé .....	1.086
FIGURE N° 62	: Nombre moyen de km parcourus par véhicule à pleine charge, par an, par ville .....	1.088

FIGURE N° 63	: Nombre de voyages par véhicules, par an, par ville identiés sur les lignes régulières .....	1.091
FIGURE N° 64	: Offre de transport de voyageurs par ville .....	1.092
FIGURE N° 65	: Coéfficient d'utilisation de l'of- fre de transport par ville .....	1.094
FIGURE N° 66	: Nombre de destinations desservies au départ des pôles de transport .	1.095
FIGURE N° 67	: Taux de rotation national mensuel de l'offre de transport .....	1.097
FIGURE N° 68	: Capacité de l'offre de transport de marchandises par région .....	1.098
FIGURE N° 69	: Portée totale des flux par région .....	1.100
FIGURE N° 70	: Organisation et hiérarchie des flux de voyageurs d'ABIDJAN à destina- tion des villes de l'intérieur ....	1.101
FIGURE N° 71	: Flux de voyageurs d'origine abidjannaise .....	1.103
FIGURE N° 72	: Organisation des flux de voyageurs au départ de BOUAKE .....	1.104

FIGURE N° 73	: Flux des voyageurs au départ de BOUAKE et intégration régionale ..	1.106
FIGURE N° 74	: Flux de portée nationale : le cas de BOUAKE .....	1.107
FIGURE N° 75	: Organisation spatiale des flux de voyageurs en provenance de KORHOGO .....	1.108
FIGURE N° 76	: Flux de portée interrégionale : KORHOGO .....	1.110
FIGURE N° 77	: Répartition régionale des flux de voyageurs en provenance de KORHOGO .....	1.111
FIGURE N° 78	: Organisation spatiale et quantitative de flux en provenance de DALOA .....	1.112
FIGURE N° 79	: Répartition spatiale et quantitative des flux de voyageurs en provenance de MAN .....	1.114
FIGURE N° 80	: Flux de portée interrégionale : le cas de MAN .....	1.115
FIGURE N° 81	: Flux de voyageurs en provenance de BONDOUKOU et destinations régionales .....	1.117

FIGURE N° 82	: Organisation et niveau des flux de voyageurs en provenance de BONDOUKOU .....	1.118
FIGURE N° 83	: Flux de voyageurs routiers en provenance de SAN-PEDRO .....	1.120
FIGURE N° 84	: Flux de portée interrégionale ....	1.122
FIGURE N° 85	: Flux de voyageurs en provenance de GAGNOA .....	1.123
FIGURE N° 86	: Flux de portée interrégionale : les cas de DALOA et GAGNOA .....	1.124
FIGURE N° 87	: Organisation régionale des flux de voyageurs générés à YAMO USSOUKRO .	1.126
FIGURE N° 88	: Eclatement des flux de voyageurs au départ de YAMO USSOUKRO .....	1.129
FIGURE N° 89	: Flux et portée interrégionale : les cas de YAMO USSOUKRO et d'ODIENNE .....	1.133
FIGURE N° 90	: Répartition spatiale et quantitative des flux en provenance d'ABENGOUROU .....	1.134
FIGURE N° 91	: Organisation des flux de voyageurs en provenance d'AGNIBILEKROU .....	1.136

FIGURE N° 92	: Organisation des flux de voyageurs en provenance d'ADZOPE .....	1.137
FIGURE N° 93	: Niveau des flux de voyageurs par ville de départ .....	1.139
FIGURE N° 94	: Cumul des destinations totales au départ des régions .....	1.140
FIGURE N° 95	: Aire de rayonnement des C.A.F.O.P. supérieurs de BOUAKE .....	1.145
FIGURE N° 96	: Aire de rayonnement du C.A.F.O.P. supérieur d'ABOISSO .....	1.147
FIGURE N° 97	: Aire de rayonnement du C.A.F.O.P. d'ABENGOUROU .....	1.148
FIGURE N° 98	: Aire de rayonnement du C.A.F.O.P. supérieur de KORHOGO .....	1.149
FIGURE N° 99	: Aire de rayonnement du C.A.F.O.P. supérieur de DABOU .....	1.151

SIGNIFICATION DES SIGLES

- A.N.F. : Archives Nationales de France
- A.N.C.I. : Archives Nationales de Côte d'Ivoire
- A.N.S. : Archives Nationales du Sénégal
- A.E.F. : Afrique Equatoriale Française.
- A.R.S.O. : Aménagement de la Région du Sud-Ouest (Autorité)
- A.V.B. : Aménagement de la Vallée du Bandama (Autorité)
- B.N.C.I. : Banque Nationale de Côte d'Ivoire
- B.C.A. : Banque Commerciale d'Afrique
- B.C.E.A.O. : Banque Centrale des Etats de l'Afrique Occidentale
- B.N.D.A. : Banque Nationale pour le Développement Agricole
- B.A.O. : Banque de l'Afrique Occidentale
- C.F.C.I. : Compagnie Française de Côte d'Ivoire
- C.F.A.C.I. : Compagnie Française d'Afrique pour le Commerce et l'Industrie.
- C.I.C.A. : Compagnie Industrielle et Commerciale d'Afrique
- C.A.I.D. : Compagnie Africaine et Industrielle de Distribution
- C.A.I.T.A.C.I. : Compagnie Africaine et Industrielle des Tabacs de Côte d'Ivoire.
- C.I.D.T. : Compagnie Ivoirienne de Développement des Textiles.
- C.S.S.P.P.A. : Caisse de Stabilisation et de Soutien des Prix des Productions Agricoles.



C.F.D.T. : Compagnie Française de Développement des Textiles

C.F.A. : Communauté Financière Africaine

C.H.U. : Centre Hospitalier Universitaire

C.H.R. : Centre Hospitalier Régional

C.I.T.E.C. : Compagnie de l'Industrie Textile et Cotonnière

C.A.FO.P. : Centre d'Animation et de Formation Pédagogiques

D.C.G.Tx. : Direction Centrale des Grands Travaux

D.G. : Directeur Général

D.G.A. : Directeur Général Adjoint

E.E.C.I. : Energie Electrique de la Côte d'Ivoire

F.E.D. : Fonds Européen de Développement

F.I.D.E.S. : Fonds d'Investissement pour le Développement Economique et Social.

I.R.A.T. : Institut de Recherches Agronomiques et Tropicales

I.R.C.T. : Institut de Recherches du Coton et des Textiles.

