

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

Université Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire)



UFR Sciences de l'Homme et de la Société (UFR-SHS)

Institut de Géographie Tropicale



Année Académique :
2009-2010

Côte attribuée par la bibliothèque

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

THÈSE UNIQUE

Pour l'obtention du grade de Docteur

Discipline : **Géographie**

Spécialité : *Géographie urbaine*

**DEVELOPPEMENT URBAIN EN COTE D'IVOIRE :
CAS DE LA VILLE DE DIMBOKRO**

Présentée par :
KONAN Kouamé Pascal

Soutenue publiquement le : Mardi 15 mars 2011 à l'université de Cocody-Abidjan

Composition du jury :

- Prof. ANOH Kouassi Paul, Maître de Conférences : Président
- Prof. ALOKO-N'GUESSAN Jérôme, Directeur de Recherches : Directeur de thèse
- Prof. ALLOU Kouamé René, Maître de Conférences : Examineur
- Prof. HAUHOLOT Asseypo Célestin, Maître de Conférences : Examineur

SOMMAIRE

LISTE DES SIGLES	3
DEDICACES	4
AVANT – PROPOS	5
CONTEXTE ET JUSTIFICATION DE L'ETUDE.....	8
REVUE DE LA LITTERATURE.....	9
PROBLEMATIQUE	29
OBJECTIF DE L'ETUDE.....	32
METHODOLOGIE DE LA RECHERCHE.....	32
PREMIERE PARTIE : LES BASES FRAGILES D'UN PROCESSUS D'URBANISATION	52
CHAPITRE 1 : LA NAISSANCE DE DIMBOKRO ET LES FONCTIONS DE LA VILLE COLONIALE.....	53
CHAPITRE 2 : DIMBOKRO, POLE DE LA "BOUCLE DU CACAO"	70
CHAPITRE 3 : LA TENTATIVE DE RECONVERSION ECONOMIQUE ET LES GRANDES ACTIONS D'URBANISMES.....	96
CHAPITRE 4 : L'AMORCE DU DECLIN DE LA VILLE DE DIMBOKRO	107
CONCLUSION PARTIELLE.....	116
DEUXIEME PARTIE : UN NIVEAU DE DEVELOPPEMENT SOUTENU ENCORE PAR LES ACQUIS DU PASSE	118
CHAPITRE 5 : LA DYNAMIQUE SPATIALE DE LA VILLE DE DIMBOKRO	119
CHAPITRE 6 : UNE DYNAMIQUE DEMOGRAPHIQUE RALENTIE	171
CHAPITRE 7 : L'ECONOMIE URBAINE FRAGILISEE	188
CONCLUSION PARTIELLE.....	214
TROISIEME PARTIE : LE BILAN DES ACTIONS DE DEVELOPPEMENT DANS LE CADRE DE LA COMMUNALISATION.....	216
CHAPITRE 8 : L'ORGANISATION ET LES MOYENS DE GESTION DE LA VILLE DE DIMBOKRO	217
CHPITRE 9 : LES ACTIONS, LES PROBLEMES ET LES PERSPECTIVES DE LA COMMUNALISATION DE DIMBOKRO	252
CHAPITRE 10 : LE SYSTEME DE RELATION DE LA VILLE DE DIMBOKRO AU NIVEAU REGIONAL	284
CONCLUSION PARTIELLE.....	307
CONCLUSION GENERALE	309
BIBLIOGRAPHIE	314
LISTE DES FIGURES	319
LISTE DES PHOTOS.....	320
LISTE DES TABLEAUX	321
TABLE DES MATIERES.....	324
ANNEXES	330

LISTE DES SIGLES

AOF	Afrique Occidentale Française
BNETD	Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement
BSIE	Budget Spécial d'Investissement et d'Equipeement
CFCI	Compagnie Française de Côte d'Ivoire
CFAO	Comptoir Français d'Afrique de l'Ouest
CFA	Communauté financière d'Afrique
CIDT	Centre Ivoirien de Développement du Textile
CM2	Cours moyens deuxième année
COTIVO	Cotonnière Ivoirienne
CROU	Centre Régional des Œuvres Universitaires
CSAO	Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest
EECI	Energie Electrique de Côte d'Ivoire
ENS	Ecole Normale Supérieure
ERG	Etablissement Roger Gonfréville
FIAU	Fonds d'Investissement d'Aménagement Urbain
FPCL	Fonds de Prêts aux Collectivités Locales
FRAR	Fonds Régionaux d'Aménagement Rural
ha	hectare
IGT	Institut de Géographie Tropicale
INS	Institut National de la Statistique
IRD	Institut de Recherche pour le Développement
IVOSEP	Société Ivoirienne de Sépulture
Kv	Kilovolt
Kwh	Kilowattheure
OMOCI	Office de Main d'œuvre de Côte d'Ivoire
ONG	Organisation Non Gouvernementale
OSC	Organisation de la Société Civile
RAN	Régie Abidjan-Niger
RGPH	Recensement Général de la Population et de l'Habitat
RNA	Recensement National Agricole
SCOA	Société Commerciale de l'Afrique de l'Ouest
SETU	Société d'Equipeement des Terrains Urbains
SOGEFIHA	Société de Gestion Financière de l'Habitat
SICF	Société Ivoirienne de Chemin de Fer
SIDECO	Société Ivoirienne de Distribution Economique
SIETHO	Société Ivoirienne des Equipements Touristiques et Hôteliere
SODECI	Société de Développement de l'Eau en Côte d'Ivoire
UTEXI	Union Textile de Côte d'Ivoire
VRD	Voirie Réseaux Divers
WALTPS	West Africa Long Term Perspective Study

DEDICACES

À mon père et à ma mère,
Pour m'avoir scolarisé
Malgré qu'ils n'aient pas été à l'école.

À mes frères et sœurs,
Pour leur soutien psychologique.

À Feu Ouattara Issa,
Qui m'a orienté dans la recherche

AVANT - PROPOS

Le développement est une notion multiforme qui est utilisée dans toutes les disciplines. Tantôt il désigne une évolution, tantôt il traduit une généralisation progressive ou une étape de mise au point. En géographie, le développement est une évolution vers un stade plus avancé. Il se concrétise généralement par la création d'équipements et d'infrastructures dans l'espace. Ces équipements et infrastructures permettent la transformation d'un espace rural en espace urbain.

En Côte d'Ivoire, les bases de l'urbanisation ont été posées par le colonisateur pour des besoins économiques. A l'indépendance, l'Etat ivoirien a poursuivi la construction urbaine dans la continuité des stratégies coloniales à travers des programmes de développement. Il y a eu des programmes spéciaux (programme d'urgence pour le nord, ...) et des programmes nationaux (programme d'urbanisme tournant, ...). Tous ces programmes de développement ont été financés par les retombées de l'économie agricole (essentiellement café et cacao) de 1960 à 1970. Mais à la fin des années 70, dans un contexte de crise économique mondiale l'Etat ivoirien va réduire de façon drastique le financement de son développement. Ainsi, presque toutes les villes connaissent une crise de leur développement. Sur recommandation des bailleurs de fonds internationaux, la Côte d'Ivoire, à l'instar des pays africains va opter pour la décentralisation comme solution aux problèmes des villes. C'est dans ce contexte, qu'il nous a été demandé dans le cadre de nos études doctorales de présenter une thèse intitulée : « Développement urbain en Côte d'Ivoire : cas de la ville de Dimbokro ». La ville étudiée a été choisie parce qu'elle a été au cœur de la première "Boucle du cacao"¹, donc de l'économie de plantation.

La contribution de notre thèse sera de tenter d'apporter des réponses à la crise urbaine qui perdure dans cette ville malgré ses acquis du passé. Pour cela, nous aurons recours à une démarche scientifique dans laquelle il sera question d'émettre des hypothèses qui seront vérifiées après le croisement de plusieurs variables pour faire apparaître la vérité scientifique.

Le présent document constitue certes un travail de thèse de Doctorat, mais notre apprentissage dans un domaine aussi complexe qu'est la recherche fait qu'il comportera des quelques erreurs. Nous prions nos maîtres de nous en excuser, et nous les rassurons de notre entière disponibilité quant à rectifier ces erreurs.

¹ C'est le nom donné à la zone ayant les plus grandes productions de café et de cacao.

Nous tenons à exprimer notre gratitude à notre Directeur de recherche, Professeur Jérôme ALOKO-N'GUESSAN, Directeur de recherches à l'Institut de Géographie Tropicale de l'Université de Cocody-Abidjan. Ce remerciement loin d'être une formule classique qu'on trouve au début de tout travail de recherche, est l'expression d'une profonde reconnaissance d'un élève à son maître qui n'a ménagé aucun effort pour nous faire partager sa science et son expérience.

Nous souhaitons également remercier le Professeur ATTA Koffi, pour avoir guidé nos premiers pas dans la recherche.

Merci au Professeur TAPE BIDI Jean, professeur titulaire à l'IGT, pour ses conseils avisés et sa disponibilité.

Nos remerciements vont aussi à l'endroit du Professeur ANOH Kouassi Paul, pour ses encouragements et ses conseils.

Nous remercions particulièrement le Professeur KOLI-BI, pour sa disponibilité et ses précieux conseils.

Merci au Professeur Alphonse YAPI-DIAHOU, Professeur titulaire à l'Ecole Normale Supérieure d'Abidjan et à l'université de Paris VIII (France) qui par son ouverture, sa disponibilité et ses critiques pertinentes nous a aidé à orienter cette thèse.

Nous disons également merci aux Professeurs BIKPO-KOFFIE et HAUHOUOT Célestin qui constituent pour nous des modèles.

Notre sincère gratitude va particulièrement à l'endroit de Feu Dr. Issa Ouattara, anciennement Maître-assistant à l'IGT, qui n'a pas manqué de prêter une attention particulière à ce travail. C'est grâce à son soutien, ses conseils et ses critiques avisées, son ouverture à nos attentes, que nous avons pu continuer ce travail.

Nous ne saurions terminer cette rubrique sans adresser un mot de remerciement au Dr. LOBA Valery, Assistant à l'IGT, pour sa disponibilité et ses critiques pertinentes. C'est aussi grâce à

lui que nous avons pu réaliser nous-mêmes nos cartes, nous lui devons notre apprentissage à la cartographie numérique.

Merci au Dr. DOUKA, pour sa disponibilité et ses conseils.

Nos remerciements vont également à l'endroit de tous les enseignants de l'IGT : Dr. N'GOTTA N'guessan, Dr. KRA Yao, Dr. KABLAN, Dr. GOGBE Téré, Dr. APHING-KOUASSI, Dr. KONAN Eugène et tous les autres.

Nous exprimons notre reconnaissance à M. EBY Kadio Jean, Sous-Directeur des Etudes et de la Recherche des Partenariats à la Direction Générale de la Décentralisation et du Développement Local (DGDDL).

Nous prions toutes les personnes sollicitées dans le cadre de l'élaboration de ce travail, de trouver ici, l'expression de notre infinie reconnaissance.

Nous remercions les doctorants qui nous ont précédés dans le clan des nouveaux docteurs : Dr. ABOYA, Dr. YAO, Dr. Zran et Dr. ADOU.

Remerciements spéciales aux doctorants de l'IGT, particulièrement ceux du bureau 4 : Mafou, Coulibaly (Coul), Eby, et Lath ; ainsi qu' à Memel, Nanan, Edith, Rokya, Kotchi, « A4 », Ayenon, Doh Bi, Kassi, Arnaud, Brou.

Nous ne pouvons clore cette séance de remerciements sans penser aux Doctorants de l'IGT, à Monsieur Gnonhoué Pierre, à toute ma famille, ainsi qu'aux amis : Williams G., Eric G., Fernand A., Fernand H., Toti, Fidèle Y., Charles O., Jinsky B., Hélène Brou, Francine Y., Emeline Y. et tous les autres.

CONTEXTE ET JUSTIFICATION DE L'ETUDE

L'urbanisation est l'un des faits les plus marquants du 20^è siècle et de ce début de 21^è siècle. On parle de phénomène urbain car il s'agit d'un fait extraordinaire de voir tant de personnes attirer par les villes qui se développent très rapidement.

En Côte d'Ivoire l'urbanisation débutée dans le sud, s'est étendue dans les zones d'économie agricole. Ainsi pour des besoins d'évacuation des produits, ces zones seront développées à partir des voies de communication (rail et routes). Les localités situées aux points de rupture de charge ont connu une urbanisation rapide et spontanée. Ce fut le cas de Dimbokro. Cette ville capitale de la région du N'Zi-Comoé qui fut la première "Boucle du cacao". Elle a donc été au cœur de l'économie de plantation de 1960 à 1980. Elle a bénéficié de retombées à savoir : l'installation des grandes maisons de commerces, l'ouverture d'importants axes de communication, l'installation de scieries, etc.

Par ailleurs, la ville de Dimbokro a bénéficié de l'attention particulière de l'Etat à travers deux (2) programmes de développement. Ainsi, Dimbokro fut choisi avec Bouaké Agboville pour le programme industrialo-urbain (Mammouth textile) leur permettant d'abriter des complexes textiles. Puis, la célébration de la fête tournante d'indépendance de 1975 dans la ville lui a permis d'avoir la plupart des équipements et infrastructures dont elle dispose encore.

Aujourd'hui Dimbokro est une ville quelconque, une ville qui n'émeut personne. Elle n'arrive même pas à polariser son hinterland régional. Il s'y est installée une crise urbaine dont les signes les plus visibles sont : la dégradation des cadres de vie, la vétusté des équipements publics, etc.

Dès lors, la question qui fonde cette recherche est la suivante : pourquoi malgré ses acquis du passé, la ville de Dimbokro n'arrive pas à amorcer le développement ?

REVUE DE LA LITTERATURE

L'urbanisation est un phénomène récent en Afrique de l'ouest. En effet le développement des villes dans cette partie de l'Afrique est le fait plus marquant de la deuxième moitié du 20^{ème} siècle. Autrement dit cette période souligne le passage d'une société rurale à une société majoritairement urbaine. Ainsi de nombreuses études et recherches se rapportant à l'urbanisation ont été menées. Ce sont pour la plupart des monographies de villes relevant les contextes d'évolutions des villes et les disfonctionnements de celles-ci. Notre contribution à une connaissance plus large du développement urbain en Côte d'Ivoire à la ville secondaire de Dimbokro s'articule autour des points suivants :

- le développement urbain ;
- les modalités de développement des villes ;
- les facteurs à la base des crises en milieu urbain ;
- les solutions et mesures d'adaptation proposées par les Etats et les pouvoirs locaux ;
- Dimbokro et sa région.

1-Le développement urbain

1.1-Définition du concept de "développement urbain"

La définition du concept de "développement urbain" recommande que l'on détache les deux (2) termes (développement et urbain) pour en saisir le sens.

Le terme "développement" a d'abord été pris en "otage" par les économistes qui, en le définissant, mettaient en relief la croissance de valeurs de production et divers autres agrégats économiques (Loba, 2008). Ce n'est qu'après la seconde guerre mondiale que la notion de développement intégra le volet social et humain, cher à Gillis *et al* (1998) cité par Loba (2008). Ainsi plusieurs auteurs ont tenté de définir le développement en fonction de leurs sensibilités scientifiques.

Yoda (2004) conçoit le concept de développement comme un processus politique, social et économique cohérents et harmonieux engendrant un état de vie, d'être et de pensée favorables à l'amélioration durable et désirée des conditions de vie.

Loba (2008) défend que le développement est le processus continu de transformation d'espace, d'un état social moins organisé vers une situation plus organisée englobant une

mutation des structures de production. Avant lui, Walckermann² (2005), a évoqué que le développement est le projet global de transformation d'une société.

Conte (2001), quant à lui conçoit le développement comme la combinaison des changements mentaux et sociaux d'une population qui la rendent apte à faire croître, cumulativement et durablement, son produit réel global. Dans ce cas, les changements de structures sont mis en lumière ainsi que les évolutions sociales qui conditionnent la croissance et la rendent durable. Il assimile ce concept à celui de la croissance. C'est ce que confirment Brunet *et al* (2005), lorsqu'ils disent que le développement est le stade supérieur de la croissance, atteint quand tout le programme a été accompli, quand l'équilibre stade et harmonieux a été atteint.

Ce qui nous intéresse ici, c'est le développement dans un espace urbain. Alors que faut-il entendre par le terme "urbain" ?

Le terme "urbain" selon le dictionnaire de géographie de Brunet (2005) signifie « ce qui concerne la ville, qui est de la ville » par opposition à rural. Ce terme est donc utilisé pour faire référence à la ville. Dès lors, nous pouvons donner un contenu au concept de "développement urbain" en retenant ce qui suit : c'est le processus de transformation continu d'un espace urbain à travers l'augmentation de sa population, ses activités économiques et l'extension des terrains urbains. Autrement dit, évoquer le concept de "développement urbain" dans notre travail de thèse revient à analyser la croissance urbaine sous les trois angles complémentaires que sont la population urbaine, les activités urbaines et l'espace urbanisé.

1.2-Définition du concept de "ville"

Selon le dictionnaire d'Encarta 2007 (Dicos Encarta), la ville est une agglomération de grande ou moyenne importance dont les habitants exercent, en général, des activités tertiaires. Une seconde définition donnée cette fois par l'encyclopédie encarta 2007, stipule que la ville est un groupement de population et de constructions dont la vie s'articule autour d'une même organisation économique et socioculturelle.

Au-delà de cette définition structurelle par essence évolutive et fonction de spécificités nationales et régionales, la notion de ville, riche et complexe, possède plusieurs dimensions dans le domaine des sciences environnementales et sociales et recoupe d'autres notions comme cité, commune, agglomération, métropole. Du point de vue statistique, la ville compte théoriquement un effectif de population minimum (2 000 habitants en France, 5 000 ou 10 000 dans d'autres pays), regroupé dans un espace limité, les maisons ne devant pas être distantes de plus de 100 m. Juridiquement, la ville est constituée en commune (plus petite

² Walckermann (2005) : cité par Loba, 2008.

division administrative, qui en comptait 36 679 lors du recensement de 1999), administrée par un maire et un conseil municipal, ou en agglomération (entité comprenant la ville et sa banlieue).

En Côte d'Ivoire l'INS définit la ville dans les années 70 comme toute agglomération d'au moins 5000 habitants dont plus de la moitié des actifs exerce une activité non agricole. D'après HAUHOUOT (2002), la définition de la ville a subi une évolution au plan démographique car le critère de 5000 habitants adopté au départ est revu à la baisse par l'INS qui propose la ville comme « une localité d'au moins 3000 habitants, agglomérée et dotée d'une fonction politique et administrative, qui se différencie du village par le niveau de ses équipements collectifs et au sein de laquelle la population active non agricole est supérieure ou égale à 50% ». Mais, ces critères de définition ne sont pas strictement appliqués dans la désignation des villes ivoiriennes. Il existe ainsi de gros bourgs ruraux qualifiés de ville en Côte d'Ivoire.

1.3-Les villes d'Afrique noire : des origines au phénomène urbain

La ville en Afrique a joué, comme ailleurs, un rôle moteur. Villes anciennes révélées par l'archéologie, villes islamisées, villes créoles, villes mercantiles, chacun des grands tournants de l'histoire a laissé sa trace, chacun des milieux écologiques et des systèmes sociaux, chaque mode économique et ensemble culturel a engendré un modèle urbain spécifique, en constante évolution sous les pressions conjuguées des invasions internes et des mutations économiques du monde occidental. Foyers de métissage culturel, les villes d'Afrique noire sont comme d'ailleurs, des résumés d'histoire (Cocquery-Vidrovitch, 1993). Ce n'est que depuis les années cinquante que le phénomène urbain s'est généralisé en Afrique au Sud du Sahara ; c'est la colonisation qui a développé le fait urbain avec l'établissement des comptoirs et la création des administrations coloniales (Gendreau, 1996). Mais, Coquery-Vidrovitch (1995) note que trois conditions ont été nécessaires à l'urbanisation que l'on trouve en Afrique comme ailleurs. Ce sont la possibilité d'un surplus de production agricole servant à nourrir les non producteurs, le commerce impliquant la présence d'une classe de marchands spécialisés dans la collecte et la redistribution des vivres, et la présence d'un pouvoir politique c'est-à-dire d'une classe de dirigeants contrôlant l'utilisation du surplus par les non productifs.

1.4-La politique urbaine

La politique urbaine peut être définie comme l'ensemble des stratégies mises en place pour l'aménagement et le développement des villes. En Afrique, la politique urbaine est fonction des moyens financiers de l'Etat. Les plans d'urbanisme directeur qui établissent les règles d'urbanisme des villes, ne sont pas toujours respectés. Et l'Etat demeure le plus souvent impuissant. Ainsi, Chaque pays a sa politique, laquelle est fonction de l'image type de villes voulue par les autorités politiques et administratives. Très souvent, parce que tenaillées par un complexe d'infériorité qui conduit à la singerie, les autorités africaines veulent que leurs villes soient des copies conformes des villes occidentales. C'est ainsi que des stratégies d'urbanisation inadaptées aux réalités africaines ont conduit à des échecs dans certains pays (Les villes africaines d'hier, d'aujourd'hui et de demain).

De même que, parlant du modèle ivoirien d'urbanisme, certains auteurs (Atta, 1975 et Dembélé, 1994) le trouvent inadapté aux réalités locales. Car c'est un modèle qui repose sur les financements extérieurs, un modèle extraverti qui ne prend pas en compte le niveau de pauvreté de la population et propose des logements en déphasage avec le mode de vie africain.

2-Les modalités de développement des villes

Sur ce point, il s'agit de tenter de comprendre les traits caractéristiques qui accompagnent le développement des villes. Les études réalisées sur la question font état de la complexité du processus de développement des villes, particulièrement dans les pays en voie de développement.

Tout d'abord, il faut relever les difficultés d'aménagement urbain liées aux sites. Certains auteurs s'accordent à reconnaître l'impact de l'assiette topographique sur le développement des villes. En Afrique et particulièrement en Côte d'Ivoire, les sites peu favorables des villes gênent leur extension et entravent leur développement (Atta, 1975). C'est pourquoi Loba (2008) affirme que la topographie détermine les secteurs de la ville urbanisables. En effet, de nombreux rubans marécageux s'étalent le long des cours d'eau, coupent les villes ivoiriennes dans tous les sens. Cette situation crée de nombreux désagréments tels que l'isolement des quartiers, l'allongement des distances rendant du coup difficiles les relations entre les quartiers en raison de l'absence de transport en commun. Pour Atta (1975), ces rubans marécageux augmentent le coût de construction des

infrastructures de communication (la desserte entre les quartiers) dans les villes qui manquent de moyens financiers.

Face aux moyens élevés qu'exige l'aménagement de ces sites accidentés, dans les villes ivoiriennes, les aménagements ne sont pas toujours faits. L'on se contente d'abandonner à elles-mêmes les zones les plus médiocres. Il en résulte un aspect dispersé de l'habitat, les villes offrant un tissu lâche de quartiers épars leur donnant un aspect d'inachevé. Pour conclure cette partie on peut affirmer que l'assiette topographique des villes d'Afrique en général et singulièrement de Côte d'Ivoire, a conditionné leur développement spatial en limitant quelque peu les possibilités de lotissement et d'aménagement (Loba, 2008).

Le second volet de cette recension des connaissances sur les modalités de développement des villes concerne la production de terrains urbains. Partout en Afrique, la production ou la création de terrains urbains relève des pouvoirs publics. En Côte d'Ivoire, Konan (2005) indique qu'à travers la législation foncière, l'Etat est le seul propriétaire du sol urbain. Par la procédure du lotissement, il change le sol rural en sol urbain. Cette pratique de gestion du patrimoine foncier urbain a été héritée de la colonisation. Mais de 1960 à aujourd'hui, le cadre institutionnel du foncier urbain en Côte d'Ivoire a subi plusieurs mutations. De ces mutations, il ressort le retrait de l'Etat du système direct de production foncière et théoriquement le transfert et la répartition des compétences de l'Etat aux collectivités territoriales, notamment en matière d'urbanisme et d'habitat³. Cet état de fait est à la pratique à l'origine des conflits de compétence entre les maires et les autorités préfectorales (PDM, 2003, 2006)⁴.

Selon Atta (1978), les dispositions législatives ivoiriennes ont ignorés le droit coutumier foncier qui est pourtant resté très efficace dans le contrôle et l'accès au foncier. Il s'en alors des conflits entre autorités coutumières et les pouvoirs publics. Cette situation crée souvent un blocage dans l'extension légale des villes ivoiriennes et suscite l'urbanisation spontanée (Attahi, 2001). Pour l'auteur, partout les quartiers d'habitats spontanés continuent à s'étendre soit dans les zones périphériques soit dans les zones à développement différé ou non constructibles isolées par la croissance spatiale. Selon Attahi (2001), Ces quartiers d'habitats spontanés échappant à toute réglementation et à tout contrôle sont le fait des autorités coutumières supposées détentrices des «droits » sur ces terrains procèdent à des lotissements et à des ventes de parcelles. Ces quartiers spontanés abritent plus de 40% de la population résidente à

³ Conférence Régionale sur l'Investissement Bâtiment et Travaux Publics Afrique de l'Ouest et Centrale dans le cadre d'un programme de partenariat Union Européenne et pays ACP (Afrique, Caraïbes et Pacifique).

⁴ PDM (2003, 2006) cité par Loba (2008)

Bamako et 20% à Abidjan. A l'habitat spontané, l'auteur associe l'habitat de type « villageois » constitué par les nombreux noyaux villageois rattrapés par l'urbanisation qui restent sous-équipés et sous-intégrés. Il est soutenu par Casez et Domingo (1991) lorsqu'ils disent que les villes s'étendent en phagocytant leur périphérie villageoise.

Seules les zones d'extension issues de lotissements légaux sont sommairement équipées avant d'être attribuées (Attahi, 2001). Les zones d'habitats spontanés reçoivent quelques équipements (insuffisants) bien après leur densification.

L'impression générale donnée par les villes africaines est celle d'une croissance incontrôlée, ayant donné naissance à de vastes quartiers étalés, dépourvus de caractère, entourant un quartier central dont les constructions et l'utilisation de terrains changent rapidement (El Sammani *et al*, 1993). Cette situation a pour corolaire une mauvaise accessibilité aux services urbains de base qui sont tout à fait inexistantes dans les quartiers spontanés.

Par ailleurs, en Afrique et particulièrement en Côte d'Ivoire, l'un des éléments qui concourent le plus à l'urbanisation est l'administration. C'est ce que confirme Atta (2000) lorsqu'il nous fait savoir que les villes ivoiriennes sont nées de l'administration et de l'économie de traite. Il note à cet effet que l'urbanisation est un héritage colonial qui a débuté par l'implantation de comptoirs fortifiés sur le littoral et de postes militaires à l'intérieur. Ces comptoirs et postes militaires sont les noyaux de nombres de villes actuelles. Pour l'auteur, le point de départ d'une ville en Côte d'Ivoire est l'érection d'une localité en sous-préfecture. Ainsi l'administration sous-préfectorale et ses services sont chargés de créer la ville.

Pour Hauhouot (2002), les villes ivoiriennes doivent leur vitalité aux services liés au développement du commerce de distribution et aux administrations. Il précise que de cette situation, les "villes-carrefours" tirent le maximum de profit pour développer un rôle régional important d'entrepôts et de redistributeurs. Abordant dans le même sens Atta (2000) note que l'impact des emplois administratifs sur le commerce et les services a soutenu le processus d'urbanisation. Toutefois, les villes ivoiriennes sont marquées par la fonction de service soutenue par l'essor de l'activité agricole (Aloko, 1989). Hauhouot (2002), note l'absence d'industrie⁵ représentée par des activités de la micro-industrie et de l'artisanat.

Selon Atta (2000), la stratégie ivoirienne de développement financée par l'économie de plantation et basée sur le maillage politico-administratif (sous-préfectures et départements) a permis de constituer un Etat et une administration modernes avec des équipements et services divers signes d'une urbanisation administrative.

⁵ A l'exception d'Abidjan et Bouaké, il n'y a pas de villes industrielles au sens habituel du terme.

3-Les fondements de la crise urbaine en Afrique

Gervais-Lambony (1994) fait la remarque suivante : « Les villes africains changent : partout est évoquée la "crise urbaine" ». Cette remarque de Gervais-Lambony nous amène à chercher le contenu du terme "crise urbaine". Brunet (2005), dans son dictionnaire de géographie, définit la crise comme le temps de dégradation d'un système. La ville étant souvent définie comme un système, on peut appréhender la crise urbaine comme le temps de dégradation des équipements et infrastructures et/ou de dysfonctionnement des fonctions urbaines. Ainsi, étudier la crise urbaine permet de réinterroger les transformations de la ville contemporaine et les contenus des politiques publiques mises en œuvre pour résoudre des difficultés de fonctionnement et de gestion urbaine (Baudouï, 1999).

Les facteurs majeurs qui influencent le cours de l'urbanisation en Afrique peuvent être résumés ainsi : la croissance de la population et l'exode rural, la sécheresse, le prix du pétrole, le ralentissement de l'économie globale, la tendance défavorable en matière de commerce pour les exportateurs de denrées primaires, les politiques domestiques favorisant des citadins aux dépens des ruraux (White, 1993). Pour lui, c'est la combinaison de ces facteurs qui a plongé les villes africaines dans une crise qui perdure.

3.1-La croissance de la population des villes, source de nombreux problèmes

Casez et Domingo (1991) et Verron (1994)⁶ ont fait remarquer au cours des trois dernières décennies que la population des villes dans le tiers-monde a généralement progressé 2,3 à 3,5 fois plus vite que la population prise dans son ensemble. Loba (2008) soutient ce fait en disant que près de 3 millions d'urbains supplémentaires se sont ajoutés chaque année à la population des villes entre 1980 et 1990. Cette tendance démographique est plus accentuée dans les villes africaines. C'est ce que soutient Harsch (2001) lorsqu'elle écrit que la population urbaine de l'Afrique augmente plus que dans toute autre région du monde (en moyenne de 4% par an). Ce pourcentage est bien plus élevé dans certaines villes.

Pour Harsch (2001), cette croissance rapide de la population des villes africaines est en partie due à l'accroissement démographique naturel, mais elle est surtout le résultat d'une migration des campagnes en direction des villes. Elle explique cette migration "forcée" des campagnes vers les villes par la sécheresse, la dégradation de l'environnement, la pauvreté rurale et les guerres qui sont des facteurs contraignant de nombreux jeunes ruraux à partir pour les villes afin d'y chercher un emploi et d'autres perspectives économiques et sociales.

⁶ Ces trois auteurs : Casez et Domingo (1991) et Verron (1994) ont été cités par Loba (2008).

Cette croissance rapide de la population des villes africaines a dépassé la capacité de gestion, les ressources financières et le processus d'urbanisation même (White, 1993). Abordant dans le même sens, Gendreau (1996) écrit que la ville africaine fait difficilement face aux dépenses d'infrastructures et de services nécessaires à une population de plus en plus importante : création d'emplois, construction de logements, services d'éducation et de santé, transports urbains, approvisionnement des marchés, assainissement (évacuation et traitement des eaux usées et des déchets), approvisionnement en eau et en énergie (avec en particulier le déboisement des zones rurales périphériques). Il en résulte souvent l'apparition des problèmes sociaux : effondrement des valeurs traditionnelles (famille, solidarité...), délinquance, prostitution, toxicomanie, criminalité, sans parler de la dégradation de l'environnement.

Face à la croissance rapide de la population des villes du tiers monde et les nombreux problèmes qu'elle engendre, deux principales thèses s'affrontent. La première thèse d'inspiration marxiste a préconisé la réduction des inégalités entre les villes et les campagnes par le développement du ruralisme en lieu et place de l'urbanisme. Cette idée fut scandée par l'ex-président cubain Fidel Castro en ces termes : « plus de ruralisme et moins d'urbanisme ». Selon cette thèse marxiste, le développement des villes engendre beaucoup de difficultés socio-économiques et nécessite beaucoup plus d'investissements qui devraient revenir au milieu rural, principal acteur de la production des richesses d'un pays. Cette thèse marxiste ayant eu peu de succès, une autre soutenue par les néo-libéraux, stipule que les villes demeurent des centres de progrès et des creusets de civilisations (Domingo et al 1991). C'est dans ce sens que Santos (1971) affirme que « la ville porte en elle-même le germe de l'évolution et de la rénovation ».

3.2-Les politiques économiques inefficaces

Sur ce point, selon Harsch (2001), certains analystes pensent que les politiques économiques adoptées par de nombreux gouvernements africains au cours des années 80 et 90, en grande partie à la demande de la Banque mondiale (BM) et du Fonds monétaire international (FMI) ont contribué à aggraver les problèmes des villes africaines. En effet, ces politiques économiques connues sous le nom de programme d'ajustement structurel (PAS) ont entraîné une réduction de l'emploi⁷ et la faillite de nombreuses entreprises locales⁸ incapables de rivaliser avec les articles importés bon marché. De plus, l'austérité budgétaire due aux PAS a empêché les autorités municipales de maintenir et de financer suffisamment

⁷ Réduction de l'emploi dans le secteur structuré et augmentation de l'emploi dans l'informel.

⁸ La faillite de nombreuses entreprises locales par le biais de la libéralisation des échanges.

les services de base comme les routes, le ramassage des ordures ménagères, l'électricité et les réseaux d'approvisionnement en eau.

Pour White (1993), le contrôle des prix pour protéger les consommateurs urbains, connu sous le terme de "biais urbains"⁹ a particulièrement contribué à la crise urbaine en Afrique. Cette politique a entraîné la dépendance des citoyens vis-à-vis des aliments importés bon marché, surtout les céréales.

L'un des plus grands dilemmes auxquels sont confrontées un grand nombre de villes africaines tient au financement du développement et à l'entretien de services essentiels (Harsch, 2001). Autrement dit, les états africains sont dépendants vis-à-vis des devises étrangères pour la gestion urbaine. La pénurie de ces devises a rendu difficile le maintien des services basés sur les matériaux importés (White, 1993). Ainsi dans les villes comme Dakar et Ibadan, bien qu'il y ait de l'eau, sa distribution doit être interrompue à cause du manque de devises étrangères pour acheter les produits chimiques nécessaires à son traitement (White, 1993).

Par ailleurs, Morand (1996), elle dénonce le manque de continuité des travaux d'aménagement par les chefs d'Etat lorsqu'ils arrivent au pouvoir. C'est ainsi qu'elle évoque le cas de Yamoussoukro (capitale politique de la Côte d'Ivoire), malgré la présence d'infrastructures de grande renommée qu'elle possède, perd de la notoriété qu'elle avait du temps de feu le Président Houphouët-Boigny¹⁰ ; elle semble de ce point de vue faire place de plus à la ville de Daoukro. Cette petite ville qui est aussi le "village" du Président Henri Konan Bédié. Bien avant lui, Vennetier (1991) évoquait l'incapacité des autorités publiques à maîtriser la croissance spatiale des villes qui est pour l'essentiel le fruit de l'initiative privée, source de quartiers périphériques sous-équipés et en extension permanente, où les conditions d'existence sont souvent médiocres.

Cependant, confrontés à la raréfaction de leurs ressources financières, pris dans l'élan de l'ajustement structurel, les Etats africains ont réduit sévèrement leurs investissements urbains depuis le début des années 1980, alors que la croissance démographique des villes se poursuit à vive allure. Aux difficultés de la gestion urbaine répondent des politiques dites de

⁹ Biais urbains : c'est une politique qui consiste pour les gouvernements à établir des contrôles de prix pour protéger les consommateurs urbains contre l'inflation.

¹⁰ Il est le premier président de la Côte d'Ivoire indépendante de 1960 à 1994. A sa mort, il est remplacé par Henri Konan Bédié.

"décentralisation", mises en œuvre dans la plupart des pays avec l'appui des bailleurs de fonds internationaux.

4-Les solutions et mesures d'adaptation proposées par les états et pouvoirs locaux

Face à la crise urbaine, certains auteurs ont proposé des lignes directrices pour en alléger sinon en rayer les villes des maux qui les mettent en mal. Nicolas et Gaye (1998), et Gapyici (1998) proposent la participation des intéressés à l'élaboration des projets de développement local et la démocratisation urbaine dans les politiques urbaines. Il s'agit là de la décentralisation de la gestion des villes qui permet de rompre la forte centralisation des dispositifs gestionnaires.

4.1-La notion de la décentralisation

Lindeman (2002) définit la décentralisation comme le processus au moyen duquel les gouvernements opèrent un transfert de capacités du gouvernement central aux unités qui dépendent de lui au niveau régional.

Rondinelli (1981) donne une définition plus explicite de la décentralisation : le transfert des compétences en matière de planification, gestion, mobilisation et affectation des ressources depuis le secteur public central vers :

- les unités de terrain des ministères et organismes publics centraux,
- les unités et niveaux subordonnés à l'administration,
- les entreprises et organismes publics autonomes,
- les instances territoriales ou spécialisées, et
- les organisations du secteur privé et du secteur public et du secteur associatif.

A travers ces deux définitions, le concept de la décentralisation sera mieux compris que par une explication de ses différentes formes. Il en existe cinq principales, à savoir : la déconcentration, la délégation, la dévolution, le partenariat et la privatisation.

En ce qui concerne l'Afrique, c'est la décentralisation territoriale qui anime les débats. Ainsi, la définition de "la décentralisation" est souvent restreinte sous la forme de dévolution. Sous cette forme certaines définitions reviennent plus souvent.

La décentralisation est une opération qui consiste à donner à des entités territoriales la liberté de s'administrer elles-mêmes par l'intermédiaire d'autorités locales représentant les populations. Il s'agit donc pour l'Etat de transférer une partie de ses compétences à des acteurs locaux pour administrer des portions du territoire ;

La décentralisation est aussi une opération juridique qui consiste à doter ces entités territoriales d'organes et de pouvoirs spécifiques distincts de ceux de l'Etat afin de régler leurs affaires ou des problèmes considérés d'intérêt local.

Pour Degni-Segui (1990), la décentralisation est le procédé technique qui consiste à conférer des pouvoirs de décision à des organes locaux, autonomes, distincts de ceux l'Etat. Ces organes, appelés autorités décentralisées, règlent les problèmes d'intérêt local, tandis que l'autorité centrale prend en charge ceux présentant un intérêt national. Ainsi, les problèmes intéressant la commune ou le département sont réglés par leurs propres représentants, respectivement le maire ou le président du conseil général. Degni-Segui (1990) poursuit pour dire : la décentralisation appelle l'idée d'autonomie administrative, consistant à « abandonner à des administrations autonomes la solution des problèmes qui les concernent »¹¹. Cette autonomie se matérialise dans la personnalité juridique reconnue à la collectivité publique autre que l'Etat et inférieure à celui-ci. C'est précisément en cela que la décentralisation se distingue de la déconcentration qui consiste à conférer des pouvoirs de décision plus ou moins étendus à des organes locaux du pouvoir central.

Kponhissia (1994) dira que la décentralisation permet aux conseils municipaux de décider sur place des solutions à apporter aux problèmes qu'ils sont supposés connaître mieux que quiconque.

Enfin, décentraliser c'est donc créer des entités territoriales confiées à des élus locaux pour décider sur place des solutions à apporter aux problèmes de développement les concernant.

4.2-La décentralisation et le développement local

Le développement local est entendu comme un processus visant à mobiliser les énergies de tous les acteurs locaux en vue de la promotion économique, sociale et culturelle sur un territoire. L'objectif, en s'appuyant sur la participation des acteurs, est celui de l'amélioration des conditions de vie des habitants. Une décentralisation qui ne s'accompagnerait pas ou qui ne serait pas porteuse d'un développement économique local visant à améliorer les conditions de vie des populations locales, tendrait à provoquer des désillusions à trahir des espoirs légitimes suscités, à se retourner contre les responsables locaux et, au bout du compte, à décrédibiliser la décentralisation. Les populations locales jugeront de la décentralisation en fonction des transformations qu'elles constateront dans leur

¹¹ Bockel : Droit administratif, C.R.E.D.I.L.A., N.E.A., Dakar, 1978, p.249.

vie quotidienne, et, en tant que garant de la démocratie locale ; on demande aujourd'hui aux pouvoirs locaux d'être avant tout, les organisateurs et les promoteurs d'un développement local durable (c'est un développement local qui préoccupe du renouvellement des ressources pour qu'elles puissent servir les générations futures) en partenariat avec les communautés de base et la société civile (l'ensemble des personnes organisées autour d'un intérêt commun, généralement avec des objectifs définis) dont la montée en puissance est réelle.

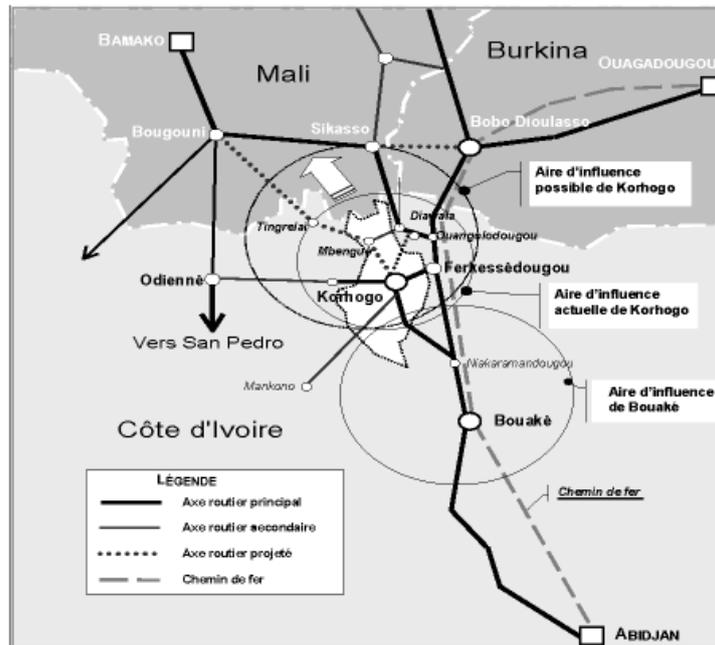
La communalisation est le moyen officiel pour associer des élites locales, ou d'origine locale, au travail pour le développement local. En quelque sorte, c'est un plan basé sur une solide logique politique et sociale. En Côte d'Ivoire, comme dans d'autres sociétés africaines, on entend depuis longtemps des élites urbaines (les heureux fils et filles de certains groupes), qu'ils prennent part au développement de leur ville ou village d'origine (Delpech 1983, Dubresson et Vidal 1991).

D'après une analyse du CSAO à travers des études menées en Afrique de l'ouest, les économies des sociétés ouest africaines ont longtemps été « réduites » au seul niveau national. Or, le fait est que, de façon croissante, les niveaux local, national, régional et mondial sont étroitement imbriqués.

Ainsi, le CSAO recommande qu'il soit pris en compte les interdépendances dans l'appui aux politiques de décentralisation.

Il est présenté à travers deux figures (ci-dessous), l'exemple de Korhogo en Côte d'Ivoire dans son organisation avec son environnement.

Le niveau régional montre les relations entre la localité (Korhogo) et le reste du pays et de la région. Il permet de mettre en évidence la place, la consistance, les potentialités et les contraintes ou handicaps de l'économie locale et d'aborder la question de la compétition avec les espaces associés aux centres urbains voisins. Il permet également de mesurer la place de la localité dans le monde à travers ses connections aux ports (en l'occurrence Abidjan).



Source : ECOLOC / CSAO-PDM – 2000

Figure 0.1: Les interdépendances de la ville de Korhogo

Le niveau local correspond le plus souvent à une zone d'économie locale formée par une ou des villes et leur hinterland rural.

Pour le maire de la ville principale, l'un des enjeux majeurs de développement est d'améliorer la connexion de sa ville avec les localités rurales et les petites villes de son hinterland ; d'améliorer la capacité de son marché central tout en promouvant l'amélioration des pistes rurales.