I.E.M.V.T. : Institut d'Elevage et de Medecine Vétérinaire des Pays Tropicaux.

I.D. : Ivoire Dimanche

K.W. : Wilowatt

O.N.P.R. : Office Nationale de Promotion du Monde Rural

MOTOR.AGRI : Motorisation Agricole (Société de Développement)

O.R.S.T.O.M. : Office de la Recherche Scientifique et  
Technique en Coopération

P.A.R. : Postes Automobiles Rurales

P.T.T. : Postes, Télégraphes, Télécommunications

P.D.C.I. : Parti Démocratique de Côte d'Ivoire

R.A.N. : Régie Abidjan - Niger

R.T.I. : Radiodiffusion et Télévision Ivoirienne

S.E.T.C.I. : Société d'Extrusion et de Tissage de  
Côte d'Ivoire

S.I.T.A.B. : Société Ivoirienne des Tabacs

SO.C.I.T.A.S.: Société de Textiles Artificiels et  
Synthétiques

SO.D.E.C.I. : Société de Distribution d'Eau de la Côte d'Ivoire

SO.FI.TIS. : Société de Filature et de Tissage

SO.C.A.B.O. : Société Coopérative Agricole de Bonoua

S.E.C.A. : Société d'Exportation Commerciale d'Afrique

~~S~~A.C.I. : Société Africaine de Commerce et d'Industrie

S.C.E.T. - IVOIRE : Société Centrale pour l'Equipement du  
Territoire - Côte d'Ivoire.

S.G.B.C.I. : Société Générale de Banque en Côte d'Ivoire

V.H.F. : Very High Frequency (Très Haute Fréquence)

SCIE : Scierie

SCES : Services

S.C.O.A : Société Commerciale Ouest Africaine

SO.DE.RIZ : : Société pour le Développement de la  
Riziculture.

SO.DE.PR.A. : : Société pour le Développement de la Production  
Animale

SO.DE.FOR. : : Société pour le Développement de la Forêt

SO.DE.F.E.L. : Société pour le Développement des Fruits  
et Légumes

SO.DE.PALM : Société pour le Développement des Palmiers

S.A.T.M.A.C.I. : Société d'Assistance Technique pour la  
Modernisation Agricole en Côte d'Ivoire

S.A.P.H. : Société Africaine des Plantations d'Hévéa

SO.G.B. : Société de Grand-Béréby (Hévéa)

=====  
77  
A B L E    D E S    M A T I E R E S

TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS .....	5
INTRODUCTION GENERALE - PROBLEMATIQUE .....	11
PREMIERE PARTIE : - DES PISTES PRECOLONIALES AU RESEAU COLONIAL .....	33
CHAPITRE I - LA MISE EN PLACE DES PISTES PRECOLONIALES .....	34
SECTION I : Les facteurs de mise en place .....	34
A - Les réalités de l'espace saharien .....	34
B - Les réalités de l'espace forestier .....	39
C - Les réalités de l'espace soudano-sahélien .....	42
SECTION II : L'architecture du réseau de pistes	50
A - Les lisières sahélo-sahariennes .....	50
B - Les percées méridiennes .....	54
C - L'organisation du réseau au contact du Golfe de Guinée .....	55
SECTION III : Le fonctionnement du réseau de pistes .....	59
A - La signification économique et commerciale ....	59
B - La signification politique des pistes .....	61
C - La signification sociale, culturelle et religieuse des pistes précoloniales .....	63
D - L'impact spatial et régional du fonction- nement du réseau des pistes .....	65

.../...

CHAPITRE II - LA MISE EN PLACE DU RESEAU COLONIAL ..	72
SECTION I : : Les contraintes de la construction de la colonie .....	74
A - Contraintes administratives .....	74
B - Contraintes militaires .....	
C - Contraintes de l'économie de plantation et d'exportation .....	95
SECTION II : Structure du réseau .....	101
A - Le chemin de fer .....	102
B - Le réseau routier .....	
C - Les autres voies de communication .....	112
SECTION III : Le fonctionnement du réseau .....	130
A - L'exploitation agricole intense au Sud et la recherche de la main-d'œuvre au Nord .....	131
B - L'apparition de petits ports côtiers .....	165
C - Les premiers éléments du déséquilibre Nord-Sud et l'émergence des noyaux urbains .....	179

.../...

DEUXIEME PARTIE : - PROCESSUS DE HIERARCHISATION DU RESEAU .....	197
CHAPITRE I - HIERARCHIE DES RESEAUX DE LIGNES ET DE NŒUDS .....	
SECTION I : Facteurs de la hiérarchisation ..	199
A - Facteurs politiques et administratifs .....	199
B - Facteurs économiques .....	203
SECTION II : Hiérarchie du réseau des voies ..	212
A - Les pistes et routes avant 1960 .....	212
B - Les routes et pistes modernes .....	217
SECTION III : Hiérarchie du réseau des nœuds (villes et villages) .....	226
A - Le cas d'ABIDJAN .....	227
B - Les villes régionales .....	252
C - Les petites villes et leurs satellites villageois .....	325
CHAPITRE II - L'APPROFONDISSEMENT DES DISPARITES .....	366
SECTION I : Disparités Nord-Sud .....	367
A - Les facteurs annonciateurs des disparités ..	367
B - Les manifestations des déséquilibres spatiaux .....	375
SECTION II : Disparités intrazonales .....	426

TROISIEME PARTIE : - LE FONCTIONNEMENT DU RESEAU ET L'ORGANISATION ACTUELLE DE L'ESPACE IVOIRIEN .....	476
CHAPITRE I - LE RESEAU ET SES RAPPORTS AVEC LE MAILLAGE ADMINISTRATIF DU TERRITOIRE. ....	484
INTRODUCTION .....	484
SECTION I : Le réseau de communication comme outil de contrôle administratif du territoire. ....	485
A - Les contraintes de la construction d'un Etat Moderne .....	486
B - Le rôle du réseau des voies terrestres ...	504
C - Le rôle limité des voies fluvio- lagunaires .....	544
D - Le réseau aérien centré sur ABIDJAN .....	556
E - Des réseaux d'information relativement élaborés .....	636
F - Le réseau bancaire .....	752
CONCLUSION .....	784
SECTION II : Réseau de communication et réseau administratif .....	787

...../....



A - Rapports entre le réseau de communication et les grands centres de décision et de diffusion. ....	788
B - Les cas du Sud-Ouest et du Nord-Est (enclavement routier et enclavement administratif). ....	880
CHAPITRE II - NIVEAU DE HIERARCHIE DU RESEAU ET NIVEAU D'EQUIPEMENT : LA QUESTION DE LA LOCALISATION DES ACTIVITES ECONOMIQUES. ....	1.004
SECTION I : Les distances aux marchés .....	1.007
A - Localisation et hiérarchie des marchés ....	1.008
B - Rayonnement et fréquentation des marchés : la problématique du ravitaillement des populations .....	1.033
SECTION II : Les équipements, le réseau de communication et la distance .....	1.055
A - Localisation et hiérarchie .....	1.057
B - Les services à la communauté .....	1.085

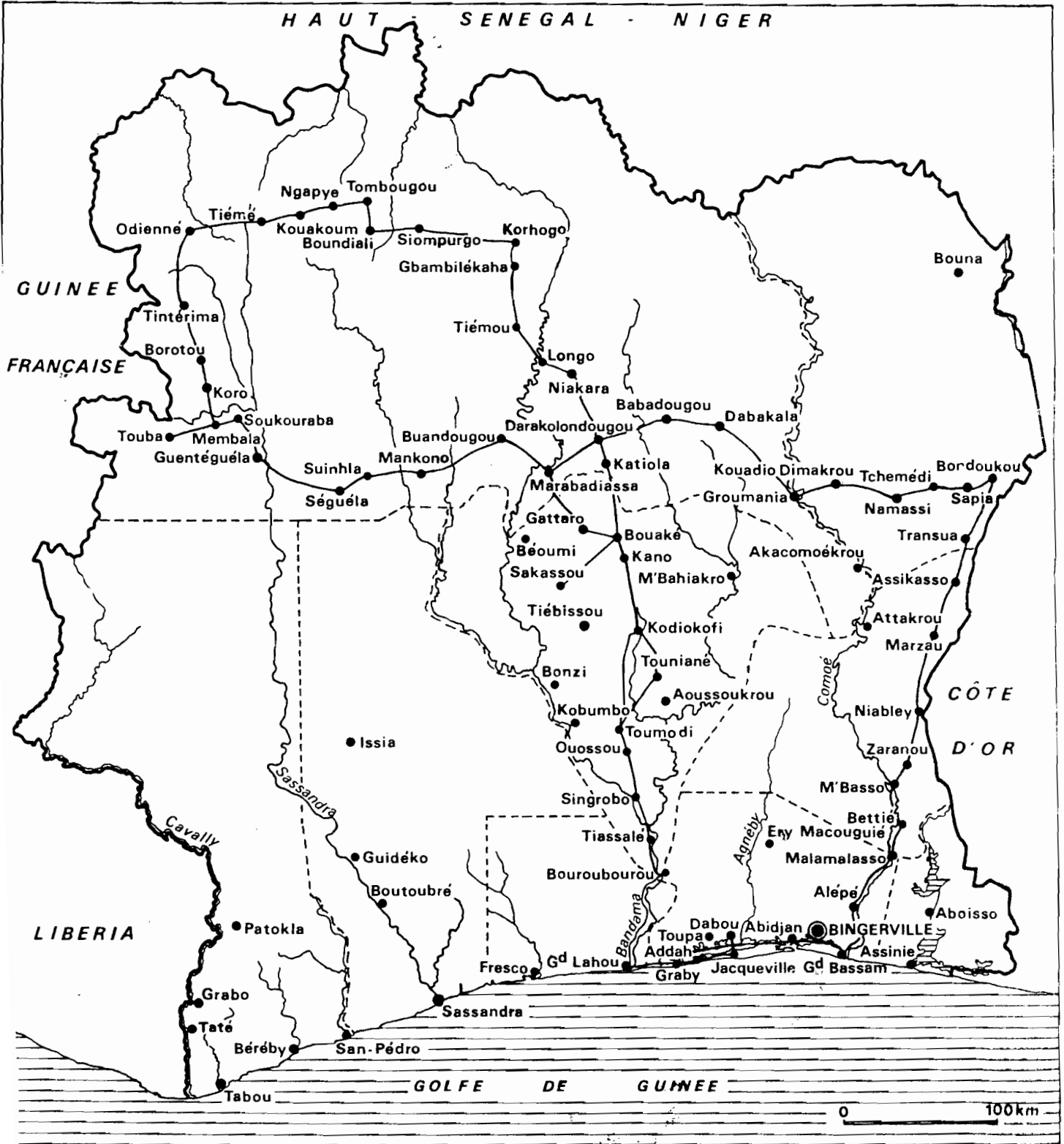
CONCLUSION GENERALE .....1.154

- Bibliographie .....1.161
- Liste des Tableaux .....1.203
- Liste des Figures .....1.230
- Signification des sigles .....1.240
- Table des matières .....1.244
- Annexe .....1.251
- Errata .....1.260