Pour les élus locaux des localités rurales et des petites villes, le problème majeur de développement est d'optimiser leur capacité à exploiter la « grande ville » en tant que débouché pour les produits agricoles et en tant que fournisseur de biens et de services.

A ce niveau, la mise en œuvre de la décentralisation nécessite une prise de conscience des interdépendances et de l'unité de destin entre les collectivités rurales et urbaines.



Source: ECOLOC / CSAO-PDM – 2000

Figure 0.2: L'aire d'influence de Korhogo

En somme, pour le CSAO, il apparaît qu'une collectivité locale, quelle que soit sa taille, ne peut jamais être totalement considérée en dehors de son environnement proche et lointain. Il devrait y avoir un projet de développement local qui associe et intègre l'ensemble des localités concernées. C'est dans ce contexte que le développement local, donc la décentralisation, devient le vecteur d'une intégration régionale.

4.3-La décentralisation et la mobilisation des ressources locales

Selon Balde, les fonds publics destinés aux communes ivoiriennes sont générées à travers trois mécanismes : les fonds collectés localement par la commune à travers les impôts, permis et redevances ; les fonds collectés par le gouvernement central pour le compte de la commune dont une partie seulement est reversée aux communes (cette partie a considérablement diminué depuis 1992) ; et les subventions transmises du gouvernement central vers les communes. En plus de ces sources de recettes, le Fonds d'Investissement pour le Développement urbain (FIAU) a été créé en 1993 et canalise les ressources vers les communes. Les communes ont également accès au crédit provenant d'un fonds spécialisé (Fonds de Prêts aux Collectivités Locales) qui accorde des prêts pour les infrastructures

directement productives. Le Fond Régional d'Aménagement Rural (FRAR), l'équivalent dans les zones rurales du FIAU, canalise les ressources vers des groupes de village (pays ruraux).

Mais la crise financière aiguë que connaissent les Etats africains les met dans l'impossibilité de transférer aux collectivités locales des ressources financières qu'ils ont eux-mêmes bien du mal à réussir (CSAO).

Pour étaler les difficultés financières des communes en Côte d'Ivoire, Hauhouot-Asseypo (2002) met en évidence la faiblesse des recettes municipales et pose la question de savoir comment sans ressources suffisantes, les communes peuvent-elles jouer le rôle qui leur est assigné ? Les divers budgets des communes en Côte d'Ivoire laissent transparaître qu'elles sont largement dépendantes de l'aide à leur attribuer par l'Etat et les bailleurs de fonds à hauteur d'environ 60% de leur budget de fonctionnement (Loba, 2004).

Selon le CSAO, il existe un potentiel de financement inexploité qui pourrait être considéré comme acquis. Pour comprendre pourquoi il semble si difficile de mobiliser ce potentiel, il faut se référer au poids de l'histoire et à l'aide au développement.

4.4-La décentralisation et l'aide au développement

Au milieu des années 1980, la problématique de la coopération décentralisée s'est imposée comme modalité possible d'aide au développement en Afrique pour faire bénéficier les populations de ses résultats positifs. Car la coopération qui s'est faite exclusivement au niveau des gouvernements et des Etats comportait des insuffisances. La coopération décentralisée s'est alors développée à côté de la coopération bilatérale et multilatérale entre les Etats comme une forme originale de relations entre les peuples visant à établir des rapports plus directs entre collectivités des différentes parties du monde, au delà des projets ponctuels liés à des financements internationaux.

Cependant, les responsables africains (maires et ministres) ne remettent pas en cause les politiques de coopération, bien au contraire. Ils estiment que l'évolution de ces politiques devrait prendre en compte leurs demandes explicites et être définies en commun. Ainsi, les difficultés les plus souvent citées par ces responsables, dans leur partenariat avec les agences de coopération, sont : l'absence de coordination des interventions des agences et les désaccords possibles entre les agences de coopération et les administrations centrales ; les processus de financement et l'absence de personnel qualifié (CSAO, Septembre 2005).

5-La littérature sur Dimbokro et sa région

Les écrits portant sur la ville de Dimbokro et sa région environnante existent. Ce sont entre autres : « La boucle du cacao en Côte d'Ivoire : une situation migratoire inversée », « L'artisanat et le petit commerce dans l'économie ivoirienne : éléments pour une analyse à partir de l'étude de quatre villes de l'intérieur (Agboville, Bouaké, Dimbokro, Katiola) », « la boucle de cacao Côte d'Ivoire : étude régionale des circuits de transport », « Villes et industrie en Côte d'Ivoire », « Aperçu des activités agricoles dans la boucle du cacao », « Les problèmes fonciers dans la sous-préfecture de Dimbokro », « Négociants au long cours : rôle moteur du commerce dans une région de Côte d'Ivoire en déclin », « Clientélisme, aménagement urbain et décentralisation en Côte d'Ivoire ».

D'après ces écrits, Dimbokro appartient à l'ensemble régional appelé N'zi-Comoé et est localisé au centre de la Côte d'Ivoire. La région du N'zi-Comoé correspond approximativement à l'ancien cercle du N'zi-Comoé qui fut le premier front pionnier du café et du cacao (Benveniste, 1974). Par la volonté du colonisateur conjuguée aux efforts des populations, la région de Dimbokro fut la plaque tournante de l'économie de traite de 1930 à 1955 (Bredeloup, 1989). Elle note que le cercle du N'zi-Comoé avait été stratégiquement préparé par l'administration coloniale à recevoir les cultures de rente que sont le café et le cacao. Les caractéristiques de la région ont constitué avant tout un atout à l'introduction des cultures de rente (Benveniste, 1974 et Koua, 1981). A cet effet, Koua (1981) note que la région de Dimbokro est située dans la zone de transition entre la forêt et la savane avec un climat qui pourrait être considéré comme un climat équatorial de transition à nuance sèche assurant le passage entre les climats équatoriaux du sud (de la Côte d'Ivoire) à deux saisons pluvieuses et deux saisons sèches et ceux tropicaux du nord à une saison de pluie et une saison sèche. Comparant ses températures à celles des régions de même zone géographique (centre) ou de même latitude ou du nord du pays, l'auteur fait observer que les températures moyennes maximales de Dimbokro¹² sont nettement plus élevées, et les minimales moyennes nettement moins fraîches. Elles sont plutôt proches de celles des régions du nord comme Ferkessédougou. Toutefois, la localisation de la ville de Dimbokro sur un site coincé entre deux collines à l'est et à l'ouest donne un aspect de cuvette à ce site (Koua, 1981). Selon l'auteur, ceci explique la présence d'un micro-climat pénible et difficilement supportable par la population¹³.

¹² Il s'agit ici du climat de la sous-préfecture de Dimbokro

¹³ A cause de la forte chaleur.

Toutefois, les premiers aménagements urbains à Dimbokro ont été effectués par le colonisateur dès 1910 (Bredeloup, 1989). En effet, ces travaux ont consisté à la mise en place d'une infrastructure routière dans la région reliée à la gare ferroviaire de Dimbokro. Aussi, ont-ils consisté en un aménagement sanitaire de la ville de Dimbokro qui s'est manifesté sur le terrain par l'installation des européens sur le plateau et la localisation des villages ou quartiers africains dans les zones basses insalubres (Bredeloup, 1989). Mais, avec l'essor de l'économie de plantation dans toute la région (Cercle du N'zi), Dimbokro connut une prospérité grâce à sa position incontournable pour le drainage des produits de traite vers Abidjan (Benveniste, 1974 ; Bredeloup, 1989). Selon ces auteurs, pendant cette période la ville abrite toutes les représentations de grands commerces européens et des scieries. La vitalité de l'économie locale attire bon nombre de migrants essentiellement étrangers dans toute la région (Affou et Tano, 1988). A cet effet, ils notent que l'immigration dans la Boucle du cacao était surtout une migration de travail.

Cependant, d'après Bredeloup (1989), toute la région de l'ex-Boucle du cacao tombe en déclin suite à la baisse de l'économie de traite à l'orée des années quatre vingt. Pour Affou et Tano (1988), ce déclin de l'activité agricole a pour conséquence démographique la réorientation du mouvement des migrants étrangers vers le sud-ouest, nouveau front pionnier. Selon ces auteurs la population autochtone est contrainte elle-aussi à émigrer vers d'autres régions plus prospères.

En réponse à la baisse de l'activité agricole, Dimbokro est choisie pour accueillir la fête tournante de l'indépendance en 1975 qui permit la construction de plusieurs équipements et infrastructures dans la ville (Bredeloup, 1989). Bien avant cette célébration, un complexe textile est construit dans la ville dans le cadre d'un projet décentralisation de l'industrie ivoirienne (Dubresson, 1989). Ces deux actions visaient à assurer le regain économique de Dimbokro et sa région (Bredeloup, 1989).

Pour Kouamé (1996), la ville de Dimbokro est bien pourvue en équipements et infrastructures grâce à la célébration de la fête de l'indépendance en 1975. Pour lui, les équipements de Dimbokro sont sus-dimensionnés comparativement ceux des villes comme Gagnoa. Il met cette situation au compte du militantisme¹⁴.

Concernant l'économie urbaine, Lootvoet (1988) évoque la présence d'un complexe textile¹⁵, des emplois de l'administration et de plusieurs activités artisanales et de commerce. A cet

¹⁴ Selon Kouamé (1996), la dotation de la ville de Dimbokro en un grand nombre d'équipements vise à remercier la communauté locale pour soutien lors de la lutte d'indépendance.

¹⁵ Il s'agit de l'UTEXI installée en 1974 dans la ville de Dimbokro.

effet, il note que l'administration emploie plus de salariés que l'industrie à Dimbokro et, surtout, elle distribue davantage de revenus que cette dernière. Selon lui, ce sont les activités artisanales et de commerce qui occupent la majeure partie des individus en âge de travailler, tout en répondant aux besoins essentiels des populations : nourriture, habillement, ameublement, services tels que coiffure, blanchissage, réparation, etc.

L'échec de l'industrie textile étant avéré dans les villes du chemin de fer et particulièrement à Dimbokro, les chercheurs et les décideurs conviennent que le développement des pays du tiers-monde doit en grande partie reposer sur l'agriculture, d'une part, et sur les activités artisanales et commerciales, d'autre part (Lootvoet, 1988). Selon l'auteur cette idée se justifie par le fait que les sources de financement principales de l'artisanat et du petit commerce à Dimbokro étaient l'agriculture (villageoise) et, surtout, l'artisanat et le petit commerce eux-mêmes, ce qui, par ailleurs, est une preuve de leur dynamisme économique : les surplus créés sont suffisamment importants pour que les différents secteurs se "reproduisent".

Conclusion :

Le capital documentaire parcouru a permis d'appréhender la notion de développement urbain et, de mieux cerner les modalités de développement des villes africaines, les facteurs de la crise urbaine et les différentes mesures d'adaptations pour résoudre les problèmes urbains.

Aussi, avons-nous observé que la croissance démographique rapide et les politiques mal conduites relevant de financements extérieurs sont à la base des maux que connaissent la plupart des villes africaines. En effet, la dotation en équipements et infrastructures n'arrive pas à suivre le rythme de croissance de la population urbaine. La décentralisation apportée comme solution par le biais de la communalisation n'a pas encore résorbé la crise des villes africaines et particulièrement des villes ivoiriennes.

La littérature parcourue nous a permis de mieux cerner les notions de développement urbain et de ville, d'appréhender les modalités de développement des villes africaines, les facteurs explicatifs des crises urbaines et des différentes mesures d'adaptations pour résoudre les problèmes urbains.

L'état des connaissances révèle que l'urbanisation est un phénomène récent en Afrique et particulièrement en Côte d'Ivoire. Les villes africaines se heurtent à une croissance rapide et non maîtrisée qui est source de nombreux problèmes dont la résolution semble hors de portée des décideurs. De ce fait, toutes les villes africaines sont en crise.

Les écrits relatifs aux villes ivoiriennes et particulièrement celle de Dimbokro, ont montré que les villes soutenues par l'économie de traite de 1950 à 1970 sont tombées en déclin avec la baisse de l'activité agricole. Le projet textile devant leur donner un nouveau souffle économique ne réussit pas à faire sortir la ville de Dimbokro de sa décadence, et la région se vide de ses bras valides aggravant les problèmes. Le recours à la communalisation à partir de 1980 comme solution aux problèmes de villes ivoiriennes n'a pas encore réussi à enrayer la crise urbaine. Cette situation donne d'observer une dynamisation des activités artisanales et du petit commerce dans la ville de Dimbokro (Lootvoet, 1988). Il y a donc nécessité d'entrer au cœur des réalités de la ville de Dimbokro afin de relever les facteurs et les manifestations de la crise urbaine, ainsi que les efforts des autorités communales pour résorber la crise.

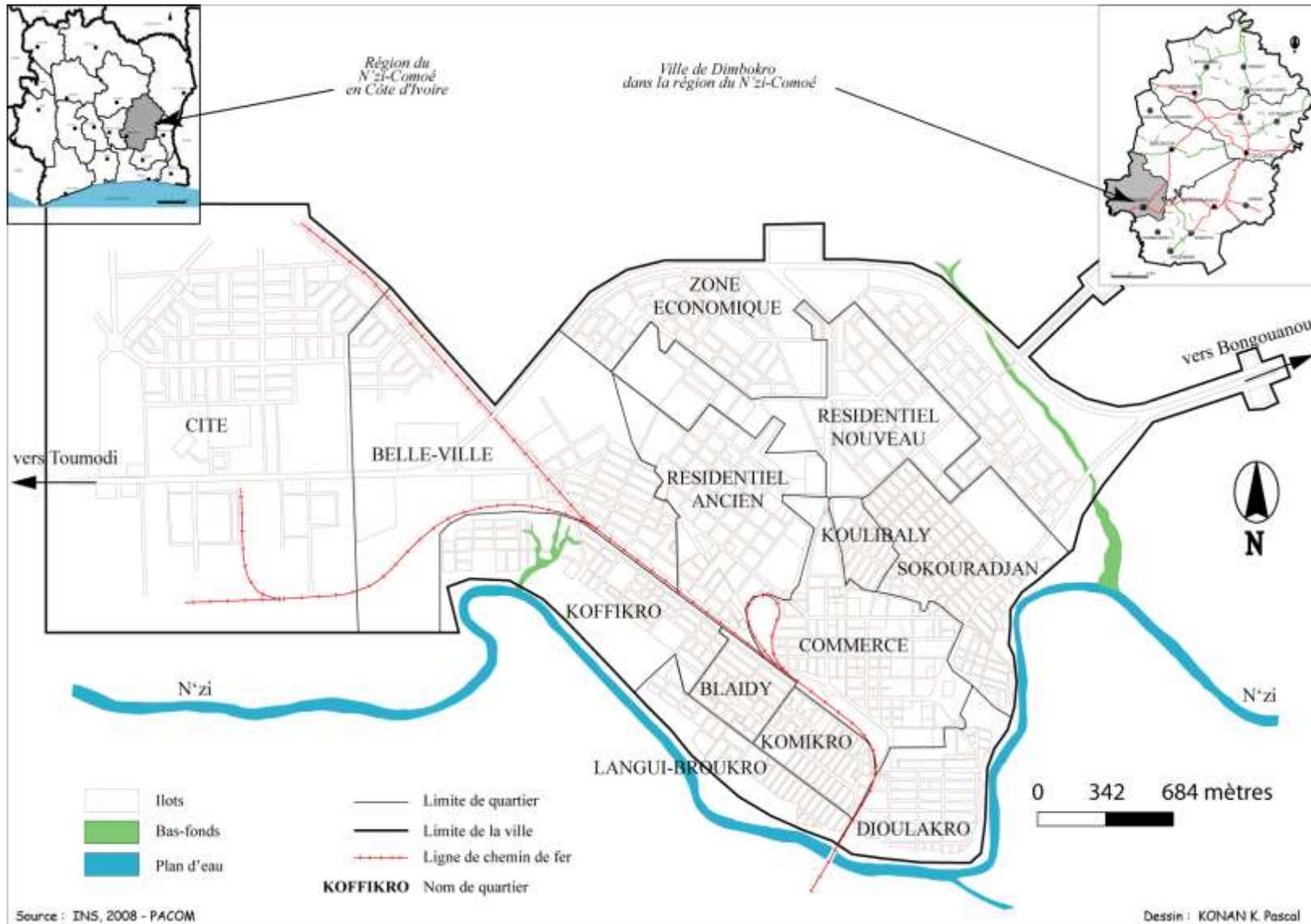


Figure 0.3: La localisation de la ville de Dimbokro

PROBLEMATIQUE

A l'instar de toute l'Afrique, l'urbanisation en Côte d'Ivoire est un phénomène récent marqué par la rapidité de sa croissance.

En effet, estimé à 4,6% entre 1921 et 1932, le taux de croissance des villes ivoiriennes est passé en 1988 à 7,5% pour les villes de l'intérieur et 10,5% pour la ville d'Abidjan (RGPH, 1988). Quant au taux d'urbanisation, il est passé progressivement de 32% en 1975 à 39% en 1988 puis à 42,5% en 1998 (RGPH 1998). Aujourd'hui près des 2/5^{ème} des Ivoiriens vivent en villes. En moins d'un demi-siècle, la Côte d'Ivoire est passée d'un statut de pays rural à un statut urbanisé. Son niveau actuel d'urbanisation est supérieur à celui des pays de la sous-région (le Sénégal, le Ghana et autres), et pourtant rien ne préfigurait une telle évolution.

Les facteurs à l'origine de cette urbanisation rapide sont :

-d'une part le fait colonial à travers les comptoirs, les postes administratifs, les centres de contrôle et d'encadrement des populations, et la culture urbaine.

-de l'autre, l'économie de plantation qui a abouti dans les années 1960 à une croissance exceptionnelle qualifiée de "miracle ivoirien". Cette économie de traite fut à la base de l'émergence d'une économie urbaine source de progrès et créatrice d'emplois urbains (Cotten, 1968)¹⁶. Ce dynamisme a entraîné un flux migratoire intense vers les villes devenues plus attractives car les opportunités de réussite sociale y étant plus grandes que dans les zones rurales.

Cette urbanisation rapide se traduit par l'érection progressive de nombreux bourgs ruraux au rang de petites villes. Ainsi, le nombre de ville est passé de 13 villes en 1948 à 26 en 1958. En 1988, l'espace national ivoirien est structuré autour de 177 agglomérations de plus de 4 000 habitants. Selon les résultats du dernier recensement général de la population et de l'habitat de 1998, la Côte d'Ivoire compte environ 253 villes dont Dimbokro, notre cadre d'étude (Atlas Côte d'Ivoire 1978, RGPH-1988 et 1998). Dans la même période, le nombre de villes dont la population est supérieure à 100 000 habitants est passé de 5 en 1988 à 8 en 1998 (Daloa, San-Pedro, Yamoussoukro, etc.).

Depuis 1980, cette urbanisation se trouve confrontée à une sévère crise économique due à l'effondrement du prix des produits exportés (café et cacao), entraînant des mesures d'austérité sur les finances publiques. Cette crise économique va engendrer des problèmes dans toutes les villes dont les plus préoccupants sont : l'insuffisance des équipements et

¹⁶ Cité par Loba, 2009

infrastructures socio-collectifs ; la montée de la pauvreté ; l'insalubrité ; la montée du chômage ; l'insécurité grandissante, l'insuffisance d'aménagement de l'espace urbain et l'insuffisance de moyens financiers des institutions chargées de la gestion des villes. Tous les espaces urbains sont atteints par la crise ; les plus touchés sont les villes secondaires.

Pour enrayer ces maux, l'Etat voit en la décentralisation une solution à ces problèmes urbains. Ainsi, le Gouvernement de Côte d'Ivoire, conscient que la participation des citoyens et la responsabilisation des élus dans la gestion des affaires locales préservent la qualité du climat social et l'unité nationale, et s'accompagnent d'effets multiplicateurs sur la mobilisation des ressources et le développement de l'investissement, fera de la « communalisation » en 1980, une option capitale dans le rééquilibrage de son espace national. Cette nouvelle politique répond à un double objectif : lutter contre les disparités et les phénomènes de dysfonctionnement des établissements humains ; et mobiliser les ressources locales pour un investissement sur place afin d'assurer et de résoudre les problèmes d'équipement et d'emplois urbains.

Mais après près de trente (30) ans d'expérience communale, les villes secondaires baignent dans un contexte économique particulièrement difficile. De ce fait la plupart des villes ivoiriennes végètent et régressent. Cette situation de "non développement" est particulièrement perceptible dans la ville de Dimbokro.

Dimbokro, ville ferroviaire et capitale régionale de la région du N'zi-Comoé a connu une prospérité grâce à la première boucle du cacao dont elle en a été le point de rupture de charge. Située à environ 262 km par route (par Toumodi) et 183 km par rail d'Abidjan, Dimbokro a subi toutes les mutations administratives. Du statut de poste administratif en 1903, elle a été successivement chef-lieu de cercle en 1908, sous-préfecture en 1961, chef-lieu de département en 1969 et actuel chef-lieu de la région du N'zi-Comoé. De plus, Dimbokro est érigée en Septembre 1953 en commune mixte, le 30 Août 1956 en commune de moyen exercice (qui est dirigé par un exécutif nommée : l'administrateur- maire et une assemblée délibérante élue : le conseil municipal). Puis, elle acquiert le statut de commune de plein exercice en 1980 à la faveur de la suppression des communes de moyen exercice.

Sous l'administration coloniale, Dimbokro fut une ville prospère à cause de l'économie de plantation basée sur le café et le cacao. En effet, l'essor de l'économie de traite a engendré l'implantation dans la ville des grandes maisons de commerce entraînant un afflux de populations allogènes et étrangères dans la localité. Mais avec la chute de l'économie de plantation dans les années soixante-dix, la ville se trouve confrontée à des difficultés. Pour donner un nouveau souffle à l'économie locale, les autorités étatiques y mènent des actions de

grandes envergures : l'implantation d'une unité textile (UTEXI, en 1974) et la célébration de la fête tournante de l'indépendance (en 1975). Ces deux programmes ont permis la réalisation de grands aménagements et d'équipements dans la ville. Malgré ces efforts, l'économie urbaine est dominée par le petit commerce et l'artisanat qui sont des activités moins développantes (Lootvoet, 1988).

Malgré près de trois décennies d'expérience communale, Dimbokro végète et n'arrive pas à poursuivre son développement. Ce qui amène certains observateurs à la qualifier souvent de "ville morte". À l'instar de toutes les villes secondaires issues de la zone de la première boucle du cacao, Dimbokro est une ville en crise. On y constate le ralentissement de l'économie, des équipements vétustes, des tas immondiés etc.

A partir de ces constats, on se demande alors pourquoi malgré ses acquis du passé, la ville de Dimbokro n'arrive pas à continuer son développement ?

La résolution de ce problème central nous conduit alors à nous interroger en posant les préoccupations suivantes :

- Le développement de Dimbokro est-il dépendant des conditions de création de la ville ?
- Quels sont les facteurs qui freinent le développement de la ville de Dimbokro ?
- Quel est le niveau de structuration et d'équipement de la ville de Dimbokro ?
- De quels moyens disposent les acteurs institutionnels de Dimbokro pour mettre fin à la crise de développement de la ville ? Et quel est le bilan de leurs actions dans la ville ?

OBJECTIFS DE L'ETUDE

1- Objectif général

Cette étude vise à contribuer à la connaissance du processus de développement des villes en Côte d'Ivoire.

2- Objectifs spécifiques

- ⇒ Analyser les fondements et les caractéristiques socioéconomiques du processus d'urbanisation de la ville de Dimbokro.
- ⇒ Evaluer le niveau de structuration et d'équipement de la ville.
- ⇒ Faire une analyse des mécanismes institutionnels engagés pour le développement urbain de Dimbokro.

METHODOLOGIE DE LA RECHERCHE

1- Les hypothèses de recherche

-Hypothèse générale

La crise que vit la ville de Dimbokro est le fait de l'échec de la reconversion de l'économie régionale de plantation.

-Hypothèses testables

- ⇒ Si la ville de Dimbokro est confrontée à des problèmes d'aménagement et à des difficultés socioéconomiques, c'est parce que son développement repose sur des bases fragiles.
- ⇒ Les mécanismes administratifs de gestion de la décentralisation ne constituent pas un cadre institutionnel favorable au développement urbain car limitant les possibilités d'investissement.

2- Les échelles et unités d'observation

Les échelles d'observation :

Les échelles d'observation sont les différentes échelles de collecte et de traitement des informations. Le travail de base de notre étude s'effectue à l'échelle de la ville et des

quartiers. Toutefois une attention est accordée à l'échelle communale, départementale et régionale en vue d'apprécier les relations que la ville entretient avec son hinterland.

Il s'agit d'étudier la ville en tant que espace urbain d'extension limitée par opposition à l'espace rural qui l'entoure. Le découpage de l'Institut National de la Statistique (INS) nous donne d'observer 13 quartiers à Dimbokro. Ce découpage correspond à celui effectué par la mairie sauf que le découpage de la mairie fait ressortir les sous-quartiers tel : Kennedy qui est un secteur du quartier Sokouradjan. Nous retenons le découpage de l'INS (figure 0.3) parce qu'il concorde avec les données du derniers recensement général de la population et de l'habitat (RGPH-1998).

Les unités d'observation :

-Les services et infrastructures de base

Dans le cadre de cette recherche, une attention particulière a été accordée aux services équipements scolaires, aux services administratifs, aux établissements sanitaires, aux équipements socioéconomiques et aux infrastructures économiques. En effet, ces services et infrastructures de base participent à l'animation de la vie urbaine. Le degré d'attractivité urbaine dépend de la capacité de la ville à répondre aux besoins des populations aussi bien urbaines et que rurales. En outre, ils permettent à la ville de renforcer sa fonction de place centrale.

-Les activités économiques

Selon Lootvoet (1988), la vie économique dans cette ville est dominée par les activités de l'artisanat et le petit commerce. A côté de ces activités informelles, nous avons observé le transport, l'industrie et l'agriculture. La dynamisation de l'économie urbaine dépend de la vitalité de ces activités.

-L'habitat

L'habitat étant le signe le plus évident de l'urbanisation, nous lui avons donc accordé une attention particulière en relevant les bords qualitatifs du développement urbain à travers l'architecture, la qualité des matériaux de construction, du niveau d'équipement et l'organisation interne du bâti. Le paysage urbain dépend de la structuration de l'habitat dans la ville.

-Les ménages

Les données statistiques relatives aux caractéristiques démographiques et économiques, fournies par l'institut national de la statistique (INS) nous ont permis d'appréhender les conditions de vie des ménages à travers leur mode et leur qualité de vie.

3- L'identification des variables

En vue de vérifier les hypothèses ci-dessus citées, nous avons retenu les groupes de variables suivants.

3.1- Les variables démographiques

Les données démographiques sont importantes dans le cadre de cette étude parce qu'elles permettent de connaître l'état et la structure de la population occupant l'espace. Aussi, permettent-elles d'évaluer les besoins auxquels la ville doit subvenir pour y rendre la vie meilleure. En outre, les comportements de cette population permettent d'apprécier le niveau de développement de la ville.

Variables	
Qualitatives	Quantitatives
-Les différentes ethnies et nationalités -La catégorie socioprofessionnelle -La structure sociodémographique -Le milieu d'habitat	-La taille de la population -Le taux d'accroissement moyen annuel -La répartition par âge, sexe, ethnie et nationalité -La densité de population -Le sex-ratio (rapport de masculinité) -Le niveau d'équipement, ratio d'encadrement population-équipement -La taille de la population urbaine active

3.2- Les variables liées aux équipements et infrastructures

Les équipements et infrastructures sont des éléments déterminants dans la structuration et l'organisation de l'espace. Autrement dit ce sont les éléments de base de l'urbanisation. Leur nombre et leur qualité permettent d'évaluer le niveau de développement d'une ville.

Variables	
Qualitatives	Quantitatives
-La typologie des équipements sanitaires	-Le nombre d'équipements sanitaires
-La typologie des équipements scolaires	-Le nombre d'équipements de sécurité
-Les typologies des équipements de sécurité	-Le nombre d'équipements scolaires
-Le type d'équipement de sports et loisirs	-Le nombre d'équipements de sports et loisirs.
-L'état de des bâtiments	-La longueur totale de la voirie
-La localisation des équipements	-La longueur de la voirie bitumée
-L'état de la voirie	-La longueur de la voirie non bitumée
-Les types de voirie	-Le nombre d'abonnés aux différents réseaux
-Les types de réseau d'assainissement	
-La couverture en réseau d'eau	
-La couverture en réseau d'électricité	
-La couverture en réseau téléphonique	

3.3- Les variables relatives à l'occupation de l'espace urbain

Les variables spatiales sont à la fois le support et la traduction des activités urbaines. Elles permettent d'apprécier l'aptitude topographique du site à l'extension de la ville. Ces variables renseignent sur la densification de l'espace urbain et la typologie de l'habitat des quartiers.

Variables	
Qualitatives	Quantitatives
-Les types d'habitat -Les types de quartier -La qualité et la densification du bâti -L'organisation du bâti -La qualité du bâti -Les paysages urbains	-Le rythme d'évolution de l'espace bâti -Les taux d'occupation des lots -Le nombre de lots -La superficie urbanisée -La densité d'occupation de l'espace

3.4- Les variables relatives à l'économique

L'économie est le facteur le plus important de la dynamique urbaine. C'est elle qui permet de fixer la population et de financer l'urbanisation.

Variables	
Qualitatives	Quantitatives
-Les différents secteurs d'activités -Le niveau de pauvreté -Le niveau de revenu -La nature des activités -Les types d'activités économiques -La localisation des activités	-Le poids des différents secteurs d'activité -Le poids du secteur informel -Le nombre d'équipements économiques -La proportion des actifs et des non actifs -Le poids de la pression fiscale au titre des patentes, du foncier, de la masse salariale

3.5- Les variables relatives à la gestion municipale

Les ressources municipales sont très importantes pour le fonctionnement de la ville, ainsi que les actions des autorités municipales. De ces ressources, dépendent la construction et l'entretien des équipements et infrastructures dans les quartiers de la ville. Ces variables permettent donc d'apprécier les changements opérés par la communalisation en milieu urbain.

Variables	
Qualitatives	Quantitatives
<ul style="list-style-type: none"> -Les sources de financement -La nature des ressources -Les partenaires -La nature et la typologie des investissements -La localisation des investissements -Les acteurs de réalisation des équipements -Les procédures administratives de mobilisation et de décaissement de fonds -La connaissance des autorités municipales par la population -Les types des aménagements réclamés par la population -La participation des populations à la réalisation des projets -La perception des actions de la municipalité par la population -Le niveau de satisfaction de la population 	<ul style="list-style-type: none"> -Le niveau du budget -Le niveau des recettes communales -Le niveau des subventions de l'Etat -Les dons de coopération -La part de la subvention dans le budget -La part des partenaires dans le financement des équipements -La répartition des investissements -La répartition des réalisations municipales

3.6- Les variables relatives aux relations entre la ville et la région

Les relations entre la ville et sa région permettent d'apprécier le niveau de polarisation de Dimbokro à travers les différents flux d'échanges. Ces flux rendent compte de l'importance de Dimbokro dans la région.

Variables	
Qualitatives	Quantitatives
-Les types de produits vivriers commercialisés	-Le volume de vivriers en provenance des localités rurales de Dimbokro
-Les zones de production des vivriers	- Le volume de vivriers en provenance des localités de la région
-La provenance des produits vivriers	-L e volume de vivriers commercialisés
-La destination des produits vivriers	-La distribution des élèves de la ville en fonction de leur lieu d'origine
-Le degré de couverture de l'administration scolaire de Dimbokro	-La proportion de personnes venant dans la ville pour l'accomplissement des actes administratifs
-Le degré de couverture de l'administration générale de Dimbokro	

4- Les techniques et procédures des collectes de l'information

Pour collecter les informations, nous avons utilisé cinq (5) techniques : la recherche documentaire, l'observation directe, l'inventaire, l'entretien et l'enquête par questionnaire.

4.1- La recherche documentaire

Bon nombre de données recueillies dans le cadre de cette étude découlent de la recherche documentaire. Ces données qualifiées de secondaires sont tirées d'ouvrages qui ont été exposés dans la revue de littérature et dans la bibliographie.

La recherche documentaire a consisté à faire le recensement de tous les documents bibliographiques et cartographiques en rapport avec le sujet accessibles dans les bibliothèques et les services administratifs. Il s'agit de documents statistiques, cartographiques, monographiques et historiques.

Les recherches bibliographiques ont été menées à Abidjan dans des bibliothèques scientifiques et centres de documentation. Ces bibliothèques sont : la bibliothèque de l'Institut de Géographie tropicale (IGT), celle de l'Institut de Recherche et de Développement (IRD) et le centre de documentation du Centre de Recherche et d'Action pour la Paix (CERAP). Les consultations ont été orientées vers les publications sur l'urbanisation, l'économie de plantation, les écrits sur Dimbokro et sa région, des ouvrages méthodologiques.

En plus de ces bibliothèques, nous avons eu accès aux archives de services administratifs à Abidjan et à Dimbokro, qui nous ont fourni des informations sur notre sujet. Ces services

administratifs sont : l'Institut National des Statistiques (INS), la Direction Générale de la Décentralisation et du Développement Local (DGDDL), le Département de l'Aménagement Urbain et du Développement Local (DAUDL) du Bureau National d'Etude Technique et de Développement (BNETD), le ministère du plan, le ministère de l'agriculture, la direction régionale de l'agriculture de la région du N'zi-Comoé, le ministère de l'urbanisme, l'Agence Nationale pour le Développement Rural (ANADER), l'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE) et la direction départementale de la santé de Dimbokro et les services municipaux de la mairie de Dimbokro.

4.1.1-Les données du recensement général de la population

L'INS est la seule institution qui possède une banque de données fiables sur la population ivoirienne. L'essentiel des données démographiques sur la ville de Dimbokro provient de cette institution. Il s'agit de l'effectif total de la population, la répartition de la population par quartier, la répartition socioprofessionnelle de la population, la structure de la population par sexe et par âge, la population par ethnie et par nationalité, etc.. Ces données concernent ceux du recensement de 1998. Pour les données démographiques antérieures à cette date, nous avons eu recours à d'autres sources telles les plans d'urbanisme directeur (PUD).

4.1.2-Les sources cartographiques

La carte est la représentation réduite des réalités spatiales. Elle contient plusieurs informations qui sont exploitables. Elle permet également d'observer les discontinuités spatiales de divers phénomènes. Nous avons eu recours à un seul type de carte : il s'agit de plans de ville de Dimbokro. Ces plans présentent des données relatives au parcellaire de la ville, aux équipements et infrastructures, aux activités urbaines, mais des données relatives à la topographie. Ces plans ont été consultés au BNETD et au ministère du plan, et datent de 1979 et 1995. Les plans consultés sont :

- Le plan du territoire communal au 1/50 000
- Le plan de l'état de la ville au 1/5000
- Le plan du réseau d'eau potable au 1/5000
- Le plan du réseau d'électricité au 1/5000
- Le plan de mise en valeur des lots au 1/5000
- Le plan du réseau viaire au 1/5000.

4.1.3-Les services de l'administration du territoire

4.1.3.1-La direction générale de la décentralisation et du développement local (DGDDL)

La tutelle des villes et communes est incombée au ministère de l'intérieur mais c'est la DGDDL qui assure en pratique cette tutelle. Cette direction a en charge le suivi de la politique décentralisation. Elle s'occupe aussi de la formation de certains agents des services municipaux. Nous y avons consulté des rapports et des programmes triennaux qui nous ont permis de comprendre la gestion des villes de Côte d'Ivoire de façon générale, et particulièrement celle de Dimbokro. Les informations recueillies dans ces documents portent sur les différents budgets de fonctionnement et d'investissement ainsi que les projets réalisés ou en cours de réalisation et leur source de financement. Nous ont-ils aussi permis de connaître le niveau des recettes perçues par la mairie de Dimbokro. Cependant les rapports consultés nous ont renseigné sur les différents fonds mis en place pour venir en aide aux communes ; ce sont notamment le FRAR, le FIAU et le FPCL.

4.1.3.2-Les services municipaux

Les services municipaux existants dans la ville de Dimbokro sont le secrétariat général, le service administratif, le service technique et le service financier. Nous avons consultés divers documents dans ces services à l'exception du service financier dont le responsable a manifesté une réticence à notre égard. Les informations recueillies de ces services nous ont permis de connaître les projets réalisés de 1986 à 2007. Elles nous ont également renseigné sur l'organisation municipale et le fonctionnement des différents organes de la commune.

4.1.3.3-Les services en charge de l'urbanisme

Les documents consultés auprès de ces services sont l'inventaire de l'existant à Dimbokro (1979), le plan programme quinquennal (1983) et le plan d'urbanisme directeur (1995). Ces documents nous ont donné des informations sur le parcellaire de la ville, les équipements et infrastructures, le niveau d'assainissement. Ces informations sont recueillies au près du BNETD, de la l'AGEROUTE, du ministère de la construction et de l'urbanisme et du ministère du plan.

4.1.3.4-Les services rattachés aux ministères de l'agriculture et de la santé

Nous avons pu consulter dans ces services des rapports d'activités et des annuaires statistiques. Il s'agit d'informations sur les activités agricoles et celles du domaine de la santé. Ces informations portent sur l'espace régional ou départemental.

4.2- L'observation directe

L'observation est un volet important dans la recherche en géographie. Dans cette étape, il s'agit d'être en contact avec le terrain d'étude. Les informations recueillies sont ainsi qualifiées de données primaires. Elle permet de faire des constats et de vérifier les informations extraites des documents. L'observation directe s'est effectuée à travers plusieurs visites dans la ville de Dimbokro. Les entités observées sont les équipements et infrastructures de base, l'habitat et le cadre environnemental. Elle a consisté en 2008 et 2009 à sillonner les artères de la ville de Dimbokro afin d'appréhender les réalités vivantes de la localité et des populations. En outre, l'observation directe nous a aidé à vérifier les données obtenues par la documentation.

4.3- L'entretien

L'entretien est une phase très importante qui s'est fait au moyen d'un guide d'entretien lors de la première visite de terrain. Il nous a permis d'organiser des séances de travail avec les cibles d'enquête que sont :

- les autorités municipales ;
- les autorités déconcentrées ;
- les services publics et parapublics ;
- les responsables d'organisations professionnelles ;
- les chefs de quartiers.

Au terme de la loi, les autorités municipales ont en charge la gestion de la ville. Ils ont un rôle d'animateur de la vie dans les localités qu'ils dirigent. Du fait de leur indisponibilité lors de notre visite nous nous sommes entretenus avec le secrétaire général de la mairie (son représentant) à l'aide d'un guide. Les entretiens ont porté sur les stratégies de gestion de la ville en matière d'équipement, de sécurité, la gestion de l'environnement et sur les moyens de la commune pour conduire les projets inscrits dans les programmes triennaux. Les entretiens se sont poursuivis dans deux autres services municipaux que sont le service administratif et le service technique.

Cependant, la mairie nous a donné une circulaire qui nous a permis d'avoir d'autres entretiens avec les services de l'administration publique de notre choix. Nous avons échangé avec l'un des secrétaires généraux de la préfecture, les responsables des directions départementales et régionales, ainsi que des responsables d'organisations professionnelles du transport et du commerce.

En outre, nous avons recueilli l'avis des populations à travers les chefs de quartiers. Ces derniers sont souvent sollicités par les autorités municipales pour donner leur approbation ou faire passer des messages aux populations. Ils constituent donc le couroi de transmission entre les autorités municipales et les populations résidentes. Des visites ont donc été rendues au chef canton de Dimbokro et aux chefs des quartiers de la ville. Il a été question de connaître l'historique de la ville et les aspirations des populations et leur opinion sur la gestion de la ville. Les informations reçues nous ont permis d'apprécier le niveau de satisfaction des populations vis-à-vis des actions de la commune et d'évaluer leurs besoins.

4.4- L'inventaire

L'inventaire a consisté collecter ou répertorier les données afin d'établir ou d'actualiser l'existant en matière d'équipements, d'infrastructures de base et de services de l'administration. Cet inventaire a été fait sur la base des travaux sur l'existant fait par le ministère du plan en 1979, des informations contenues dans le plan programme quinquennal de 1983, le plan d'urbanisme directeur de 1995 et les programmes triennaux de 1986 à 2007. Ces informations concernent les marchés, la voirie, les structures sanitaires, les établissements scolaires et les différents services de l'administration. Cette étape nous a permis d'actualiser l'état de l'existant dans la ville de Dimbokro.

4.5- L'enquête par questionnaire

L'enquête par questionnaire nous a été utile pour établir les relations entre la ville de Dimbokro et sa région (N'Zi-Comoé). Nous avons choisi cette technique de collecte d'information parce que nous n'avons pas eu de statistique permettant d'analyser les relations scolaires (à travers les flux) entre Dimbokro et sa région. Nous avons donc constitué un échantillon relatif aux flux scolaires.

Pour des raisons d'insuffisance de moyens financiers et de temps, en lieu et place d'une enquête exhaustive, nous avons choisi de travailler sur un échantillon d'individus représentatifs. L'enquête a essentiellement porté sur la provenance, le statut et les motifs de

résidence, le lieu de naissance, les moyens de locomotion, la durée d'établissement des élèves.

-L'échantillon sur les flux scolaires

Les flux scolaires concernent les élèves du secondaire car au niveau de l'enseignement primaire, tous les villages du département de Dimbokro abritent des écoles. A cela, y ajouter l'âge des enfants (6-13 ans) qui oblige les parents à garder leurs enfants auprès d'eux. C'est au niveau du secondaire que les parents sont obligés de laisser partir leurs enfants en ville faute d'établissement dans les localités rurales (ou d'insuffisance d'établissements dans des centres urbains).

Selon l'annuaire statistique 2006-2007 du ministère de l'éducation, ce sont 11 918 élèves dont 37,50 % de filles qui ont fréquenté les établissements secondaires de la ville en cette année. La ville dispose de deux établissements publics et de huit privés accueillant dans leur majorité des élèves de la sixième à la terminale. Pour les besoins de notre étude, nous avons choisi d'enquêter sur les élèves des classes de sixième et de seconde car c'est à ces deux niveaux d'étude que les élèves viennent s'établir dans la ville par le biais des affections. Ces deux classes constituent donc les portes d'entrée des premiers et seconds cycles de l'enseignement secondaire. Mais certains, n'ayant pas été affectés paient leurs scolarités dans les établissements privés. Il faut préciser que les établissements privés de la ville ne reçoivent des affectés de l'Etat qu'à partir de la sixième.

Pour l'année scolaire 2006-2007, ce sont 2 178 élèves inscrits en classe de sixième dont 1 731 dans le public et seulement 447 dans le privé. Quant à la classe de seconde, elle a enregistré 1002 élèves pour 785 dans le public et 217 dans le privé. Sur la base des effectifs des classes de sixième et seconde, nous avons choisi d'enquêter sur un échantillon représentant 10 % des effectifs de ces classes. Le choix de 10 % suit la logique des statisticiens qui prétendent qu'un échantillon représentatif doit représenter 10 % de la taille de l'individu statistique à enquêter.

Au niveau du choix des établissements, pour la classe de sixième nous avons retenu les deux établissements publics puis, les quatre établissements privés à grand effectif d'élèves de sixième. Ensuite pour chaque établissement retenu, nous avons choisi de leur attribuer des effectifs de l'échantillon proportionnellement à la représentativité de leurs effectifs dans les ensembles d'effectif (total public et total privé).

En ce qui concerne la classe de seconde, nous avons retenu le lycée moderne (étant le seul établissement public accueillant les élèves du second cycle). Au niveau du privé, nous avons également retenu les quatre établissements ayant les effectifs de seconde les plus importants en nombre. Puis, nous avons attribué à chaque établissement des effectifs d'échantillon proportionnels à leurs effectifs dans l'ensemble.