/// - ) N N E X E  
-----

Fig. 100

CÔTE D'IVOIRE  
ITINÉRAIRES SUIVIS EN 1904 ET 1905

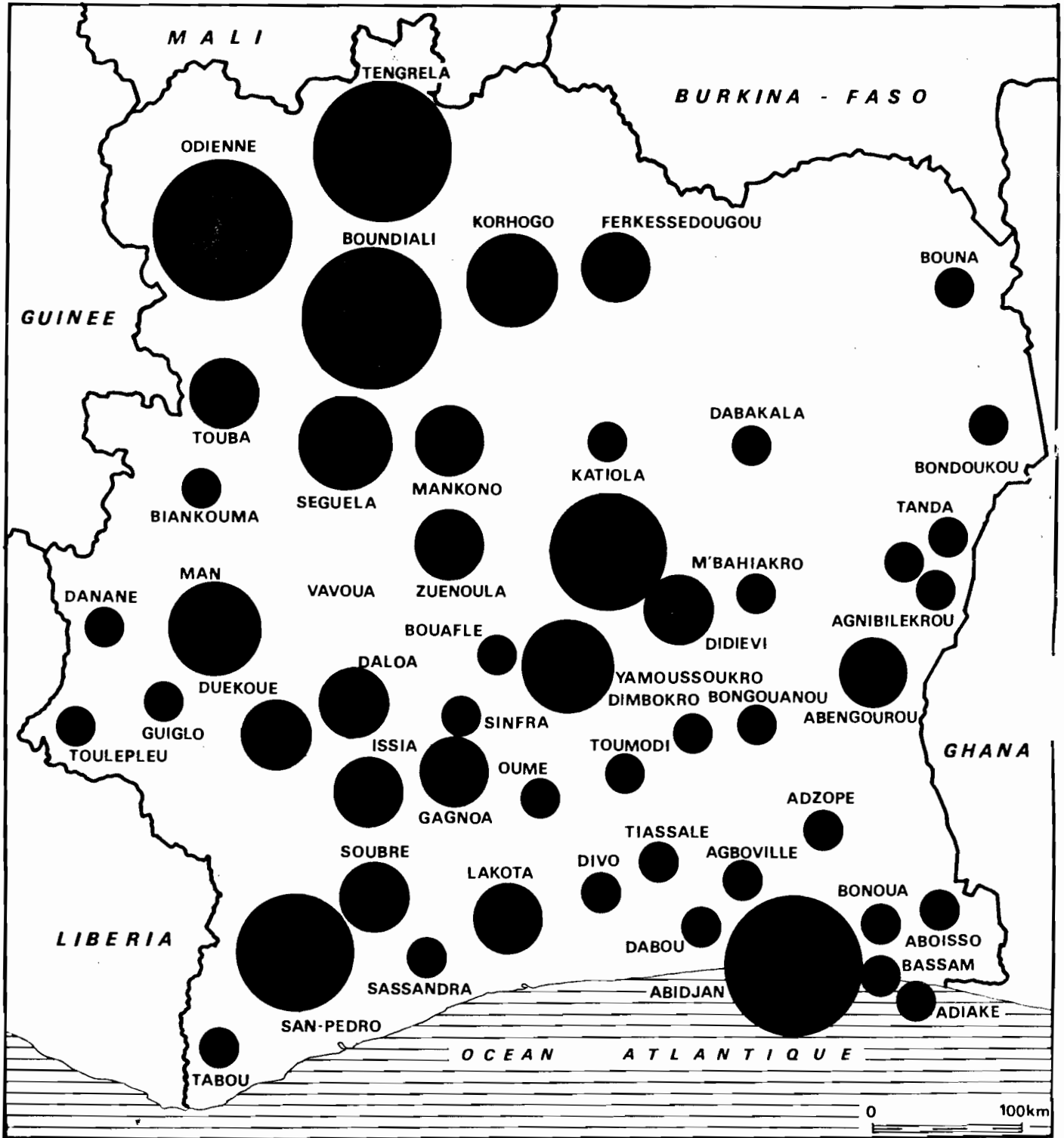


Source : Dix ans à la C.I. - Clozel

- Itinéraire suivi
- - - - Limite de cercle

Fig. 101

PORTEE TOTALE DES FL  
A PARTIR DES VILLES DE DEPART JU D'ARRIVEE  
KILOMETRES PAR VOYAGE : ALLER SIMPLE



1987

Fig. 102 NIVEAU DU KILOMETRAGE ATTEINT PAR REGION ET PAR AN DES VEHICLES DE VOYAGEURS A PLEINE CHARGE



1987

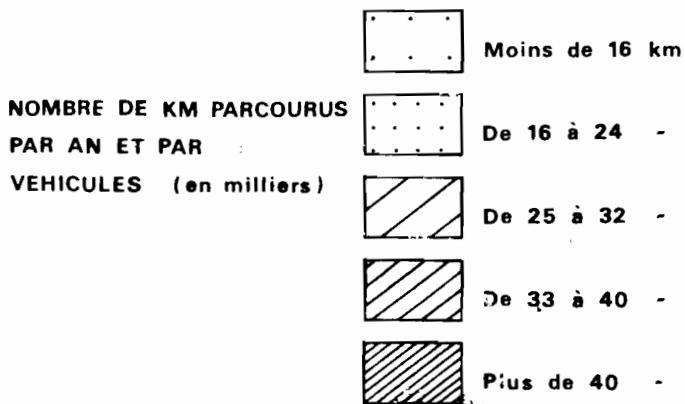
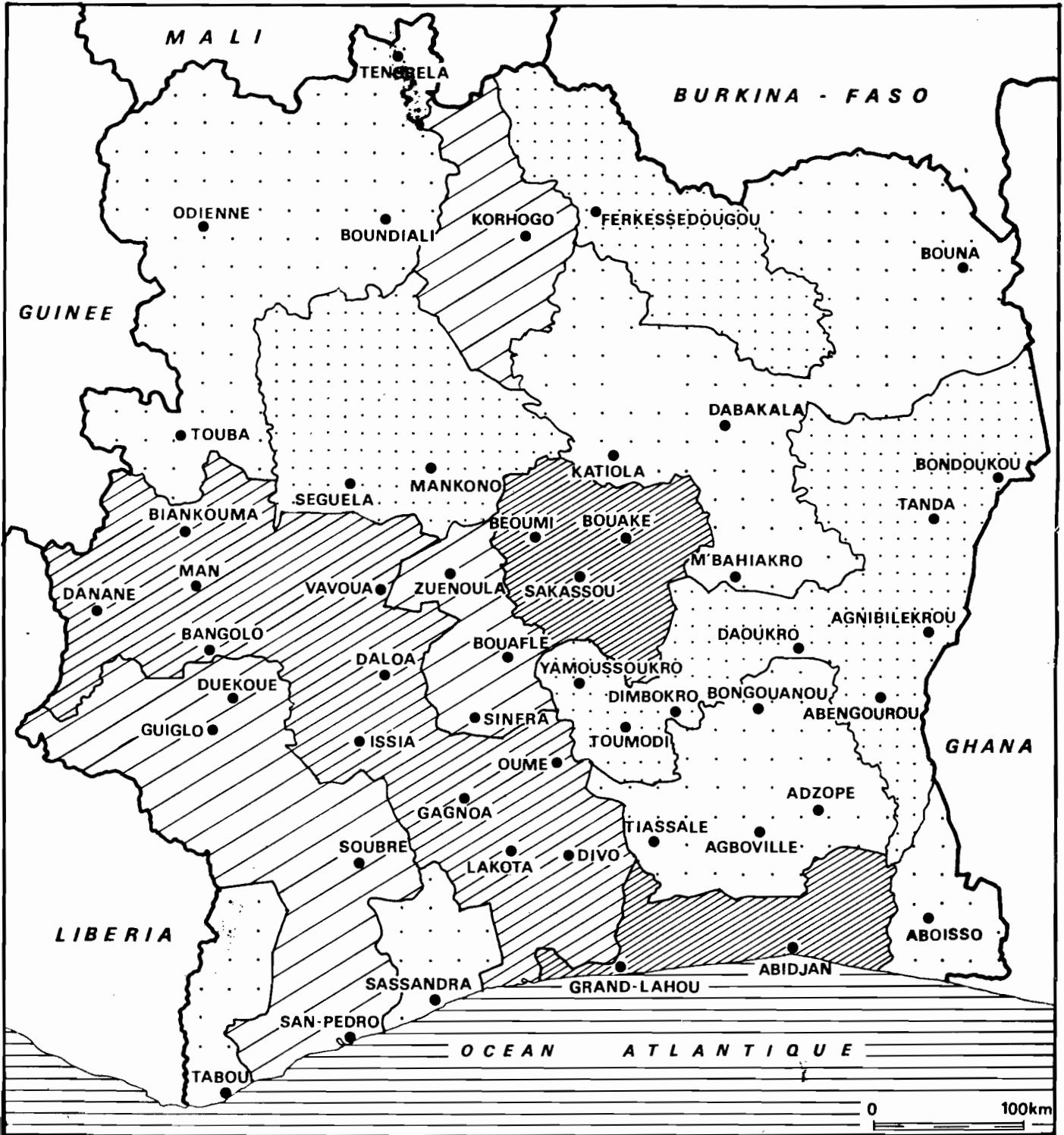


Fig. 103

### CAPACITE REGIONALE DE L'OFFRE DE TRANSPORT DES VOYAGEURS



1987

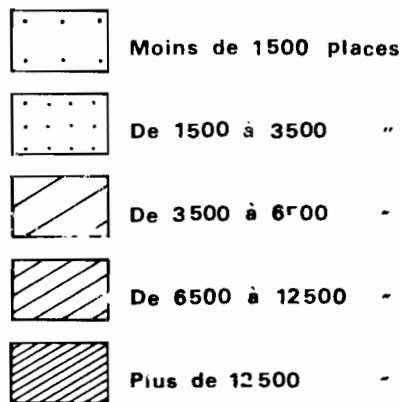


Fig. 104

NIVEAU DES FLUX REGIONAUX

NOMBRE TOTAL DE VOYAGEURS GENERES  
PAR LES PRINCIPAUX POLES DE TRAFIC REGIONAUX

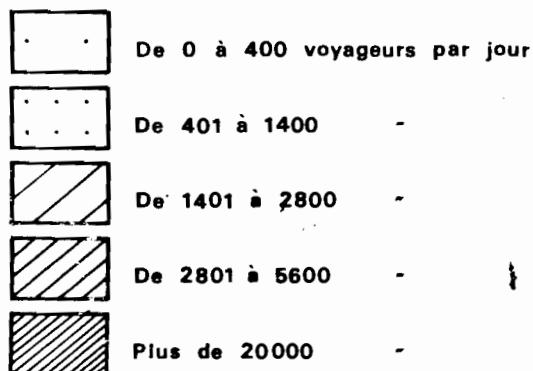
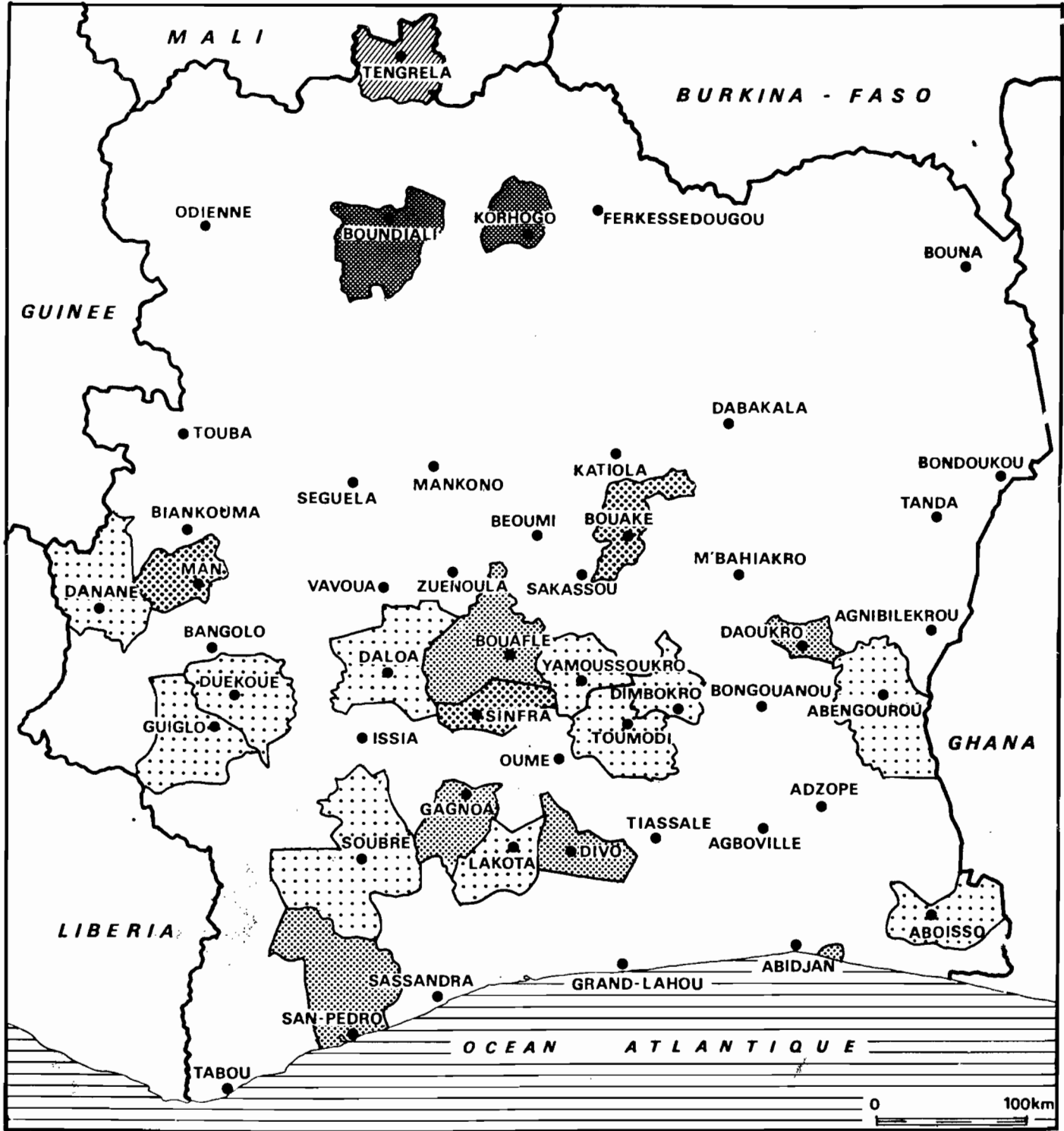