La synthèse de l'échantillon ainsi constitué figure dans le tableau ci-dessous. Elle donne en sixième un échantillon de 218 élèves dont 173 dans le public et 45 dans le privé. Pour la classe de seconde, l'échantillon est constitué de 101 élèves dont 79 pour le lycée et 22 dans les établissements privés. Ce qui nous donne un échantillon global de 319 élèves à enquêter dans les établissements secondaires de la ville.

Tableau 0.1: Les effectifs des classes de sixième et seconde dans la ville de Dimbokro en 2006-2007

Effectifs Etablissements	Classe de sixième	Fréquence des effectifs sixième (%)	Taille de l'échantillon sixième	Classe de seconde	Fréquence des effectifs seconde (%)	Taille de l'échantillon seconde
Collège Moderne	904	52	90	-	-	-
Lycée moderne	827	48	83	785	100	79
Total public	1 731	100	173	785	100	79
Collège Catholique St. Joseph	7	1,56	-	-	-	-
Collège Christ Roi	4	0,90	-	10	4,61	-
Collège Le Challenge	74	16,55	8	61	28,11	7
Collège Koffi Ackant	91	20,36	10	18	8,30	-
Collège N'Zi-Comoé	61	13,65	6	39	17,97	5
Collège Espérance	-	-	-	25	11,52	3
Collège La Bénédiction	8	1,79	-	64	29,49	7
Collège La Providence	202	45,19	21	-	-	-
Total privé	447	100	45	217	100	22
Total général	2 178	-	218	1002	-	101

Source : DIPES-Ministère de l'éducation, 2008

Tableau 0.2: Matrice de synthèse de la collecte des données

Variables	Principaux indicateurs	Techniques de collecte de données
Les variables démographiques	<ul style="list-style-type: none"> -les effectifs de population -les caractéristiques de la population : les structures par âge, sexe, ethnie et nationalité ; la catégorie socioprofessionnelle -l'évolution de la population : par les taux d'accroissement moyen annuel -la répartition de la population : par les densités 	<ul style="list-style-type: none"> -Recherche documentaire -Observation directe
Les variables liées aux équipements et infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> -les équipements sanitaires -les équipements scolaires -les services administratifs -la voirie -le réseau d'adduction d'eau -le réseau d'alimentation en électricité -le réseau de téléphonie 	<ul style="list-style-type: none"> -Recherche documentaire -Observation directe -Inventaire
Les variables relatives à l'occupation du sol urbain	<ul style="list-style-type: none"> -la superficie urbanisée -la typologie de l'habitat -les paysages urbains -la densité d'occupation de l'espace 	<ul style="list-style-type: none"> -Recherche documentaire -Observation directe
Les variables relatives à l'économie	<ul style="list-style-type: none"> -la nature et le type d'activités -la localisation des activités -la proportion des actifs et des non actifs 	<ul style="list-style-type: none"> -Recherche documentaire -Observation directe
Les variables relatives à la gestion municipale	<ul style="list-style-type: none"> -le niveau des budgets -le montant des recettes -la nature et la typologie des investissements -les sources de financement -les réalisations de la mairie 	<ul style="list-style-type: none"> -Recherche documentaire -Observation directe -Guide d'entretien -Inventaire
Les variables relatives aux relations entre la ville et la région	<ul style="list-style-type: none"> -les flux de produits vivriers en provenance des localités rurales de Dimbokro -les flux de produits vivriers en provenance des localités de la région -les destinations des flux de vivriers au départ de Dimbokro -l'influence scolaire de la ville de Dimbokro (provenance des élèves 	<ul style="list-style-type: none"> -Recherche documentaire -Observation directe -Inventaire -Enquête par questionnaire

	et la couverture régionale de l'administration scolaire) -l'influence administrative et le rayonnement régional des équipements administratifs	
--	---	--

5- Le traitement et l'analyse de l'information

A l'issu de la collecte des données, plusieurs types de traitements ont été utilisés en fonction de la nature de l'information obtenue. Il s'agit des méthodes de traitement statistique, cartographique et qualitatif.

Ces méthodes de traitement doivent permettre de confirmer ou d'infirmer les hypothèses de recherche.

5.1- Le traitement statistique

Après nos investigations, nous avons obtenu divers types de données que nous avons traitées d'abord manuellement.

Ces informations portent sur la population, les activités économiques, les équipements, l'agriculture et l'espace. Le traitement statistique de ces informations en fonction des besoins de l'étude nous a permis de faire des tableaux et d'élaborer des graphiques.

Il est nécessaire de rappeler que dans notre démarche nous avons effectué plusieurs calculs manuels préliminaires pour une meilleure exploitation des informations obtenues. Ainsi, nous avons utilisé les procédés les plus simples de la statistique descriptive pour calculer des sommes, des fréquences et des moyennes arithmétiques.

Cependant, la rareté des données de surface nous a amené à utiliser l'outil informatique via le logiciel de Arc-View¹⁷ pour générer des informations de surface, notamment la superficie de chaque quartier.

Compte tenu du vieillissement des données du dernier recensement (RGPH-98)¹⁸, il nous faut des estimations que nous avons calculées à l'aide de méthodes statistiques et des informations prises à l'INS.

Toutefois, il est nécessaire de préciser que si la plupart des calculs statistiques ont été faits manuellement, l'élaboration des tableaux et des graphiques a été générée à l'aide du logiciel statistique Excel de Microsoft.

¹⁷ Arc-View est un logiciel de SIG de ESRI. C'est la version 3.2 que nous avons utilisé.

¹⁸ Le dernier recensement (RGPH-98) est dépassé car il y a plus de 10 ans qu'il a eu lieu, donc il n'est plus fiable.

Les résultats contenus dans ces différents tableaux et graphiques sont visibles dans les trois (3) parties de notre thèse. Toutefois, nous avons effectué un traitement cartographique des données.

5.2- Le traitement cartographique

Pour cette étude, nous avons confectionné une série de cartes qui présente particulièrement les différentes étapes d'évolution spatiale de la ville, le niveau d'équipement et la répartition de la population. Les plans de ville joints à l'inventaire de l'existant (1979), au plan quinquennal (1983) et au PUD (1995) ont été d'un apport inestimable dans la réalisation des cartes. En fonction des besoins, nous nous sommes intéressés aux travaux de Bredeloup S. (1989) et Kouamé A. (1996).

Pour le dessin cartographique, nous nous sommes procurés une base cartographique du PACOM en fichier Map-Info¹⁹ que nous avons fait convertir en fichier de forme traitable sous Arc-view qui nous a permis de réaliser la plupart des cartes sur la ville. Mais pour améliorer la qualité des cartes, elles ont été traitées par la suite avec Adobe Illustrator qui est un logiciel dessin prisé pour sa capacité à produire des dessins de qualité.

Néanmoins, d'autres cartes ont été dessinées directement avec Adobe Illustrator après une numérisation (scanner) des fonds de cartes (obtenus) en fichier *JPEG*. L'analyse cartographique dynamique a été orientée sur deux périodes chronologiques : avant 1980, la période antérieure à la communalisation et après 1980 pour la période de la stratégie communale.

5.3- Le traitement qualitatif

C'est l'analyse des discours des différents interlocuteurs que nous avons eu lors de nos entretiens dans les services de l'administration générale et dans la littérature. Les informations recueillies à cette étape ont été ordonnées et reparties selon trois catégories :

- les informations relatives à la population et à ses besoins,
- les informations relatives à la politique et aux stratégies de développement local,
- les informations relatives au mode de gestion et d'occupation de l'espace urbain.

Nous avons comparé les informations obtenues avec celles contenues dans les écrits relatifs à notre sujet. Ce qui nous a donné de constater les particularités de notre espace d'étude vis-à-

¹⁹ Map-Info est aussi un logiciel de SIG.

vis des situations semblables dans d'autres villes. Cette opération de synthèse s'est achevée par l'élaboration d'une bibliographie sur notre sujet.

Toutes ces données traitées nous ont permis d'appréhender le processus du développement de la ville de Dimbokro et de connaître les facteurs de la crise qui met en mal son développement.

Pour guider notre réflexion, nous avons élaboré un plan selon un canevas de structuration comportant dans l'ensemble trois parties :

- **La première partie** : les bases fragiles d'un processus d'urbanisation, est consacrée à l'analyse de la naissance de Dimbokro et aux fonctions de la ville coloniale (Chapitre 1), le rôle de Dimbokro en tant que pôle de la "Boucle du Cacao" (Chapitre 2), l'implantation de l'UTEXI et les réalisations de la fête tournante d'indépendance dans la ville (Chapitre 3) et l'amorce du déclin de la ville de Dimbokro (Chapitre 4).
- **La deuxième partie** : Le niveau de structuration et d'équipement de la ville de Dimbokro, englobe la dynamique spatiale de la ville (Chapitre 5), la dynamique démographique de la ville (Chapitre 6) et l'économie urbaine (Chapitre 7).
- **La troisième partie** : Les mécanismes institutionnels engagés pour le développement urbain de Dimbokro, prend en compte l'organisation et les moyens de gestion de la ville de Dimbokro (Chapitre 8), l'analyse des actions, des problèmes et perspectives de la communalisation à Dimbokro (Chapitre 9) et enfin, les relations entre la ville et sa région (Chapitre 10).

6- Les difficultés rencontrées

Tout travail scientifique se trouve confronté à d'énormes difficultés ; cela a été le cas dans notre étude. Ces problèmes portent sur les moyens financiers, au manque d'organisation de certains services et aux réticences de certaines administrations.

Au niveau de la collecte des informations, certains documents supposés existés dans les bibliothèques n'y sont pas ou ont disparu.

Dans les services déconcentrés, certains responsables sont réticents quant à nous donner l'accès à leurs services de documentation. Ils nous ont donné plusieurs faux rendez-vous. D'autres nous ont même fermé la porte de leur service. Malgré les autorisations de

recherche de l'IGT et de la Mairie dont nous disposions. Ainsi, nous n'avons pas eu accès à certaines données importantes pour la rédaction de notre thèse.

Au niveau des services de la Mairie, l'accueil a été dans l'ensemble bon. Mais, le manque d'archive pour la conservation des documents a rendu difficile la collecte d'informations, surtout les données financières. Ces dernières sont gardées sous le sceau de la confidentialité.

Toutefois, la cherté des données à l'INS et au BNETD nous a conduit à faire une sélection stricte des données à acheter en fonction de nos possibilités financières. Nous avons donc été obligé de faire fi de certaines données qui nous auraient permis d'approfondir notre analyse en certains points de notre rédaction.

Enfin, si notre statut de moniteur nous a apporté des ressources financières pour ce travail, il nous a quelque peu posé des difficultés. Car le grand nombre d'effectifs dans les niveaux ne nous a pas laissé assez de temps pour nous consacrer à nos travaux. Pour aller sur notre terrain d'étude, il fallait attendre la fin des examens de fin d'année, seul moment propice pour s'éloigner des activités académiques.

Cependant, les difficultés susmentionnées ne sauraient justifier les insuffisances de notre travail. Mais avec l'indulgence et le soutien de nos maîtres, ces insuffisances seraient très vite corrigées.

Tableau 0.3: Matrice de synthèse de la méthodologie

Questions	Objectifs spécifiques	Hypothèses	Echelles d'observation	Variables	Méthodologie	Plan de travail
-Pourquoi malgré ses acquis du passé, la ville de Dimbokro n'arrive pas à poursuivre son développement ?	Cette étude vise à contribuer à la connaissance du processus de développement des villes en Côte d'Ivoire.	La crise que vit la ville de Dimbokro est le fait de l'échec de la reconversion de l'économie régionale de plantation.	L'Afrique, les communes et villes ivoiriennes	Les variables de développement urbain : -les étapes de croissance de la ville -les actions de développement menées par les acteurs institutionnels	Synthèse bibliographique	Compréhension du sujet Question de départ Revue de la littérature Problématique Objectif Méthodologie
-Le développement de Dimbokro est-il dépendant des conditions de création de la ville ? Quels sont les facteurs qui freinent le développement de la ville de Dimbokro ?	Analyser les fondements et les caractéristiques socioéconomiques du processus d'urbanisation de la ville de Dimbokro.	Si la ville de Dimbokro est confrontée à des problèmes d'aménagement et à des difficultés socioéconomiques, c'est parce que son développement repose sur des bases fragiles.	La région, le département, la commune et la ville	Les fonctions administratives, les activités économiques	-Recherche documentaire -Guide d'entretien -Inventaire	PREMIERE PARTIE : Les bases fragiles d'un processus d'urbanisation.

Tableau 0.3: Matrice de synthèse de la méthodologie (suite)

Questions	Objectifs spécifiques	Hypothèses	Echelles d'observation	Variables	Méthodologie	Plan de travail
- Quel est le niveau de structuration et d'équipement de la ville de Dimbokro ?	Evaluer le niveau de structuration et d'équipement de la ville.	Si la ville de Dimbokro est confrontée à des problèmes d'aménagement et à des difficultés socioéconomiques, c'est parce que son développement repose sur des bases fragiles.	La ville et les quartiers	-les variables démographiques : taux d'accroissement, mouvement de population, effectifs de population et structure -les variables économiques : nature et types d'activités, localisation des activités, poids des secteurs d'activités -les équipements et infrastructures -les variables spatiales : rythme de croissance, le paysage urbain	-Recherche documentaire -Observation directe -Guide d'entretien -Inventaire	DEUXIEME PARTIE : Le niveau de structuration et d'équipement de la ville de Dimbokro.
- De quels moyens disposent les acteurs institutionnels de Dimbokro pour mettre fin à la crise de développement de la ville ? Et quel est le bilan de leurs actions dans la ville ?	Faire une analyse des mécanismes institutionnels engagés pour le développement urbain de Dimbokro.	Les mécanismes administratifs de gestion de la décentralisation ne constituent pas un cadre institutionnel favorable au développement urbain car limitant les possibilités d'investissement.	La ville, les quartiers et la commune	-les variables de gestion municipale : nature et types d'investissement, leur répartition, les sources de financement -les variables des relations entre la ville et la région	-Recherche documentaire -Observation directe -Guide d'entretien -Inventaire -Enquête par questionnaire	TROISIEME PARTIE : Les mécanismes institutionnels engagés pour le développement urbain de Dimbokro.

**PREMIERE PARTIE : LES BASES FRAGILES D'UN PROCESSUS
D'URBANISATION**

CHAPITRE 1 : LA NAISSANCE DE DIMBOKRO ET LES FONCTIONS DE LA VILLE COLONIALE

1.1-L'HISTOIRE PEUPLEMENT ET LA NAISSANCE DE DIMBOKRO

1.1.1-Historique du peuplement de Dimbokro

1.1.1.1-Installation des autochtones Baoulé

La région de Dimbokro est peuplée par le groupe ethnique Baoulé (ou Wawolé). Selon Allou (2002) et Ekanza (2006), les Baoulé sont constitués de deux groupes akan d'origines distinctes : les Alanguira et les Asabou, issus respectivement des Denkyira et des Asante²⁰. L'arrivée des Baoulé s'est faite à travers deux courants migratoires déterminés par les Alanguira et les Asabou à des dates différentes. Les Alanguira sont les premiers à arriver sur le futur territoire Baoulé autour 1720. Quant aux Asabou, ils font entrée sur le même espace aux environs de 1765 (Ekanza, 2002).

La migration des Alanguira est provoquée par des guerres entre Asante et Denkyira débuté en 1699 (Allou, 2002). Suite à ces conflits, les Alanguira défaits fuient le Denkyira pour s'installer dans le futur pays Baoulé en Côte d'Ivoire. Ce fut le peuplement Alanguira ou Agba qui s'étend de 1701 à 1720. Les Baoulé s'installent en limite forêt-savane, entre le N'zi et le Bandama, en position médiane entre les routes du commerce septentrionales et les comptoirs côtiers. Ils prirent par la suite le contrôle de quelques points stratégiques dans la région de Tiassalé après y avoir assimilé ou expulsé des éléments Senoufo et Gouro.

Pendant le XVIII^{ème} siècle, les Baoulé s'efforcèrent d'étendre leur territoire. Ils rencontrèrent des populations Mandé et Krou à la structure peu organisée avec lesquelles ils développèrent des échanges commerciaux. En l'absence de marchés et de véritables bourgs dans la société baoulé, les transactions avaient lieu aux marges du pays, dans des centres de courtage situés sur le pourtour. Ces bourgs de transit étaient approvisionnés par de véritables réseaux commerciaux composés des Dioula du nord et des Asoko. A la fin du XVIII^{ème} siècle, les Baoulé tenaient une place non négligeable dans le commerce extérieur si bien qu'ils s'étaient insérés dans un réseau d'échanges à grande distance et entretenaient des relations tant avec les comptoirs côtiers qu'avec les places soudanaises.

En outre, les Baoulé formaient un ensemble politique structuré et hiérarchisé ; les guerres qui ont éclaté sous le règne d'Akoua Boni contre des populations autochtones (Gouro) ou voisines (Agni) participent dans un premier temps au renforcement de l'unité baoulé.

²⁰ Les Denkyira et les Asante sont deux peuples du Ghana.

L'autorité royale n'était pas encore discutée par les différentes tribus baoulé qui se rassemblent. Les Agni qui avaient découvert des places aurifères aux environs de l'actuel site de Dimbokro ont été vaincus et ils durent s'enfuir au-delà du fleuve N'zi. Auparavant, les tribus baoulé des Agba ont pu s'étendre vers le sud à l'issue des combats. Elles se divisent en petits groupes dont les principaux sont les Gban, les Ngai, les Ahari, les Asabou, les Djimbo, les Mounga. C'est à cette époque que l'ancêtre Kouassi Djimbo, chef de la tribu autochtone des Agba Languira fonde un village sur la rive boisée du N'zi, au milieu de la savane à rôniers, Dimbokro ou "le village de Djimbo" en baoulé. En somme, les Baoulé de Dimbokro sont des Alanguira qui ont fui le Denkyira (au Ghana) pour s'installer au centre de la Côte d'Ivoire suite à des guerres. Mais, ils vont cohabiter quelques plus tard avec les Asabou venus dans la seconde vague de migration Baoulé. La cohabitation a été possible grâce à un pacte scellé entre les deux peuples qui se sont déjà affrontés dans la guerre Asante-Denkyira au Ghana. En effet, les Alanguira sont d'origine Denkyira tandis que les Asabou sont d'origines Asante. Les stigmates de la guerre entre leurs peuples respectifs d'origine restaient frais leurs mémoires (Allou, 2002).

1.1.1.2-Dégradation de la structure politique

Très tôt la famille royale des Asabou fut incapable d'asseoir son pouvoir, de gouverner des populations hétérogènes dispersées sur un vaste territoire et occupées essentiellement à accumuler des richesses. Elle ne put pallier l'insécurité des routes de traite ; les relations commerciales avec Tiassalé, plaque tournante se détériorèrent. La société baoulé évolua vers un modèle segmentaire. La prospérité économique favorisa l'affaiblissement politique de l'autorité akan et réciproquement la dégradation de la structure politique constitua un frein certain au déploiement d'une organisation commerciale solide. Au commerce de l'or succéda bientôt la traite des esclaves. Des contacts se développèrent entre la région de Bouaké, éloignée des zones de brigandage et les pays du nord par l'intermédiaire des Haoussa de Marabadiassa. Cette nouvelle forme d'échanges s'intensifia sous l'impulsion de Samori Touré (1895), conquérant Malinké qui préféra s'allier aux Baoulé plutôt que de s'emparer de leur région. Les Baoulé de Bouaké, inaugurant le commerce d'esclaves, prirent revanche et ascendances économiques sur les Baoulé du sud. Néanmoins, bien qu'éloignées des zones d'activité, les tribus de la région de Dimbokro achetèrent des captifs et les intégrèrent à l'ensemble de leurs dépendants. Cette immigration "forcée" surclassa au plan démographique l'arrivée des Asabou au XVIII^{ème} siècle (P. et M.A. Salverte Marmier, 1965).

Alors que l'expédition de l'officier explorateur français Binger (1887) prenait contact avec des tribus proches des territoires occupés par des Baoulé, le paysage de la région de Dimbokro révélait une juxtaposition de petits villages fortifiés, de structure circulaire, protégés par des palissades de ronces : "Langui-Broukro", village agba du nom du successeur de Kouassi Djimbo, Langui Brou et "Koffikro" peuplé par un autre clan baoulé. Situés sur les rives du N'zi, ces campements avaient été implantés à l'écart des grands axes de circulation qui traversaient alors Assikasso et Toumodi. Malgré les influences extérieures, le peuple Agba a conservé les traits fondamentaux de sa civilisation : système matrilineaire, importance de l'or, etc.

A cette population autochtone, il faut ajouter une « colonne » de migrants venus d'autres régions de la Côte d'Ivoire et de l'extérieur du pays (les ashantis, les burkinabés, les maliens, les libanais, etc.). Ces immigrants ont été attirés dans la région par les cultures pérennes (café, cacao) et par le négoce. L'intégration des allochtones et allogènes est aujourd'hui un exemple de réussite si bien que le premier adjoint au maire de Dimbokro est originaire du Nord de la Côte d'Ivoire.

1.1.2-La naissance de la ville de Dimbokro

1.1.2.1-la nécessité de l'installation du chemin de fer en Côte d'Ivoire

Pour le Colon, les guerres inter-ethniques et intra-ethniques africaines trouvaient leur explication et leur fondement dans l'absence des moyens de circulation. Les sociétés, dans leur isolement, ignoraient l'existence de peuples géographiquement proches. En tout cas "état de barbarie primitive"²¹ dans lequel vivaient les Africains étaient dû à la rareté et à la précarité des voies de communication (Semi-Bi Zan, 1973-74).

D'autre part, le chemin de fer apparaissait comme le meilleur moyen de vaincre les résistances africaines à la pénétration Française. Selon le lieutenant-Colonel Espitallier, construire les chemins de fer dès la première heure dans les colonies, c'est "créer ainsi le meilleur instrument de pénétration et de pacification", car "habituer les populations indigènes à commercer, c'est leur faire tomber les armes des mains"²² (Semi-Bi Zan, 1973-74).

Léon Jacob attribue aux chemins de fer coloniaux un rôle polyvalent : matérialiser l'intention des nouveaux maîtres de s'installer à demeure mais permettre aux gouverneurs, aux résidents et aux chefs militaires de se mouvoir avec rapidité. Ainsi "dans les régions

²¹ Chambre des Députés-Session 1903-Annexe n° 848-Exposé des motifs du projet de la loi d'emprunt de 65 millions-p.31.

²² Espitallier (Lieut. Colo. G.) – O.C. p.99.

désolées par la disette, la guerre ou la révolte, les chemins de fer permettent d'apporter aisément les vivres, la défense ou la répression"²³.

Cependant les fleuves n'étaient navigables que sur quelques kilomètres à partir de leur embouchure et l'automobile était à ses débuts. Les premières automobiles à vapeur construites en France entre 1885 et 1889 étaient si peu pratiques qu'on imaginait difficilement leur utilisation rentable dans les contrées réputées difficiles. Les charrettes qui auraient pu constituer les seuls véhicules appropriés au transport étaient confrontées à la rareté des bêtes de trait et leur difficile adaptation aux conditions climatiques et écologiques défavorables.

Dans ces conditions les chemins de fer constituaient sans conteste, au début du vingtième (20^{ème}) siècle, l'outillage économique de pénétration coloniale le plus efficace et le rôle "civilisateur" de l'idéologie coloniale leur était presque entièrement dévolu (Semi-Bi Zan, 1973-74).

En effet pour le colonel Cornille, inspecteur des Travaux Publics de l'Afrique Ouest Francophone (A.O.F.), "aucun progrès matériel et moral n'est possible sans voies ferrées dans les Colonies d'Afrique"²⁴. Car elles hâteraient la disparition du portage à tête d'homme, modifieraient l'état social des indigènes qui abandonneraient leurs structures sociales pour louer leur force de travail dans des centres actifs de la Colonie. En définitive le chemin de fer est certes un instrument d'administration, de progrès matériel et social mais véritablement une œuvre d'humanité et de civilisation (Semi-Bi Zan, 1973-74).

De toutes ces opinions, il se dégage l'idée centrale qu'au début du vingtième (20^{ème}) siècle, la finalité coloniale des travaux publics en A.O.F. en général et en Côte d'Ivoire en particulier avait pour objectifs essentiels de tirer du sol les ressources économiques nécessaires à l'industrie française, de développer l'activité commerciale et d'apporter à ces peuples "sauvages" la civilisation. Ce qui avait pour corollaire la création de besoins nouveaux et la désorganisation de leurs structures sociales. Et cette idée très pragmatique mais combien cynique en temps, s'affina et se précisa à la faveur de deux facteurs nouveaux : l'apparition de l'automobile et les besoins français (en produits coloniaux) vivement exprimés au lendemain de la première guerre mondiale.

²³ Jacob (Léon) – "Les chemins de fer africains : Afrique Occidentale" in Q.D.C. 1906 – n°225 – pp.6-25 (p.8).

²⁴ Gouvernement général de l'A.O.F. – Session extraordinaire du conseil du gouvernement. Projet d'emprunt de l'A.O.F., 1906. Le colonel Cornille est cité par le gouverneur Roume dans son discours d'ouverture dudit conseil, p.9.

1.1.2.2-De la construction du chemin de fer à la naissance de Dimbokro

1.1.2.2.1- L'installation du poste

C'est en 1905 que le Commandant Betsellère avait installé un poste à Aoussoukro, à 40 km en amont de l'actuelle ville de Dimbokro. Jusqu'en 1908, ce poste créé lors des opérations contre les Baoulé-Agba²⁵, ne fut pas tenu à cause des effectifs réduits dont disposaient alors les autorités du Cercle du Baoulé-Sud.

Sa réoccupation se fit à la fin de 1908 lorsque s'engagea la politique de réduction de toutes les résistances locales. C'est en partant de ce poste que furent créés ceux de Sahoua et Assiékokoré, sur la rive gauche du N'zi. Dans le même temps, le tracé du rail se poursuivait depuis Agboville et l'on prévoyait une gare dans le sud du pays "Agba", sur la rive droite du fleuve. La fin de la résistance des populations locales permettrait de rentabiliser cette partie du chemin de fer et la gare devrait être un terminus provisoire. Aussi, par un arrêté du 14 Décembre 1908, Angoulvant décide de faire transférer le poste d'Aoussoukro, trop éloigné de la future gare, dans le village de Djimbo (qui deviendra par la suite Dimbokro), village situé sur le tracé du rail. Très rapidement, des bâtiments provisoires sont construits sur la rive gauche du N'zi à proximité des deux villages baoulé de cette rive (Langui-Broukro et Aoussoukofikro). Le 1^{er} juin 1909, la gare est prête et on l'ouvre au commerce. L'accélération de la conquête militaire en amont permet non seulement la fin de la résistance Agba et Ouélé²⁶, mais aussi l'établissement de postes définitifs : Bongouanou qui, en décembre 1908 remplace Sahoua ; Ouélé qui est fondé en 1910 ; Daoukro qui remplace Akakoumoékro en février 1911. Dimbokro est donc dès le départ un poste de colonisation économique.

Dès lors, deux préoccupations majeures apparaissent à cette époque : il faut mettre en place une infrastructure permettant de rendre viable sinon de développer la gare ; ensuite, il s'agit d'aménager un site qui, au départ, n'est pas favorable à l'établissement d'une ville, mais qui, du fait des activités de la gare, ne manquera pas d'attirer immédiatement les maisons de commerce européennes.

1.1.2.2.2- L'évolution de l'administration et la mise en place d'infrastructures routières

Dans un rapport adressé le 6 juillet 1915 au Gouverneur Général, Angoulvant nous éclaire sur sa politique de développement des postes situés sur le rail. En effet, il s'agit de placer sur le rail une série de postes distants les uns des autres de 80 à 120 km et où serait

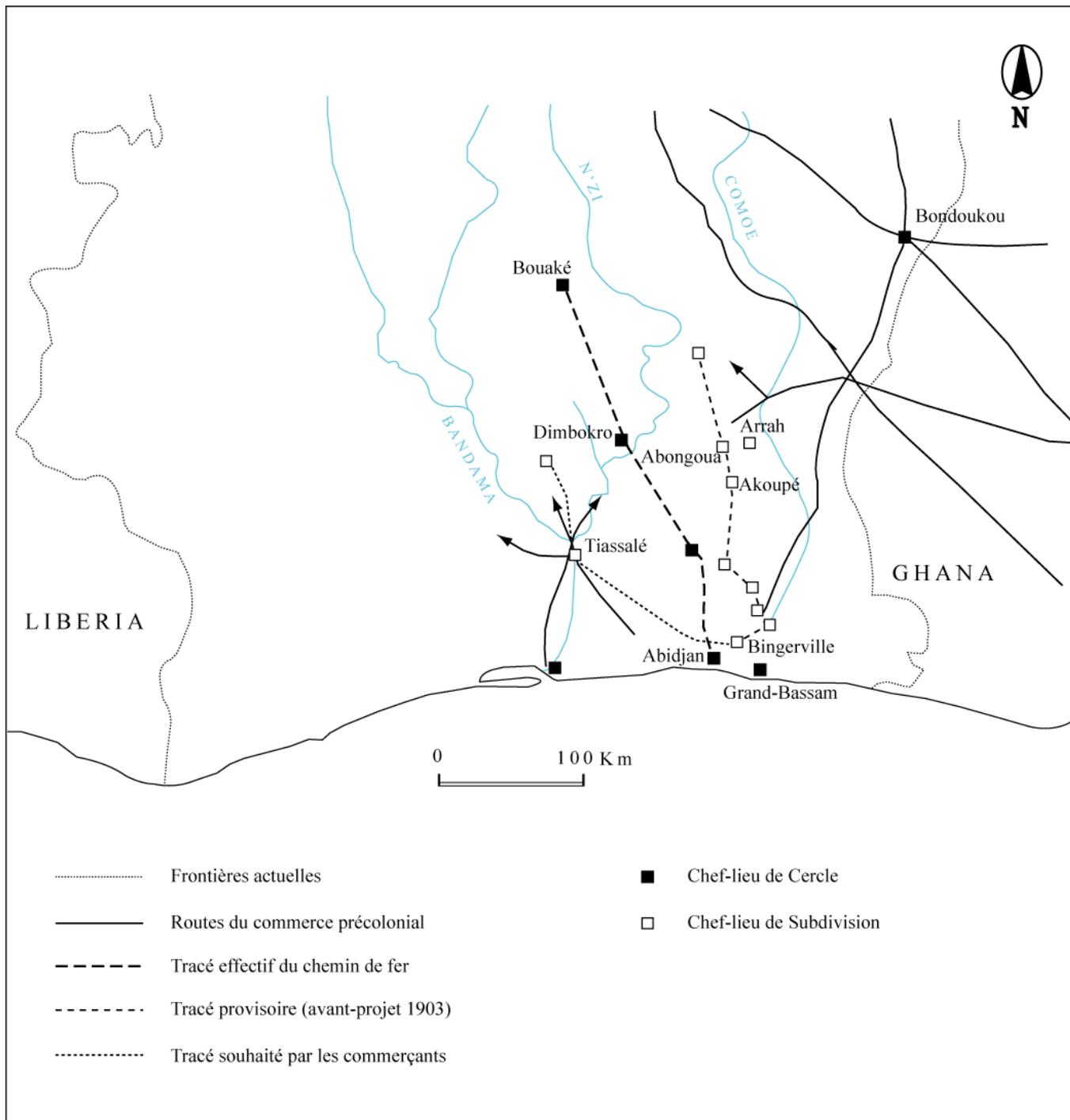
²⁵ Les Baoulé-Agba constituent l'ethnie autochtone de Dimbokro

²⁶ Ce sont les autochtones baoulé de la région de Ouélé.

installée l'Administration de Cercles dont le territoire s'étendrait des deux côtés du rail. Ces chefs-lieux sont Abidjan, Agboville, Dimbokro et Bouaké qui « détacheraient de chaque côté du rail des postes à 50 km au moins les uns des autres, et ces postes seraient reliés entre eux et à leurs chefs-lieux respectifs par de bonnes routes ; voies ferrées et routes convergentes constitueraient ainsi une sorte d'arête de poisson ». On peut ainsi non seulement rentabiliser un certain nombre de gares importantes, mais surtout drainer efficacement vers Grand-Bassam les productions de régions intégrées et soumises à une même administration.

Dimbokro, dès 1911, profite de cette politique : le poste administratif devient chef-lieu du Cercle du N'zi-Comoé en février 1911 à la place de Bongouanou choisi un moment pour permettre de coordonner les actions militaires dans le Haut-N'zi. Le 10 Août 1915, par un arrêté du Gouverneur Général, Dimbokro est à la tête d'un Cercle qui comprend Bongouanou, Ouellé, Bocanda, entre le N'zi et le Comoé ; Toumodi et Yamoussoukro à l'Ouest du rail. Dans le même temps et jusqu'en 1917, un certain nombre de pistes et surtout de routes sont ouvertes convergeant au nœud ferroviaire de Dimbokro : Bocanda-Dimbokro (1912) ; Toumodi-Dimbokro (1912) ; Yamoussoukro-Toumodi (1910) ; Bongouanou-Dimbokro (1914) ; Ouellé-Bongouanou (1916) et Ouellé-Bocanda (1917). Par ailleurs, la grande voie Ouest Toumodi-Yamoussoukro-Bouaflé (1913) arrive à Daloa en 1914 et permet ainsi d'intégrer le Cercle du Haut-Sassandra à l'arrière-pays de la gare de Dimbokro. Le prolongement de la voie ferrée jusqu'à Bouaké en 1912 permet de partager avec cette gare les produits des régions traversées ; mais notons que le pouvoir d'attraction de Dimbokro devient plus flou dès 1913, à cause du dynamisme rapide de Bouaké. On lance alors le projet de voie ferrée Dimbokro-Daloa, qui ne verra d'ailleurs pas le jour.

Au total, c'est une situation privilégiée que confortent les méthodes administratives rigoureuses de cette période ; comme dans toutes les régions soumises et peut-être plus pour les gares, les populations sont tenues d'apporter des produits du cru et de préférence des produits exportables. Plusieurs pistes sont ouvertes, elles doivent être entretenues pour cela par les populations. Mais parallèlement à cette action qui fait de Dimbokro un véritable carrefour, l'on tente d'apporter des solutions aux problèmes que pose le site même de ce centre.



Source: A. N. C. I et Bredeloup S., 1988

Dessin: Konan K. Pascal

Figure 1.1: Le tracé du chemin de fer en Côte d'Ivoire en 1919

1.1.2.2.3-Les raisons de l'arrêt du projet Dimbokro – Daloa – Man

De 1903 à la seconde guerre mondiale, une multitude de projets d'infrastructure ferroviaire furent dressés par la puissance publique ou l'initiative privée, pour assurer la pénétration économique commerciale et culturelle de la France en Côte d'Ivoire. Seulement la ligne Abidjan – Ouagadougou a été complètement réalisée entre 1903 et 1954. La ligne Dabou – Ousrou et l'embranchement Dimbokro – Daloa – Man ont connu un début de réalisation. Ce dernier a été exécuté sur huit(8) kilomètres (km). Par contre les trois autres projets restèrent sur le papier : Tiérasou – Kokumbo, Sassandra – Daloa et le chemin de fer de l'Indénié. Il s'agit de donner l'objectif et d'indiquer les raisons pour lesquelles l'embranchement Dimbokro – Daloa – Man n'a pas été exécuté.

L'objectif du projet Dimbokro – Daloa – Man était d'abord économique : desservir une des régions les plus peuplées. Par ses cultures vivrières innombrables (riz, maïs, igname, banane, manioc, coton) l'Ouest de la Côte d'Ivoire devait offrir un tonnage important de produit divers. Et puis la forêt abondait en richesses naturelles : arbres à caoutchouc, palmiers etc. La réussite d'une voie ferrée était donc certaine. Et cela d'autant plus que sa réalisation technique n'offrait, aux yeux des techniciens, aucune difficulté particulière, exception faite du passage du Bandama qui allait exiger un ouvrage d'art important. En somme il s'agissait d'ouvrir au commerce une région relativement peuplée et riche, mais encore mal desservie.

En outre l'administration coloniale lui assignait, du moins à ses débuts, une finalité politique et stratégique que l'inspecteur des colonies Fouque précisait ainsi en 1912 : "Il constituera un puissant instrument de pacification et de civilisation en nous permettant de soumettre définitivement à notre action et à notre influence, des populations demeurées jusqu'ici réfractaires à notre autorité"²⁷.

D'autre part, il permettrait de mettre un terme au portage qui avait déjà tellement rongé les populations du Haut-Sassandra et du Haut-Cavally. Enfin le ministre des Colonies y voyait en 1921, un moyen de contrebalancer dans une certaine mesure l'attraction que pouvait exercer le Liberia sur les populations de cette région.

Pour toutes ces raisons, un décret du 23 avril 1914 en autorisa le commencement de la construction. En 1919, l'avant-projet avait été établi jusqu'à Daloa (km 230), le projet définitif sur 97 km et la voie posée sur 8 km. Mais les travaux, d'abord interrompus par la guerre, furent définitivement abandonnés en 1922. Déjà en 1919, l'Inspecteur des Colonies

²⁷ Mission Rheinhart 1912. Inspecteur Fouque, Rapport n°18. Le service des voies de pénétration de la Côte d'Ivoire (construction), Bingerville, 15 décembre 1912, p.34. ANF-SOM, Tra. Publ. Côte d'Ivoire, d.n.c.

avait recommandé de différer purement et simplement la continuation des travaux de construction du tronçon Dimbokro – Daloa parce que mieux valait concentrer les efforts sur le prolongement, vers le Nord du pays, du chemin de fer de la Côte d’Ivoire. Quatre ans plus tard, une seconde raison à l’abandon du projet fut avancée. Selon l’administration coloniale, il était préférable au point de vue du développement économique de la Côte d’Ivoire qui avait une longueur de côte importante, de créer une nouvelle voie de pénétration à l’Ouest du pays, plutôt que de construire un embranchement sur celle aboutissant à Abidjan. Les espoirs et supputations se transféraient ainsi sur le projet de construction d’un chemin de fer qui, drainant les ressources de l’Ouest de la Côte d’Ivoire, aboutirait au port de Sassandra.

1.1.2.2.4- L’aménagement du site jusqu’en 1920

Le poste administratif créé est dès 1908 installé sur une croupe de la rive droite du N’zi et dont le point culminant est à 38 mètres au-dessus de la plaine environnante. Le N’zi qui vient du Nord, enserme aux deux tiers ce vaste promontoire avant de reprendre son cours vers le Sud. Mais les berges du fleuve sont à pic et couvertes d’un cordon de forêt dense. Entre les rives boisées et le plateau, s’étend alors une zone de savane ; c’est là qu’est installée la gare ; et avec elle, les ouvriers du rail, les premiers Dioula et les premières maisons de commerce européennes.

Cette savane qui sépare le plateau du N’zi reçoit les eaux de ruissellement du plateau. Le sol argileux et la surélévation des berges du fleuve engendrent une sorte de cuvette où stagnent les eaux ; entre 1908 et 1920, les petits marigots dont le nombre est considérable, deviennent les nids de moustiques qui y rendent la vie particulièrement pénible. L’administration du cercle signale entre 1909 et 1914 de nombreux cas de fièvre (paludisme) parmi les Européens qui y résident (agents du chemin de fer et représentants du commerce européen). Au même moment, l’eau potable y est rare.

En 1911, le Gouverneur Angoulvant demande d’étudier sur place les conditions d’installation d’une ambulance et d’un poste médical, les possibilités de transférer la garnison de 150 tirailleurs basés à Ouossou ; il s’agit pour le Gouverneur de maintenir au centre de Dimbokro, « une certaine activité après que le terminus du rail aura été reporté à Bouaké ». En collaboration avec le Capitaine du génie Thomasset, l’Administrateur fait en juin 1912, le souvenir des épidémies de Grand-Bassam amène les membres de la Chambre de Commerce à demander au Gouverneur « un effort d’aménagement du site malsain de Dimbokro ». Comme à Grand-Bassam, Aboisso et Grand-Lahou, ils demandent la création d’une Commission d’hygiène et de salubrité publique ; une Commission Consultative et enfin un budget urbain ;

celui-ci, alimenté par des taxes locales et géré par la Commission Consultative, permettra d'effectuer les travaux d'assainissement nécessaires. Le 3 Août 1912, un arrêté crée la Commission Consultative ; le 29 décembre 1913, après le rapport du Docteur Couvy et en raison du coût des travaux projetés (138.000 Francs), le Conseil d'Administration de la Colonie approuve la création d'un budget urbain à Dimbokro. Ainsi, on s'en aperçoit, il s'agit pour Angoulvant de mettre un terme aux critiques du commerce européen qui refusait de construire des maisons définitives et de payer certaines taxes (taxe sur les terrains bâtis par exemple).

Toutefois, entre 1913 et 1920 et malgré la guerre en France, un certain nombre de travaux sont entrepris : dès mai 1913, on commence la construction de chaussées et de caniveaux sur le plateau où doit s'édifier « la ville européenne » ; déjà entre 1911 et 1912, les bâtiments définitifs du poste administratif sont en cours. En Août et octobre 1913, on réduit et régularise les pentes abruptes entre le plateau et la plaine ; surtout, on nivelle le sol du plateau qui « présentait en grand nombre des bosselures et des creux » ; en décembre, tous les travaux importants à effectuer sur les voies principales de « la ville européenne » sont terminés : l'Administration est installée dans ses nouveaux locaux ; dix réverbères sont installés dans les trois principales rues. Dans les villages indigènes installés près de la gare (Village Dioula) ou près des rails (ouvriers, Baoulé de Languibroukro et Aoussoukofikro) toutes les ruelles sont nettoyées régulièrement ainsi que les abords de ces groupements.

De 1914 à 1918, ces travaux se poursuivirent : remblayage des fosses à ordures et des lits des petits marigots, démolition des cases construites auparavant et évacuation systématique des indigènes dont les maisons sont proches de celles des Européens, ainsi le village des représentants (Komikro) construit en 1911 près du poste administratif est installé plus à l'ouest ; le camp des gardes et celui des tirailleurs sont établis en retrait de l'ensemble administratif ; le village baoulé de Dimbokro est rejeté sur les bords du N'zi ; à l'inverse, les Commerçants européens installés auparavant vont s'établir sur le plateau près des bureaux de l'Administration. Les travaux d'adduction en 1918 auront alors coûté 18.000 francs au budget de la Colonie. En 1915, on commence à installer l'éclairage électrique : un crédit de 15.000 francs est alloué pour l'achat et la pose du matériel ; les travaux sont achevés en 1917.

On peut donc penser que Dimbokro fait l'objet de soins particuliers en rapport avec sa vocation de carrefour important. Cela est juste si on compare les aménagements en cours ici et la situation de beaucoup d'autres postes, aménagements urbains qui en fait ne concernent que « la ville européenne » sur le plateau. Le reste de l'agglomération, habité par les Africains, se

présente sous la forme d'une série de petits villages séparés par une broussaille à travers laquelle mènent de petites pistes vers les marchés du plateau.

Les conditions d'installation dans ces « villages indigènes » ne sont pas réglementées ; aussi chaque nouvel arrivant s'installe près des personnes de sa région déjà établies ; chaque village reproduit donc les habitudes alimentaires et les coutumes de la région d'origine de ses habitants. Ainsi a-t-on un village dioula, un village sénégalais, un village apollonien et un village des manœuvres et ouvriers du rail où chacun s'installe aussi selon son origine (Gabonais, Dahoméens, Kroumen, Gouro, Baoulé, Voltaïques).

Les premiers Dioula sont arrivés à Dimbokro en même temps que le rail. Beaucoup viennent d'Odienné, Ségou, Bougouni, Boron ; certains de Marabadiassa ; d'autres sont des Dafing²⁸ ; pour la plupart, ils ont d'abord fréquenté le marché de Bouaké avant 1910 ; mais après 1912, quelques-uns ont suivi la marche du rail vers le Nord.