Fig. 105

DESTINATIONS DES FLUX DE VOYAGEURS ROUTIERS EN PROVENANCE DE TENGRELA



1987

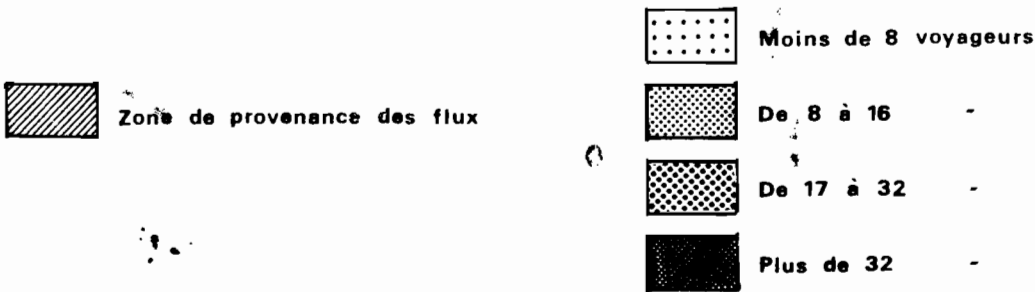
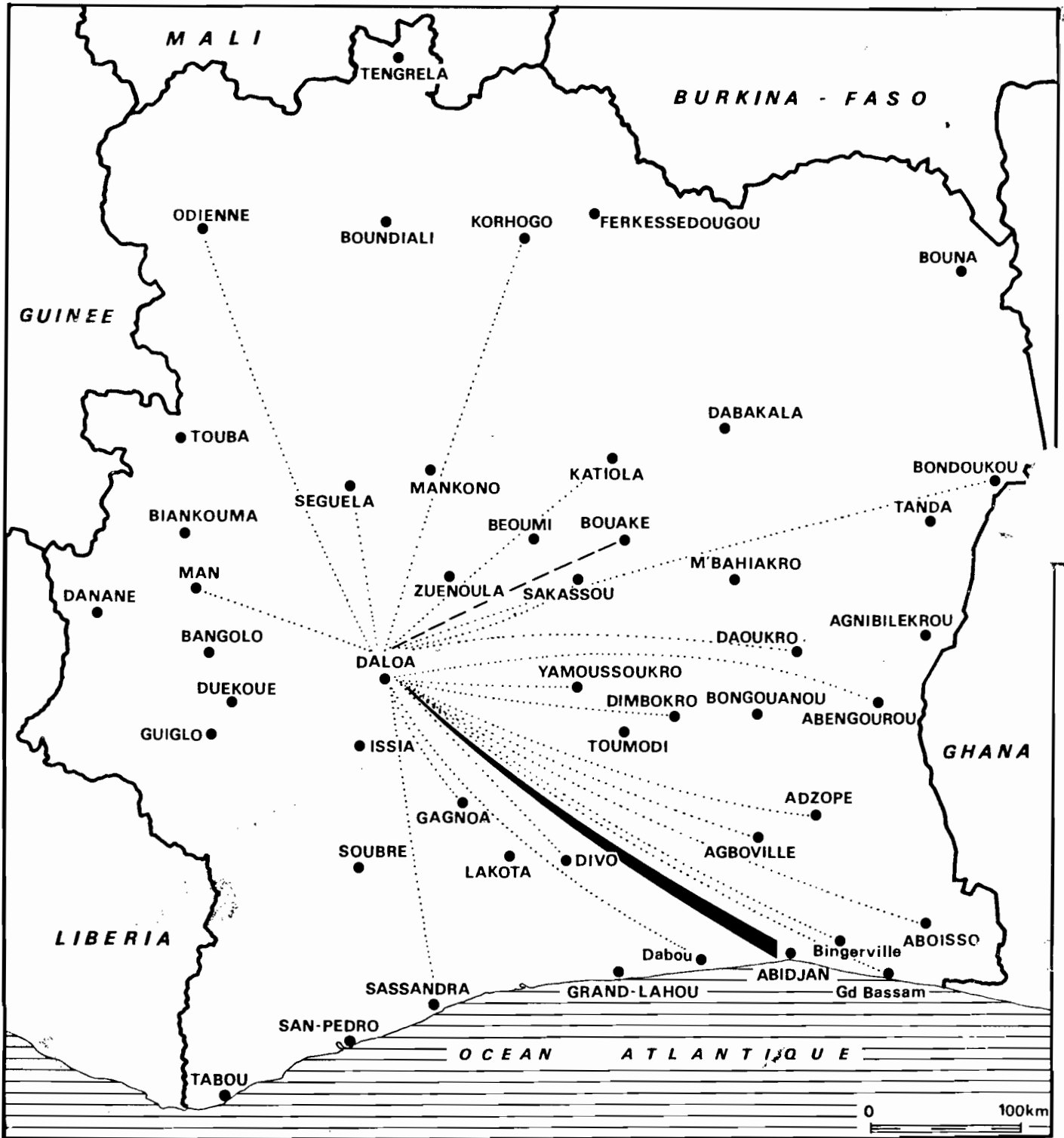