Les Sénégalais, traitants établis à leur propre compte, sont peu nombreux. Mais en 1915, deux d'entre eux représentent les indigènes au sein de la Commission Consultative ; en 1919, l'un des Sénégalais de Dimbokro Mandoye N'Doye est agent de la CFAO ; citoyen français, il habite le plateau.

Dans le même temps, le commerce européen édifie des boutiques en matériaux définitifs autour des deux marchés. L'effort est considérable pour l'époque : 260.000 F ont été investis en 1915 sur les premiers lots accordés aux maisons européennes (CFI, Séguier, Cohen Frères, Guiffard, CBCA, SCAO, CFAO, CCCA, King, Woodin, CGAF, CFF).

Au Sud-Est et près du N'zi, quelques Apolloniens, marchands ambulants ou pêcheurs, mais plus souvent anciens « récolteurs » de caoutchouc qui se sont reconvertis au colportage. Enfin, près du rail, on a les ouvriers et manœuvres du chemin de fer. Tous ces Africains habitent en 1920 assez près les uns des autres et commencent déjà à former un village unique, l'ancien « Dioulakro », entre les rails et les bords du N'zi. Plus loin, à l'ouest, les petits villages Baoulé forment chacun une petite localité distincte ; de l'ancien village de Dimbokro, il ne reste plus de trace ; il est désormais sur la rive gauche.

En définitive, si l'on veut exprimer la réalité spatiale de cette occupation humaine des bords du N'zi en 1919, on peut estimer à deux ou trois hectares l'espace qu'occupe chacun des « villages indigènes » dans la plaine ; au-delà des rails et sur le plateau, la « ville européenne » lotie et aménagée, occupe environ 35 hectares. « La ségrégation raciale est le complément nécessaire de toute tentative d'assainissement » indiquait en 1913 le

²⁸ C'est un sous-groupe Dioula

Docteur Couvy. De fait, nous sommes en 1920, en présence de deux mondes clos ; entre une « ville européenne » qui se crée et une agglomération indigène qui se constitue. Le rail forme une sorte de frontière invisible, frontière raciale, mais surtout économique et sociale (figure 1.1).

1.2-LES FONCTIONS DE LA VILLE COLONIALE

1.2.1-La fonction de ville-relais

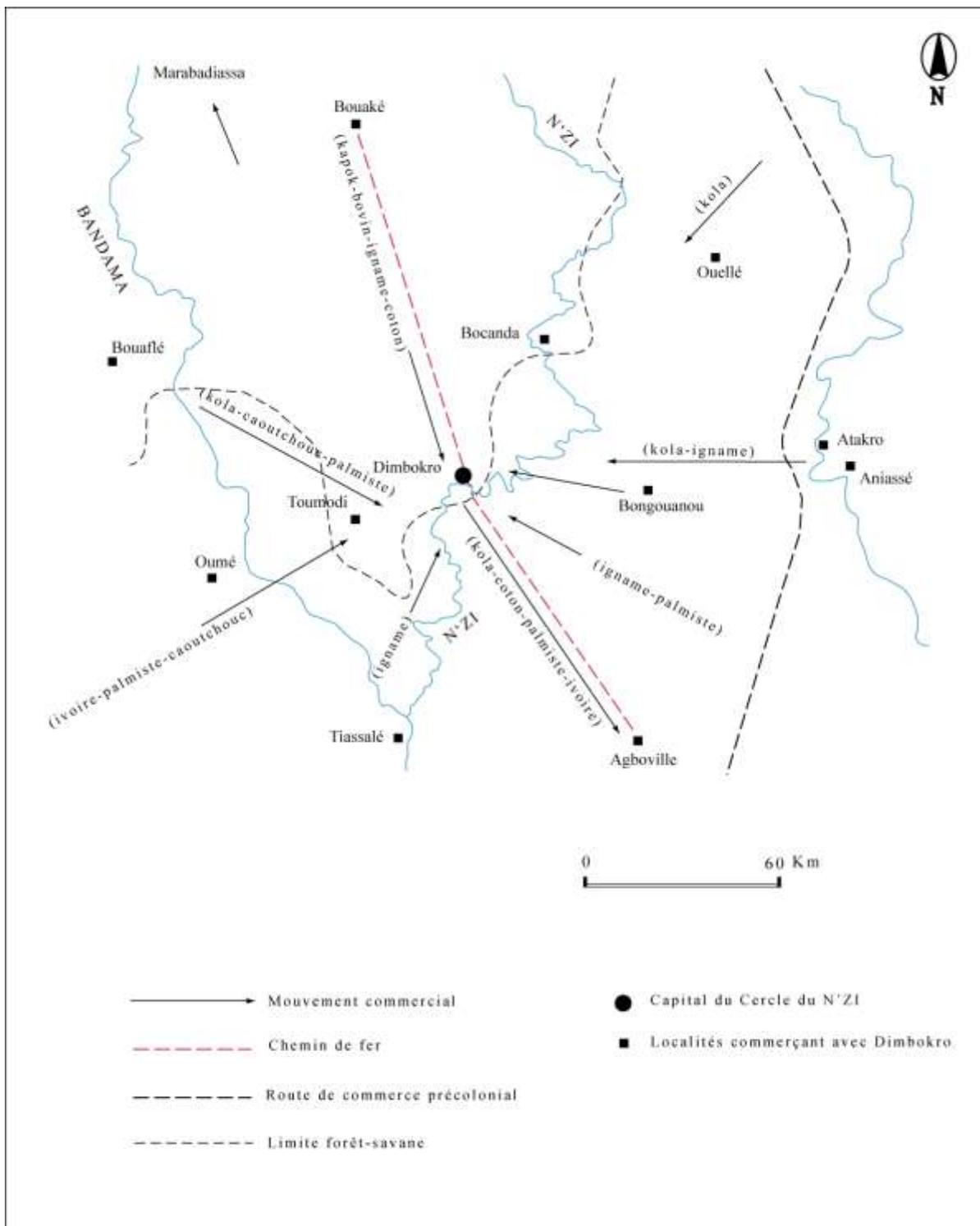
La ville-gare de Dimbokro, point de transit des produits de la traite et des marchandises, point de rupture de charge, place commerciale en raison de l'installation des maisons de commerce européennes (CFCI, CFAO, SCOA) et de la création d'un marché par l'administration, est reliée aux localités de son arrière-pays par des routes et des pistes. En raison de l'amélioration de l'état des routes, les produits étaient acheminés de Bocanda, Bongouanou, Ouellé, Akakomoekro, et même des localités hors du Cercle N'Zi-Comoé mais proche du chemin de fer, vers la gare de Dimbokro. C'est ainsi que la région de M'Bahiakro, qui commercialisait ses produits sur Bouaké en raison de la proximité du chemin de fer (92 km) orienta ensuite une partie de ses produits vers Dimbokro.

Cependant la distribution de marchandises commerciales en provenance d'Abidjan se faisait à partir de la gare de Dimbokro vers son arrière-pays : Bocanda, Ouellé, Bongouanou, Kotobi, Daoukro. Ainsi la ville de Dimbokro avait une fonction de relais. Cette fonction est bien entendue liée à sa fonction économique.

1.2.2-La fonction économique de Dimbokro

Au début et jusque vers 1925-1930, les seuls liens apparents entre toutes ces parties du poste de colonisation de Dimbokro sont : l'embarquement ou le débarquement de produits à bord des trains, l'animation de deux marchés.

Deux chiffres permettent de mesurer l'importance de cette gare à cette époque : dès décembre 1909, soit six mois après l'ouverture de la gare au commerce, les recettes enregistrées par le service du chemin de fer s'élèvent à 52000 Francs contre 17000 Francs à Agboville et 161000 Francs au terminus d'Abidjan-Lagune ; en 1919, les expéditions mensuelles moyennes de Dimbokro vers toutes les gares sont de 150 tonnes contre 80 tonnes à Agboville et 250 tonnes à Bouaké. En 1922 enfin, les seules exportations de la gare de Dimbokro représentent 1400 tonnes : dans les premières années du rail, Dimbokro est l'une des deux plus importantes gares de l'intérieur de la Colonie.



Source: Bredeloup S., 1988

DESIGN: KONRÉ N. P. 2001

Figure 1.2: Les échanges commerciaux autour de Dimbokro

Comme le montre la carte des échanges commerciaux en 1919, les produits qui s'exportent de cette gare viennent d'abord des postes du Cercle de N'Zi-Comoé

(Bongouanou, Ouéllé, Bocanda, Toumodi, Yamoussoukro). Ce sont les kolas de l'Anno²⁹ qui, par Ouéllé et Bocanda, sont embarqués à Dimbokro ; les palmistes en petite quantité, le manioc, l'igname, le maïs, le coton. Avant 1913, le caoutchouc est abondant ; enfin, une partie des expéditions est constituée de produits secondaires tel le piment. Mais ce sont surtout les produits venus du Haut-Sassandra et en partie de Séguéla après 1914, qui font augmenter sensiblement les tonnages : kola et palmistes notamment, mais aussi le cuir qui, par Séguéla – Daloa ou Mankono – Bouaflé est expédié sur la Côte d'Ivoire par Dimbokro. En 1922, Dimbokro est la première gare de l'intérieur pour les expéditions de kolas (400 tonnes), palmistes (770 tonnes), cuir (3 tonnes), et vient en deuxième position pour le coton (5 tonnes), le maïs (46 tonnes).

A l'inverse, les importations destinées à toutes ces régions passent par Dimbokro. A une époque où n'existaient pas de véhicule automobile, les maisons de commerce européennes utilisaient les services de porteurs³⁰. Pour la période 1911-1913, le réseau commercial de maisons européennes qui y sont installées, on a d'une part, la présence de Bouaké dans la zone commerciale de Dimbokro jusqu'en 1913 ; d'autre part, l'intégration des territoires situés à l'Ouest et jusqu'à Bouaflé dans cet espace commercial. Seules les maisons CFAO, Cohen et CGAF interrompent leurs activités en 1913 à cause de la guerre dans les pays Gouro. Après les opérations militaires dans les régions Gouro et bété, toutes les maisons sont présentes à Borabo et à Guessabo, sur le Sassandra. A la fin de la période de récolte des produits du cru, Dimbokro voit affluer les colonnes de porteurs.

Un tel mouvement explique l'installation précoce des Dioula et l'ouverture de nombreuses maisons de commerce européennes en 1915 ; en 1920 on en compte autant, mais le nombre des boutiques de traitants Sénégalais et Appolonien a sensiblement augmenté. Le départ de certains Européens pour la guerre est souvent compensé par l'engagement de gérants africains et libanais dont les premiers arrivent à Dimbokro en 1915. Nourad et Zouain par exemple gèrent les intérêts commerciaux de la maison P. Guiffard avant de s'établir à leur propre compte après la guerre de 1914-1918.

Plaque tournante d'une économie de traite qui tente de s'implanter des deux côtés du rail, Dimbokro se caractérise aussi par l'importance des transactions qui s'opèrent sur ses deux marchés. Le premier a été créé en novembre 1910 pour favoriser et contrôler le mouvement commercial près de la gare. Peu après, un second est ouvert en plein-air : le

²⁹ Un sous groupe Baoulé

³⁰ Avant les mesures de ségrégations des années 1914-1920, ces porteurs dormaient dans des cases construits à la hâte sur les concessions de chaque maison de commerce. Cf. Rapport du Docteur Couvy (rapport cité).

premier doit servir à la vente des produits européens et le second aux transactions sur les produits du cru.

On n'a malheureusement pas de chiffres pour apprécier l'importance des transactions qui se déroulent sur ces marchés. On a seulement pour 1914, le produit des droits de place sur les marchés, ceux-ci ont rapporté 10000 Francs au Trésor Public pour l'ensemble de l'année ; alors que, dans le même temps, le marché de Daloa en 1914 rapportait seulement 6 Francs par jour, soit à peine 2000 Francs l'an si l'on prend en compte la tenue journalière de ce marché, ce qui n'était pas encore le cas.

Des activités autres que commerciales existent à cette époque. Il s'agit des métiers du rail (manœuvres et ouvriers du rail) qui constituent les premiers corps de métiers que l'on trouve déjà à Dimbokro : quelques mécaniciens, ajusteurs, tourneurs, coupeurs de bois et terrassiers, maçons et menuisiers. Certains louent leurs services aux habitants de la « ville européens ». Toutefois, la reprise de la construction du rail jusqu'à Bouaké a fait partir plus au Nord nombre de ces travailleurs, en dehors de ceux qui ont été retenus dans l'atelier de Dimbokro³¹.

Au total, une gare en pleine croissance et une place commerciale déjà importante, tels sont les aspects économiques essentiels de Dimbokro au début du premier âge de la colonisation. Mais ce dynamisme est déjà limité par la concurrence et l'importance grandissante de Bouaké, grand carrefour situé à une centaine de kilomètres au Nord.

1.2.3-La fonction scolaire

Au cours des dix premières années de son histoire coloniale Dimbokro voit apparaître les éléments essentiels du rôle qui allait être le sien dans le domaine scolaire jusqu'en 1940. En effet, c'est par un arrêté du janvier 1910 qu'est créée l'école de village de Dimbokro. Jusqu'en 1916, les effectifs sont limités et les défections fréquentes. Ainsi, en 1911 sur cinquante (50) élèves inscrits en octobre, vingt-trois (23) seulement sont présents en juin ; en 1914-1915, sur quarante-sept, trente-cinq terminent l'année. Méfiance des parents mais plus encore les difficultés des enfants à se nourrir après la classe. En réponse à un questionnaire d'inspection, le directeur et unique maître de l'école, David Paul, écrit à ce propos : « Beaucoup d'enfants se font boys aux Dioula rien que pour avoir à manger... ».

³¹ Il faut signaler que déjà à cette époque, certains Baoulé, venus de la région de Toumodi-Tiassalé se font engager dans « la ville européenne » comme domestiques ; ceux de Dimbokro même évitent encore, quand ils le peuvent, d'avoir des relations trop directes, sinon parfois par le biais des relations commerciales (approvisionnement du marché, portage ou transbordement du chargement des terrains).

En 1916, le nombre d'élèves passe à cinquante-huit (58) ; mais, l'élément le plus remarquable est sans doute l'augmentation spectaculaire du nombre d'adultes qui assistent aux cours du soir : trente-huit (38) en 1915 ; soixante-quatre (64) en 1916. Ce sont des Dioula et des Gabonais ; ces derniers sont manœuvres sur le rail tandis que les premiers sont pour la plupart « colporteurs, marchands de poulets et de kola, qui vont à chaque saison de village en village, soit pour vendre soit pour acheter ces produits ». Parallèlement, une mutuelle scolaire est créée pour permettre aux enfants de se nourrir. En 1918, au moment où l'Ecole est promue « école régionale », elle possède une plantation de cacaoyers, une autre de coton, une de manioc, deux bananeraies et un « vaste dortoir en paille situé dans un coin de la cours de l'école ». Le recrutement des élèves va dès lors se diversifier progressivement en même temps qu'apparaissent les vingt-cinq (25) premiers boursiers. En 1918, les quatre-vingt-cinq (85) élèves viennent de Dimbokro, Toumodi, Bocanda et Yamoussoukro et tous sont fils de cultivateurs. Aux cours du soir aussi, l'éventail des professions s'est élargi : des boutiquiers, manœuvres du chemin de fer, tailleurs dioula et domestiques baoulé suivent assidûment les cours.

Toutefois malgré ces progrès, les bâtiments définitifs ne sont construits qu'en 1919. Ce sont quatre (4) bâtiments en briques et tôles dont deux (2) servent de salles de classe. Une section professionnelle créée précédemment est installée dans les locaux de l'atelier du chemin de fer ; en 1919, cette section compte neuf (9) élèves ; avec l'Ecole, c'est le début d'un centre de formation professionnelle destiné à fournir à l'Administration et au Commerce de la région les agents d'exécution qui font défaut à la colonie.

Au lendemain de la guerre, l'Ecole régionale a élargi encore plus son aire de recrutement. On compte ainsi en 1919 dans l'école, vingt (20) élèves de Dimbokro, six (6) de Toumodi, trois (3) de Yamoussoukro, trois (3) de Bocanda, cinq (5) d'Abengourou, six (6) de Bouaflé et onze (11) enfants d'allogènes installés à Dimbokro. Certains des élèves vont poursuivre leurs études à Bingerville (14 admis au Concours) ; les autres sont embauchés au chemin de fer ou dans les maisons de commerce de la place ou des postes du Cercle, après deux (2) ans d'études. La Colonisation française créait ses cadres indigènes qui, tous ou presque, vont d'abord grossir le nombre de citoyens. On voit ainsi, par l'élargissement de son aire de recrutement, l'emprise progressive de Dimbokro non seulement au plan administratif (le chef-lieu de Cercle) mais au plan économique (la gare) et au plan intellectuel (l'école). La présence d'une forte colonie musulmane n'en fait pas cependant à cette époque une métropole religieuse : l'impulsion majeure, de ce point de vue, est donnée par Bouaké où la population

musulmane déjà nombreuse et en rapport avec des centres religieux du Nord (Samatiguila, Kong, Maradiassa et le pays Dafing), organise déjà un enseignement coranique très suivi.

Au total, Dimbokro exerce déjà, et dix (10) ans après l'installation du poste, une influence certaine dans le domaine politique et administratif, au plan économique et au plan culturel. Dans la logique de la colonisation qui se met en place, les trois domaines sont d'ailleurs liés : l'administration doit créer les conditions favorables à l'établissement du commerce européen, fondé sur l'exploitation des produits du cru, qui doit non seulement parvenir à détourner tous les circuits précoloniaux au profit du commerce atlantique ; mais aussi et surtout créer des besoins chez les populations locales. Ces dernières, pour satisfaire ces besoins et surtout pour s'adapter au nouveau contexte économique sont gagnées progressivement par le mimétisme culturel. Dans le même temps, pour pousser et réaliser plus avant les conditions favorables d'une colonisation mal assurée pour répondre à une situation dommageable (la pénurie de cadres de la colonisation), l'administration favorise ce mimétisme culturel et s'en sert pour se donner des agents locaux d'exécution. Ceux-ci doivent être formés à des activités que l'on trouve dans le poste qui, en fin de compte, reste le centre où s'organise cette politique coloniale. Plus que dans les campagnes soumises, l'exemple de Dimbokro nous montre que le poste de colonisation est bien le lieu d'où progresse la colonisation : c'est même sa raison d'être.

Ces trois fonctions permettent-elles de dire que Dimbokro est une ville coloniale ? Pouvons-nous surtout y parler de développement économique et social ? Certes l'apport européen semble commander déjà la future extension de l'agglomération. Amis, à la vérité ce n'est qu'un marché précaire dont l'arrière-pays est profondément limité dans ses possibilités économiques et où il n'y a pas encore de véritable développement économique, même si à l'époque le poste s'agrandit. Ensuite, au plan social, l'impact européen est encore trop faible pour modifier en si peu de temps les relations, imposer déjà un nouveau mode de production. Malgré un recrutement de plus en plus large le nombre des élèves en 1920 ne permet pas non plus de parler d'une emprise culturelle profonde du poste sur sa région.

Enfin, par sa taille et surtout par le choix d'une politique de ségrégation, le poste se présente encore comme une juxtaposition de petits villages (« villages indigènes », « village européen ») sans lien organique. L'installation en cours de chaque groupe ne permet pas encore de dégager un ensemble spécifique.

Pour ces raisons Dimbokro est un embryon de ville coloniale qui cependant, plus que Daloa, a déjà des atouts pour répondre aux préoccupations économiques et sociales du colonisateur.

CHAPITRE 2 : DIMBOKRO, POLE DE LA "BOUCLE DU CACAO"

2.1-LA PRESENTATION DE L'ANCIENNE "BOUCLE DU CACAO"

La région de l'ancienne "Boucle du Cacao", située au Centre-Est (selon le découpage administratif de 1965) de la Côte d'Ivoire, appartient dans sa majeure partie au domaine forestier, qui s'étend du 5^{ème} degré de latitude Nord en bordure de la côte du Golfe de Guinée au 8^{ème} degré de latitude Nord à l'orée de la savane. Cependant dans sa partie centrale, la bande forestière est rétrécie par une avancée triangulaire de savane qui s'enfonce loin vers le Sud jusqu'au 6^{ème} parallèle. Par sa limite occidentale, la "Boucle du Cacao" est en contact avec cette région de savane que l'on appelle en raison de sa forme le "V Baoulé", et dont les branches et la pointe sont constituées par les cours et le confluent du Bandama et du N'Zi. La limite orientale de la "Boucle du Cacao" est tracée en zone forestière par la Comoé.

Le nom de "Boucle du Cacao" a été donné en raison de l'importance de la production cacaoyère dans cette zone et du tracé en forme de boucle fermée de la principale artère routière qui dessert la région (figure 5). Tracée à partir de Dimbokro, et revenant à Dimbokro, cette route représente un circuit de 288 km, divisé en plusieurs sections de directions différentes :

- une section grossièrement orientée vers le Nord jusqu'à Bocanda,
- une section Sud-Ouest – Nord-Est de Bocanda à Ouéllé,
- une section Nord-Sud de Ouéllé à Bongouanou,
- et enfin une section Est-Ouest de Bongouanou à Dimbokro.

L'ensemble forme une boucle avec un sommet arrondi qui se situe à Ouéllé et une pointe effilée à Dimbokro, ville en amont de laquelle se rejoignent les routes de Bocanda et de Bongouanou. La direction générale en est Sud-Ouest (Dimbokro) Nord-Est (Ouéllé). La Boucle du Cacao traverse toutes les sous-préfectures sauf deux, encore passe-t-elle tout près des limites de ces dernières. Elle traverse aussi cinq (5) des chefs-lieux sur neuf (9), les autres (mis à part Prikro) n'étant guère éloignés de son circuit de plus d'une vingtaine de kilomètres. Ainsi, constitue t- elle la pièce principale de l'armature routière régionale.

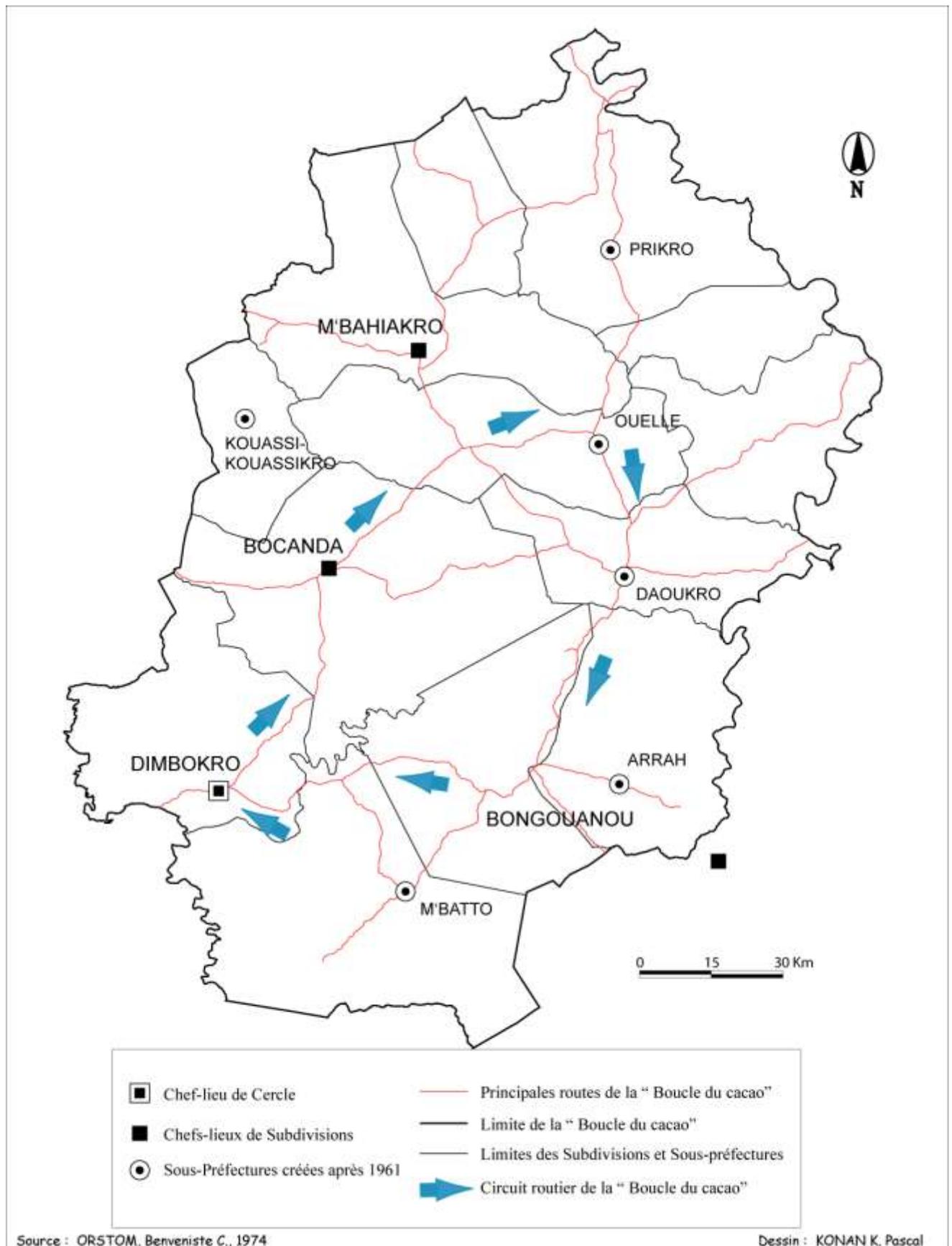


Figure 2.1: La région de l'ancienne "Boucle du cacao"

Depuis le début de l'exploitation du bois et l'introduction de la culture du café et du cacao, la zone forestière est devenue la zone la plus prospère de la Côte d'Ivoire. La "Boucle du Cacao", l'une des premières régions forestières mises en valeur, ne produit pratiquement plus de bois, mais tire l'essentiel de ses revenus de ses plantations de café et de cacao. Le nom donné à la région suppose une prépondérance du cacao sur le café : il se justifiait autrefois, le cacao ayant été introduit dans la région plus tôt que le café. Plus tard, c'est le café qui domine largement, avec une production moyenne annuelle de 46 000 tonnes contre 33 500 tonnes pour le cacao. Mais la production de cacao représente près de 25% de la production totale de la Côte d'Ivoire, alors que celle de café ne dépasse pas 20%. Le nom de "Boucle du Cacao" se justifiait donc à cette époque en valeur relative, dans la mesure où la région gardait une grande importance dans la production nationale du cacao.

Correspondant à des frontières ethniques tracées par l'histoire du peuplement, les limites de la région de la "Boucle du Cacao" sont nettes à l'Est et au Sud : à l'Est, la barrière de la Comoé sépare les Agni du Moronou de ceux de l'Indénié ; au Sud, une marche inhabitée sépare les Agni des Attié. C'est le long de cette frontière qu'est d'ailleurs tracée une partie de la limite Sud du Département du Centre. C'est à l'Ouest et au Nord que les limites semblent plus imprécises. Elles ont été choisies, dans le cadre d'une étude sur les transports, d'après deux critères qui selon Benveniste (1974) forment ensemble le fondement de l'unité régionale.

- la participation à une économie de cultures d'exportation,

- l'utilisation du circuit routier de la Boucle et de ses artères complémentaires.

C'est ainsi qu'a été retenu un ensemble de neuf (9) sous-préfectures, qui sont : Arrah, Bocanda, Bongouanou, Daoukro, Dimbokro, M'Bahiakro, M'Batto, Ouélé et Prikro. La sous-préfecture de Kouassi-Kouassikro, pourtant assez proche de la Boucle, a été écartée : en effet, située toute entière en zone de savane, elle a une production caféière très faible, une production cacaoyère nulle, une infrastructure routière médiocre et par conséquent une activité de transport très minime. Elle tend plus naturellement à s'orienter vers la région de Bouaké que vers la Boucle. Alors que Prikro, plus éloignée de la Boucle, dépend beaucoup plus étroitement du réseau routier de celle-ci pour ses relations extérieures.

2.2-LA "BOUCLE DU CACAO" ET L'EMERGENCE D'UNE VILLE FERROVIAIRE

2.2.1-L'introduction du café et du cacao dans le pays "Agba" et sa région

En 1911, toute la région était pacifiée et le Cercle du N'zi-Comoé, avec à sa tête Dimbokro, regroupait quatre (4) autres circonscriptions : Bongouanou, Bocanda, Ouélé et

Akakomoékro (village de la sous-préfecture de Ouéllé, sur la Comoé). L'arrière-pays de Dimbokro comprenait déjà la région qui est devenue par la suite la "Boucle du Cacao".

La "Boucle du Cacao" se subdivise en deux zones : une première forestière localisée à l'ouest et une seconde savanicole à l'est. C'est aux alentours de 1925-1930 que l'administration coloniale décide de contraindre les Africains à s'adonner à la culture de café et cacao. Mais, à cette date les populations n'en voyaient pas l'intérêt, en dehors de quelques Agni qui avaient déjà commencé à imiter leurs voisins du Ghana. Quant aux Baoulé (dans la partie est), ils furent réquisitionnés, et ceci jusqu'en 1945, pour le travail forcé dans les plantations coloniales. Aussi n'étaient-ils pas très disposés à se laisser imposer une nouvelle culture par les colonisateurs. Pour manifester leur refus de pratiquer ces nouvelles cultures, il semblerait que les Baoulé profitaient souvent de la nuit pour arroser d'eau bouillante les jeunes plants de cacao ou de café que l'administrateur était venu surveiller la veille.

Un solide réseau administratif doté de plusieurs postes administratifs assez rapprochés était donc la seule façon qui permit à la puissance coloniale d'arriver à ses fins. Au bout de quelques années, ayant intégré ces cultures au système vivrier antérieur sans l'abandonner, les planteurs africains comprirent tout ce qu'ils pouvaient en tirer de surplus en numéraire et les plantations s'étendirent rapidement, aidées cette fois-ci par une administration plus coopérative que punitive.

2.2.2-L'essor de l'économie de plantation

2.2.2.1-Les fondements de l'économie de plantation

La "Boucle du Cacao" n'a commencé à exister en tant que région d'économie de plantation qu'à partir de 1930-1935, date à laquelle les services agricoles coloniaux commencèrent à intervenir directement pour implanter la culture du cacao et du café en milieu africain dans les zones qu'ils avaient reconnues pour les plus favorables. Les critères de choix tenaient compte des facteurs physiques permettant de délimiter les zones où ces cultures étaient possibles (une partie de la zone forestière) ou impossible (la partie de la zone de savane sèche). Mais étant donné l'étendue des terres encore disponibles au début de cette période d'économie de plantation, le choix à l'intérieur d'une zone favorable se faisait surtout d'après des critères de rentabilité tenant compte de facteurs démographiques et économiques, du passage du rail dans la région. Ce sont ces derniers facteurs qui ont permis à l'administration coloniale de porter leur choix sur cette région pour devenir région pionnière du café et cacao.

2.2.2.1.1-Les conditions physiques

La région de la "Boucle du Cacao" correspond à l'interfluve délimité à l'Est par la Comoé et à l'Ouest par le N'zi et son affluent le Kan qui suit la limite orientale de la sous-préfecture de Dimbokro. Elle fait partie du grand domaine forestier de la Côte d'Ivoire qui s'étend vers l'Est jusqu'à la frontière du Ghana. Mais, vers l'Ouest, elle touche à l'indentation du "V Baoulé", grande échancrure de savane au milieu de la zone forestière.

La branche orientale du "V Baoulé" formant la limite entre forêt et savane, correspond grossièrement au cours du N'zi. Aussi la "Boucle du Cacao", qui dans ses limites administratives précédemment définies déborde en partie le N'zi vers l'Ouest, inclut-elle une région de contact entre forêt et savane suivant un alignement Nord-Est – Sud-Ouest correspondant au cours du N'zi, et deux petites zones de savanes proprement dites s'étendant sur la moitié occidentale des sous-préfectures de M'Bahiakro (à l'Ouest du N'zi) et de Dimbokro (à l'Ouest de la route Bocanda-Dimbokro).

Forêt et savane s'opposent donc en premier lieu par leur étendue respective : tandis que la forêt couvre les quatre cinquièmes de la superficie, la savane n'est représentée ici que par quelques bordures. Elles s'opposent aussi par leur régime climatique, leurs sols et leurs possibilités de mise en valeur.

⇒ La savane

La savane du pays Baoulé n'est pas uniquement d'origine climatique. Sans l'action anthropique (et spécialement les feux de brousse) qui contribue à son maintien, elle pourrait se reconstituer en forêt sèche. Elle témoigne d'un paléo-climat plus sec que le climat local des années soixante-dix (70). Mais précisément, la permanence d'une végétation de savane a maintenu un régime climatique aux nuances sèches marquées (Benveniste, 1974).

La valeur du volume de précipitations trace une première délimitation entre les domaines végétaux. Au-dessous de 1200 mm, on passe à un climat à nuance sèche marquée, où commence le domaine de la savane.

Mais plus encore que le volume des précipitations, l'originalité de ce climat est marquée par la répartition annuelle des pluies. Le régime climatique est un régime à quatre saisons : une petite saison des pluies de septembre à novembre, une grande saison des pluies de mars à juin, avec un maximum très accentué ; une petite saison sèche bien marquée en août, une grande saison sèche de décembre à fin février. On a donc toujours une succession d'au moins trois mois secs, ce qui correspond à une savane robuste avec des galeries forestières dans les bas-

fonds humides où les sols retiennent l'eau. Pendant les trois mois de la grande saison sèche l'humidité relative à Dimbokro reste inférieure à 70%, non seulement en raison de la faiblesse des précipitations, mais surtout à cause de l'harmattan, vent sec soufflant du Nord avec régularité pendant plusieurs semaines et exerçant une influence desséchante sur les plantes exposées de la savane.

La bande de savane alignée du Nord-Est au Sud-Ouest le long du N'Zi correspond à une formation granitique qui s'étend sur tout le "V Baoulé". Le relief de cette zone est faible, il présente des ondulations aux pentes douces et aux versants étirés. En bordure du fleuve les dépôts sableux sont abondants. Les sols forment une marqueterie assez complexe dans cette zone de transition aux marges de la forêt. Sur les versants, les sols ferrugineux tropicaux, qui portent la savane à rôniers, sont les plus étendus.

Dans les bas-fonds, sur les alluvions sableux, s'étirent les galeries forestières et les savanes marécageuses. Sur les interfluves, des sols faiblement ferrallitiques portent quelques lambeaux de forêt plus ou moins dégradés.

Située au contact de la forêt et de la savane, cette zone, comme toutes les zones de contact, est d'un équilibre végétal fragile qui peut être remis en cause par l'érosion anthropique. Cependant, étant donné la conservation de lambeaux forestiers, il est possible, outre les cultures traditionnelles avec jachère : maïs, igname, manioc, de pratiquer la culture du caféier.

⇒ **La forêt**

La zone forestière de la "Boucle du Cacao" est entièrement comprise entre les isohyètes 1400 et 1100 mm. Ce n'est déjà plus le domaine de la forêt hygrophile, mais celui de la forêt mésophile (Benveniste, 1974).

Le régime climatique est aussi à quatre saisons. Mais alors qu'en savane la saison sèche est bien marquée, en forêt elle est moins accentuée et n'atteint jamais une durée de trois mois. C'est au contraire la saison des pluies qui est la plus marquée. Elle débute en mars-avril, l'ampleur des précipitations atteignant son maximum en juin; elle se poursuit jusqu'en août, où s'intercale la petite saison sèche. La seconde saison des pluies commence en octobre et s'arrête en décembre. Cependant la quantité des précipitations aussi bien que leur répartition dans le temps sont extrêmement variables d'une année à l'autre. En 1968 par exemple, il n'y a pratiquement pas eu de petite saison sèche au mois d'août et les précipitations se sont poursuivies presque sans interruption d'avril à décembre.

Cette situation a des conséquences catastrophiques sur les récoltes : non seulement elle empêche le déroulement normal du cycle végétatif du caféier, très sensible au régime des pluies pendant sa floraison, mais encore elle compromet l'évacuation des produits, en particulier du cacao qui reste bloqué et moisi sur place faute de piste praticable permettant d'aller le chercher.

Le taux d'humidité en zone forestière se maintient pendant la majeure partie de l'année au-dessus de 80%. Il peut s'abaisser en saison sèche lorsque l'effet de l'harmattan se fait sentir. Mais l'influence de celui-ci reste limitée dans sa durée (10 à 20 jours) et dans son étendue : il est rare qu'elle dépasse vers le Sud une ligne Bocanda-Daoukro.

A la savane sur granite du pays Baoulé s'oppose la forêt sur schiste. De la région forestière de l'Est jusqu'à la frontière du Ghana, se développe une grande formation schisteuse uniforme, trouée de quelques petits massifs granitiques auréolés de micaschistes.

Les schistes donnent des reliefs de collines et d'ondulations assez confuses. Dans l'interfluve N'Zi-Comoé, les altitudes demeurent supérieures à 200 m autour d'une ligne joignant Prikro à Bongouanou. Un alignement principal, conforme aux directions structurales précambriennes (Nord-Est - Sud-Ouest) porte des sommets culminants vers 600 m : il s'agit de la ligne de collines birrimiennes s'étirant de Bongouanou à Daoukro.

Etant donné l'uniformité de la roche-mère, les sols sont assez peu variés. On trouve principalement des associations de sols faiblement ferrallitiques sur schistes, micaschistes et granites (ces derniers peu étendus). Dans le Nord de la région où la pluviométrie n'est plus tout à fait suffisante pour porter une végétation et des cultures de milieu tropical humide, la capacité élevée de rétention d'eau des sols compense l'insuffisance de pluies. Mais il existe un problème de l'eau dans la "Boucle du Cacao" : malgré des précipitations suffisantes, malgré un système hydrographique assez ramifié et en particulier la présence de deux fleuves importants sur ses bordures, la "Boucle du Cacao" manque d'eau en saison sèche. Non pas pour les cultures, grâce aux capacités des sols, mais pour la consommation humaine. D'une part les cours d'eau, en crue pendant les pluies, accusent un étiage prononcé en saison sèche. D'autre part les eaux souterraines sont difficiles à capter pour des raisons géologiques : les couches de schistes des formations birrimiennes, redressées à la verticale, empêchent la formation de nappes phréatiques à faible profondeur. Les puits doivent être creusés très profondément et ne sont parfois que très faiblement alimentés. Pour se procurer de l'eau en saison sèche les habitants ont dû recourir à de multiples solutions (puits, citernes, barrages et retenues, transport de l'eau des fleuves par camion), dont aucune n'est véritablement satisfaisante. Le problème n'est moins préoccupant que dans les zones où affleurent les

formations granitiques : dans la région de M'Batto et d'Arrah, le granite diaclasé favorise l'accumulation des eaux souterraines, que l'on peut facilement recueillir par des sources ou capter en forant des puits. Il existe certainement dans la région septentrionale d'autres petits affleurements granitiques qui n'ont pas été repérés, et qui permettraient de remédier partiellement à ce problème.

Les sols faiblement ferrallitiques sur schistes et micaschistes possèdent des caractéristiques chimiques favorables à la croissance de la forêt et au développement des cultures arbustives tropicales. Les possibilités de mise en valeur, sous réserve de quelques précautions pour le maintien du couvert forestier, sont donc très satisfaisantes. Le café tient bien sur les terrains moins arrosés de la région de Ouélé et de M'Bahiakro. Le cacao préfère les sols alluviaux des bas-fonds humides. Les sols faiblement ferrallitiques sur granite, dans les conditions d'humidité de la zone forestière, sont aussi d'une bonne fertilité et sont recherchés.

Au total, une bonne mise en valeur exigeait à cette période le maintien de 30% au moins du couvert forestier. Or la forêt a été amplement défrichée par endroits depuis une trentaine d'années pour les besoins des cultures, et il n'existe plus beaucoup de forêt primaire préservée. Les formations de forêt secondaire qui se reconstituent rapidement sur les terres laissées en jachère et les vieilles plantations abandonnées, même si elles atteignent 30% de la superficie totale, montrent par rapport à la forêt primaire une certaine dégradation du matériel végétal. Aux grands arbres se substituent des arbres moins élancés, avec un sous-bois plus touffu et un enchevêtrement de lianes plus intense. Cette évolution est à la longue préjudiciable au développement ultérieur des plantations de café et de cacao ; ces deux arbustes ont besoin, dans les premières années de leur plantation, de l'ombrage de grands arbres qui les protègent des rayons du soleil. Les défrichements sur forêt secondaire offrent donc de moins bonnes conditions de culture pour le café et le cacao que les défrichements antérieurs sur forêt primaire. Là où plusieurs défrichements successifs ont déjà eu lieu, les sols se sont appauvris, la végétation s'est dégradée et les possibilités d'établir de nouvelles plantations s'amoindrissent toujours davantage. Ainsi la valeur de la superficie de terre laissée en forêt diminue-t-elle progressivement, même si la proportion de forêt ou jachère reste invariable par rapport à la superficie cultivée. La proportion de terre non cultivable risque donc d'augmenter d'année en année, et une bonne utilisation du sol exigera alors plus de 30% de terres à conserver en forêt quel que soit son état.

2.2.2.1.2-La complémentarité entre le chemin de fer et la route

Voie d'intérêt stratégique à l'origine, le chemin de fer pouvait aussi servir à l'acheminement de tous les produits d'exportation que la colonie tirait de son territoire. Il arrivait à Dimbokro dès 1910 et à Bouaké en 1912. Bien que très satisfaits de l'existence de cette voie de pénétration vers le Nord, les administrateurs d'alors cherchaient encore les produits d'exportation qui pourraient assurer sa rentabilité. Vingt (20) ans plus tard, le café et le cacao étaient à même de profiter de cette infrastructure pour s'étendre vers le Nord de la zone forestière. Le chemin de fer délimita en quelque sorte les zones de culture possible autour de son aire d'influence.

La voie ferrée tracée au plus court ne dessert pas la région de la Boucle. Elle ne fait que longer sa limite Sud-Ouest, et traverser le Chef-lieu du Cercle Dimbokro, où aboutissaient déjà à cette époque plusieurs routes et pistes. Malgré sa position excentrée à l'Ouest de la région, Dimbokro drainait alors l'activité de tous les pays de l'Ouest de la Comoé, en l'absence de toute autre voie d'accès. Quant à la partie plus septentrionale de la région, elle profitait du chemin de fer par les pistes la reliant à Bouaké. La voie ferrée eut des effets bénéfiques sur l'accélération du processus de mise en valeur :

-La rapidité de l'acheminement des produits par voie ferrée constitua un avantage considérable du point de vue des cours des produits. Ceux du café comme du cacao étant alors entièrement libres, les fluctuations pouvaient se faire sentir d'un jour à l'autre à Abidjan, et les planteurs comme les traitants avaient le plus grand intérêt à expédier leurs produits au plus vite et en grande quantité pendant la période de hausse des cours.

-L'utilisation du chemin de fer obligea aussi à l'amélioration de l'état des routes. Certaines, comme la piste Dimbokro-Bocanda, avaient été tracées dès 1910 (par réquisition des paysans). Mais il fallait multiplier et diversifier le réseau afin de permettre l'extension des plantations. A partir de 1930, la "Boucle du Cacao" se dessina très rapidement.

Le réseau de routes affluant du rail présente cette originalité de ne pas être en arête ni en étoile, mais en circuit fermé. C'était sans doute le tracé le plus avantageux pour relier la ville de Dimbokro, décentrée vers l'Ouest, à son arrière-pays. Un tracé en étoile aurait demandé un kilométrage plus considérable alors que le tracé en Boucle présentait en outre l'avantage de relier les petits centres entre eux sans trop de détours : l'extrémité Nord de la Boucle pouvant se situer à Ouéllé, les produits étaient acheminés soit par Bocanda, soit par Bongouanou vers la gare de Dimbokro. En même temps la distribution des marchandises commerciales était assurée par un système circulaire, qui partant de Dimbokro, approvisionnait successivement tous les petits centres de la Boucle avant de retourner à

Dimbokro. Par la suite, le circuit de commercialisation des produits de la traite ne subit plus de transformation majeure jusqu'en 1957, date de l'ouverture de la route Kotobi-Akoupé avec raccordement à la route d'Abidjan à Abengourou.

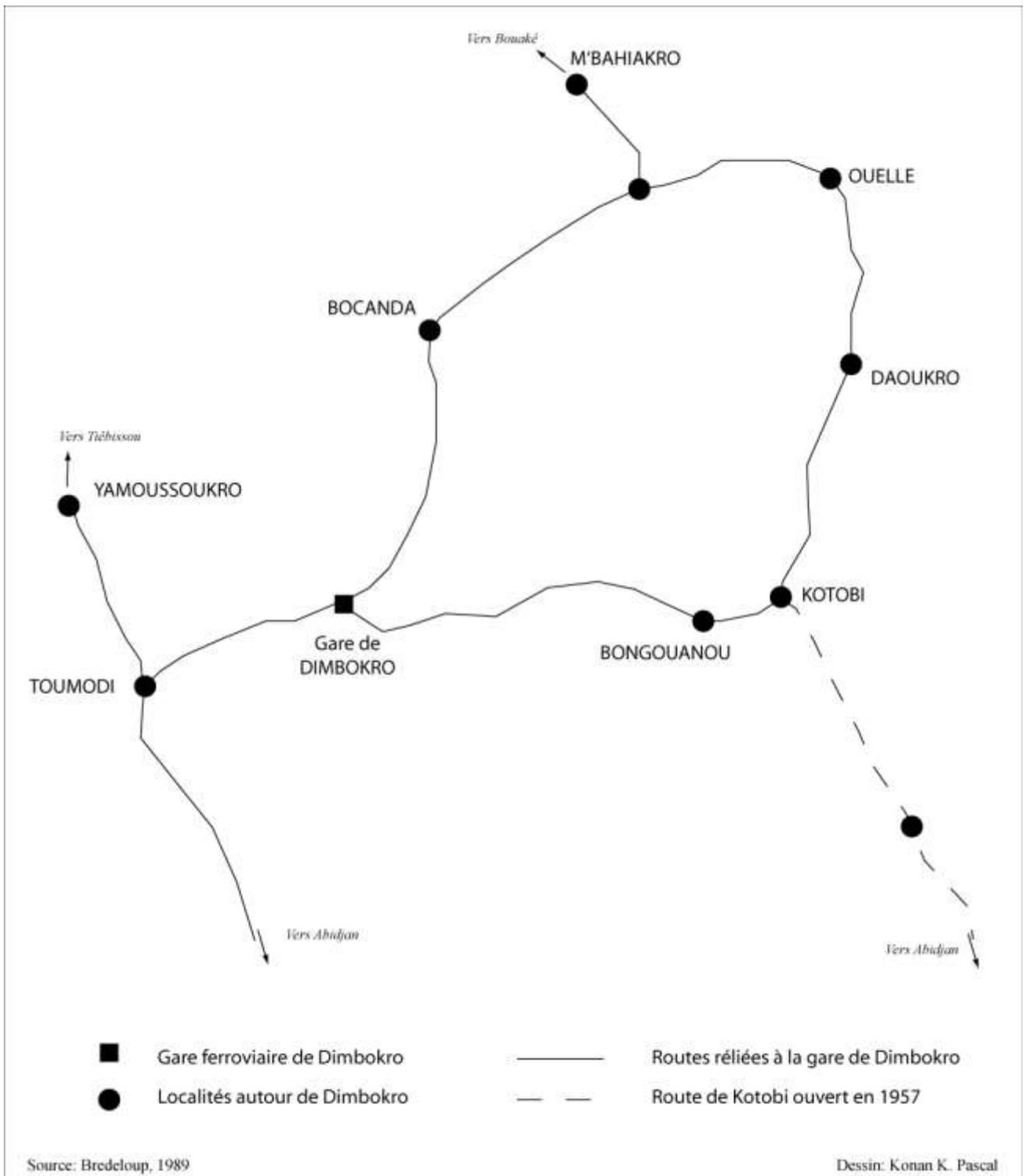


Figure 2.2: Schéma du réseau de routes reliées à la gare ferroviaire de Dimbokro

2.2.2.1.3-Les conditions humaines

A la bordure occidentale de la "Boucle du Cacao", la zone de contact entre forêt et savane offrait les conditions idéales pour le départ d'un front pionnier de culture : à la zone forestière riche en terres disponibles et faiblement peuplée, s'opposait la forte densité du peuplement baoulé sur des terres aux ressources limitées. Les Baoulé, qui d'autre part cherchaient à fuir réquisitions et travail forcé, ne pouvaient manquer d'être attirés par la possibilité de s'installer sur des terres plus riches et de pratiquer des cultures qui promettaient des revenus monétaires élevés.

Les plus forts courants de migrations eurent lieu entre 1930 et 1960. Les Baoulé des régions de savane les plus déshéritées commencèrent à venir en migration saisonnière pour travailler comme manœuvres sur les plantations des Agni pour la durée de la récolte. Mais très vite, et tant qu'il y eut des terres disponibles, ils s'installèrent et créèrent leurs propres plantations. Ils peuplèrent d'abord les no man's land à l'Est et au Nord de M'Bahiakro, et à l'Est de Bocanda, puis s'étendirent jusqu'à la Comoé, clans la région de Ouellé-Daoukro. Pendant la saison de la récolte, ils faisaient venir à leur tour pour les aider les jeunes membres de leur famille restés au village. Quant aux Agni, ne trouvant plus suffisamment de main-d'œuvre, ni dans l'entourage familial ni dans les populations voisines, ils firent appel à la main d'œuvre étrangère, principalement aux Mossi de la Haute-Volta qui continuent à fournir le plus gros de la main d'œuvre saisonnière.

Aussi, dans la région de la "Boucle du Cacao" (plus spécialement dans la zone de forêt) on trouvait une proportion assez considérable d'étrangers à la région (environ 50%), dont certains sont installés à titre définitif. Ils ont beaucoup contribué à la mise en valeur de la région dans la mesure où un manque de main-d'œuvre aurait vite conduit les planteurs à limiter l'extension de leur plantation ou bien à sacrifier la qualité des produits. Ils contribuent également à l'enrichissement de leur propre région par la quantité des revenus monétaires qu'ils y redistribuent. Mais l'afflux d'étrangers ne s'est pas limité au milieu rural. Les excédents monétaires acquis par les planteurs les incitèrent à se procurer des biens de consommation importés, et le développement du milieu rural eut pour conséquences immédiates la création et le développement des centres urbains. De nombreux étrangers sont venus s'y fixer : maisons de commerce européennes, commerçants et traitant libano-syriens, petits commerçants dioula tenant boutiques ou simples "tabliers", et colporteurs mettant en relation milieu rural et milieu urbain. Si bien que la population des villes comptait une proportion de plus de 50% d'étrangers aux environs de 1970.

La "Boucle du Cacao" a tiré du profit de sa situation au point de contact des deux grandes régions naturelles de Côte d'Ivoire : Zone forestière, elle a pu développer les cultures arbustives tropicales dans un milieu favorable. Celles-ci se sont même avancées, surtout le café, jusque dans les zones de savane. Grâce à la proximité de la savane, elle a pu bénéficier d'importantes sources de main d'œuvre venant l'aider dans l'exploitation de ses ressources agricoles. Ce sont donc surtout des conditions physiques et humaines favorables, et le tracé du rail passant par Dimbokro qui ont permis à la "Boucle du Cacao" de devenir rapidement une des grandes régions caféière et cacaoyère de la Côte d'Ivoire.

2.2.2.2-Les productions du binôme café-cacao

2.2.2.2.1-Le café

Le café est partout présent dans la région. L'engouement qu'il suscitait à la veille de l'indépendance s'est cependant beaucoup affaibli, et ceci en accord avec la politique du gouvernement, qui tend à la réduction des surfaces plantées. Celles-ci diminuent effectivement chaque année depuis 1954, 41,5% des superficies en caféiers sont plantées depuis plus de dix (10) ans, 24,8% depuis moins de cinq (5) ans.

La production caféière est d'une extrême variabilité d'une année à l'autre. La cause principale en est d'ordre climatique. Le café est plus sensible que le cacao à la répartition des pluies pendant sa période de floraison. La deuxième cause de variation est liée à la fluctuation des cours mondiaux. Avant 1957, le prix payé au producteur pouvait varier au cours de la même campagne, et les planteurs étaient enclins à planter, davantage lorsqu'ils voyaient les cours monter, ce qui se répercutait avec un retard de trois (3) ans sur la production. Cette variation-là, s'est atténuée depuis que la Caisse de Stabilisation des Cours du Café et du Cacao³² fixe un prix d'achat minimum garanti pendant toute la durée d'une campagne. La production est simplement limitée par l'établissement des quotas exportables. Mais il n'en reste pas moins que les variations de tonnages produits peuvent aller du simple au triple selon les aléas climatiques.

Le tableau ci-après donne la production caféière par centre de collecte pour les neuf sous-préfectures et pendant quatre campagnes.

³² C'est une structure qui a été mise en place en 1956 par les autorités étatiques en vue de garantir un prix d'achat minimum à chaque campagne aux producteurs de café et de cacao. De 1956 à 1964, il existait une caisse de stabilisation pour chaque produit, mais à partir de 1964, les deux caisses fusionnent en une seule.

Ce chiffre peut être considéré comme exact surtout au niveau de l'ensemble de la "Boucle du Cacao"; car au niveau des sous-préfectures, il arrive que le café collecté dans l'une soit contrôlé dans l'autre malgré la réglementation en vigueur.

Tableau 2.1: Production de café par centre de collecte sur 4 période (en kg)

Centre de collecte	1964-65	1965-66	1966-67	1967-68
Arrah	-	-	700 417	-
Kotobi	4 350 556	7 155 192	1 363 796	5592461
Bocanda	11 758 101	10 334 956	2 839 813	13 066 576
Bongouanou	3 462 496	8 271 215	918950	8 718 301
Daoukro	12 720 693	15 289 620	3506132	10 651 064
Dimbokro	-	2 678 110	355 812	3 524 154
M'Bahiakro	6 914 907	10 906 169	1 588 760	6 748 064
M'Batto	629 185	1 867 095	389 979	2 921 719
Anoumaba	401 599	144 125	-	420 300
Tiémélékro	1 998 886	388 524	-	948 989
Ouélé	-	1 935 887	596 406	3 260 273
Prikro	806 855	6 675 735	1 544 790	5 269 665
Total	43 043 278	65 646 628	13 804 855	61 118 566

Source : Etude régionale des circuits de transport, Benveniste C., O.R.S.T.O.M., Paris, 1974

N.B. : La production n'est pas nulle dans les cellules vides, mais elle a été commercialisée par le centre voisin : Kotobi pour Arrah, Daoukro pour Ouélé, M'Batto pour Anoumaba et Tiémélékro.

La moyenne du tonnage commercialisé calculée sur quatre ans donne une quantité de 45 903 tonnes de café. Les plus gros centres producteurs se trouvent dans la partie Nord : Bocanda, M'Bahiakro, Daoukro et Prikro. Cependant ceux de Kotobi et Bongouanou ont aussi une production importante, dépassant 5000 tonnes. La campagne 1965-1966 est celle d'une année très favorable. Elle est suivie d'une récolte catastrophique plus de quatre fois moindre. La campagne 1967-1968 est à nouveau très favorable. Pendant ce temps, les surfaces plantées diminuent chaque année. Cela se justifierait par l'accroissement de rendements des plantations existantes à travers l'utilisation d'intrants.

2.2.2.2.2-Le cacao

Le cacao, moins répandu, connaît un regain d'intérêt à l'aube des années soixante dix (70). Des planteurs viennent à cette culture et n'ont pas encore de cacaoyers en production,

alors qu'ils ont toujours au moins quelques caféiers en production. Il existe un plus grand nombre de plantations très anciennes : 56,7% des plantations ont plus de dix (10) ans et un plus grand nombre de plantations très récentes : 30,2% de moins de huit (8) ans. Les défrichements annuels restent à peu près constants en superficie d'une année à l'autre pour les plantes industrielles. Mais dans ces défrichements c'est le cacao qui prend le pas sur le café. Les planteurs commencent à se plaindre du manque de terres à cacao, plus difficiles à trouver que les terres à café. Les bons sols restants se trouvent généralement en forêt et assez éloignés des villages, ce qui oblige les planteurs à des déplacements de plus en plus longs. La production de cacao, tout au moins sur quatre années, apparaît beaucoup plus stable que celle du café comme le montre le tableau 11.

En établissant la moyenne de production sur les quatre ans, on obtient un tonnage moyen de 33 403 tonnes, inférieur de plus de 10 000 tonnes à la production moyenne de café. Les plus gros centres producteurs sont ceux de : Kotobi-Arrah, Bongouanou, M'Batto et Daoukro. Les autres n'atteignent pas 4 000 tonnes.

Tableau 2.2: Production de cacao (kg) par centre de collecte sur 4 périodes (traite principale et traite intermédiaire)

Centre de collecte	1964-65	1965-66	1966-67	1967-68
Arrah	-	-	4 707 495	-
Kotobi	11 825 569	10 148 963	8 560 878	10 047 232
Bocanda	1 712 020	1 857 146	1 314 776	1 058 481
Bongouanou	8 577 821	7 168 524	7 053 175	9 165 798
Daoukro	3 845 354	4 350 499	4 406 720	3 938 337
Dimbokro	573 102	345 545	268 892	88 570
M'Bahiakro	1 839 995	1 364 136	447 349	358 579
M'Batto	4 653 545	4 775 764	6 323 939	7 743 693
Anoumaba	-	-	-	97 243
Tiémélékro	-	-	-	373 684
Ouélé	-	240 773	226 483	276 164
Prikro	282 099	2 013 287	818 972	762 794
Total	33 309 505	32 264 637	34 128 679	33 910 575

Source : Etude régionale des circuits de transport, Benveniste C., O.R.S.T.O.M., Paris, 1974

N.B. : La production n'est pas nulle dans les cellules vides, mais elle a été commercialisée par le centre voisin : Kotobi pour Arrah, Daoukro pour Ouélé, M'Batto pour Anoumaba et Tiémélékro.

2.2.3-L'impact socio-économique de l'économie de plantation sur Dimbokro

2.2.3.1-Au niveau du commerce

Selon Benveniste (1974), la commercialisation des produits agricoles procure un revenu monétaire annuel moyen par tête de 26 000 FCFA dans la "Boucle du Cacao", alors qu'il est de 4 400 FCFA dans la région de Korhogo. La différence provient uniquement des produits de traite, qui entrent pour plus des trois quarts (3/4) dans les revenus. Le niveau élevé des revenus monétaires a incité les planteurs à se procurer de plus en plus de biens d'importation (vin, tôle, ciment, véhicules) ce qui a entraîné l'accroissement et la diversification des échanges de toutes sortes, et partant le développement de nombreux petits centres à fonction essentiellement commerciale.

La prospérité de la "Boucle du cacao" a eu un impact sur la ville de Dimbokro. En effet des succursales de grandes maisons de commerce installées à Dimbokro depuis 1915-1920, formaient un réseau de distribution assez dense pour desservir tous les villages de plus de 1000 habitants : on trouve toujours au moins une boutique dans un village de cette taille. Les sous-préfectures, auxquelles il faut ajouter l'agglomération de Kotobi, important centre commercial, constituent les principaux points de vente des produits manufacturés (savon, huile, pièces détachées de vélo, etc.). Les anciennes subdivisions ont souvent un équipement plus complet et plus diversifié parce que plus ancien (Dimbokro, Daoukro, Bongouanou). Les nouvelles sous-préfectures ont des commerces généraux de détail et peu de commerces spécialisés. Il faut cependant faire une exception pour Daoukro, bien équipée en commerces de gros et demi-gros et en commerces spécialisés.

Les commerces se répartissent essentiellement en deux catégories d'une part les maisons de commerces et sociétés à succursales multiples, d'autre part les commerçants indépendants.

2.2.3.1.1- Les grandes maisons de commerce

A l'origine les maisons de commerce, qui ont toutes leur siège social à Abidjan, formaient l'armature essentielle du réseau de distribution. Avec leurs succursales implantées dans les petites localités, elles faisaient à la fois le commerce de détail et le ramassage des produits.

La C.F.C.I. (Compagnie Française de Côte d'Ivoire) par exemple, la plus solidement implantée dans la région, avait des magasins de gros à Dimbokro, qui servaient au ravitaillement des magasins de détail de la région (Ouélé, M'Bahiakro, Bocanda, etc.).

D'autres maisons de commerce : Massieyes & Ferras, Abile Gal, De Teissières, avaient leur dépôt de gros à Dimbokro. Ces maisons de commerce sont spécialisées dans le commerce de gros et demi-gros. Elles ont gardé leurs entrepôts à Dimbokro, d'où elles ravitaillent une partie de leurs clients de la Boucle.

Les maisons de commerce demeurent à la base du commerce de marchandises, puisque ce sont elles qui approvisionnent tous les autres commerces. Elles jouent toujours un rôle important dans le ramassage des produits. Pour le commerce de détail, elles ont opéré une reconversion en créant des chaînes de distribution de détail à succursales multiples ou des chaînes de commerçants.

2.2.3.1.2- Les Sociétés à succursales multiples et les Chaînes volontaires

➤ La "Chaîne Avion"

La "Chaîne Avion" était l'un des magasins de détail les plus connus de Côte d'Ivoire (Benveniste, 1974). Organisé par la S.C.O.A. (Société Commerciale de l'Ouest Africain), ce réseau de succursales a connu un grand succès commercial. La "Chaîne Avion" dispose en 1969 de 161 succursales réparties sur l'ensemble de la Côte d'Ivoire. Il existe quatre sortes de magasins :

- Les camions-magasins ou camions-bazars, qui rayonnent six jours par semaine dans un rayon de 50 à 80 km autour de leur point d'attache. Ces camions ne vendent que les marchandises les plus courantes, et en particulier du savon, de l'huile, du sel, du sucre, du vin.
- Les magasins ordinaires : ce sont les plus nombreux. Ils offrent un choix de 1000 articles d'alimentation, de textile, de confection et de bazar.
- Les libres-services, établis dans les centres les plus importants, offrent un choix plus grand de 1400 articles et sont aménagés de façon à laisser au client un libre accès à la marchandise.
- Enfin les "Superettes" sont des sortes de super-marchés offrant un grand choix d'articles en libre service. Elles n'existent que dans les grandes villes.

Dans la ville de Dimbokro, seul un libre-service y existait dans la première des années soixante-dix (70). Une Chaîne Avion n'est installée dans une localité que lorsqu'on peut espérer un chiffre d'affaires mensuel égal à 1,5 million de F CFA, réparti de la façon suivante : 50% des recettes pour l'alimentation, 35% pour les articles de bazar et 15% pour les nouveautés textiles (Benveniste, 1974).

Les magasins de la "Chaîne Avion" sont tenus par des gérants formés par la Société. L'originalité de cette chaîne de distribution réside en trois points principaux :

- les prix de vente (à part ceux de quelques pondéreux) sont uniformisés sur tout le territoire de la Côte d'Ivoire, quelle que soit la distance ;

Le transport, assuré par une société de transport française, est entièrement à la charge de la S.C.O.A. et représente une charge de 5% sur le chiffre d'affaires global de la Société. Plus les succursales sont éloignées d'Abidjan, plus elles sont donc capables de concurrencer les petits magasins indépendants de vente au détail, obligés souvent de vendre à perte pour se maintenir ;

- l'approvisionnement est constant et régulier. Il s'effectue entièrement par la route, à une cadence hebdomadaire, toute l'année. Le gérant établit chaque semaine ses commandes, qui lui sont envoyées par l'arrivage suivant. Aussi n'y a-t-il pas pénurie d'un ou de plusieurs articles pendant une durée supérieure à 15 jours ;

- la "Chaîne Avion" assure la distribution des produits locaux : la moitié en valeur des articles proposés provient de l'industrie locale.

La "Chaîne Avion" a dans toutes les localités une clientèle fidèle attirée par les prix fermes et la constance du choix des articles. Son seul inconvénient pour les clients est qu'elle ne pratique absolument pas de crédit. Elle attire une clientèle rurale importante. La zone d'attraction de la "Chaîne Avion" est d'autant plus forte que la localité et la sous-préfecture sont moins équipées : ainsi la "Chaîne Avion" de Ouéllé, avec son camion-bazar, a-t-elle la zone d'attraction la plus vaste, suivie par Bocanda et M'Bahiakro. Alors que celle de Dimbokro est très petite en raison de la multiplicité des commerces existants. La "Chaîne Avion" de Dimbokro, à l'instar de celles de la "Boucle du Cacao" (excepté celle d'Arrah) dépasse largement en 1968 le chiffre d'affaires annuel minimum de 18 millions.

➤ **Les Chaînes volontaires**

La SIDECO (Société Ivoirienne de Distribution Economique) est à la fois une chaîne volontaire et une société à succursales. C'est une société locale de vente en gros et en demi-gros disposant de succursales dans l'intérieur de la Côte d'Ivoire et vendant ses marchandises à ses adhérents qui sont des commerçants détaillants. Les adhérents versent une caution de 100 000 F CFA et peuvent ensuite bénéficier d'un crédit de 500 000 à un million de FCFA. La SIDECO, créée avec l'assistance technique de la S.C.O.A., est gérée par des cadres africains. Il existe deux dépôts SIDECO dans la région, l'un à Dimbokro, le deuxième à Daoukro.

2.2.3.1.3-Le commerce indépendant

Le commerce indépendant représente la majorité du commerce de demi-gros et de détail, et la totalité du commerce de "petit détail". Les commerçants indépendants sont des européens (en majorité), des libanais, des africains.

➤ Le commerce européen

Les commerçants européens sont soit des demi-grossistes, soit des détaillants. Les demi-grossistes font du commerce général et sont souvent traitants. Les commerces de détail tenus par des européens sont souvent des commerces spécialisés : vente de pièces détachées, agence de vente d'automobiles, appareils électroménagers, librairies, papeterie et pharmacie à Dimbokro par exemple. Les Européens sont installés à Dimbokro où ils ont ouvert leurs commerces depuis plusieurs années, en général avant l'indépendance. Ces commerçants européens s'approvisionnent dans les grandes maisons de commerce.

➤ Le commerce libanais

Les commerçants libanais sont installés dans toute la région. Ils sont souvent les premiers à venir installer un commerce de détail dans une localité. Ils servent d'intermédiaire entre les maisons de commerce et les petits détaillants africains. Ils participent presque toujours au ramassage des produits de traite. Leur achalandage est très variable, il peut aussi bien comporter un grand nombre d'articles de demi-gros ou de détail (alimentation, tissus, confection, chaussures, articles de bazar, disques, etc.) qu'un choix très limité de quelques boîtes de sardines, quelques piles électriques et quelques morceaux de tissu de pagne.

Le commerce libanais fonctionne le plus souvent sans comptabilité. Les commerçants achètent leurs marchandises à crédit chez un grossiste libanais d'Abidjan, de Dimbokro ou de Bouaké. Ils revendent également à crédit aux acheteurs africains. Ils ne pratiquent pas de prix fixes et acceptent le principe de marchandage jusqu'à vendre parfois à perte. Ils ont de plus en plus de mal à lutter contre la concurrence que leur font la "Chaîne Avion" et les autres sociétés succursalistes. Cependant le système du crédit accordé par simple confiance et sans exigence de garantie leur conserve la fidélité d'une clientèle africaine dont les revenus sont très variables au cours de l'année. Le commerce libanais représente toujours une bonne partie du commerce de détail des petits centres, l'autre partie étant constituée par le commerce africain.

➤ **Le commerce africain**

Les commerçants africains de gros et demi-gros sont assez peu nombreux et ne distribuent qu'un nombre limité de produits. En effet, ce sont la plupart du temps des transporteurs publics, qui possèdent un entrepôt et profitent des voyages de retour de leurs camions pour faire venir d'Abidjan les marchandises les plus couramment consommées par les planteurs au cours de la traite : tôles ondulées et ciment pour construire les maisons "en dur", vin, bière et boissons non alcoolisées, sel, sucre, huile, savon, tissus de pagne, etc. Ces gros commerçants-transporteurs sont souvent des Dioula originaires de Côte d'Ivoire, ou de la Guinée et du Mali. Les autres commerçants africains font du commerce de détail ou de petit détail. Il est d'ailleurs souvent difficile de faire la distinction.

Les commerçants de détail ont un choix de marchandises plus grand, qu'ils vendent à l'unité. Les commerçants du petit détail ont des boutiques très exigües et très sommairement aménagées. Ils fractionnent les unités de vente en parts d'une valeur de cinq (5) FCFA ou vingt-cinq (25) FCFA ; ils vendent le sucre en morceaux par tas (de sept ou huit morceaux), le sel par poignées, l'huile et le pétrole par petites mesures (quelques centilitres), le concentré de tomates à la cuillère. Mais le même commerçant peut pratiquer simultanément les deux systèmes de vente. La pratique du "commerce à 5 F CFA" entraîne des marges commerciales très élevées. C'est ce commerce de détail et de petit détail que l'on trouve dans les villages.

Le commerce de détail et de petit détail compte toujours le plus grand nombre de boutiques dans la localité de Dimbokro par rapport aux autres catégories de gros et demi-gros (Tableau ci-dessous).

Tableau 2.3: Recensement des commerces par catégories

Type de commerce		Arrah	Kotobi	Bocanda	Bongouanou	Daoukro	Dimbokro	M'Bahiakro	M'Batto	Ouélé	Prikro	Total
Maisons de commerce Sociétés à succursales	Gros			1	3	2	11	3	1			21
	½ gros											
Commerce européen	Détail	1		1	2	3	7	1	1	1		17
Commerce libanais	Gros	1	1	2	8	1	1	3			3	20
	½ gros											
	Détail	1	1	1	6	13	4	4	2	4	1	37
Commerce africain	Gros			2		3	1	2	1			9
	½ gros											
	Détail	1	1	18	2	4	5	6	5	4		46
	Petit détail	21	20	9	27	21	61	8	15	7	2	191
Total Gros et ½ gros		1	1	5	11	6	13	8	2		3	50
Total détail		3	2	20	10	20	16	11	8	9	1	100
Total Petit détail		21	20	9	27	21	61	8	15	7	2	191
Total général		25	23	34	48	47	90	27	25	16	6	342

Source : Benveniste, 1974

2.2.3.1.4-La répartition des commerces et les circuits d'approvisionnement

La répartition des commerces telle que présentée dans le tableau ci-dessus fait apparaître les trois (3) principaux centres commerciaux de la "Boucle du Cacao" que sont Dimbokro, Bongouanou et Daoukro. Ces localités sont pourvues en maisons de commerce, grossistes, demi-grossistes et commerces spécialisés. Les autres centres de la Boucle ont surtout des boutiques libanaises et africaines.

Dans toutes les villes de la Boucle, à l'exception de Dimbokro, les commerces libanais sont plus nombreux que les établissements européens, et dans toutes les villes les boutiques africaines sont plus nombreuses que les magasins libanais. Mais le nombre des commerces est inversement proportionnel à leur importance : ce sont toujours les grandes sociétés commerciales européennes qui, malgré leur petit nombre font marcher les rouages essentiels du commerce. Les commerces spécialisés les plus courants sont les magasins de textile et confection, les débits de boisson et les entrepôts de pièces détachées pour véhicules de tous genres. Ces trois catégories de commerces sont représentées dans presque toutes les sous-préfectures de la "Boucle du Cacao". Il existe à cette époque, au moins un dépôt de pharmacie par sous-préfecture (à l'exception d'Ouélé et Daoukro). Les autres commerces, qui offrent

des services plus rares, n'existent pas partout. La ville de Dimbokro en a l'éventail le plus complet ; il en est de même dans les villes de M'Bahiakro, Daoukro et Bocanda.

Au niveau des circuits d'approvisionnement des commerçants il y a une prépondérance absolue d'Abidjan comme centre fournisseur de marchandises. Abidjan était la seule ville à ravitailler tous les centres de la "Boucle du Cacao". Environ 143 commerçants prenaient régulièrement leurs marchandises à Abidjan. Le second circuit est celui de Dimbokro qui ne ravitaille pas toute la Boucle car Kotobi, Ouélé et Prikro étaient en dehors de sa zone d'influence, et Daoukro ne recevait par Dimbokro qu'une part minimale de ses besoins en marchandises. Seulement 31 commerçants des centres de la Boucle prenaient une partie de leurs marchandises à Dimbokro. Enfin, le troisième circuit, celui de Bouaké servait de centre de ravitaillement principal à M'Bahiakro, elle distribue à égalité avec Daoukro les marchandises sur Prikro, et atteint quelques autres centres. Daoukro redistribuait des marchandises sur Ouélé et Prikro, lorsque Bongouanou et Kotobi en redistribuaient respectivement sur M'Batto et Arrah.

L'analyse des circuits d'approvisionnement des marchandises aux commerçants de la "Boucle du Cacao" montre le faible rôle de Dimbokro comme centre régional de redistribution du fait de la trop grande influence d'Abidjan et de Bouaké.

Tableau 2.4 : Centres d'approvisionnement des commerçants

Centre d'approvisionnement	Ville même	Abidjan	Dimbokro	Bouaké	Daoukro	Bongouanou	Autres
Localités							
Arrah	11	8	3			3	5
Kotobi	14	10				6	
Bocanda	12	14	13	2			
Bongouanou	22	27	7	1	1		
Daoukro	26	25	2				
Dimbokro	62	32		1			
M'Bahiakro	5	5	1	18			
M'Batto	9	14	5			1	
Ouéllé	2	7		1	8		
Prikro	1	1		3	3		
Total	164	143	31	26	12	10	8

Source : Benveniste, 1974

NB : Chacun des commerçants s'approvisionnant souvent dans plusieurs centres à la fois, le total général est supérieur au nombre de commerce recensés.

2.2.3.2-Au niveau de la gare du chemin de fer : le trafic ferroviaire

Il s'agit pour nous d'analyser ici le trafic de marchandises aux différentes gares de chemin de fer de la "Boucle du Cacao". A l'époque de la Boucle, les marchandises au départ et l'arrivée de cette zone passaient par la gare de Dimbokro et trois (3) petites gares que sont Anoumaba, Tiémélékro et N'Dokouassikro.

Le tableau 14 présente l'évolution du trafic marchandises de 1959 à 1968 dans les quatre (4) gares de la "Boucle du Cacao". Sur les dix (10) années, ce trafic marchandises a toujours été plus important, au départ comme à l'arrivée, dans la gare de Dimbokro que dans celles des trois (3) autres. Le trafic à la descente (au départ) dans les trois (3) petites gares a énormément baissé de 1959 à 1968 ; alors celui de Dimbokro a presque quadruplé. L'une des raisons de cette chute du trafic descente au niveau de ces trois (3) petites gares serait le fait que les marchandises au départ de ces gares étaient constituées en majorité de billes de bois dont le trafic a diminué. L'essentiel du trafic descente par ces petites gares était constitué en 1968 de café et cacao. Pendant ce temps, l'expédition de bois par la gare de Dimbokro augmenta sur ces dix (10) années. Si bien que le tonnage des départs de cette gare, autrefois égal à celui des arrivées, augmenta à près de quatre fois.

Globalement, le trafic au départ est supérieur au trafic à l'arrivée de 1958 à 1968 dans toutes les gares de la Boucle. Et comparativement, le trafic marchandises dans les trois petites gares est insignifiant à celui de Dimbokro.

Tableau 2.5: Evolution du trafic marchandises (tonnes) des gares de la "Boucle du cacao"

Années	Anoumaba		Tiémélékro		N'Dokouassikro		Dimbokro	
	Départs	Arrivées	Départs	Arrivées	Départs	Arrivées	Départs	Arrivées
1959	2009	52	7068	467	126	227	24138	28326
1960	5659	-	6663	367	957	129	22209	26168
1961	4271	56	3405	635	3549	121	30383	31580
1962	4583	122	2704	1182	445	77	19228	22885
1963	3453	9	4684	564	286	12	29729	25917
1964	3890	271	3462	372	35	44	41018	27192
1965	2835	446	2408	406	31	32	76027	26837
1966	2074	210	2074	130	184	97	94503	26206
1967	1040	126	1143	317	359	39	84793	21804
1968	1210	140	728	173	44	47	94961	25131
Total	31024	1432	34339	4613	6016	825	516989	262046

Source : Benveniste, 1974

2.2.3.2.1-Le trafic marchandises au départ

Les différents produits au départ des gares ferroviaires de la Boucle de cacao sont : le bois, le café, le cacao, la cola et les marchandises diverses. Ces produits sont expédiés soit à la descente (sur Abidjan), soit à la montée (le Nord de la Côte d'Ivoire et le Burkina-Faso : ex-Haute-Volta).

➤ Le bois

En 1968, le bois était très peu exploité dans la "Boucle du Cacao". Quelques années en arrière, des chantiers existant dans la région expédiaient leurs billes de bois par les gares d'Anoumaba et de Tiémélékro. A partir de 1968, seule la gare de Dimbokro expédiait encore le bois, mais en provenance par la route des chantiers de l'Ouest ; en l'occurrence Gagnoa, Oumé, Divo et Guiglo. Le trafic du bois par chemin de fer connut une forte croissance à partir de 1965 du fait de la mise en service du pont-bascule de N'Douci, au carrefour de la route de Gagnoa et d'Abidjan. Ceci obligea les "grumiers" voyageant habituellement en surcharge de se soumettre à des limitations strictes de chargement. Du coup Le transport par route devint moins rentable car le tonnage de bois par voyage diminua. Ainsi, pour éviter le contrôle de N'Douci, bon nombre de chantiers forestiers se mirent à expédier leur bois par la gare de Dimbokro. Malgré l'allongement du parcours, les prix étaient plus avantageux grâce aux bas tarifs des chemins de fer. Un certain nombre d'exploitations forestières possédant déjà des scieries à Dimbokro, y expédièrent une partie de leurs grumes et en envoyèrent le bois de sciage par chemin de fer sur Abidjan.

De 1965 à 1967, le bois occupa le premier poste des tonnages au départ de la gare de Dimbokro. Pour la seule année 1967, cette gare de Dimbokro expédia sur Abidjan 66 730 tonnes de bois en grumes et 1 804 tonnes de bois de sciage, et sur le Burkina-Faso (l'ex-Haute-Volta) 247 tonnes de bois en grumes et 1 990 tonnes de bois de sciage, soit un tonnage total de 70 771 tonnes de bois. Ce qui place Dimbokro en tête de toutes les gares exportatrices de bois de la région avec 79% du total des expéditions de bois par chemin de fer (88 761 tonnes de bois expédié en 1967 pour toutes les gares de la région). Abidjan reçut la même année seulement 526 tonnes de bois en provenance de la gare d'Anoumaba.

➤ Le binôme café-cacao

Le café et le cacao, introduits par le colon furent les principales cultures de rente de la région. Leurs productions furent en totalité expédiées sur Abidjan par le chemin de fer jusqu'à la mise en service des deux (2) routes d'Abidjan (la route de Kotobi et celle de Toumodi). Avant la mise en service de ces deux routes, toute la production de la "Boucle du Cacao" était

centralisée à Dimbokro puis expédiée par chemin de fer. En 1968, seulement 25% de cette production fut écoulé par le chemin de fer. Toute cette production provenait de différents centres de collecte pour arriver aux gares de la Boucle. De façon précise, les centres de collecte qui évacuèrent encore leur production en partie ou en totalité par le chemin de fer à travers les différentes gares de la Boucle sont :

Par la gare de Dimbokro

- Dimbokro 95% de la production
- Bocanda 50% de la production
- M'Bahiakro 42% de la production
- Prikro 17% de la production
- Groumania 83% de la production
- Bongouanou 25% de la production.

La gare d'Anoumaba, reçut 98% de la production de cette localité ; au même moment celle de Tiémélékro, évacua 95% de la production est d'origine locale. Par ailleurs, les localités de M'Bahiakro (42%), Prikro (17%) et Groumania (83%) évacuèrent une grande partie de leur production par la gare de Bouaké.

Du fait de la dominance de la production du café sur celle du cacao³³, le chemin de fer transporta pendant la campagne 1967/68 relativement plus de café (31% de la production) que de cacao (12% de la production).

En somme, en 1968 la production de café et cacao représentait 93% du trafic départ de Tiémélékro, 39% du trafic départ d'Anoumaba et 17% seulement du trafic départ de Dimbokro. A Anoumaba et Dimbokro, les expéditions de billes dépassent en tonnage celles de café et de cacao. Toutefois, les quantités de café et de cacao expédiés de Dimbokro, Anoumaba, Tiémélékro et N'Dokouassikro représentaient en 1967, 78% du total du café et du cacao transportés par le chemin fer sur l'ensemble de la ligne. Cependant une autre production, la cola, utilisa le chemin de fer comme moyen d'évacuation.

➤ **La cola**

La cola produite dans la "Boucle du Cacao" est transportée par chemin fer soit directement vers Bouaké et le Burkina-Faso (ex-Haute-Volta), soit vers Abidjan pour être acheminée par mer sur le Sénégal. En 1967, furent expédiés de Dimbokro, 229 tonnes de cola vers le Nord et 122 tonnes vers Abidjan. Pour ce qui concerne les gares d'Anoumaba et

³³ A l'exception de Bongouanou, tous les centres de la "Boucle du Cacao" produisent plus de café que de cacao.

Tiémélékro, elles envoyèrent quelques tonnages de cola sur Anyama qui fut un gros centre de commerce colatier situé sur la voie ferrée à 22 km d'Abidjan. Ainsi en 1967, Anoumaba expédia 35 tonnes de cola vers Anyama.

Les gares les importantes pour l'expédition de la cola se situent hors de la "Boucle du Cacao" (Céchi, Rubino, Agboville,...). Si bien qu' 1967, les expéditions de cola par les gares de Dimbokro et Anoumaba ne représentèrent que 4% des quantités totales de cola transportées par chemin de fer. En dehors du binôme café-cacao, du bois et de la cola, d'autres produits sont expédiés par les gares de la "Boucle du Cacao".

➤ **Les autres produits**

Ces produits sont constitués de produits vivriers, de matériaux de construction, de combustibles et de marchandises diverses. Un certain nombre de produits vivriers sont expédiés par chemin de fer soit sur Bouaké (à la montée), soit sur Abidjan (à la descente) pour l'approvisionnement des marchés. A la montée, ce fut du riz (30 tonnes), de l'arachide (17 tonnes), du maïs (45 tonnes) et de l'igname expédiés de Dimbokro vers le Nord. A la descente, du maïs (de Tiémélékro : 154 tonnes), des bananes plantain (d'Anoumaba : 85 tonnes)³⁴ et parfois des gombos fut expédiés sur Abidjan.

Dimbokro fut également un relais pour la redistribution de marchandises vers le Nord : ainsi, 38 tonnes de matériaux de construction, 29 tonnes de combustibles, 271 tonnes de marchandises diverses, redistribués vers le Nord en 1967. Cependant toutes les gares de la "Boucle du Cacao" renvoyèrent sur Abidjan les emballages vides (bouteilles en particulier) des marchandises qui ont été livrées et consommées.

Au total, le trafic marchandises au départ de la "Boucle du Cacao" s'éleva à environ 85505 tonnes constitués essentiellement de café, cacao et bois.

2.2.3.2.2-Le trafic marchandises à l'arrivée

Hormis la gare de Dimbokro, le trafic marchandises à l'arrivée des gares de la "Boucle du Cacao" était pratiquement nul. Nous analyserons donc dans cette section les produits à l'arrivage de la seule gare de Dimbokro.

En échange des produits agricoles locaux, la gare de Dimbokro reçut d'Abidjan des biens d'importation ; du Nord, quelques produits vivriers et surtout du bétail sur pied.

³⁴ Ces chiffres datent de 1967.

➤ **Les biens d'importation**

Les biens d'importation sont constitués de biens d'équipement et de biens de consommation. En 1967, la gare de Dimbokro reçut en terme de biens d'équipement 6381 tonnes de combustibles, essentiellement constitués de combustible liquide (hydrocarbures) 1194 tonnes de matériaux de construction, 183 tonnes de ciment.

Quant aux biens de consommation arrivés en cette gare, ils se répartissent en boissons autres que vin (4133 tonnes), vin (2370 tonnes), farine (514 tonnes), sel (135 tonnes), marchandises diverses (5554 tonnes) et 163 tonnes de denrées périssables.

Somme toute, la gare de Dimbokro reçut d'Abidjan environ 22143 tonnes de marchandises en 1967.

➤ **Le bétail sur pied**

Le bétail sur pied est constitué de bovins et d'ovins transportés vivants à la gare de Dimbokro. Ce bétail constitua la principale expédition du Nord (le Burkina-Faso : ex-Haute-Volta) sur Dimbokro. Les bovins et ovins furent expédiés soit du Burkina-Faso (de Bobo-Dioulasso et Koudougou), soit encore de Bouaké (de la Côte d'Ivoire) où ils ont été amenés à pied. Dans l'ensemble, Dimbokro ne reçut que 7,8% du bétail transporté par chemin de fer. Le bétail arrivé à Dimbokro est ensuite redistribué dans une partie de la "Boucle du Cacao" par camion.

Les arrivages de marchandises par Dimbokro évalués à 24475 tonnes sont inférieurs aux expéditions (85505 tonnes). Les gares de la "Boucle du Cacao", principalement celle de Dimbokro furent plutôt des gares d'expéditions des produits agricoles locaux.

CHAPITRE 3 : LA TENTATIVE DE RECONVERSION ECONOMIQUE ET LES GRANDES ACTIONS D'URBANISMES

3.1-LA MISE EN PLACE DE L'UTEXI ET SES INCIDENCES

3.1.1-Les conditions du pari textile

La politique industrielle cotonnière a été mise en œuvre par les pouvoirs publics et par des investisseurs étrangers. C'est donc dans la conjonction des intérêts qu'il faut rechercher les raisons qui ont conduit les uns et les autres à se lancer dans une aventure exportatrice dont l'un des buts était selon une expression usuelle, de « faire coucher l'Europe dans des draps ivoiriens ».

Pour le pouvoir d'Etat, la promotion d'unités de filature-tissage est d'abord un moyen de trouver un nouveau souffle industriel et de stimuler une croissance qui ne peut plus être fondée sur les seules perspectives du marché intérieur. Par leur nature, les usines de transformation du coton apparaissent aussi comme l'une des solutions au lancinant problème de l'intégration de l'appareil manufacturier. Intégration interne d'abord par la constitution d'une véritable filière textile verticale, composée d'éléments complémentaires et solidaires entre lesquels et autour desquels peuvent être nouées des relations interindustrielles. A la fin des années soixante, les premiers éléments de cette filière existent. Des usines d'impression et de teinture travaillant des tissus écrus importés pour le marché ivoirien (ICODI 1964, SOTEXI 1967, UNIWAX 1970) forment, avec l'atelier d'impression ERG (1969) et quelques établissements de confection (DRA 1954, SAFRIC 1960, MACODI 1961, SAB 1963), un parc productif localisé, à l'exception de l'unité du groupe ERG, dans les zones industrielles d'Abidjan.

Enclencher un processus d'induction aval-amont permettant de remonter de la production existante de produits finis (pagnes fancy et wax-prints) à l'élaboration des tissus écrus nécessaires à leur fabrication permet un accrochage générateur de valeur ajoutée, déjà réalisé à Bouaké où dès 1969 ERG a réussi l'intégration par une extension descendante filature-tissage-impression. L'association entre la couverture des besoins intérieurs et l'exportation sur les marchés extérieurs n'offre pas seulement l'occasion de dépasser le simple stade de l'import-substitution en étoffant l'appareil productif pour favoriser ses articulations internes.