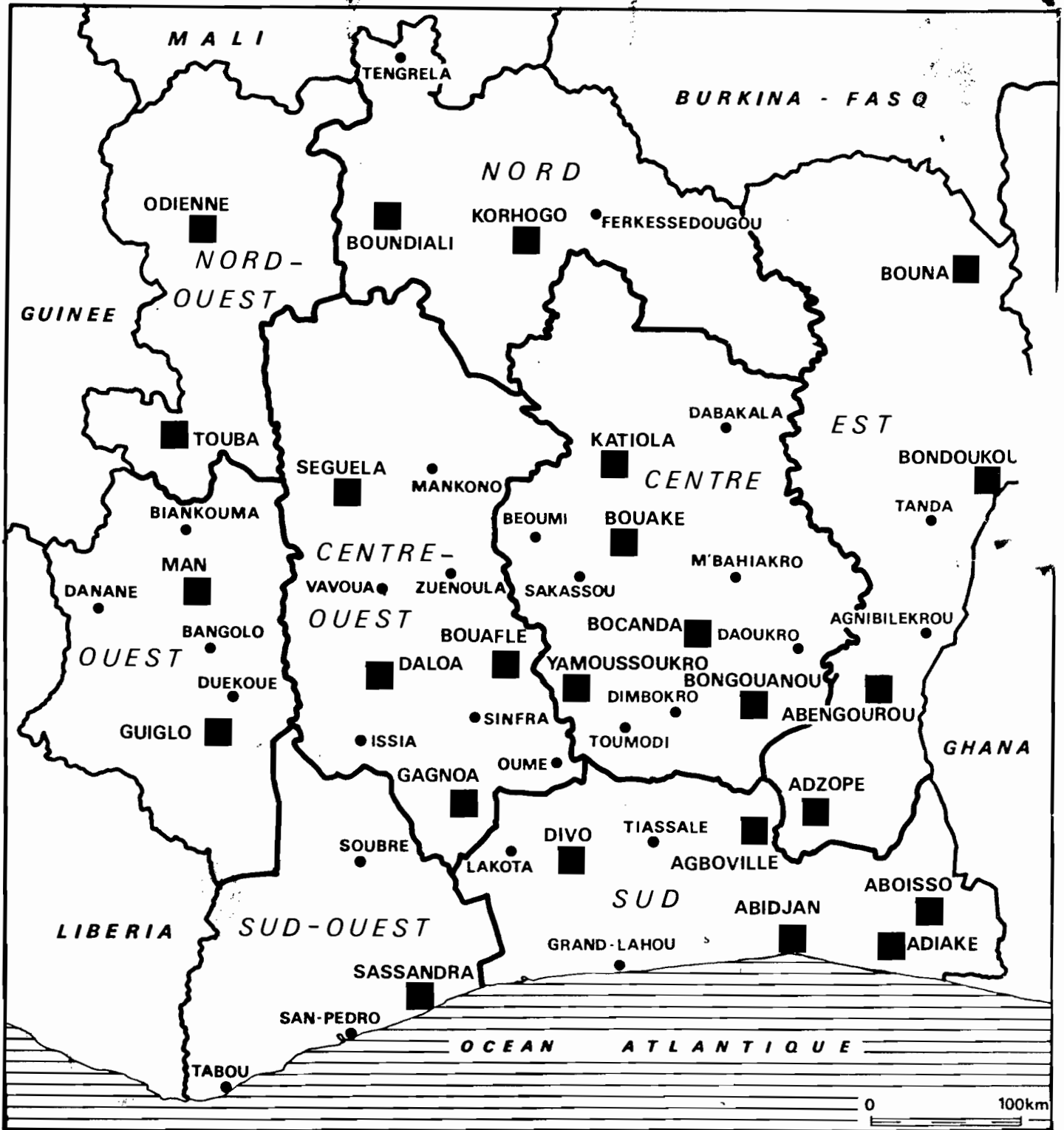
Fig. 106 AIRE DE RAYONNEMENT DU CAFOP SUPERIEUR DE DALOA



1989

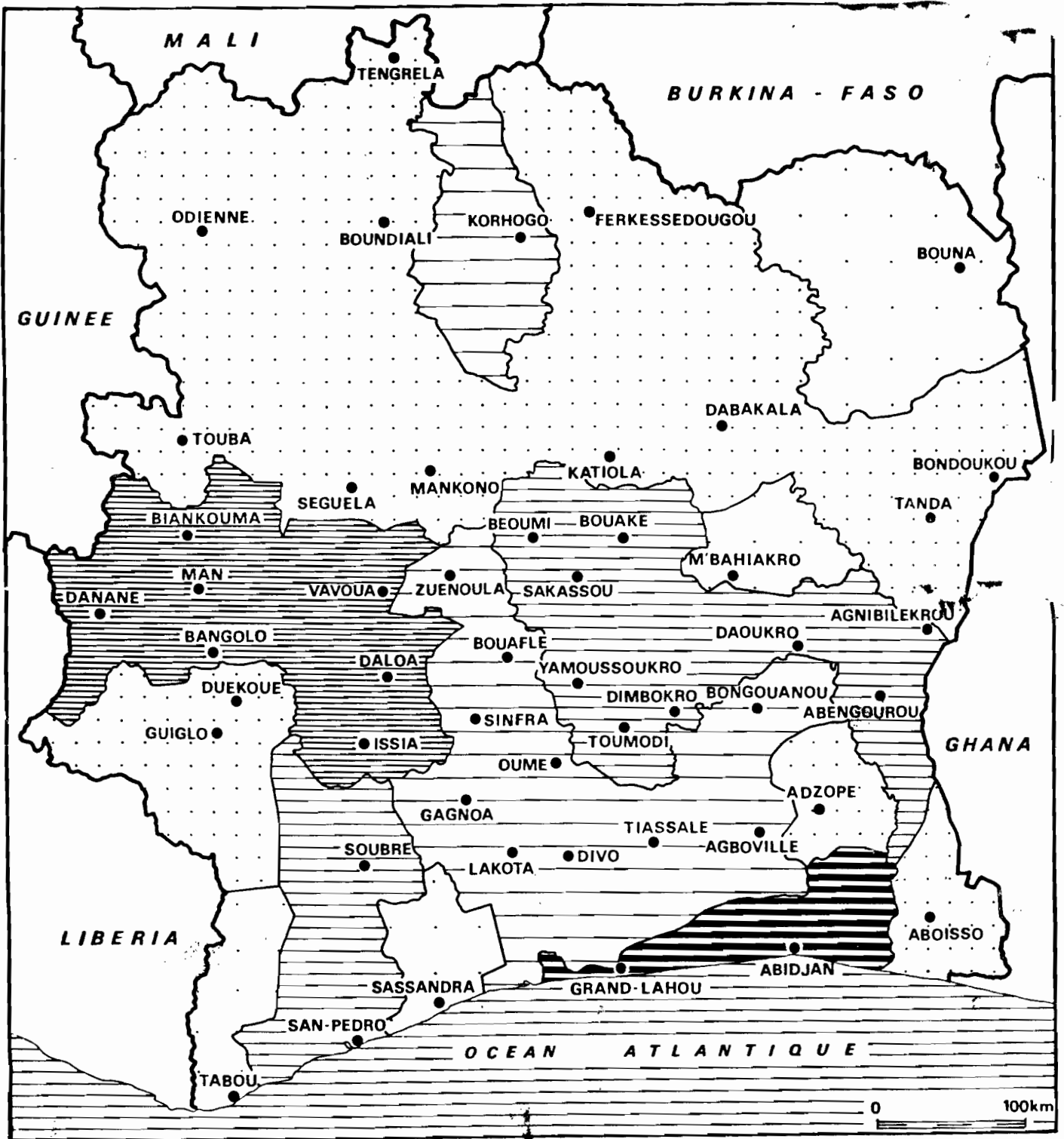
Fig. 107

DESSERTÉ POSTALE AU NIVEAU RURAL



1987

■ Localité siège de P.A.R. (Poste Automobile Rurale)