Valoriser le coton ivoirien, c'est également susciter une meilleure intégration entre la production industrielle et la production agricole, et provoquer des échanges intersectoriels créateurs de revenus induits. Or, le coton est la locomotive commerciale des paysanneries du

Nord, et l'exécution du plan coton, lancé en 1963 porte ses fruits : entre les campagnes 1960-1961 et 1970-1971, la superficie plantée est passée de 137 ha à 11 768 ha, et la production a été multipliée par près de 425 (69 tonnes et 29 316 tonnes) ; en 1970, 4 usines d'égrenage ont une capacité de traitement de 105000 tonnes. La production cotonnière, en pleine expansion, est donc un solide support et ne peut en retour qu'être dynamisée par l'accroissement de la demande d'usines de filature-tissage: ainsi peut être enclenché un effet de croissance doublement bénéfique, en raison de sa nature endogène et de son ampleur d'une part, du fait d'une distribution dans la Côte d'Ivoire septentrionale d'autre part.

Par ailleurs, le choix des villes pour l'implantation des usines des textiles a été fortement guidé par le passage du chemin de fer dans les localités. C'est ainsi que Agboville, Dimbokro et Bouaké ont abrité les « mammouths » cotonniers (respectivement COTIVO, UTEXI et ERG). Il faut dire que l'unique voie ferrée qui traverse le pays est reliée par des routes la reliant aux autres localités productrices de matières premières, notamment le coton pour l'industrie de textile.

Toutefois, le choix de Dimbokro pour abriter l'UTEXI vise à apporter un nouveau souffle à la ville compte tenu qu'elle se trouvait en pleine récession économique. En effet, au lendemain de l'indépendance, l'économie urbaine de Dimbokro reposait sur l'économie de plantation portée sur le binôme café-cacao. Mais la sécheresse et le vieillissement du verger vont entraîner peu à peu le déclin de l'économie de la région. Ceci a provoqué la ruée des populations vers d'autres localités à la recherche d'un mieux-être.

3.1.2-L'installation de l'usine textile

L'union textile de Côte d'Ivoire (UTEXI) a été installée à Dimbokro en avril 1974, mais sa construction a débuté en 1973. Elle a une superficie de 15 ha dont 40000 m² de surface construite. L'usine est desservie par le chemin de fer qui d'acheminer le matériel par le train. Mais la production part par la route avec des transporteurs privés. Selon les prévisions du PUD de 1971, elle devait employer 2749 personnes et attirer 7500 à 15000 personnes supplémentaires à partir de 1973. A l'exemple d'Agboville, la ville de Dimbokro était supposée recouvrer ses fonctions urbaines d'antan grâce à l'implantation de l'industrie textile.

L'activité principale de l'UTEXI est la filature et le tissage de coton acheté intégralement à la CIDT (Bouaké). Elle traite environ 6000 tonnes de coton par an. Avec la dévaluation du franc FCA, la CIDT n'arrive plus à satisfaire la demande des trois (3) industries textiles (COTIVO, GONFREVILLE et UTEXI) car elle préfère exporter ses

produits finis pour profiter des retombés de cette situation (la dévaluation). Ce qui oblige l'UTEXI et les autres opérateurs du secteur à importer une partie du coton (environ 7000 tonnes) de Grèce et de Russie pour satisfaire leurs besoins.

La production de l'UTEXI s'élevait à environ 2 millions de m/mois de tissus écrus dont 50% exportés et 50% mis en vente locale à SOTEXI.

En 1979, l'UTEXI employait 1430 personnes dont 23 japonais. La présence de ces asiatiques s'explique par la participation au capital de l'UTEXI de la firme japonaise UNITICA. Le capital se répartit comme suit : Firma Japonaise UNITICA (23%), HOLLANDO (23%, Franco-Hollandais), CFO (5%, Français), FMO (15%), BEI (13,7%), BIDI (7,5 %) et Etat ivoirien (12,75%).

L'installation de l'UTEXI a eu des implications sur la ville de Dimbokro. Elles se situent à un triple niveau : démographique, économique et spatiale.

3.1.3-Organisation de l'emploi et les modalités de recrutement

L'emploi est organisé en deux (2) types : la filature et le tissage. En filature, du battage des fibres de coton à l'encartage du fil, neuf (9) opérations principales sont effectuées. Les brises-balles ouvrent les balles de coton qu'ils répartissent ensuite sur le tapis roulant du batteur automatique ; les batteurs conduisent la machine (mise en marche, surveillance du fonctionnement) ; les cardeurs surveillent l'approvisionnement des cardes automatiques, dont ils assurent le nettoyage, l'alimentation en rouleaux de batteur étant effectuée par des manœuvres ; les étirageurs approvisionnent leurs machines en mèche de carde, contrôlent la sortie, rétablissent le continu en cas de coupure et s'occupent de l'entretien de routine ; les bancs-brocheurs surveillent le fonctionnement des bancs à broche qu'ils chargent en mèches d'étirage, participent au lavage des broches et nettoient les machines; les fileurs veillent sur les métiers à filer qu'ils approvisionnent en bobines et réparent les casses; les assembleurs surveillent l'alimentation et le fonctionnement de l'assemblage, lèvent les bobines pleines et réparent les casses de fil ; les leveurs-retordage s'assurent de l'alimentation en bobines de fil simple des métiers à retord et effectuent les levées de bobines retord ; les bobineurs interviennent après le filage ou le retordage, disposent les cops (supports de forme tronconique) sur leurs bobineuses qu'ils nettoient après chaque période de travail. Seuls les fileurs et les bobineurs doivent avoir acquis une bonne connaissance des opérations de préparation à la filature ; tous les autres postes de travail sont accessibles, directement ou indirectement, avec une formation sur le tas. A l'exception des chefs de secteurs, d'entretien, ainsi que des moniteurs et des contremaîtres de section, peu de salariés ont un poste de travail

qualifié : en 1984, des effectifs 92,6% des effectifs des filatures de l'UTEXI étaient composés de manœuvres et d'ouvriers spécialisés³⁵.

Au tissage, les sept (7) opérations principales ne reposent pas non plus sur de nombreux postes qualifiés. Les bobineurs ont la même tâche que ceux de la filature; les ourdisseurs, qui font la mise sur ensouple des fils nécessaires au tissage, contrôlent le fonctionnement de machines chargées par des manœuvres; les réunisseurs surveillent la mise en place des ensouples d'ourdissoir ; les encolleurs procèdent à l'encollage des fils à tisser et doivent régler leurs machines; les rentreurs s'occupent de l'insertion des fils de l'ensouple, selon des fiches de composition, sur le peigne et les lisses ; les monteurs de chaîne disposent les chaînes ainsi rentrées sur les métiers à tisser et font un échantillon de tissage avant que le tisserand ne prenne le relais ; ce dernier assure l'approvisionnement en canettes pour la navette du métier à tisser et répare toute casse de fil. Comme à la filature, les postes de contremaîtres et de chefs d'équipe sont comptés : en 1984, les manœuvres et ouvriers spécialisés constituaient 85,9% des effectifs travaillant au tissage à l'UTEXI.

Tableau 3.1: L'emploi à l'UTEXI (exercice 1983-1984)

Types d'emploi	Emplois administratifs et commerciaux	Emplois techniques
Catégories professionnelles		
Direction	2	-
Cadres et techniciens	27	3
Maîtrise	7	23
Ouvriers professionnels et emplois qualifiés	48	156
Ouvriers spécialisés et emplois non qualifiés	93	949
Manœuvres	-	44
Apprentis	-	-
TOTAL	177	1175
	1352	

Source : Centrale des Bilans 1983

Le regroupement des profils scolaires dans une fourchette allant du CM2 à la classe de 3^{ème} est aussi l'une des caractéristiques des salariés de l'UTEXI et de la COTIVO. Dans les deux cas, la mise en production des complexes a d'abord été assurée par une main-d'œuvre qualifiée ou proche des catégories qualifiées, surtout constituée d'agents de maîtrise et d'ouvriers professionnels venant des maisons mères abidjanaises et d'élèves issus des centres techniques et des centres de formation professionnelle nationaux. Puis, face à la marée des

³⁵ Effectifs en 1984 à l'UTEXI.

demandes (d'après l'enquête SIGES-DATAR de 1975, 20000 demandes d'emploi ont été dénombrées pour l'usine de Dimbokro et 10000 personnes se sont, présentées à l'embauche en septembre 1974, pour 936 emplois offerts) et quelquefois après une première phase de recrutement « sur le tas », un filtrage sévère a été opéré à deux niveaux, non obligatoirement successifs.

Dans les antennes locales de l'OMOCI un écrémage a écarté la plupart des candidats n'ayant pas un niveau égal ou supérieur au CM2. La batterie de tests psycho-techniques subis lors des épreuves de sélection a permis d'identifier les aptitudes et de définir les champs de compétence manuelle. Bien que ces derniers ne dépendent pas tous uniquement du niveau scolaire atteint, il faut bien constater que c'est surtout sur des élèves ou d'anciens élèves du secondaire que les choix définitifs se sont portés. Cela ne signifie pas que les divers réseaux de sociabilité aient été ligotés et réduits à l'inaction. Ils demeurent fortement ancrés dans le milieu départemental, ces réseaux ont à la fois une vaste envergure spatiale et une marge de manœuvre réduite qu'ils doivent l'une à l'ampleur des migrations, l'autre à l'intense compétition déclenchée autour de l'emploi industriel dans une période où l'accès au marché du travail salarié devient de plus en plus difficile. C'est autour de deux pivots, le chef du personnel et le responsable de l'antenne OMOCI de la ville, que convergent les stratégies d'embauche, comme le montre la répartition des modalités d'accès aux usines des travailleurs enquêtés. A l'UTEXI, ceux qui sont d'abord passés par l'OMOCI (42,6%) sont à peu près aussi nombreux que ceux qui se sont adressés directement au chef du personnel (44,7%), les autres bénéficiant de l'intervention d'un ami dans l'usine ou dans la maison mère abidjanaise (6,0%) ou d'un accord entre la direction et leur école technique ou professionnelle (6,7%). A l'UTEXI, le rôle du chef du personnel et la nature des relations qu'il entretient avec le responsable de l'antenne OMOCI ont été décisifs, et les demandeurs d'emploi, qui ont le plus souvent tenté de se concilier les bonnes grâces de l'un et l'autre des pivots, ne s'y sont pas trompés.

3.1.4-Les implications démographiques, économiques et spatiales

3.1.4.1-Les implications démographiques

Durant l'exercice 1982-1983, les africains non ivoiriens constituaient 1,42% des salariés africains d'UTEXI. Quand aux travailleurs non africains nés à l'étranger, ils représentaient 1,1% de l'effectif des salariés africains de l'UTEXI en 1984. L'usine textile recrutait donc une main-d'œuvre ivoirienne, composée majoritairement de migrants qui

contribuent à l'accroissement de l' "ivoirisation" de la population citadine de Dimbokro où le poids relatif des africains étrangers au recensement de 1975 était de 21,9% de la population totale. Selon une enquête réalisée en 1984 (Dubresson, 1989), les natifs originaires du département de Dimbokro représentaient 31,5% des effectifs africains. Le tableau ci-dessous montre dans le détail, 7,3% de salariés nés dans la ville de Dimbokro, 24,2% nés ailleurs dans le département (sans la ville) et 68,9 % des travailleurs nés hors du département.

Tableau 3.2: Lieu de naissance des salariés de l'UTEXI

Lieu de naissance Localité	Nés dans la ville	Nés ailleurs dans le département	Nés hors du département
Dimbokro	7,3 %	24,2 %	68,9 %

Source : Dubresson, 1989

Tableau 3.3: Les groupes culturels et ethniques dans le complexe textile UTEXI en 1984 et dans la ville en 1975 (%)

Groupes	UTEXI (1984)		Effectifs dans la ville (1975)
	Echantillon enquêté	Ensemble des effectifs	
Akan	71,6	72,3	51,4
Krou	8,4	8,1	7,0
Mande Sud	7,5	7,4	3,7
Made Nord	5,9	5,3	8,5
Voltaïque	6,1	5,8	6,6
Ivoirien non précisé	0,2	-	0,7
Africains étrangers	0,3	1,1	22,1

Source : Dubresson, 1989

La création d'emplois industriels a provoqué des modifications non négligeables dans la composition de la population urbaine. Les faits saillants sont la quasi-élimination des africains étrangers de l'emploi salarié et le renforcement numérique des peuples du groupe Akan, en particulier des Baoulé qui constituent plus de la moitié des effectifs de l'UTEXI. Pour mieux saisir des modifications qui ne sont pas sans incidence sur l'équilibre local, il convient de comparer les résultats obtenus dans l'usine à ceux des tableaux du recensement de 1975 indiquant la composition de la population urbaine d'alors (tableau 16).

Il apparaît clairement que l'emploi industriel a contribué à l'accroissement de la population de nationalité ivoirienne. Aux anciens dynamismes liés aux activités ferroviaires et administratives est venue se substituer à celles-là et s'ajouter à celles-ci une production industrielle ayant mobilisé une force de travail avant tout ivoirienne et majoritairement composée d'Akan et de Krou, de sorte que le poids de ces deux groupes a été conforté. En 1975, Akan et Krou étaient majoritaires avec 58,4 % des citoyens, mais 80,4% des travailleurs de l'UTEXI relèvent de ces catégories culturelles. En leur sein, ce sont les Baoulé qui affirment leur prépondérance, en constituant plus de la moitié du personnel de l'UTEXI (en 1975, 36,1% des habitants de Dimbokro étaient Baoulé³⁶); parmi tous les groupes de migrants, c'est celui des Baoulé qui est le plus sur-représenté au regard de la composition des populations urbaines en 1975. Cette composition s'explique par le fait que le recensement a eu lieu entre le 15 janvier et le 15 mai 1975, après la mise en production de l'UTEXI à Dimbokro. Les résultats enregistrent donc le premier apport de population migrante à Dimbokro (l'UTEXI avait 1000 salariés en septembre 1974 et 1200 en décembre 1974) ce qui a peut-être entraîné le poids relatif des Akan dans la ville de Dimbokro (51,4% de la population africaine), renforcé par l'existence de l'UTEXI. Seul le recensement de 1988 devrait permettre de connaître les poids relatifs atteints par les groupes Akan et Krou dans la population citadine treize ans plus tard, mais nous manquons de statistique de détails sur ce recensement. Sans les données du recensement de 1988 et au vu de tout ce qui précède, Dubresson affirme avec certitude que le complexe de textile UTEXI a contribué à fixer des nationaux plutôt originaires des aires méridionales et centrales du pays, qui investissent des villes longtemps considérées comme des cités soudaniennes dans la forêt ou sur ses marges savaniques et comme des bastions de l'immigration étrangère.

Tableau 3.4: Population urbaine fixée autour des salariés migrants de l'UTEXI en 1984

	Dimbokro
Effectif total de l'usine textile	1351
Effectif africain hors cadres et direction	1166
Migrants	76 1
Taille des unités de résidence des migrants	6,27
Population agglomérée	4 771

Source : Dubresson, 1989

³⁶ Recensement de la population de 1975

Le complexe textile UTEXI a probablement sauvé Dimbokro de la régression. La ville comptait environ 15000 habitants en 1965, 31149 habitants au recensement de 1975 et 34545 habitants au recensement électoral de 1985. Elle n'aurait donc gagné que 3396 citoyens entre 1975 et 1985, et sa croissance est très modeste (+ 1,16% par an) ; or l'apport total des migrants UTEXI en 1984 est supérieur 4700 personnes. Tout incite à penser, et en particulier l'évaluation administrative de mars 1980³⁷, que sans l'arrivée des migrants UTEXI et de la population fixée autour d'eux, Dimbokro aurait sans doute été moins peuplée en 1985 qu'en 1975. Pour la cité du N'zi, l'effet de peuplement direct de l'usine textile est d'autant plus important qu'il procède de migrations d'adultes jeunes, en âge de procréer, dont l'arrivée contribue à modifier la structure de la population en place.

3.1.4.2-Les implications économiques

D'après les conclusions des travaux menés à partir des complexes textiles (COTIVO, ERG et UTEXI), les effets induits par la présence de l'UTEXI dans la ville de Dimbokro, tiennent plus à une dynamisation d'activités artisanales et commerciales engendrée par les dépenses des salariés (Lootvoet, 1988). Ainsi, l'UTEXI à l'instar des autres complexes textiles du pays est apparu comme un épicycle autour duquel graviteraient les activités urbaines. En effet, les résultats du recensement général des activités en milieu urbain (dit « enquête Château ») ont données en 1976 un ratio de 37,1 points d'activité pour 1000 habitants à Dimbokro. Ce ratio est plus élevé que ceux d'Agboville (24,1 pour 1000) et de Bouaké (36,4 pour 1000).

Toutefois, les activités artisanales et commerciales induites par le complexe textile UTEXI sont pour l'essentiel des moulins, des tailleurs, des menuisiers, des vulcanisateurs, des réparations automobiles et cycles, des réparations radios et télévisions, des horlogeries, des coiffeurs, des photographes et des restaurants. Parmi ces activités, les tailleurs étaient les plus nombreux avec 44,6 points d'activité pour 1000 habitants.

En 1984, la chronologie des installations des points d'activité à Dimbokro montre que près de la moitié des artisans et commerçants ont débuté leur activité après l'ouverture du complexe textile UTEXI. Néanmoins, les préparatifs de la fête tournante d'indépendance de 1975 est un facteur à prendre en compte dans la chronologie des installations des points d'activité. Car les grands travaux de préparation de cette fête auraient créé l'engouement chez

³⁷ 32852 habitants en mars 1980, d'après le JOCI du 28 octobre 1980, p. 1121

les artisans et commerçants résidant en ville ou non et voulant bénéficier des nouvelles ressources procurées par la construction d'infrastructures et équipements.

Cependant, en 1984 la masse salariale versée aux travailleurs africains (ivoiriens et ressortissants africains) de l'UTEXI représente à peine la moitié de celle reçue par les travailleurs des administrations de Dimbokro. Ce qui fait dire à Dubresson que la cité du N'zi ne peut être définie comme une localité dont l'essentiel des ressources procède de l'activité industrielle.

3.1.4.3-Les implications spatiales

Les projets de création des « mammoths textiles »³⁸ étaient à l'origine accompagnés d'une volonté affirmée de produire un espace habitable en liaison étroite avec la localisation des usines : il s'agissait de construire des cités modernes à proximité des complexes avec l'appui des sociétés d'Etat productrices de terrains à bâtir (SETU) et de logements économiques (SOGEFIHA), afin d'attribuer ceux-ci aux ouvriers et employés. Seule l'opération Dimbokro a pu être totalement menée à bien, avec toutefois deux ans de retard par rapport à la mise en production de l'usine, puisque le lotissement n'a été achevé qu'en 1976 et le chantier livré à la fin de l'année 1977. C'est donc 612 logements qui ont été construits pour le personnel de production de l'usine. Mais bien avant cela, une première phase a consisté à loger les cadres dans une cité de 15 villas (avec piscine, terrain de tennis) construits sur une colline, au nord-ouest de la ville.

Pour permettre aux ouvriers d'accéder aux logements économiques ou semi-économiques, la direction de l'UTEXI a pu négocier un accord avec la SOGEFIHA. Cet accord est révélateur de la fonction de fixation d'une partie de la main-d'œuvre que peut remplir une entreprise industrielle facilitant l'accession au logement locatif public avec comme conséquences évidentes, du fait de la proximité du lotissement, un raccourcissement des temps de trajet domicile-travail et un respect des horaires contribuant à une meilleure productivité. Lors des premières négociations entre les dirigeants de l'entreprise et ceux de la société d'Etat, il fut d'abord question d'une rétrocession du lotissement à l'UTEXI, la société acquérant ce nouveau patrimoine par remboursement du coût, et déterminant ensuite le montant des loyers. Cette solution de transfert fut abandonnée au profit d'un accord final dans lequel l'UTEXI s'engage à verser l'avance de loyer obligatoire (soit 2 mois de loyer et

³⁸ ERG (Bouaké), COTIVO (Agboville) et UTEXI (Dimbokro) ont été créés dans le but d'en faire des géants de l'industrie textile en Côte d'Ivoire. Ce qui amené les autorités du pays à qualifier ces projets de mammoth qui le nom d'un grand mammifère de la famille des éléphants.

2 500 F.CFA de frais fixes de dossier), avance récupérable en trois (3) mois par retenues sur le salaire du travailleur attributaire. Ce dernier peut donc occuper le logement loué dès le versement de l'avance effectuée par l'UTEXI : il ne paie son premier loyer la SOGEFIHA qu'après 3 mois révolus d'occupation du logement, la société immobilière lui faisant ainsi une remise d'un mois location. Les loyers peuvent être payés directement par l'attributaire à l'antenne de gestion SOGEFIHA de Dimbokro, ou indirectement par l'UTEXI qui prélève le montant mensuel sur le revenu salarial, étant entendu que ce montant ne peut excéder 25% du salaire de base, et reverse la totalité des sommes collectées à la SOGEFIHA.

Comme chaque travailleur a un compte de demandeur où sont mentionnées les diverses avances sollicitées (prêts scolaires, avances de quinzaine), les demandes d'attribution sont toutes préalablement examinées par le responsable du personnel afin d'éviter les retards, les cessations de paiement ainsi que les procédures d'expulsion toujours difficiles à mettre en œuvre.

L'installation du complexe textile a été évidemment accompagnée d'un renforcement des infrastructures de desserte en eau et en énergie électrique, a priori favorable à l'ensemble de la communauté résidente de Dimbokro. La construction d'un barrage sur le fleuve N'zi a permis d'améliorer la capacité de stockage (la capacité de la retenue est de 460 000 m³) et de pompage (150 m³/h), et une extension des réseaux distributifs achevée en 1978. Les stations de traitement ont été modernisées, et un nouveau réservoir-tour a été construit à Dimbokro. Mais aucun réseau d'assainissement des eaux usées n'a été réalisé, l'usine UTEXI disposant d'un réseau privé avec station d'épuration, rejette ses eaux industrielles, après traitement, dans un marigot n'aboutissant pas dans la ville. De plus le site du complexe textile UTEXI est raccordé à la voie principale de la RAN (chemin de fer) afin de faciliter l'évacuation et la réception de marchandises. Au niveau du drainage, 18 km de canaux ont été mis en place pour permettre l'évacuation des eaux pluviales. Il ya eu l'interconnexion du réseau d'énergie électrique à la ligne de 90 Kv en provenance de Kossou. Ainsi la centrale thermique locale a cessé toute activité et la capacité de distribution a nettement augmenté : de ce point de vue, le complexe textile UTEXI peut être considéré comme un agent de promotion de l'ECCI (Dubresson, 1989).

3.2- LES REALISATIONS DE LA FETE TOURNANTE D'INDEPENDANCE A DIMBOKRO ET SES ADJONCTIONS SPATIALES

Dans le souci de pallier aux problèmes de déséquilibre de l'armature urbaine en Côte d'Ivoire, furent installées "les fêtes tournantes de l'indépendance" célébrées entre 1964 et

1979, successivement dans plusieurs villes de l'intérieur nécessitant des aménagements. Le Président HOUPHOUET-BOIGNY assistait en personne à ces fêtes célébrant l'indépendance du pays.

En préparatif de la fête tournante d'indépendance célébrée dans la ville de Dimbokro en 1975, furent réalisés le revêtement de la route gagnant le grand axe national de circulation à Toumodi, ainsi que le bitumage de nombreuses rues, mais aussi la construction de la Préfecture, des résidences du Président et du Préfet, du bureau de poste, du marché central et des marchés de quartiers, d'une nouvelle gare ferroviaire de la RAN devenue SICF, de l'hôtel « La Renaissance » de la chaîne SIETHO, du stade Koné Samba Ambroise, de la gendarmerie, du lycée et de classes primaires, l'extension de l'hôpital, du château d'eau, des réseaux SODECI et EECI et la mise en place d'un central téléphonique moderne. Cette énumération montre que c'est d'une véritable « opération coup de poing » dont a bénéficié Dimbokro.

Au niveau du lotissement, deux aires d'extension ont été ouvertes à l'habitat, Résidentiel Nord-Est et Nord-Ouest, comprenant 1127 lots constructibles sur environ 112 ha de voirie comprise, et des terrains localisés en zone inondable au Sud de Blaidy et de Koffikro ont été récupérés après la construction du barrage sur le N'zi (tableau 3.5). A raison de 10 lots pour 1 ha en moyenne toutes surfaces confondues, ce sont 179 ha qui ont été effectivement aménagés en terrains à bâtir du fait de la fête tournante d'indépendance de 1975.

Toutes les actions de développement menées lors de cette fête tournante d'indépendance à Dimbokro ont été évaluées à 5838 milliards FCFA (1980), soit 11864 FCFA par habitant. Ce qui représente 55% du total des investissements engagés à l'époque sur la ville.

Les réalisations et adjonctions spatiales de la fête tournante d'indépendance à Dimbokro ont constitué un attrait pour la population et provoqué l'engouement au niveau des activités urbaines.

Tableau 3.5: Lotissements publics ouverts à l'attribution du fait de la célébration de la fête tournante d'indépendance à Dimbokro

Quartiers	Nombre de lots	Lots occupés	Proportion de lot occupé (%)
Résidentiel Extension Nord-Est	636	191	30,07
Résidentiel Extension Nord-Ouest	491	196	40,00
Blaidy et Koffikro (franche Sud)	662	530	80,00
Total	1789	917	51,25

CHAPITRE 4 : L'AMORCE DU DECLIN DE LA VILLE DE DIMBOKRO

4.1-LA DELOCALISATION DE LA "BOUCLE DU CACAO"

L'activité agricole a connu une véritable prospérité de 1960 à 1970 dans toute la région de Dimbokro (l'ancien Cercle du N'zi). Cette économie de plantation était essentiellement portée sur le binôme café et cacao.

A la fin des années soixante, la région de Dimbokro va connaître une dégradation sensible des deux cultures qui constituaient le fer de lance de l'économie régionale. Cette dégradation peut être due à la conjugaison d'un certain nombre de facteurs.

4.1.1-Les facteurs agro-écologiques

➤ L'âge du verger : la durée de vie du verger caféier et cacaoyer ont une durée de vie estimée à environ 30 ans. Or, à cette époque plus de 46% du verger caféier et cacaoyer de la région ont plus de 25 ans. Ce vieillissement du verger a entraîné une baisse du volume de production de ces deux cultures.

➤ Les ravageurs : les criquets puants, les mirides, les écureuils, les phytophthoras, les Adventices, etc. sont les ravageurs qui ont causé plus de tort aux paysans de la région. Ces ravageurs ont des effets plus sensibles sur le vieux verger. Les criquets puants et les mirides sont à des degrés divers les insectes les plus dévastateurs de la région. Les écureuils sont des ravageurs à la fois arboricoles et terrestres mais également polyphages. A l'exception de quelques pièges traditionnels, il existe très peu de moyens de lutte contre ces ravageurs. Au niveau des Adventices, il y a l'Imperata qui a tendance à dominer la plupart des jachères des zones de savanes pendant l'Eupatorium envahit presque toutes les jachères des régions forestières, compromettant la régénération des forêts. En ce qui concerne le phytophthora, c'est un microorganisme qui est souvent ignoré des paysans mais dont les effets de pourriture sont connus de ces derniers. Il constitue un important facteur limitant de la cacaoculture.

➤ La précarité des conditions climatiques : si les sols, à l'instar de ceux de la plupart des régions du pays ne peuvent pas être considérés comme mauvais, la précarité des conditions climatiques (la pluviométrie) demeure l'une des contraintes au développement agricole de la région sinon le plus important. Il est par exemple impossible d'y établir des pépinières de café ou de cacao en saison sèche. Du fait du caractère aléatoire de la deuxième saison des pluies, le

second cycle de culture n'est pas toujours assuré. Cette précarité des conditions climatiques a donné lieu dans les années 1982-1983 à une forte sécheresse avec les feux de brousse qui en ont résulté (les incendies de plantations). Cela a aussi contribué à la dégradation progressive des forêts limitant l'extension du verger.

4.1.2-Les facteurs socioéconomiques

➤ Le vieillissement des exploitants : l'âge des exploitants est lié à la raréfaction de la main d'œuvre allogène et allochtone traditionnelle. Ce phénomène entraîne indubitablement une augmentation de l'exploitation indirecte par métayage ou par gage, ce qui entraîne une négligence dans l'entretien des plantations et contribue à leur dégradation.

➤ Le problème du crédit agricole : un véritable cercle vicieux s'est installé entre l'ex-BNDA (Banque Nationale pour le Développement Agricole) et les paysans. En effet, du fait des difficultés agroclimatiques de 1982-1983, plusieurs paysans victimes d'incendies de plantations n'ont pu s'acquitter de leurs engagements et tant qu'ils ne s'acquittent pas de leurs engagements antérieurs, ils n'ont pas le courage de se présenter à la banque pour de nouveaux prêts indispensables pour la remise en état des plantations sinistrées.

Aussi, faudrait-il ajouter à ces facteurs sus-mentionnés, une décision politique de suspendre l'extension caféière au plan national.

Tous ces facteurs ont contribué à la dégradation des deux cultures de base de l'économie de la région. Les conséquences se situent aussi bien aux niveaux des productions, des rendements, des superficies cultivées des cultures (café et cacao) qu'au plan socio-économie.

4.1.3-Les productions du binôme café-cacao et les conséquences socioéconomiques

La culture du café et du cacao a connu un développement sans précédent après les années 1950. Très vite elles sont devenues la principale source de richesse. En effet, l'économie de plantation a connu un grand succès auprès des populations de cette région qui devient ainsi la plus grande zone de production du pays.

De 1950 à 1968, la région de la "Boucle du cacao" détenait entre 22 et 28% des superficies totales de cacaoyers cultivés en Côte d'Ivoire. De 1969 à 1972, cette proportion tombe à moins de 22% sans faire perdre à la région son premier rang. Pour le caféier, la "Boucle du cacao" occupait également la première place en ce qui concerne les superficies, de

1950 à 1952 et de 1955 à 1977, avec une part oscillant entre 12 et 22% des superficies cultivées. Mais, avec l'amorce du déclin l'économie de plantation due aux facteurs agroécologiques ou socioéconomiques, la région perd sa place de tête de liste (premier rang) en matière de superficies cultivées du café et du cacao. Pour le cacao, Dimbokro perd sa première place à partir de 1974 (la campagne 1973-1974) au profit de Divo (tableau 4.1). En 1983, cette région détenait environ 8% des superficies des cacaoyers en production. Au niveau du café, la région cède sa première place à partir de 1978 (la campagne 1977-1978) à Daloa. Les superficies de caféiers en production en 1983 n'atteignaient 6% des surfaces de caféiers en production au plan national.

Au niveau du volume de production de ces deux cultures de base, c'est à partir de la campagne 1980-1981 que la "Boucle du cacao" perd véritablement la première place de région productrice de cacao (tableau 4.4). Lors de cette campagne, sa production fut estimée à 8 % de la production nationale de cacao (fèves). Pour le café, la campagne 1977-1978 marque la fin du règne de Dimbokro en tant première productrice de café en Côte d'Ivoire avec environ 6% de la production nationale (tableau 4.4).

Cependant, les relations entre la BNDA (installée pour répondre aux besoins des paysans) et les paysans se sont dégradées. En effet, du fait des difficultés agroclimatiques de 1982-1983, plusieurs paysans victimes d'incendies de plantations n'ont pu s'acquitter de leurs engagements antérieurs, ils n'ont pas le courage de se présenter à la banque pour de nouveaux prêts qui sont eux-mêmes indispensables pour la remise en état des plantations sinistrées.

Le déclin de l'activité agricole a entraîné des difficultés économiques dans la région. Ces difficultés économiques ont contraint la population active autochtone (Agni et Baoulé) à émigrer vers les zones écologiquement plus favorable à la production du café et du cacao. Cette réaction des autochtones est favorisée par trois facteurs.

- ✓ Le premier est la disponibilité des terres dans la région du Sud-Ouest ivoirien jusqu'à sous-exploitée et enclavée et qui, dès les années 1970, offre des facilités d'accès.
- ✓ Le deuxième facteur concerne les principes du code foncier ivoirien élaboré en 1964 mais jamais promulgué. Selon ce code, la terre est un bien de l'état mais appartient à celui qui la met en valeur. De ce fait, des populations d'origines diverses ont pu, sans crainte aucune, coloniser en masse les forêts du Sud-Ouest ivoirien.
- ✓ Le troisième facteur est d'ordre psychologique. En effet, pour les autochtones de la "Boucle du cacao", seuls le cacao et le café sont sources sûres de revenu ; et la qualité d'agriculteur est inconcevable sans ces deux cultures. Pour cette raison, il leur fallait

par tous les moyens retrouver les conditions qui leur permettront de pratiquer ces spéculations.

Toutefois, avec le déclin de l'économie de plantation, les villages se dépeuplent, perdant les bras les plus valides qui s'orientent dans le Sud-Ouest (nouveau front pionnier). Les activités économiques tournent au ralenti et les revenus deviennent rares, entraînant ainsi la paupérisation des habitants.

Tableau 4.1: Superficies en production de cacao par département de 1969-1970 à 1975-1976 (en hectare)

DEPARTEMENTS (a)	1969-1970	1970-1971	1971-1972	1972-1973	1973-1974	1974-1975	1975-1976
ABENGOUROU	34500	38000	38000	39000	52000	42500	48500
ABIDJAN	41400	30000	31000	33000	55000	64500	66000
ABOISSO	13000	19500	21000	25000	18000	16000	16000
ADZOPE	32700	36000	37000	37000	46000	34000	34500
AGBOVILLE	13400	13500	14000	14000	14000	16500	17000
BIANKOUMA	100	-	-	-	500	1500	1000
BONDOUKOU	40200	44000	46000	47000	33000	29500	30000
BOUAFLE	20600	22000	24000	25000	19000	21000	23000
BOUAKE	34800	38000	38000	39000	29000	22500	23000
BOUNA	-	-	-	-	-	-	-
BOUNDIALI	-	-	-	-	-	-	-
DABAKALA	-	-	-	-	-	-	-
DALOA	11500	17500	21000	23000	47000	44000	48000
DANANE	1000	500	800	1000	600	2500	3000
DIMBOKRO	62000	67000	67000	68000	58000	53000	53500
DIVO	31000	38000	42000	43000	60000	61500	66500
FERKESSEDOUGOU	-	-	-	-	-	-	-
GAGNOA	27600	34000	36000	38000	55000	46000	48000
GUIGLO	300	300	300	500	700	1000	1000
KATIOLA	200	-	-	-	-	-	-
KORHOGO	-	-	-	-	-	-	-
MAN	1300	2500	2500	2600	3800	6000	7000
ODIENNE	-	-	-	-	-	-	-
SASSANDRA	3200	3200	4000	5000	5000	9500	12000
SEGUELA	300	300	400	400	400	-	-
TOUBA	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	386800	404300	423000	440500	497000	471000	498000

Source : D.S.R.E.A.-C.S.S.P.P.A.

N.B. : (a) : Découpage administratif de 1975.

Tableau 4.2: Superficies en production de café par département de 1969-1970 à 1975-1976 (hectare)

DEPARTEMENTS (a)	1969-1970	1970-1971	1971-1972	1972-1973	1973-1974	1974-1975	1975-1976
ABENGOUROU	42800	43000	44000	48000	55000	55000	58500
ABIDJAN	44600	45000	45000	47000	53000	53000	55000
ABOISSO	46900	47000	50000	53000	48000	47500	50000
ADZOPE	26300	28000	29000	30000	30000	30500	31000
AGBOVILLE	14300	11000	11000	11000	17000	18000	18500
BIANKOUMA	9300	11000	11000	12000	17000	17500	18000
BONDOUKOU (1)	24000	26000	27000	30000	36000	38000	40500
BOUAFLE	44400	46000	48000	51000	83000	84500	85500
BOUAKE	100900	105000	105000	109000	75000	76000	77000
BOUNA	-	-	-	-	-	-	-
BOUNDIALI	-	-	-	-	-	-	-
DABAKALA	-	-	-	-	-	400	500
DALOA	35500	42000	45000	52000	75000	77000	89000
DANANE	27600	29000	29000	30000	45000	46000	47500
DIMBOKRO	112000	115000	116000	121000	118000	118500	120500
DIVO	24700	26000	27000	31000	38000	39500	42000
FERKESSEDOUGOU	-	-	-	-	-	-	-
GAGNOA	32600	34000	34000	35000	38000	39500	40500
GUIGLO	13100	15000	15000	18000	22500	23500	24500
KATIOLA (2)	2000	2000	2000	2000	500	500	500
KORHOGO	-	-	-	-	-	-	-
MAN	40000	38000	39000	41000	65000	65500	67500
ODIENNE	-	-	-	-	-	-	-
SASSANDRA	6000	6000	10000	12000	26000	27500	29000
SEGUELA	4500	5000	8000	8000	5000	5100	5500
TOUBA	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	651500	674000	695000	741000	847000	863000	901000

Source : D.S.R.E.A.-C.S.S.P.P.A.

N.B. : (a) : Découpage administratif de 1975. : (1) BONDOUKOU y compris BOUNA jusqu'en 1976/77 ; (2) KATIOLA y compris DABAKALA jusqu'en 1973/74.

Tableau 4.3: Production de cacao (fèves) par département de 1976-1977 à 1982-1983

DEPARTEMENTS (a)	1976-1977	1977-1978	1978-1979	1979-1980	1980-1981	1981-1982	1982-1983
ABENGOUROU	19400	26200	27000	38000	45300	48700	26200
ABIDJAN	17300	18800	21000	44300	28600	31100	24100
ABOISSO	7900	10600	11500	14600	9400	11400	5900
ADZOPE	17000	19100	15000	19200	19700	20300	12400
AGBOVILLE	4800	6000	6500	5000	5600	6000	4100
BIANKOUMA	-	300	200	600	600	700	200
BONDOUKOU	22000	22500	26800	30700	28800	30300	12400
BOUAFLE	16200	21700	26500	31700	39600	43700	38500
BOUAKE	14300	14600	15100	16400	18800	19400	16200
BOUNA	-	-	-	-	-	-	-
BOUNDIALI	-	-	-	-	-	-	-
DABAKALA	-	-	-	-	-	-	-
DALOA	20700	39200	40500	41800	59100	65800	63700
DANANE	700	2100	2000	2400	3400	3900	4100
DIMBOKRO	32600	44700	44900	53600	34100	39500	19200
DIVO	31000	39800	44000	52100	58000	62900	50200
FERKESSEDOUGOU	-	-	-	-	-	-	-
GAGNOA	24600	29400	24000	29200	39300	42100	35700
GUIGLO	200	900	1100	1600	3600	3900	4900
KATIOLA	-	-	-	-	-	-	-
KORHOGO	-	-	-	-	-	-	-
MAN	1000	1800	1600	3200	2900	3200	2800
ODIENNE	-	-	-	-	-	-	-
SASSANDRA	2500	5600	10700	13400	20400	31900	39800
SEGUELA	200	300	-	-	-	-	-
TOUBA	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	232400	303600	318400	397800	417200	464800	360400

Source : D.S.R.E.A.-C.S.S.P.P.A.

N.B. : (a) : Découpage administratif de 1975.

Tableau 4.4: Production de café vert par département de 1976-1977 à 1982-1983

DEPARTEMENTS (a)	1976-1977	1977-1978	1978-1979	1979-1980	1980-1981	1981-1982	1982-1983
ABENGOUROU	23000	12500	16900	15800	30900	15000	14700
ABIDJAN	17500	14000	16000	13500	24800	19400	16900
ABOISSO	25300	22900	24000	26600	26900	21000	22600
ADZOPE	11400	5400	6000	5200	14500	8000	8500
AGBOVILLE	4800	1600	2000	1900	4800	3300	3400
BIANKOUMA	4400	5700	4800	5800	7100	5300	8900
BONDOUKOU	8700	7400	10000	11700	23300	10800	11500
BOUAFLE	20400	7500	22000	19800	20600	16300	18600
BOUAKE	23000	9400	20000	20600	28900	24400	11900
BOUNA	-	-	-	-	-	-	-
BOUNDIALI	-	-	-	-	-	-	-
DABAKALA	100	100	100	200	2600	1700	1100
DALOA	32100	28000	33000	33500	54200	32600	44700
DANANE	13700	12500	13000	13100	19100	11600	14700
DIMBOKRO	39600	11100	23000	18300	22800	9700	9200
DIVO	19900	18200	36000	12700	16900	17100	14600
FERKESSEDOUGOU	-	-	-	-	-	-	-
GAGNOA	15600	7500	18500	18500	19300	13500	16500
GUIGLO	6500	5800	6500	4200	10200	9300	12700
KATIOLA	100	100	200	300	700	600	500
KORHOGO	-	-	-	-	-	-	-
MAN	17800	17100	13500	16900	17000	12800	21100
ODIENNE	-	-	-	-	-	-	-
SASSANDRA	5400	7800	8500	10000	18100	12800	16100
SEGUELA	2000	1000	2500	1700	3200	1900	1500
TOUBA	-	-	-	200	700	500	700
TOTAL	291300	195600	277000	249600	366800	247700	270600

Source : D.S.R.E.A.-C.S.S.P.P.A.

N.B. : (a) : Découpage administratif de 1975.

A la fin des années soixante, la région de Dimbokro va connaître d'énormes difficultés. Pendant que les plantations vieillissent, les terres cultivables sont devenues de plus en plus rares dans la région. Il s'en suit une sécheresse prolongée. Cela a entraîné l'émigration des bras valides vers les régions de l'Ouest et du Centre-Ouest à la recherche de terres plus fertiles ou propices à la culture du café et du cacao. Dès lors, on assiste au déplacement de la boucle du cacao vers d'autres régions (Ouest et Centre-Ouest).

La déviation à l'Ouest des zones de production de café et de cacao a accentué le déclin de la ville de Dimbokro qui a débuté par l'ouverture de la route de Kotobi-Abidjan et celle de Toumodi-Abidjan.

4.2-LE DECLIN DU CHEMIN DE FER

La première fonction du réseau routier a été de servir d'auxiliaire au rail pour le drainage des produits de la traite sur Abidjan. La "Boucle du Cacao", qui reliait entre eux tous les principaux centres, était faite pour desservir l'arrière-pays de la gare de Dimbokro, à un moment où il n'existait aucun autre débouché vers le Sud. Dimbokro était alors le centre unique de groupage des produits et de redistribution des marchandises. La mise en service de la route Toumodi-Abidjan n'altère pas la prépondérance du rail dans la zone de la "Boucle du Cacao", pour les raisons exposées ci-dessus. Par contre, elle fit perdre à Dimbokro tout son arrière-pays occidental : la zone de Toumodi-Yamoussoukro-Bouaflé, autrefois dépendante du chemin de fer, fut directement reliée à Abidjan par la route.

La route Kotobi-Abidjan, percée en 1957, goudronnée en 1963-64, cette route est une véritable route de sortie de la Boucle sur Abidjan, mesurant 193 kilomètres de longueur. La route a été percée dans le but de relier Abidjan par le tracé le plus court d'une part à Kotobi à l'Ouest, d'autre part à Abengourou à l'Est. L'embranchement des deux directions se trouvant à une cinquantaine de kilomètres au sud de Kotobi, la liaison Kotobi-Abengourou par route goudronnée se fait par un long détour : une section Nord-Ouest – Sud-Est, puis une section sud-ouest – nord-est, au total 115 km, alors que les deux points ne sont qu'à 70 km de distance à vol d'oiseau.

La route de Kotobi à Abidjan est la liaison routière la plus rapide vers la capitale. Elle présente le seul inconvénient d'être particulièrement dangereuse : peu de lignes droites, une multitude de virages de petit rayon de courbure, un parcours en "montagnes russes" successives, un bitumage déjà ancien et mal entretenu sur certaines sections, et par ailleurs une intense circulation de "grumiers" en provenance de la route d'Abengourou à partir d'Adzopé, tout ceci constitue un ensemble d'obstacles et d'inconvénients fatal aux conducteurs imprudents.

Ainsi aux deux extrémités Est et Ouest du Cercle, Kotobi et Toumodi sont deux nœuds routiers importants qui drainent tout le trafic au détriment de Dimbokro.

A l'ouest, Dimbokro perdait son rôle de redistribution dans le quadrilatère Toumodi - Yamoussoukro - Bouaflé - Oumé, rattaché directement à Abidjan par la route. A l'est, les sous-préfectures de Prikro, Ouéllé, Daoukro, Arrah et Bongouanou devenaient d'un coup

autonome dans leurs relations avec Abidjan, et le débouché principal de toute la Boucle du Cacao se trouvait ainsi rejeté vers l'est. Pour lutter dans le domaine de la concurrence routière, Dimbokro ne disposait pas de relations directes, ni faciles avec Abidjan : 262 km de route avec un détour par Toumodi. Excentrée par rapport aux deux axes routiers principaux, Dimbokro a beaucoup perdu de sa fonction commerciale au profit d'Abidjan. Car la proximité d'Abidjan (193 km par route, 183 km par rail) et les facilités de communication font que la capitale (Abidjan) exerce une attraction de plus en plus forte sur l'ensemble des centres, au détriment des relations locales et régionales. La ville de Dimbokro n'est plus à la convergence des activités de la région.

L'évolution du réseau routier et spécifiquement la construction des deux axes structurants Nord-Sud montrent la volonté d'accroître l'efficacité du trafic par une évacuation rapide, et non celle de favoriser l'essor des villes en place par des activités de distribution. Alors que le réseau routier non revêtu s'était développé rapidement autour de Dimbokro, il fallut attendre l'année 1985 pour que l'ancienne métropole du cacao soit reliée totalement au réseau routier revêtu. Ainsi, les voies goudronnées ont redistribuées les fonctions urbaines des centres de la Boucle, favorisant l'essor des centres situés sur les grands axes routiers (Adzopé-Toumodi-Yamoussoukro) et induisant la création de nouvelles agglomérations comme N'Douci au détriment de la gare ferroviaire de Dimbokro.

4.3-LE DECLASSEMENT ADMINISTRATIF

La circonscription administrative de Dimbokro fut créée en 1903 par les autorités coloniales avec le statut de poste administratif, puis chef-lieu de cercle du N'zi en 1908 regroupant les subdivisions de Toumodi, Bocanda, Bongouanou, y compris la subdivision centrale de Dimbokro qui devint Sous-préfecture de première classe en 1961.

En 1969, la ville de Dimbokro devient chef-lieu de département du même nom. Celui-ci comprend les Sous-préfectures de Arrah, Bocanda, Bongouanou, Daoukro, Dimbokro, Kouassi-Kouassikro, M'Batto et Ouéllé. En 1979, la création de dix (10) nouveaux départements portait le nombre à 34 sur le territoire ivoirien. En 1985, quinze (15) autres départements furent créés, portant le nombre à 49. C'est ainsi que le département de Dimbokro qui s'étendait sur 13000 km² et tenait sous son autorité huit (8) sous-préfectures fut scindé en deux. Dimbokro perdit le contrôle des sous-préfectures dynamiques que sont : Bongouanou, Arrah, M'Batto, au profit du nouveau département de Bongouanou ; il ne recouvrait plus que 8530 km², administrant une population de 257 988 habitants en 1975. Le département de Dimbokro fut réduit ainsi à sa partie orientale, zone plus désertée et plus

démunie au plan économique, comprenant les sous-préfectures de Bocanda et Kouassi Kouassikro (4290 km² pour 135365 habitants). Ces restructurations du pouvoir administratif n'ont eu que des effets négatifs pour la région de Dimbokro. La démultiplication des services techniques régionaux dans le pays a conduit au démantèlement des services existants. Alors, les services d'encadrement agricole qui conféraient jadis à la sous-préfecture de Dimbokro un certain dynamisme, ont été en grande partie transférés à Bongouanou ou Daoukro.

Aujourd'hui, le département de Dimbokro ne compte plus que la seule Sous-préfecture du même nom après l'érection des départements de Bongouanou (Anoumaba, Arrah, Bongouanou, M'Batto et Tiémélékro) d'abord (1979), puis de Daoukro (Daoukro et Ouéllé) en 1985, et enfin de Bocanda (Bocanda et Kouassi-Kouassikro) en 1996.

Ce démembrement administratif a certainement contribué au déclin puis à la morosité socio-économique dans laquelle se trouve la ville de Dimbokro. Cependant l'aire d'influence administrative de la ville est ainsi réduite à sa seule Sous-préfecture même si apparemment son statut de chef-lieu de région lui confère une influence régionale.

Par ailleurs la perte du contrôle administratif de Dimbokro sur les localités suivantes : Arrah, Bocanda, Bongouanou, Daoukro, Kouassi-Kouassikro, M'Batto, Ouéllé et Prikro a entraîné l'élimination de nombreux fonctionnaires, provoquant ainsi une baisse de demande de biens de consommation et d'équipement. Certains services et équipements comme l'enseignement scolaire se développèrent dans les localités précédemment rattachées administrativement à Dimbokro et cessèrent par conséquent d'être le privilège de Dimbokro. On assista à la diffusion de l'urbanisation dans les anciens bourgs ruraux de la Boucle au détriment du rythme de croissance du centre régional de Dimbokro. Le pouvoir de polarisation de Dimbokro se trouva amoindri au fur et à mesure du développement de la trame administrative.

CONCLUSION PARTIELLE

Au terme de cette première partie, on s'aperçoit que Dimbokro est née de trois (3) facteurs que sont : l'installation du poste colonial dans le village Djimbo (nom d'origine de Dimbokro), le passage du chemin de fer dans la localité et le choix de sa région comme premier front pionnier du binôme café-cacao.

C'est par un arrêté du Gouverneur Angoulvant en décembre 1908 qui transféra le poste d'Aoussoukro dans le village de Djimbo pour canaliser d'une part la résistance des Baoulé-Agba et d'autre part, se rapprocher du tracé du chemin de fer et la future gare de la

région. L'installation du poste colonial, le passage du rail et la construction d'une gare ferroviaire firent naître des aménagements du site de Dimbokro et la mise en place d'infrastructures nécessaires à son urbanisation. Ces aménagements débutés en 1913 se sont poursuivis malgré la première guerre mondiale (1914-1918) jusqu'en 1920.

Pour les besoins de la métropole en matière première agricole, notamment le café et le cacao, et en tenant compte des conditions favorables, Dimbokro fut choisie pour être le front pionnier de ces deux (2) cultures de rentes.

La ville de Dimbokro a connu une prospérité économique jusqu'en 1970 où les prémices d'un déclin vont commencer à se signaler. Il s'agit dans un premier temps de la délocalisation de la "Boucle du Cacao" causée par des facteurs agroécologiques (le vieillissement des vergers, les ravageurs et la précarité des conditions climatiques) et des facteurs socio-économiques (le vieillissement des exploitants, le problème du crédit agricole). D'autre part, la baisse du trafic du chemin de fer provoquée par l'ouverture de deux (2) routes aux extrémités Est et Ouest de la ville de Dimbokro (la route Toumodi-Abidjan et celle de Kotobi-Abidjan) en est un signe. Enfin, le déclassement administratif de Dimbokro fit perdre à cette localité son rayonnement (son contrôle administratif) sur les nouveaux promus (les localités élevées à des rangs supérieurs).

Tous ces facteurs sus-mentionnés ont contribué à la naissance d'une crise urbaine dont les premiers symptômes visibles ont commencé à se manifester à la fin des années soixante-dix (70).

Vu que la première hypothèse est rattachée aux deux premières parties de l'étude, nous attendons en fin de la deuxième partie pour vérifier cette hypothèse. Notre préoccupation sera maintenant axée sur le niveau de structuration et d'équipement de la ville de Dimbokro à travers une analyse de la dynamique urbaine à un triple niveau : spatial, démographique et économique.

**DEUXIEME PARTIE : LE NIVEAU DE STRUCTURATION ET D'EQUIPEMENT
DE LA VILLE DE DIMBOKRO**

CHAPITRE 5 : LA DYNAMIQUE SPATIALE DE LA VILLE DE DIMBOKRO

5.1-LES PRINCIPALES ETAPES DE LA CONSTRUCTION DE LA VILLE

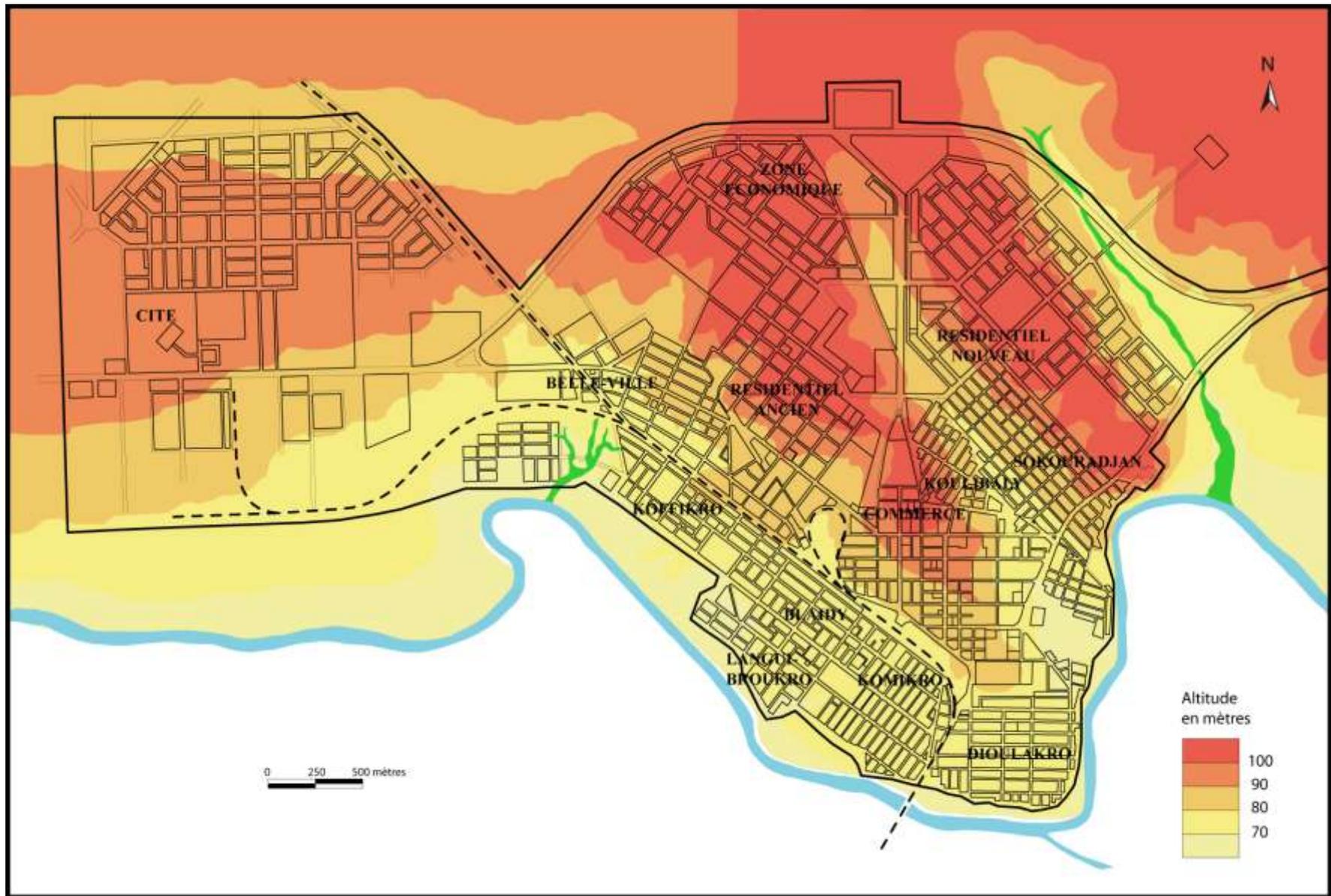
5.1.1-Dimbokro, sur un site peu contraignant

La ville de Dimbokro est bâtie sur un site relativement contrasté. La ville se trouve sur un plateau entaillé par deux vallées débouchant sur la vallée du N'zi au Sud, dans laquelle coule le fleuve du même nom. Les altitudes du plateau de Dimbokro varient entre 60 et 110 mètres. Ce site urbain décrit trois interfluves se rejoignant au Nord de la ville. Il y a d'abord l'interfluve de l'Est abritant le quartier Cité et une partie du Résidentiel Ancien ; puis, l'interfluve central sur lequel se localisent les parties Résidentiel Ancien, Commerce, et une partie des quartiers Zone Economique et Koulibaly ; et enfin l'interfluve de l'Ouest rassemblant les quartiers Résidentiel Nouveau, Zone économique et une partie de Sokouradjan. Cependant, la ville s'étend sur 6 kilomètres d'Est en Ouest et 3,50 kilomètres du Sud au Nord. La principale difficulté réside dans les liaisons inter-quartiers, notamment entre les deux parties de la ville séparées par le chemin de fer, et entre le Commerce et Sokouradjan. Au bas de ces interfluves, s'étend la ville en bordure du fleuve N'zi. C'est une zone de basses altitudes (entre 70 et 80 mètres). Elle abrite les quartiers de Belle-ville, Koffikro, Langui-Broukro, Comikro, Blaidy, Dioulakro et une frange de Sokouradjan (Kennedy). Ainsi donc, le site urbain se subdivise en deux parties : la zone basse localisée au Sud de la ville en bordure du fleuve N'zi qui constitue une limite naturelle pour la ville et la zone haute au Nord entaillée par des dépressions (bas-fonds). Les plus fortes pentes sont comprises entre 7 et 10% surtout entre les quartiers Commerce et Sokouradjan, et au niveau du Résidentiel Ancien. Les quartiers du Sud sont sur les terrains plats à faibles pentes (en moyenne 3%). A l'Ouest de la ville, la topographie est relativement plane. Les difficultés de cette zone sont l'existence d'ondulations et la présence d'un versant de vallée qui débouche sur la rocade³⁹. Elle constitue la nouvelle zone d'extension du périmètre urbain.

La ville de Dimbokro avec une superficie de 1529⁴⁰ hectares est circonscrite à l'intérieur d'une espèce de cercle limité au Nord par une rocade qui permet de dévier la ville (le Centre-ville) en venant de Toumodi pour aller à Bongouanou, et au Sud par le fleuve N'zi. Le cercle s'aplatit à l'Ouest au niveau de la zone industrielle et la cité UTEXI sur la route de Toumodi.

³⁹ C'est une voie de déviation. A Dimbokro, cette voie constitue la limite Nord de la ville.

⁴⁰ Générée à l'aide du logiciel de SIG Arc-View par l'auteur



Source : PUD, 1995

Conception & Dessin : Konan K. Pascal

Figure 5.1: Topographie du site urbain de Dimbokro

Les axes de développement amorcés sont : le Nord, l'Ouest sur la route de Toumodi et l'Est sur la route de Bongouanou. Le Fleuve N'zi constitue un obstacle à l'évolution de la ville dans sa partie Sud. Mais à long terme, l'extension de la ville est prévue au delà du N'zi (PUD, 1995).

5.1.2-Les phases de l'évolution spatiale de la ville

Les principales phases de la croissance spatiale de la ville de Dimbokro ont été dégagées sur la base des plans et cartes consultés au DAUDL/BNETD et des documents que sont : l'inventaire de l'existant (1979), le PUD, 1995. On remarque qu'au départ la ville s'est rapidement étendue avant de connaître une faible extension spatiale. Cette croissance spatiale de Dimbokro peut être scindée en cinq étapes, mais il faut distinguer deux grandes phases que sont les périodes avant la communalisation et après la communalisation.

A l'indépendance, la ville se limitait aux quartiers de Langui-Broukro, Koffikro, Dioulakro, Komikro, Blaidy et Commerce. L'ensemble de cet espace couvrait une superficie d'environ 206 hectares. A l'exception du quartier Commerce situé sur le plateau, les autres sont au sud le long du N'zi. La raison, c'est que le quartier Commerce est l'ancien quartier blanc de la ville coloniale. A cette époque, les blancs s'installaient toujours en hauteur pour éviter les maladies causées par les moustiques.

De 1960 à 1971, l'espace urbain de Dimbokro se dédouble pour atteindre une surface de 463,93 hectares, soit une consommation de 257,83 hectares sur onze ans. Ce qui donne une consommation de 23 hectares par an. La ville s'est étendue sur le plateau de façon linéaire vers l'Ouest (Belle-Ville et Résidentiel Ancien). Elle a aussi connu une extension vers l'Est, donnant naissance au quartier Sokouradjan. Cette rapide extension de la tâche urbaine à cette période est le fait des grands aménagements qui ont été effectués par l'Etat grâce aux retombées de l'économie de plantation.

Tableau 5.1: Evolution de la tâche urbaine à Dimbokro (ha)

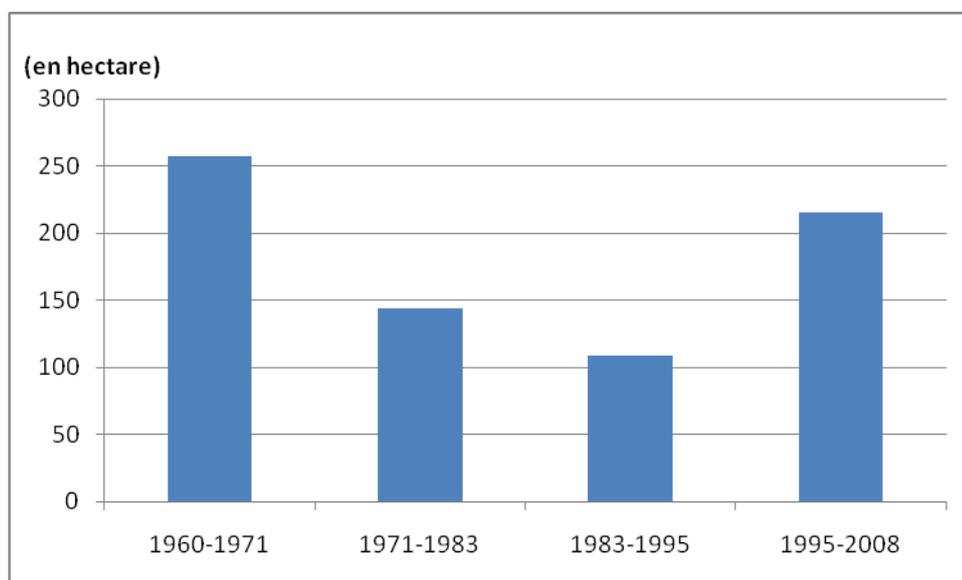
Années	En 1960	1960-1971	1971-1983	1983-1995	1995-2008
Etendue de la tâche urbaine	206,10	463,93	607,58	716,09	931,61

Source : SCET, 1979-PUD, 1995-nos enquêtes, 2008

De 1971 à 1983, la ville s'agrandit de 143,65 hectares pour atteindre une superficie urbanisée de 607,58 hectares. Cette croissance de l'espace urbain est ralentie de 1983 à 1995 avec une

consommation d'espace de 108, 51 hectares pour une tâche urbaine atteignant 716 hectares, puis 931,61 hectares pour la période de 1995 à 2008. Sur cette dernière période, la consommation d'espace s'est accrue de 215,52 hectares, soit 16,57 par an. L'on observe à partir de l'évolution de la tâche urbaine que la ville a connu une extension spatiale assez rapide avant la période de communalisation avec une superficie urbanisée d'environ 510 hectares (SCET, 1979). Pour notre étude, nous avons évalué la consommation d'espace par année sur la période 1971-1983 (11,97 hectares). Ce qui nous a permis d'estimer la tâche urbaine de 1971-1980 à 107,73 hectares ; puis, celle de l'ensemble de la période avant la communalisation (avant 1980) à 571,66 hectares. Depuis l'avènement de la gestion municipale (à partir de 1980), c'est seulement 359,95 hectares d'espace qui se sont ajoutés sur la surface urbanisée de la ville donnant en 2008 une tâche urbaine globale de 931,61 hectares. De l'analyse des statistiques révélées dans le tableau ci-dessus, on constate que la ville de Dimbokro qui s'est fortement étendue avant la communalisation, elle consomme de moins en moins d'espace depuis les années 1980. Cette faible consommation d'espace matérialisée dans la figure ci-dessous a débuté bien avant la communalisation c'est-à-dire de la période 1971-1983. Sur cette figure, on constate bien que la consommation d'espace a été très importante de 1960 à 1971 avant de connaître une chute de 1971 à 1995. Mais, à partir de 1995 cette consommation d'espace a quelques peu repris sa tendance d'antan. Les raisons qui pourraient expliquer ces différentes tendances sont les suivantes : d'abord à l'indépendance, l'économie de plantation (café et cacao) ont permis à la ville de connaître un essor entraînant l'implantation de commerces et l'installation de populations en quête d'un mieux être. Ceci a pour conséquence d'accroître la consommation d'espace sur la période de 1960-1971. Puis, à partir de 1971, l'économie régionale de plantation qui est le socle de l'économie urbaine commence à s'effondrer. Les productions caféière et cacaoyère chutent, les grandes maisons de commerce commencent à délocaliser. Même les grandes réalisations de la célébration de la fête tournante de l'indépendance de 1974 n'ont pas permis de maintenir le niveau de consommation d'espace. Enfin, à partir de 1995, quelques lotissements réalisés par la mairie ont permis d'accroître la consommation d'espace sans pour autant atteindre son plus haut niveau (23,49 hectares par année de 1960 à 1971).

Dans l'ensemble, l'espace urbain de Dimbokro semble être bloqué. Sa consommation d'espace est ralentie. D'une consommation de 23 hectares par an sur la période 1960-1971, elle est passée à 16,57 hectares par an de 1995 à 2008.



Source : SCET, 1979-PUD, 1995-nos enquêtes, 2008

Figure 5.2: Consommation d'espace dans la ville de Dimbokro

5.1.3-Les différents quartiers de la ville

Selon le découpage de l'INS, la ville de Dimbokro se subdivise en 13 quartiers qui sont : Commerce, Résidentiel ancien, Langui-Broukro, Komikro, Dioulakro, Blaidy, Koffikro, Sokouradjan, Koulibaly, Belle-Ville, Résidentiel nouveau, Cité SOGEFIHA et Zone économique.

Parmi ces quartiers, les plus anciens sont Langui-Broukro et Koffikro (les village-quartiers qui sont les villages d'origine), Commerce qui est l'ancienne ville européenne, Dioulakro et Komikro. Ensuite, viennent les autres quartiers plus récents que les cinq (5) susmentionnés.

Les deux quartiers Langui-Broukro et Koffikro regroupent les populations autochtones (Baoulé) de la ville. Ils sont situés au Sud de la ville, relativement sur les berges du N'zi. Le Commerce est l'ancienne ville européenne, il n'abritait que les blancs lors de la période de ségrégation qui distingua la ville noire de la ville blanche. Aujourd'hui, il rassemble des populations d'origines diverses. Il se trouve sur le plateau central de la ville. Dioulakro, situé à l'Est de Langui-Broukro de l'autre côté du chemin de fer, a été formé par les populations allogènes Dioula qui se regroupèrent en un lieu unique, d'où le nom de Dioulakro qui signifie

village des dioula. Zone économique est le quartier le plus récent car il ne figure pas dans la liste des quartiers du plan d'urbanisme directeur (PUD) 1995.

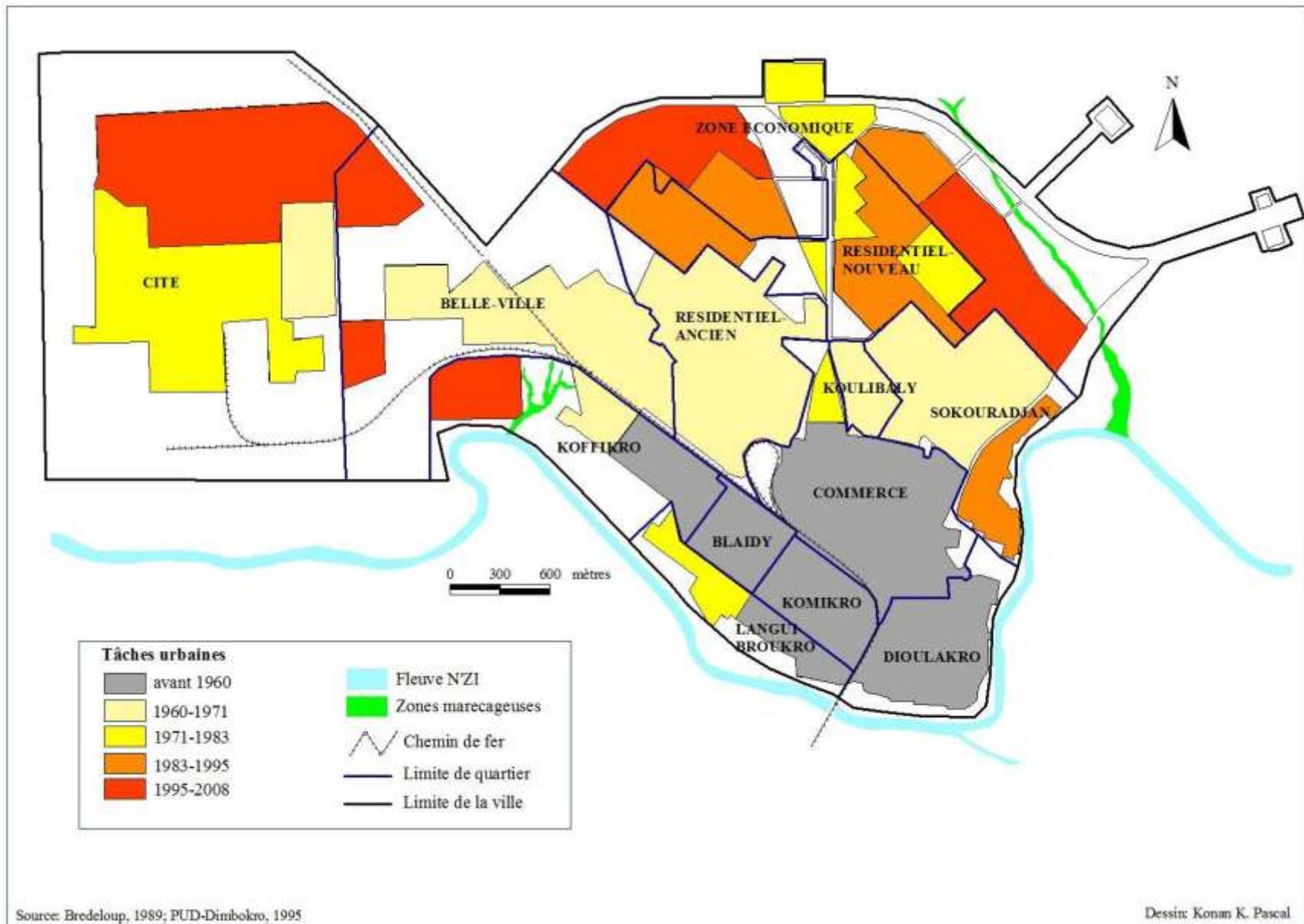


Figure 5.3: Evolution de la tâche urbaine à Dimbokro

5.2-LA CREATION DU SOL URBAIN ET LA MISE EN VALEUR DES PARCELLES D'HABITATION

5.2.1-La création du sol urbain

La création du sol urbain renvoie à la production de terrains urbains par le mécanisme du lotissement. Selon la loi n° 62-253 du 31 juillet 1962⁴¹, la création et l'organisation de l'espace urbain est du ressort de l'Etat. Cette loi proclame que l'Etat détient « les terres vacantes et sans » ; cette disposition concerne les terrains sans titre de propriété et non mis en valeur depuis au moins dix ans. Il revient donc à l'Etat de susciter des lotissements en vue de mettre des terrains à la disposition des populations.

De 1962 à 1980, la production et la gestion du sol urbain dans la ville est confiée aux préfet-maires représentant de l'Etat, seul maître du sol. Le préfet avait un service domanial qui s'occupait de l'attribution des lots. Etant donné que le préfet était en même temps maire, il était à la fois président et vice-président de la commission d'attribution et de retrait des lots. C'est donc aux préfet-maires qu'il revient d'assurer l'ouverture des lotissements, d'instruire les demandes de concessions, de distribuer les lots et de délivrer les permis de construire. C'est ce processus donnant plein pouvoir au préfet-maire pour produire le sol urbain qui a permis au préfet de Dimbokro (1965-1968) d'effectuer de grands aménagements.

Depuis l'avènement de la communalisation (à partir de 1980), la commission de gestion du sol urbain est élargie aux élus locaux⁴². Aux termes de cette réforme, le maire ou son représentant peut prendre part au même titre que les autres membres, aux décisions qui touchent au territoire communal. C'est la commune qui fait les lotissements et met les lots à la disposition de la commission d'attribution et de retrait de lots. La ville n'a pas connu de véritable extension sous l'impulsion de la municipalité ; la configuration actuelle de la trame urbaine a existé bien avant cette période. Seulement deux lotissements ont été effectués pendant la période de gestion communale (en 1983). Ce sont les extensions de Koffikro et de Cité. Cette dernière a une partie des ilots qui se trouvent sur le périmètre du quartier Belle-Ville. Mais ces extensions ne sont pas mises en valeur pour diverses raisons. L'une des raisons est que ce sont des lotissements qui se trouvent sur des sites de communautés villageoises. Donc dans l'attribution, la priorité est accordée aux villageois ou à leurs

⁴¹ Cité par Loba, 2009

⁴² Décret n° 78-690 du 18 Août 1978 portant réglementation de la procédure d'attribution des lots de terrains urbains et abrogation du décret n° 70-338 du 25 Mai 1970, art. 3 a1.b

ressortissants qui tardent à les mettre en valeur sans encourir le risque de se voir retirer leurs lots.

Par ailleurs, la ville de Dimbokro a connu quatre (4) grandes vagues de lotissement :

-La première vague se situe avant 1971 lorsque la ville n'avait pas encore bénéficié de plan d'urbanisme directeur (PUD).

-La seconde, entre 1971 et 1975 lorsque la ville fut dotée de son premier plan d'urbanisme directeur qui fut corrigé en vue des préparatifs de la célébration de la fête de l'indépendance.

-La troisième vague est entre 1975 et 1983.

-La dernière vague de lotissement se situe après 1983.

Chaque vague de lotissement correspond à une phase d'urbanisation de la commune. Dans l'ensemble, les différents lotissements sont bien structurés et respectent les grandes orientations du plan d'urbanisme directeur de 1983 pour les lotissements ultérieurs. Aussi, s'intègrent-ils dans le schéma d'ensemble pour les lotissements antérieurs.

Le processus de création du sol par le biais de lotissement permet de distinguer trois (3) phases d'évolution dans le développement de la ville de Dimbokro. La première phase correspond à la ville coloniale. Cette ville correspond au village d'origine Langui-Broukro et au village Koffikro, aux quartiers Dioulakro, Komikro, Blaidy et Commerce. La ville coloniale était ségrégationniste avec la ville des colons (Commerce) et la ville indigène (Langui-Broukro, Koffikro, Dioulakro, Blaidy et Komikro). La seconde phase est la ville d'indépendance qui correspond aux lotissements ouverts au lendemain de l'indépendance. Cette ville renferme les quartiers de Blaidy, Belle-ville, Sokouradjan, Résidentiel ancien, une partie de Koffikro. Enfin, la troisième phase constitue l'extension de la ville qui s'est faite en trois moments. La première extension s'est faite autour des années 1965-1968 grâce au dynamisme d'un nouveau Sous-préfet du nom de Koulibaly. Elle correspond à l'extension du village d'origine Langui-Broukro et à la création d'un quartier portant son nom (Koulibaly). La deuxième extension est la conséquence de l'implantation du complexe textile UTEXI et des préparatifs de la fête tournante de l'indépendance entre 1972-1975. Ces deux faits majeurs ont engendré les quartiers suivants : Résidentiel Nouveau, Cité SOGEFHIA, Zone économique et l'extension de Sokouradjan (le secteur Kennedy). Enfin, une troisième extension en 1983 correspond à un lotissement effectué au Nord du quartier Cité. Cette extension qui semble être la dernière n'a pas encore été mise en valeur du fait de la crise économique.

Néanmoins, on observe que la ville avant la communalisation était consommatrice d'espace. A cette période, l'extension des tâches urbaines a été rapide si bien que les noyaux initiaux

ont été très vite débordés. Le développement spatial de la ville a été impressionnant. La période de la communalisation nous donne d'observer un ralentissement de l'extension de la tâche urbaine. Car les terrains urbains qui doivent contribuer à l'étalement de la tâche urbaine sont laissés à l'abandon du fait de la situation économique de la ville. Il n'y a donc pas eu de nouveaux quartiers, tous sont nés avant la communalisation. Les possibilités d'extension de la ville sont au Nord, à l'Est et à l'Ouest. Le Sud est bloqué par la présence du fleuve N'zi derrière les quartiers de Langui-Broukro et de Dioulakro.

5.2.2-La mise en valeur des parcelles d'habitation

Dans le tableau 5.2 nous avons trois types de parcelles en fonction des quartiers. Les parcelles issues des lotissements effectués avant 1983. Elles sont présentes dans les anciens quartiers. Il y a les parcelles localisées dans les quartiers nés des lotissements effectués après 1983 (quartiers récents). Enfin, on observe les parcelles issues des extensions de quartiers existants déjà. Ces dernières sont les extensions de Cité, Belle-Ville et Koffikro. Ces lots sont des parcelles d'habitation, il y a des parcelles d'équipement qui ne sont pas prises en compte dans le décompte du tableau.

La ville de Dimbokro compte environ 5880 lots d'habitation issus des différents lotissements effectués. En effet, toutes ces parcelles ont été créées avant la gestion décentralisée de la ville (la communalisation), à l'exception des lotissements de 1983 qui ont vu la naissance des quartiers Résidentiel Nouveau (262 lots), Zone Economique (834 lots) et des extensions Cité (500 lots), Belle-Ville (120 lots), Koffikro (140 lots). On observe alors que sur les 5880 parcelles d'habitation que compte la ville, 4024 lots ont été créés avant la communalisation, soit environ 68,43% des parcelles de la ville. Seulement 31,57% des lots d'habitation ont été créés sous l'impulsion de la municipalité.

En 1983, hormis les lotissements effectués en cette même année, le taux de mise en valeur des lots était évalué à 90 % (PUD, 1995). Plus de vingt cinq ans après, ce taux est resté inchangé pour les mêmes parcelles. Les lots en construction et non construits sont presque tous demeurés en l'état. Pendant ce temps, les quartiers récents nés sous l'impulsion de la municipalité (depuis 1983) ont un taux de mise en valeur des parcelles faibles (seulement 31 %). Sur l'ensemble des parcelles ouvertes à l'attribution, le taux de mise en valeur des lots est relativement élevé (77 %). Ce fort taux est dû au taux de mise en valeur des parcelles dans les quartiers anciens avant 1983.

De ces différents taux de mise en valeur des parcelles, il ressort que pendant la gestion centralisée de la ville, Dimbokro connut une extension assez rapide à travers les lotissements

effectués et le fort taux de mise en valeur de l'époque (90 %). Par la suite, pendant la communalisation le rythme d'extension a été ralenti comme le montre le taux de mise en valeur des parcelles ouvertes à l'attribution à cette période (31%). Quelles sont les raisons qui pourraient justifier une telle situation ?

D'abord, il faut retenir qu'avant la communalisation, la ville était attrayante pour les populations d'origines diverses. Cet attrait de la ville était basé sur l'économie de traite qui attribuait un revenu conséquent aux populations et a permis de dynamiser le commerce et d'autres types d'activité (les scieries). Par ailleurs, à la chute de l'économie de traite, l'implantation de l'usine textile UTEXI (en 1974) combinée aux préparatifs la fête d'indépendance de 1975 ont donné beaucoup d'espoir aux populations qui ont recommencé à investir dans la ville à travers les constructions tous azimuts.

L'UTEXI n'a pas permis la reprise économique attendue, ceci conduit les populations à émigrer vers d'autres localités. C'est ainsi qu'à partir de 1980, des parcelles acquises et/ou en construction sont abandonnées ralentissant le rythme de croissance spatiale de la ville.

Tableau 5.2: La mise en valeur des parcelles d'habitation en 2008

	Quartier	Nombre de lots	Lots construits	Lots en construction	Lots non construits	Taux de mise en valeur (%)	Niveau de viabilisation des quartiers
Quartiers anciens (avant 1983)	Commerce	167	167	0	0	100	Eau, Electricité, Voirie
	Langui-Broukro	291	159	19	113	54,63	Eau, Electricité, Voirie
	Komikro	335	335	0	0	100	Eau, Electricité, Voirie
	Blaidy	300	287	10	3	95,66	Eau, Electricité, Voirie
	Koffikro	304	228	30	46	75,00	Eau, Electricité, Voirie
	Belle-Ville	368	307	32	29	83,42	Eau, Electricité, Voirie
	Résidentiel Ancien	210	162	23	25	77,14	Eau, Electricité, Voirie
	Dioulakro	513	513	0	0	100	Eau, Electricité, Voirie
	Koulibaly	148	148	0	0	100	Eau, Electricité, Voirie
	Cité SOGEFIHA	600	600	0	0	100	Eau, Electricité, Voirie
	Sokouradjan	788	700	49	39	88,83	Eau, Electricité, Voirie
	Total 1	4024	3606	163	255	89,61	-
Quartiers récents (après 1983)	Résidentiel Nouveau	262	43	59	160	16,41	Eau, Electricité, Voirie
	Zone Economique	834	299	135	400	35,85	Eau, Electricité, Voirie
		Total 2	1096	342	194	560	31,20
Total 1 + Total 2		5120	3948	357	815	77,10	-
Extensions	Cité Extension	500	0	0	500	0	-
	Belle-Ville Extension	120	0	0	120	0	-
	Koffikro Extension	140	0	0	140	0	-
Total général		5880	3948	357	1575	67,14	-

Source : PUD-1995 et Nos enquêtes, 2008

5.3-LA DYNAMIQUE DES PAYSAGES URBAINS

Il s'agit ici d'établir une typologie de l'habitat existant dans la ville, et de faire l'inventaire des équipements et infrastructures. L'état des équipements et l'environnement de l'habitat permet d'établir une relation avec la crise urbaine.

5.3.1-Les types d'habitat dans la ville

Selon le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement de Merlin et de Choay (1996), l'habitat en milieu urbain est la "part d'un tissu bâti spécialement affectée au logement des habitants, et qui constitue en général la fonction principale des villes, associée ou non avec d'autres fonctions. La fonction de résidence revêt des formes extérieures, une structure interne et des modes d'occupation du sol extrêmement variés selon les régions, les villes, les quartiers". La morphologie et l'évolution de l'habitat reflètent très largement celles des mentalités, des moyens d'existence et des modes de vie. On admet que l'habitat urbain est constitué par la somme équilibrée:

- de l'infrastructure de voirie et réseaux divers;
- des équipements collectifs : bâtiments et espaces libres publics (ou prolongements sociaux);
- de l'habitation.

L'ensemble est nécessairement lié à des zones d'activités, de culture et de loisirs.

En ce qui concerne cette section, nous avons retenu l'habitation en intégrant les îlots d'équipements. Ainsi, à partir de l'existant, nous avons observé trois (3) types d'habitat dans la ville de Dimbokro. Ces types d'habitat sont : l'habitat évolutif, l'habitat économique et l'habitat résidentiel. C'est la prédominance d'un type d'habitat qui définit les quartiers de la ville.

5.3.1.1-L'habitat évolutif

L'habitat évolutif désigne un habitat construit en matériaux durables, résultant ou non d'opérations de lotissement, et dont la mise en œuvre demeure essentiellement le fait des populations. Le qualificatif accolé à cet habitat vient de son mode d'évolution spécifique : l'habitat évolue progressivement par la construction successive de nouveaux bâtiments au sein de la cour ou par l'adjonction d'un ou plusieurs niveaux. Cette forme d'habitat est donc caractérisée par une densification progressive de l'espace. Elle est également appelée concession mais elle est connue sous le vocable de "cour commune".

La "cour commune" est le lieu de partage des W-C, douches et cuisines. L'unité d'habitation va de la chambre simple (studio ou "entrer coucher") aux trois (3) pièces ("2 chambres salon"). Une entrée unique permet l'accès à la cour. La clôture est constituée par les bâtiments abritant les maisons (photo 5.1). Les maisons d'habitation sont en majeure partie réalisées en parpaings de ciment enduit, les toits en tôle ondulée acier, sur des lots inférieurs à 600 m².



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 5.1: Une vue extérieure d'une "cour commune" délabrée au quartier Sokouradjan dans le secteur Kennedy. Ce bâtiment est rattaché par un W-C de fortune à gauche de l'image

L'habitat évolutif est peu étendu dans la ville de Dimbokro. Ce type d'habitat représente environ un quart de la ville. Il est prédominant dans les seuls quartiers de Dioulakro et Sokouradjan. Ces quartiers sont habités majoritairement par des populations allochtones du Nord de la Côte d'Ivoire et des allogènes originaires de la CEDEAO. Les deux (2) mosquées de la ville y sont implantées car c'est le lieu de résidence des populations musulmanes. L'habitat évolutif existe dans les autres quartiers mais en très faible proportion. L'état de ce type d'habitat est révélateur de la crise en cours dans la ville. Les murs sont détériorés et les quartiers sont insalubres. Cette situation est due au fait qu'il est construit par des privés qui n'ont pas assez de moyens financiers, d'où leur faible niveau d'équipement. Il permet aux acquéreurs de lots d'amortir rapidement leurs investissements.

L'habitat évolutif est habité par des familles à faible niveau de revenu. D'après le témoignage d'un enseignant, les nouveaux fonctionnaires sont souvent obligés de s'y loger mais très tôt ils déménagent dans un autre type d'habitat lorsqu'ils ont un peu plus de ressources financières.

5.3.1.2-L'habitat économique

5.3.1.2.1-L'habitat économique groupé

L'habitat économique groupé se distingue par des constructions qui sont soit des immeubles, soit des unités d'habitation en continu. Ce type d'habitat se caractérise par un minimum d'infrastructures convenables et une surface suffisante pour le ménage. Il est réalisé en opérations groupées par des promoteurs immobiliers qui sont soit des sociétés publiques, soit des sociétés privées. Les sociétés immobilières financent et réalisent des logements, offrant ainsi un produit fini à leur clientèle. Les maisons sont construites en béton recouvert d'enduit, les cours sont cimentées, la mise en œuvre des matériaux est bien faite.

A Dimbokro, un seul quartier abrite ce type d'habitat. C'est le quartier Cité. Il a été construit par la SOGEFHIA à la faveur de l'installation de l'usine UTEXI (en 1974) pour le personnel de l'usine (en priorité). Ces logements subissent souvent des modifications après acquisition par les propriétaires. Ce sont en grande partie des logements en bande continue et quelques immeubles situés du côté du stade Samba Ambroise.

Cette promotion immobilière comprend 600 logements économiques construits sur les 1000 que comptait le programme initial. Le coût des loyers proposés par la SOGEFHIA dès la construction de ces logements variait entre 7 000 et 7 500 FCFA par mois. Ce sont des logements de deux et trois pièces que la SOGEFHIA a mis à la disposition des employés de l'usine.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 5.2: Habitat économique dans le quartier Cité SOGEFHIA. C'est un quartier structuré avec des maisons individuelles, des espaces verts et des parkings.