1985

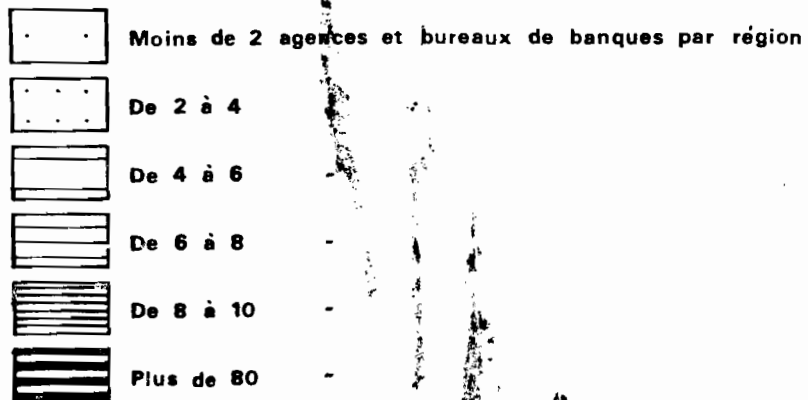
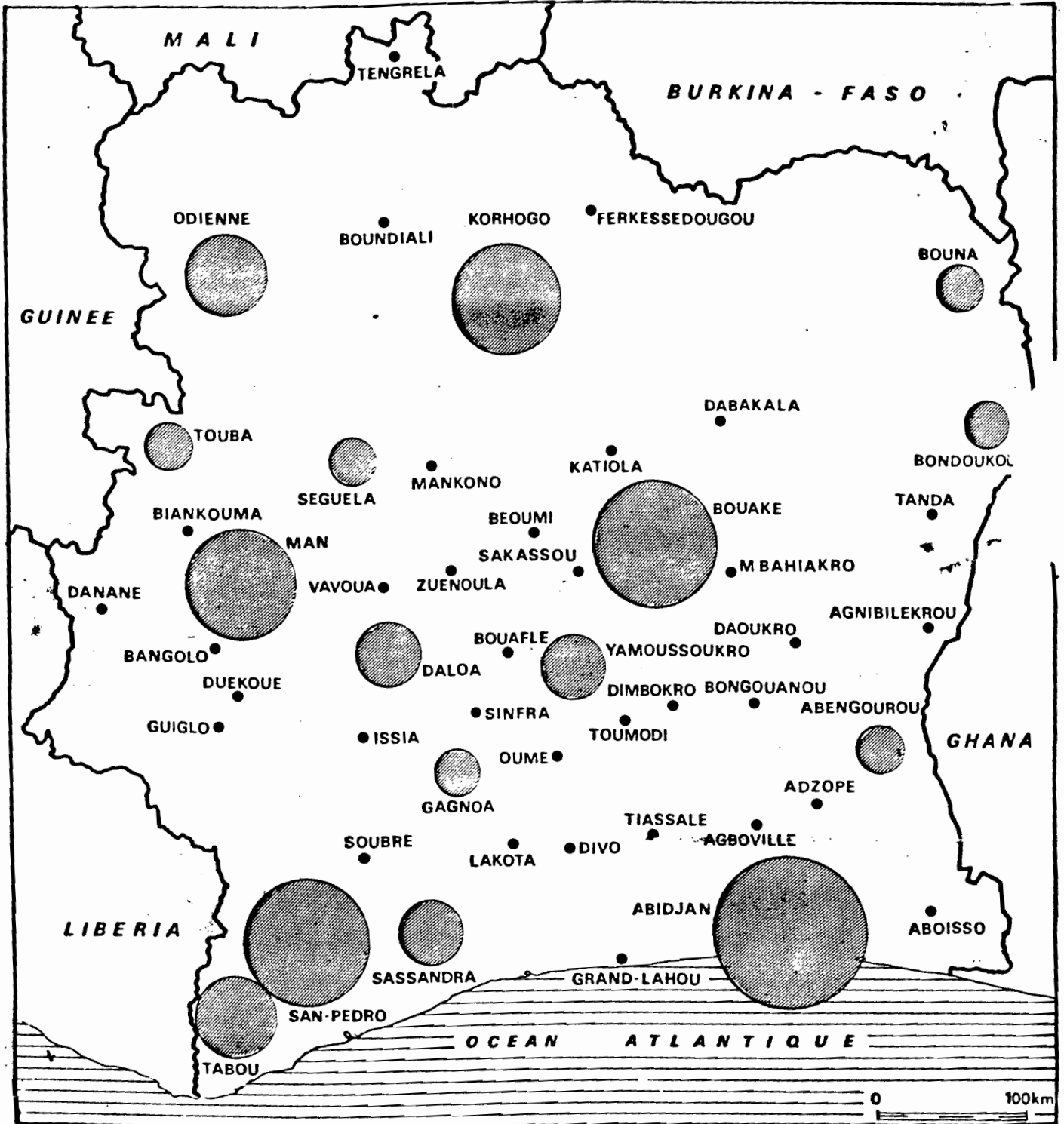
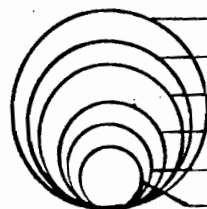


Fig. 109 : NIVEAU DES TRAFICS DE VOYAGEURS AERIELS



NOMBRE DE VOYAGEURS  
(en milliers)



- Plus de 96 voyageurs
- De 48 à 96
- De 24 à 48
- De 12 à 24
- De 6 à 12
- Moins de 6

ERRATA

Page	Ligne	Lire	Au lieu de
34	14	Jean-Léon L'AFRICAIN	Jean-Léon l'Africain
37	8	Jean-Léon l'AFRICAIN	Jean-Léon l'Africain
103	28	La	la.
160	29	socio-économiques	Socio-économiques
171	1	Marchandises embarquées dans les ports de la colonie entre 1930 et 1948	Marchandises
154	Tableau	SOURCES : Diverses	néant
829	1 & 2	Néant	Tableau N°143.....
1015	19	Débangó	Debango
1230	12	Les villes en 1969	Les villes en 1959