Ces logements ont tous été cédés aux travailleurs de l'usine textile UTEXI, mais aujourd'hui certains ex-employés⁴³ ont vendu leurs appartements au plus offrant. Ces logements sont mis en location par les nouveaux acquéreurs. La structuration de l'habitat et le minimum d'équipements existants (voie bitumée, parking et espace vert) font que ce quartier est prisé par les fonctionnaires de la ville surtout les enseignants.

Ce type d'habitat devait s'étendre dans la ville mais à la faveur de la crise, le projet s'est limité aux 600 logements construits depuis 1974 au lieu de 1000 prévus. Ailleurs, comme Agboville ce type de projet n'a pas connu un début de réalisation (DUBRESSON, 1989).

5.3.1.2.2-L'habitat économique non groupé

L'habitat économique non groupé est caractérisé par des villas de quatre (4) pièces avec une petite cour intérieure. Il s'agit d'une maison principale avec des dépendances au fond de la cour. La maison principale a une vue sur la rue séparée d'un mur servant de clôture.

Ce type d'habitat se rencontre dans les quartiers de Langui-Broukro, Koffikro, Belle-Ville, Komikro, Blaidy, Commerce, Koulibaly et le flanc Est du quartier Zone économique. Mais au niveau du quartier Commerce, cet habitat a une particularité : c'est la dominance d'une architecture de type colonial. Le quartier Commerce se caractérise par un style architectural datant de la période coloniale. Il regroupe les bâtiments construits pour les français et autres européens lors de la colonisation. L'habitat de type colonial est caractérisé par une double fonction commerciale et résidentielle. Il s'agit de parcelles construites en intégrant le lieu de travail à l'habitat. Les rez-de-chaussée sont affectés à des usages

⁴³ Ils sont des ex-employés parce que l'usine a cessé de fonctionner.

commerciaux tandis que les locaux d'habitation occupent souvent les étages supérieurs ou l'arrière cour.

Tous ces quartiers d'habitat économique ont été construits avant 1980 à l'exception des parcelles mises en valeur dans le quartier Zone Economique. On s'aperçoit donc que ce type d'habitat connaît une évolution lente. Cette situation est à mettre sur le compte de la crise qui amenuise les ressources financières des attributaires de lots.

5.3.3.3 L'habitat résidentiel

Ce type d'habitat se caractérise par la présence de villas sur des parcelles de 600 à 2500 m². Les matériaux utilisés pour la construction des maisons et la mise en œuvre sont relativement meilleurs que dans les autres types d'habitat. La tôle ondulée acier est parfois remplacée par des toitures terrasses en béton. On aperçoit souvent des appartements aux larges dimensions. L'habitat de haut standing désigne des constructions de type européen en villa ou en immeuble de standing supérieur avec jardin, une clôture relativement grande et haute, parfois même la piscine. Ce type d'habitat n'est pas à la portée de tous les citoyens. Il est réservé aux cadres de la société. C'est le type d'habitat caractéristique des quartiers Résidentiel Ancien, Résidentiel Nouveau et une partie de Zone Economique.

A Dimbokro, ce type d'habitat se rencontre principalement au Résidentiel Nouveau et une grande partie au Résidentiel Ancien.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 5.3: Habitat résidentiel de haut standing au quartier résidentiel. C'est un habitat en duplex construit sur un grand lot. Il est situé à proximité de la résidence du Président de la république.

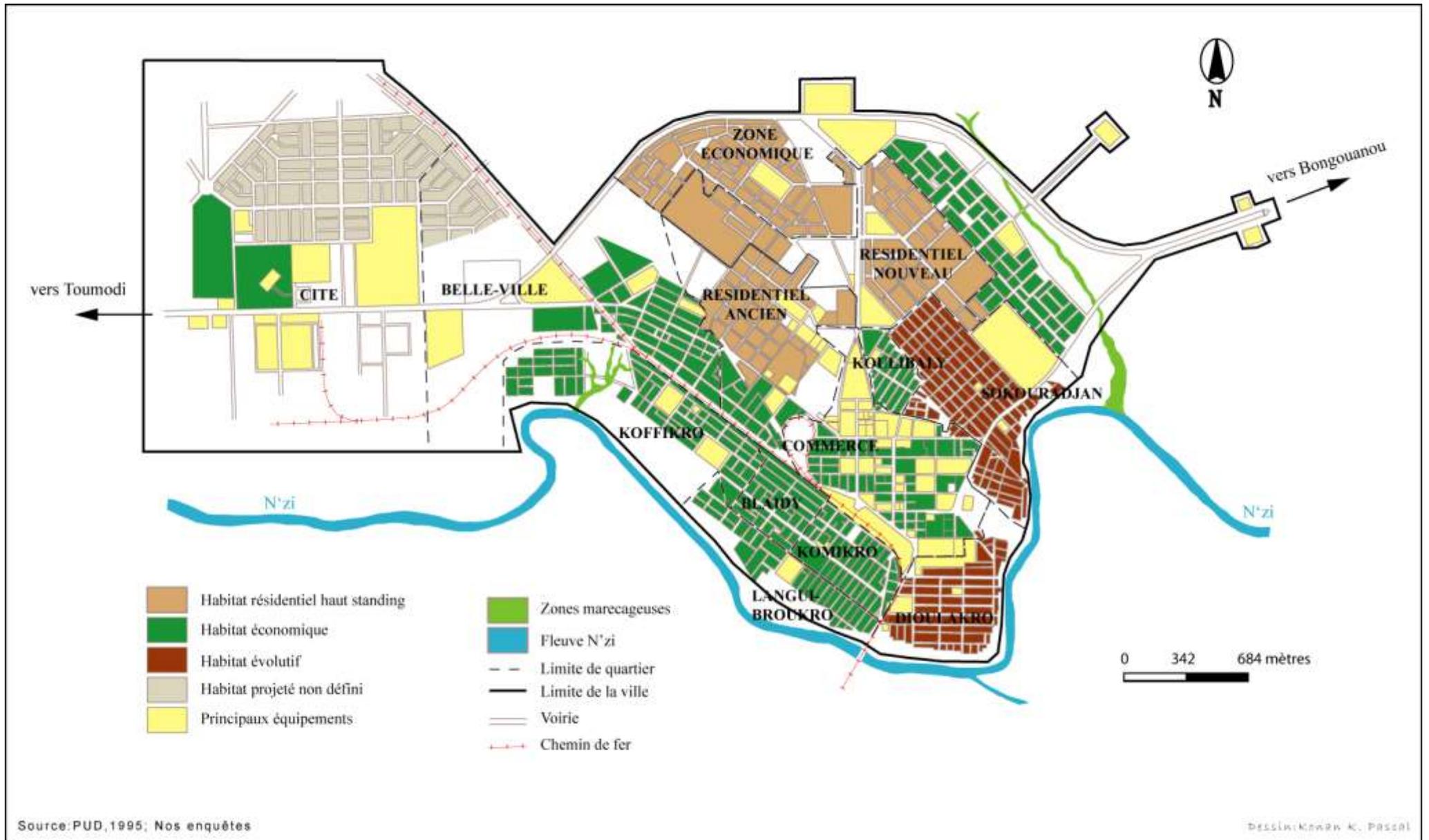


Figure 5.4 : Typologie de l'habitat dans la ville de Dimbokro

5.3.4 -Les équipements et infrastructures

Les équipements sont des installations servant à produire, à échanger, à assurer des fonctions de la vie sociale (Roger Brunet, 2005) ; ils se distinguent des infrastructures. Roger Brunet définit les infrastructures comme l'ensemble des ouvrages publics servant aux activités d'un pays, d'un lieu, principalement dans le domaine de la circulation des biens et des personnes. Les infrastructures exigent et justifient les équipements.

5.3.4.1-Les services administratifs

La ville de Dimbokro a conservé ses attributs administratifs dus à son rang de Chef-lieu de région du N'zi-Comoé. Son aire d'influence administrative a régressé au fil des années. De huit sous-préfectures dont la ville était le chef-lieu de département en 1969 (Arrah, Bocanda, Bongouanou, Daoukro, Dimbokro, Kouassi-Kouassikro, M'batto et Ouéllé), le département de Dimbokro ne couvrait que trois sous-préfectures en 1995 (Bocanda, Kouassi-Kouassikro et Dimbokro). Aujourd'hui, il compte la seule sous-préfecture de Dimbokro⁴⁴. Cet émiettement administratif de Dimbokro lui a fait perdre certains services de l'administration générale à vocation régionale au profit de la capitale politique (Yamoussoukro). Ce sont entre autre la CNPS⁴⁵ et la direction régionale de l'éducation (DREN). Mais cette dernière a été relocalisée à Dimbokro.

Les services administratifs existant à Dimbokro sont : la Préfecture, le Conseil général, la Mairie, la sous-préfecture, la Direction Régionale de la Construction, la Direction Départementale de l'agriculture, la Direction Régionale de l'Education nationale, la direction régionale de l'enseignement technique et professionnel (près du tribunal), l'inspection du Travail, l'inspection de l'enseignement primaire, l'inspection de la jeunesse et des sports, la Direction Régionale du Trésor, la Direction Régionale des Impôts, la Direction Régionale de la santé, la Direction Départementale de la santé, l'ANADER, la Direction Régionale des infrastructures économiques, la Direction Départementale des infrastructures économiques, le service vétérinaire, le Tribunal de 1^{ère} instance, la Direction Départementale des eaux et forêts, la Direction Régionale de la CIE, la Direction Régionale de Côte d'Ivoire TELECOM, la Direction Régionale de la SODECI, la SODEXAM.

La plupart des services administratifs sont localisés au quartier Commerce et au Résidentiel Ancien (tableau 5.3).

⁴⁴ Administrativement, le département de Dimbokro compte trois sous-préfectures dans les mêmes limites de la sous-préfecture de Dimbokro. Les deux nouvelles créées ne fonctionnent pas encore.

⁴⁵ CNPS : caisse nationale de prévoyance sociale.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 5.4 : Une vue de la Mairie de Dimbokro. Ce bâtiment abrite la presque totalité des services municipaux à l'exception des services technique et financier



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 5.5: Une vue du Conseil général de Dimbokro. Ce bâtiment est situé en face de la trésorerie départementale non loin de la Préfecture. Ce site servait auparavant fourrière à la Mairie pour le package des animaux qui trainent dans la ville.

Tableau 5.3: Les services administratifs présents à Dimbokro

Services	Localisation	Date de création
Préfecture	Commerce	1969
Conseil général	Commerce	2002
Mairie	Commerce	1953
Sous-préfecture	Commerce	1962
Direction départementale de la construction	Résidentiel Ancien	1988
Direction départemental des travaux publics	Résidentiel Ancien	1955
Direction régionale de l'agriculture et des ressources animales	Résidentiel Ancien	-
Direction départementale de l'agriculture et des ressources animales	Commerce	1991
Direction régionale des infrastructures économiques	Commerce	-
Direction départementale des infrastructures économiques	Résidentiel Ancien	-
Direction régionale de l'éducation nationale		
Direction départementale de l'éducation nationale	Commerce	1991
Direction régionale de l'enseignement technique	Résidentiel Ancien	-
Inspection de l'enseignement primaire	Commerce	1956
Inspection du travail	Résidentiel Nouveau	-
Inspection de la jeunesse et du sport	Commerce	
Inspection départementale du contrôle des produits	-	-
Palais de justice	Résidentiel Ancien	-
Trésorerie départementale	Commerce	1975
Service de l'agriculture	Résidentiel Ancien	-
Service vétérinaire	Commerce	-
Service des eaux et forêts	Résidentiel Ancien	1960
ANADER	Commerce	-
Centre des impôts	Commerce	1973
SODEXAM	Commerce	1922
SODECI	Commerce	-
Côte d'Ivoire TELECOM	Commerce	-
CIE	Commerce	-

Source : PUD 1995 et enquête de terrain 2008

5.2.4.2-Les équipements de sécurité

Les équipements de sécurité permettent d'assurer la sécurité des biens et des personnes sur un territoire. Dans le souci de mieux assurer la sécurité des populations, l'Etat ivoirien a doté les villes et localités d'équipements en la matière. A Dimbokro, ces équipements n'ont pas connu d'évolution en nombre depuis 1975. La ville abrite encore aujourd'hui un commissariat de police, une brigade de gendarmerie, un peloton mobile de gendarmerie (escadron) et une prison civile.

La prison civile de Dimbokro est en fait une Maison d'Arrêt et de correction. Elle a la réputation d'être l'une des prisons les plus dures de la Côte d'Ivoire. On y envoie les prisonniers les plus récalcitrants.

Tableau 5.4: Les équipements de sécurité

Equipements	Localisation	Date de création
Commissariat de Police	Commerce	1975
Brigade de Gendarmerie	Belle-Ville	
Peloton mobile	à la sortie est de la ville	1975
Prison civile	Résidentiel Ancien	

Source : PUD-1995

5.2.4.3-Les équipements de santé

La ville de Dimbokro dispose de huit structures sanitaires que sont : le Centre Hospitalier Régional (CHR), le dispensaire Notre Dame des Apôtres (NDA), les Grandes Endémies, la Protection Maternelle Infantile (PMI), le Service de Santé Scolaire et Universitaire (SSSU), l'antenne de l'Institut National d'Hygiène Publique (INHP), l'infirmerie de la garnison, l'infirmerie du lycée, l'infirmerie de la prison, la Clinique Sainte Rita (privée) et les deux pharmacies. A ces équipements, il faut y ajouter le district sanitaire qui coordonne toutes les activités de ces structures.

-Le Centre Hospitalier Régional (CHR)

Le CHR a été construit depuis 1947. Il est passé du statut d'Hôpital Général (HG) à celui de Centre Hospitalier Régional 2008 à la faveur d'un changement de dénomination qui a transformé tous les hôpitaux généraux des Chef-lieu de Région du pays en CHR. Cela implique que désormais ce centre doit dépasser le cadre départemental pour avoir une

couverture Régional (N'Zi-Comoé). Pour cela, il faut renforcer les services et le personnel existant. Mais ce n'est pas encore le cas.

Cependant les services existant au CHR de Dimbokro sont les suivants : la médecine générale, la chirurgie, la gynécologie, la pédiatrie, les maladies contagieuses, le laboratoire d'analyse, la pharmacie et le cabinet dentaire. Le CHR est situé au quartier Sokouradjan en bordure de la route qui mène à Bocanda. C'est l'un des seuls équipements excentrés de la ville. Des services tels l'ophtalmologie n'existe pas au CHR, il semblerait qu'un médecin affecté à ce service ne s'y est jamais rendu dans la ville. Ce qui oblige les malades à se rendre à Yamoussoukro pour avoir des soins dans ce domaine de la médecine.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 5.6: Un taxi sortant du Centre Hospitalier Régional (CHR) situé à Sokouradjan en bordure de la voie menant à Bocanda. Le CHR a une position excentré par rapport au centre-ville.

Par ailleurs, on note un rétrécissement des structures d'accueil de l'hôpital qui manifeste par la baisse du nombre de lits d'hospitalisation. De 86 lits en 2001, on est à 62 lits en 2006 (Annuaire des statistiques sanitaires de 2001-2006). Ainsi, le CHR hospitalise de moins en moins et les taux de décès augmentent, passant d'environ 5% en 2001 à 8% en 2006. Cette situation éloigne les populations des centres de santé à la recherche d'autres options de soin.

Tableau 5.5: Les activités du CHR de Dimbokro

		Nombre de lits	Nombre d'admissions	Nombre de journées d'hospitalisation	DMS	TO	Nombre de décès	Nombre d'évacuation	Pourcentage décès	Pourcentage d'évacuation
CHR Dimbokro	2001	86	2 101	10 898	5,19	34,72	100	22	4,76	1,05
	2002	-	1 948	9 559	4,91	-	78	15	4,00	0,77
	2003	-	2 440	12 735	5,22	-	-	-	-	-
	2004	85	163	594	3,64	1,91	-	-	-	-
	2005	79	1709	11284	6,60	39,13	148	1	8,66	0,06
	2006	62	1548	9366	6,05	41,39	126	2	8,14	0,13
Total			9 909	54 436	5,49		452	40	4,56	0,40

Source : Annuaire des statistiques sanitaires 2001-2006

DMS (durée moyenne de séjour)

-Le dispensaire Notre Dame des Apôtres (NDA)

C'est un dispensaire construit et géré par une communauté catholique. Il est situé au quartier (Dioulakro). Il reçoit près de 15 841 consultations par mois (PUD 1995). C'est l'équipement sanitaire le mieux entretenu de la ville.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 5.7: Le dispensaire "Notre Dame des Apôtres" situé au Commerce à proximité de Dioulakro. Ce centre de santé a été construit par les Sœurs de la charité Sainte Anne qui en assure la gestion.

-Les grandes endémies

Ce centre est localisé au quartier résidentiel. Comme son nom l'indique, il traite les maladies endémiques telles que la lèpre. Il prend en charge un village de lépreux situé derrière le CHR à 2 km de la ville.

-La PMI

Ouverte depuis 1977, la PMI (Protection Maternelle et Infantile) a pour fonction principale de faire des consultations prénatales, l'accouchement et le suivi de la santé des enfants. Elle est située au quartier Komikro. En plus d'être une maternité, elle constitue l'unique centre de santé spécialisé de la ville pour la santé des enfants.

-Le Médico-scolaire ou le CSUS/SSU

Le Médico-scolaire est le centre de santé urbain spécialisé en santé scolaire et universitaire (CSUS/SSU). Il reçoit uniquement les patients des écoles primaires et secondaires de Dimbokro. Il est localisé au quartier commerce près de l'antenne de l'INHP.



Cliché : Kakou Mathieu, 2010

Photo 5.8: La PMI de Dimbokro, située au quartier Komikro. C'est un centre de santé urbain spécialisé pour l'accouchement et le suivi de la santé des enfants.

-L'antenne de l'INHP

L'antenne de l'INHP (Institut National d'hygiène Public) a pour fonction l'hygiène générale de la ville, la prospection, la désinsectisation, la dératisation et la sensibilisation de la population. Son champ d'action s'étend jusque dans les campagnes.

-L'Infirmierie de la Garnison

L'Infirmierie de la garnison est une infirmierie militaire. Elle s'occupe des soins des éléments des forces de défense et de sécurité. Elle est située au quartier commerce près de l'Inspection de l'Enseignement Primaire.

-La Clinique Sainte Rita

La Clinique Sainte Rita est la seule clinique privée de la ville. Elle a été délogée de son site aéré, spacieux et propre pour être installée dans une zone insalubre. Elle est actuellement localisée près de l'Inspection des sports. Par ailleurs la ville abrite plusieurs petites infirmieries privées dans les quartiers.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 5.9: La clinique Sainte Rita délocalisée de son beau cadre au quartier Commerce pour être logée dans un lieu insalubre en bordure d'un bas-fond près de l'Inspection de la Jeunesse et des Sports. C'est la seule clinique privée de la ville de Dimbokro.

-Les deux pharmacies

Les deux (2) pharmacies : la pharmacie de Dimbokro et la pharmacie les Grâces. Elles sont toutes deux situées au quartier commerce, la première en face du marché et la seconde en face de l'Hôtel Manvy. A côté de ces deux (2) pharmacies, il y a une pharmacie au sein du CHR. Le nombre de pharmacie n'a pas changé depuis 1979. La pharmacie de Dimbokro est la plus ancienne. La seconde pharmacie n'a fait que combler le vide laissé par la pharmacie du marché qui a fermé à cause de la crise.

Tableau 5.6: Les équipements sanitaires de la ville

Equipements	STATUT	DATE D'OUVERTURE	LOCALISATION
District Sanitaire	public	-	Résidentiel Nouveau
Centre Hospitalier Régional	public	1947	Sokouradjan
Protection Maternelle et Infantile	public	1977	Komikro
Dispensaire Notre Dame	confessionnel	1956	Commerce
Antenne INHP	public	1976	Commerce
Infirmierie lycée moderne	public	1966	Belle-Ville
Service de Santé Scolaire et Universitaire	public	1971	Commerce
Infirmierie de Prison	public		Résidentiel Ancien
Infirmierie de Garnison	public	-	Commerce
Grandes endémies	public	1953	Résidentiel Ancien
Clinique Sainte-Rita	privé	-	Commerce
Pharmacie de Dimbokro	privé	-	Commerce
Pharmacie les Grâces	privé	-	Commerce

Source : PUD-1995 ; Annuaire des statistiques sanitaires 2001-2006 ; enquête de terrain 2008

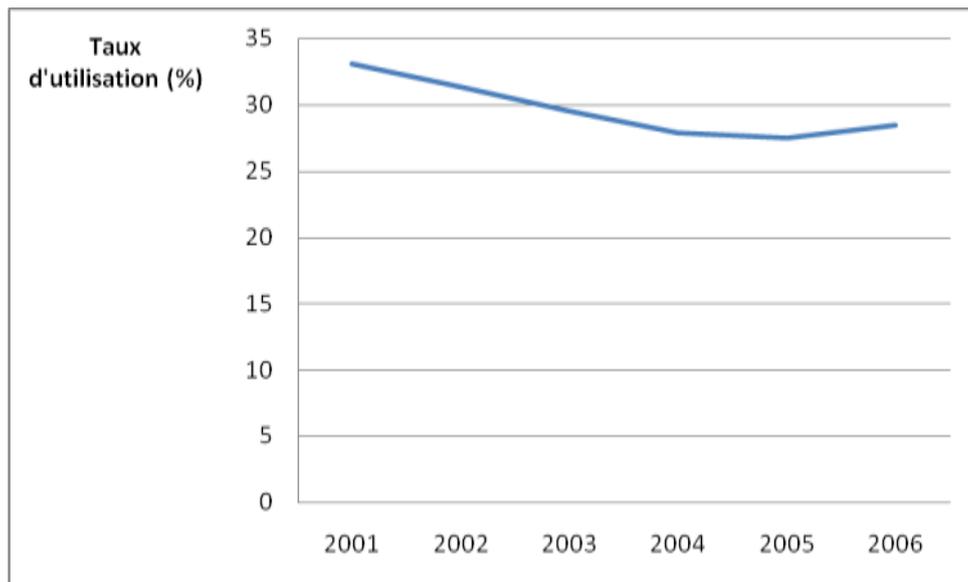
Ces équipements de santé n'ont pas véritablement évolué en nombre depuis 1980, il n'y a eu que des mutations seulement au niveau des pharmacies. Parmi eux, les centres qui offrent les soins de santé primaire à l'ensemble de la population sont prioritairement le CHR, la PMI, et secondairement le dispensaire Notre Dame, le SSSU, l'antenne de l'INHP et l'infirmerie du lycée. Ils ont tous été installés avant 1980. Donc depuis près de trente ans, la capacité sanitaire de la ville n'a pas significativement changé malgré la croissance numérique de la population. Si on s'en tient aux normes du ministère⁴⁶, la ville dispose de centre de santé en nombre suffisant.

Mais, d'après l'annuaire des statistiques sanitaires de 2001-2006, les taux de fréquentation et d'utilisation des centres de santé du district sanitaire de Dimbokro sont en baisse. Le taux d'utilisation connaît une légère baisse passant de 33% en 2001 à 28% en 2006. Cela signifie que les consultations dans ces centres de santé sont légèrement en baisse depuis 2001. Quant au taux de fréquentation, il montre une allure instable. Sa courbe d'évolution peut être subdivisée en cinq étapes :

- 2001-2002 : une forte croissance de la fréquentation des centres de santé au-delà de 100%,
- 2002-2003 : une stabilisation de la croissance,
- 2003-2004 : une forte chute de la fréquentation des centres de santé oscillant autour de 15%,
- 2004-2005 : une baisse continue mais légère (13%),
- 2005-2006 : une nette reprise de la croissance à 20%.

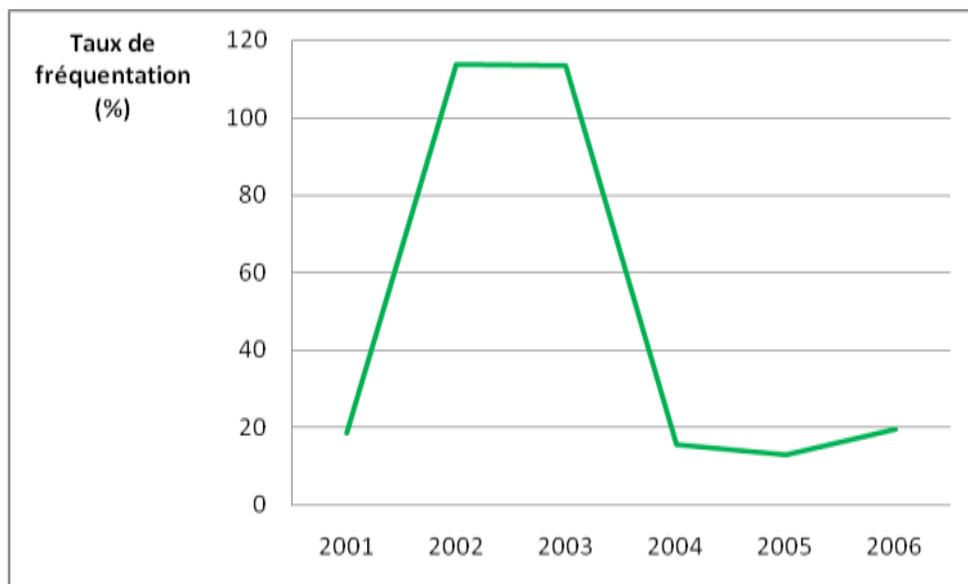
En définitif, cette courbe montre une inconstance du taux de fréquentation des centres de santé de 2001 à 2006. L'augmentation subite du taux de fréquentation de 2002 à 2003 peut être due à l'arrivée massive des déplacés de guerre dans la région en cette période qui ont été suivis gratuitement dans les centres de santé. Par la suite avec l'arrêt des soins gratuits, ce taux de fréquentation est revenu à son niveau habituel (en dessous des 20%).

⁴⁶ En milieu urbain, il faut un centre de santé par tranche de 15 à 20 milles habitants.



Source : Annuaire des statistiques sanitaires de 2001-2006

Figure 5.5: Taux d'utilisation des établissements sanitaires du District sanitaire de Dimbokro



Source : Annuaire des statistiques sanitaires de 2001-2006

Figure 5.6: Taux de fréquentation des établissements sanitaires du District sanitaire de Dimbokro

5.2.4.3-Les équipements scolaires

Les équipements scolaires se regroupent en trois niveaux : le préscolaire, le primaire et le secondaire.

-Le préscolaire

La ville de Dimbokro qui comptait jusqu'en 1995 un seul établissement préscolaire, en compte aujourd'hui huit. Ce sont : le centre social localisé au quartier Commerce en plein centre-ville, la maternelle Koffikro située au quartier du même nom (Koffikro), la maternelle UTEXI à la cité SOGEFHIA, la maternelle Komikro au quartier Komikro, la maternelle Colombes au Résidentiel Ancien, la maternelle Plateau I au quartier Coulibaly et la maternelle Saint Joseph à Dioulakro. Les six écoles premières maternelles sont des établissements publics et les deux dernières sont des établissements privés.

Tableau 5.7: Les établissements préscolaires

Ecoles	Localisation	Date de création	Statut
Centre social	Commerce	1968	Public
Maternelle Koffikro	Koffikro	-	Public
Maternelle UTEXI	Cité SOGEFHIA	-	Public
Maternelle Komikro	Komikro	-	Public
Maternelle Colombes	Résidentiel Ancien	-	Public
Maternelle Plateau I	Coulibaly	-	Public
Maternelle St Joseph	Dioulakro	-	Privé
Maternelle Tchacaly	Cité SOGEFHIA	-	Privé

Source : IEP de DIMBOKRO, 2008

-Le primaire

L'enseignement primaire est fortement fourni avec 38 écoles publiques dans la ville de Dimbokro. Ces écoles sont réparties dans presque tous les quartiers de la ville.

En 1979, la ville de Dimbokro comptait 23 écoles primaires dont 15 sont localisées au quartier Commerce (Ministère du plan, 1979). En 1995, le nombre d'écoles est passé à 32 écoles portant pour la plupart le nom des quartiers qui les abritent. Mais la plupart de ces établissements (21 écoles) occupait des locaux qui n'appartenaient pas à l'Etat (bail). Une telle situation a forcément un coût de plus en plus difficile à supporter. C'est ainsi que l'Etat va solliciter la coopération japonaise pour reconstruire ces établissements sous bail. Ce programme de reconstruction portera le nombre des établissements primaires à 38. Cependant, ces écoles sont inégalement réparties sur l'espace urbain. Certains quartiers (Commerce et Résidentiel Ancien) concentrent chacun 8 écoles au détriment des autres. Et le quartier le plus peuplé (Sokouradjan) n'en possède plus car ses six établissements primaires ont été transférés dans les autres quartiers (au Commerce et Résidentiel Ancien). A côté de ces écoles publiques, on dénombre quatre établissements primaires privés. Ce qui porte le nombre total des écoles primaires de la ville à 42.

En ce qui concerne l'état de ces établissements primaires, il faut noter que hormis les écoles reconstruites, les autres écoles sont dans un état de délabrement. Certains n'ont pas de clôture et sont permanemment envahies par les herbes (photo 5.10).

Au niveau de la charge démographique, la ville comptait en 1979 environ 6971 élèves. Cet effectif scolaire dans le primaire est passé à 9313 en 1995 puis à 11607 élèves en 2007⁴⁷. Dans le même temps, le nombre de classe a évolué de 161 en 1979 à 205 en 1995, puis à 268 en 2007. On constate qu'il y a une pression sur les équipements scolaires au vu des ratios d'élèves par classe. En 1979, la ville a enregistré en moyenne 44 élèves par classe. Ce ratio a atteint 46 élèves par classe en 1995. En 2007, le ratio au niveau de toute l'inspection atteint 44 élèves par classe. Or, la pression est plus du côté des équipements de la ville, donc le ratio se serait stabilisé autour de 46 élèves par classe du fait de la construction de nouvelles classes dans les écoles de la ville lors d'un projet de reconstruction des établissements publics sous bail.

⁴⁷ L'effectif scolaire de 2007 et tous les rapports et taux qui s'y rattachent couvrent l'ensemble de l'inspection de l'enseignement primaire de Dimbokro c'est-à-dire le département.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 5.10: Le Groupe scolaire Sokouradjan situé au Résidentiel Ancien derrière la Préfecture. Il regroupe les quatre écoles Sokouradjan (1 à 4). Ce groupe scolaire, initialement situé au quartier Sokouradjan, a été relocalisé à son nouvel emplacement dans le cadre d'un programme de la coopération japonaise.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 5.8: L'école primaire Plateau 3 situé au Commerce est sans clôture et en mauvais état. Il est à l'image des écoles qui n'ont pas bénéficié du programme de la coopération japonaise.

Tableau 5.8: Les établissements primaires publics avant 1995

N°	Ecoles	Localisation	Date de création	Statut	Type d'occupation
1	Belle-ville 1	Belle-ville	1982	Public	Bail
2	Belle-ville 2	Belle-ville	1982	Public	Bail
3	CEG-Résidentiel	Résidentiel Ancien	-	Public	-
4	Centre 1	Résidentiel Ancien	1966	Public	Bail
5	Centre 2	Résidentiel Ancien	1966	Public	Bail
6	Centre 3	Résidentiel Ancien	1980	Public	Bail
7	Centre 4	Résidentiel Ancien	1980	Public	Bail
8	Commikro 1	Commikro	1976	Public	Bail
9	Commikro 2	Commikro	1982	Public	Bail
10	Dioulakro 1	Dioulakro	1962	Public	Etat
11	Dioulakro 2	Dioulakro	1973	Public	Etat
12	Est 1	Commerce	1961	Public	Etat
13	Est 2	Commerce	1963	Public	Etat
14	Koffikro 1	Koffikro	1955	Public	Etat
15	Koffikro 2	Koffikro	1955	Public	Etat
16	Plateau 1	Commerce	1910	Public	Etat
17	Plateau 2	Commerce	1949	Public	Etat
18	Plateau 3	Commerce	1959	Public	Etat
19	Plateau 4	Commerce	1963	Public	Bail
20	Plateau 5	Commerce	1967	Public	Bail
21	Protestante	Commerce		Privé	
22	RAN	Commerce	1976	Public	Bail
23	Résidentielle	Dioulakro	1972	Public	Etat
24	Sokouradjan 1	Sokouradjan	1982	Public	Bail
25	Sokouradjan 2	Sokouradjan	1982	Public	Bail
26	Sokouradjan 3	Sokouradjan	1982	Public	Bail
27	Sokouradjan 4	Sokouradjan	1982	Public	Bail
28	Sokouradjan 5	Sokouradjan	1982	Public	Bail
29	Sokouradjan 6	Sokouradjan	1983	Public	Bail
30	Témoin 1	Commerce	1980	Public	Bail
31	Témoin 2	Commerce	1980	Public	Bail
32	UTEXI 1	Cité SOGEFHIA	1977	Public	Etat
33	UTEXI 2	Cité SOGEFHIA	1977	Public	Bail
34	UTEXI 3	Cité SOGEFHIA	1988	Public	Bail

Source : PUD, 1995 et nos enquêtes, 2008

Tableau 5.9: Les établissements primaires de la ville en 2008

N°	Ecoles	Localisation	Date de création	Statut	Type d'occupation
1	Belle-Ville 1	Belle-Ville	1982	Public	Etat
2	Belle-Ville 2	Belle-Ville	1982	Public	Etat
3	Belle-Ville 3	Belle-Ville	-	Public	Etat
4	Catholique NDA	Dioulakro	-	Privé confessionnel	Privé
5	Catholique St Joseph	Dioulakro	-	Privé confessionnel	Privé
6	CEG-Résidentiel	Résidentiel Ancien	-	Public	Etat
7	Centre 1	Résidentiel Ancien	1966	Public	Etat
8	Centre 2	Résidentiel Ancien	1966	Public	Etat
9	Centre 3	Résidentiel Ancien	1980	Public	Etat
10	Centre 4	Résidentiel Ancien	1980	Public	Etat
11	Commikro 1	Commikro	1976	Public	Etat
12	Commikro 2	Commikro	1982	Public	Etat
13	Commikro 3	Commikro	-	Public	Etat
14	Dioulakro 1	Dioulakro	1962	Public	Etat
15	Dioulakro 2	Dioulakro	1973	Public	Etat
16	Est 1	Commerce	1961	Public	Etat
17	Est 2	Commerce	1963	Public	Etat
18	Hôpital 1	Zone économique	-	Public	Etat
19	Hôpital 2	Zone économique	-	Public	Etat
20	Koffi Ackant	Résidentiel Ancien	2008	Public	Etat
21	Koffikro 1	Koffikro	1955	Public	Etat
22	Koffikro 2	Koffikro	1955	Public	Etat
23	Plateau 1	Commerce	1910	Public	Etat
24	Plateau 2	Commerce	1949	Public	Etat
25	Plateau 3	Commerce	1959	Public	Etat
26	Plateau 4	Résidentiel Ancien	1963	Public	Etat
27	Plateau 5	Résidentiel Ancien	1967	Public	Etat
28	Protestante	Commerce	-	Privé confessionnel	Privé
29	RAN	Commerce	1976	Public	Etat
30	Résidentielle	Dioulakro	1972	Public	Etat
31	Sokouradjan 1	Résidentiel Ancien	1982	Public	Etat
32	Sokouradjan 2	Résidentiel Ancien	1982	Public	Etat
33	Sokouradjan 3	Résidentiel Ancien	1982	Public	Etat
34	Sokouradjan 4	Résidentiel Ancien	1982	Public	Etat
35	Sokouradjan 5	Commerce	1982	Public	Etat
36	Sokouradjan 6	Commerce	1983	Public	Etat
37	Témoin 1	Résidentiel Ancien	1980	Public	Etat
38	Témoin 2	Résidentiel Ancien	1980	Public	Etat
39	UTEXI 1	Cité SOGEFHIA	1977	Public	Etat
40	UTEXI 2	Cité SOGEFHIA	1977	Public	Etat
41	UTEXI 3	Cité SOGEFHIA	1988	Public	Etat
42	UTEXI 4	Cité SOGEFHIA	-	Public	Etat

Source : IEP de Dimbokro, 2008

-L'enseignement secondaire

La ville de Dimbokro abrite dix établissements secondaires dont deux publics et huit privés. Les deux établissements publics sont le Lycée moderne de Dimbokro (le premier et le second cycle) situé à la Cité en bordure de la voie nationale, et le Collège moderne de Dimbokro (le premier cycle) anciennement Collège d'Enseignement Général (CEG). Ce dernier est localisé au Résidentiel Nouveau derrière la direction régionale de l'agriculture. Le Collège moderne a un deuxième site situé au Commerce près de la DREN. Ces deux établissements d'enseignement secondaire ont été construits dans la première décennie de l'indépendance de la Côte d'Ivoire. La ville n'a pas reçu de nouveaux établissements publics.

Les établissements privés secondaires qui doivent venir en soutien au déficit du secteur public sont au nombre de huit (8) : Collège Koffi Ackant, Collège Providence, Collège Esperance, Collège la Nouvelle Alliance, Collège la Bénédiction, Collège le Challenge, Collège Christ Roi et Collège N'zi-Comoé. La plupart de ces établissements sont situés au quartier Commerce sauf les collèges Esperance et N'zi-Comoé à Belle-Ville, le collège Koffi Ackant au Résidentiel Nouveau et le collège Providence situé au quartier Zone économique. Ce dernier a un second site au quartier Commerce. Parmi ces établissements privés, les deux plus anciens sont le collège Providence et le collège Koffi Ackant créés respectivement en 1963 et 1974 (Tableau 5.10). Les six autres établissements secondaires sont apparus suite à la reconstruction des établissements primaires occupant des locaux sous bail par un programme de la coopération japonaise sur de nouveaux sites. Ce sont donc les anciens sites de ces écoles primaires qui abritent ces établissements secondaires.

La pression démographique est beaucoup plus forte sur les deux établissements publics. En 1995, ces deux établissements recevaient 4494 élèves pour 133 enseignants. En 2007, l'effectif d'élèves de ces établissements s'est chiffré à 7847 élèves pour 195 enseignants. Le ratio d'encadrement est d'un enseignant pour 34 élèves en 1995 à un enseignant pour 41 élèves en 2007. L'évolution de ce ratio montre bien que la pression est de plus en plus forte sur les établissements secondaires publics de la ville malgré l'existence d'établissements privés. Cette pression est encore plus forte sur le collège moderne qui a un ratio de 48 élèves pour un enseignant alors que le lycée n'a que 37 élèves pour un enseignant. On constate que malgré l'ouverture d'un deuxième site pour le collège moderne, la pression est toujours forte sur cet établissement. Il n'en est pas moins pour le lycée qui est le seul établissement public de la ville à accueillir les affectés de l'Etat. Cette pression sur les établissements d'enseignement secondaire est due au fait depuis les années 1970, l'Etat a

cessé de réaliser des projets dans le domaine de l'enseignement secondaire, et la municipalité n'en a jamais réalisé.

Tableau 5.10: Les établissements secondaires de la ville

N°	Etablissements	Localisation	Date de création	Statut	Elèves	Enseignants
1	Lycée moderne	Cité SOGEFHIA	1964	Public	4812	131
2	Collège moderne	Résidentiel Nouveau	1969	Public	3035	64
3	Collège Providence	Zone économique	1963	Privé	587	-
4	Collège Koffi Ackant	Résidentiel Ancien	1974	Privé	859	36
5	Collège Esperance	Belle-Ville	-	Privé	375	-
6	Collège la Nouvelle Alliance	Commerce	-	Privé	-	-
7	Collège la Bénédiction	Commerce	-	Privé	519	37
8	Collège le Challenge	Commerce	-	Privé	827	-
9	Collège Christ Roi	Commerce	-	Privé	148	19
10	Collège N'zi-Comoé	Belle-Ville	-	Privé	686	36

Source : DREN de Dimbokro, 2008



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 5.9: Le Lycée Moderne de Dimbokro, construit en 1964, est le seul établissement secondaire public à accueillir des élèves des 1^{er} et 2nd cycles.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 5.10: Collège La Providence. C'est le second site de cet établissement situé au Commerce près de l'église CMA. C'est un vieux bâtiment sans clôture.

-L'enseignement technique et professionnel

Au niveau de l'enseignement technique et professionnel, il existe trois (3) établissements.

Tout d'abord, il y a le Centre d'Initiation Professionnelle logé au sein d'un groupe scolaire situé en face de l'antenne de l'INHP. Ce centre s'occupe de la formation professionnelle des enfants déscolarisés du primaire. Il est sous la tutelle de l'inspection de l'enseignement primaire de Dimbokro.

Ensuite viennent le CAFIC et l'Institut d'Enseignement Technique Professionnel (IETP). Le CAFIC est un cabinet d'étude et de formation qui offre des formations qualifiantes. Ce cabinet est situé en face du dépôt de la CIDT. En ce qui concerne l'IETP, il offre des formations diplômantes (BEP et BT). Il est logé au sein du collège N'Zi-Comoé et a été ouvert en 1997. D'après la direction régionale de l'Enseignement Technique et Professionnel, c'est le seul qui a un agrément. On constate qu'il y a seulement treize ans que l'enseignement technique et professionnel a été introduit dans la ville de Dimbokro.

5.2.4.4- Les équipements socio-économiques

Les équipements socio-économiques se répartissent comme suit : les marchés, les supermarchés, l'abattoir, les stations services, la gare routière, les établissements financiers et les hôtels.

-Les marchés : la ville dispose de cinq (5) marchés.

- *Le marché central*

Il y a le grand marché situé au quartier commerce. C'est un marché à deux niveaux qui concentre l'essentiel des échanges économiques de la ville. Le grand marché de Dimbokro est né de la colonisation en 1915, il fut réaménagé en 1968 puis reconstruit sur deux niveaux en 1975 sur seulement une partie de son ancien emplacement, à l'occasion de la fête tournante d'indépendance de la même année. Il s'agissait de valoriser l'image urbaine par la construction d'équipements structurants. C'est un marché moderne qui est couvert, étagé, fermé et non évolutif dont les matériaux de construction furent importés. Le contrôle serait plus efficace en isolant la fonction marchande de la fonction transport, et en limitant la dispersion sur un espace trop vaste. Dans cette optique, la gare routière fut déportée à l'entrée est de la ville et l'ancien emplacement du marché aux produits animaux est remplacé par un jardin public. Le marché se prolonge dans un bas-fond vers la gare ferroviaire pendant que le second étage est déserté par les vendeurs et consommateurs. Un terminus spontané de taxis et de camionnettes bâchées s'y est constitué. Le grand marché demeure accessible grâce à sa position centrale et sa proximité de la gare ferroviaire. Le marché central de Dimbokro connaît les animations de grand jour les mercredis et les vendredis qui sont les jours de marchés des communautés villageoises de la localité. Aujourd'hui, ce marché doit être reconstruit du fait d'un incendie qui a ravagé le deuxième étage en 2006. Cet incendie a accentué l'état de délabrement du marché surtout le second niveau délaissé par les commerçants. Les autorités municipales disent ne pas détenir suffisamment de ressources financières pour réhabiliter ce marché. Pour cela, ils ont clos la partie ravagée par l'incendie et ont réinstallé les commerçants victimes en d'autres lieux autour du marché.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 5.11: Le second niveau du marché central de Dimbokro montrant les dégâts causés par l'incendie de 2006. La partie ayant subi les dégâts est fermée au commerce par des tôles.

- *Les autres marchés*

Les quartiers Cité, Sokouradjan, Dioulakro, Koffikro et Belle-ville abritent chacun un petit marché plus ou moins construit. Ces quatre petits marchés de quartiers sont des relais du grand marché. Leur disposition aux extrémités Ouest (Cité) et Est (Sokouradjan) permet aux citadins qui ne peuvent pas se déplacer jusqu'au centre ville d'y effectuer leurs achats. Le petit marché de Dioulakro existait déjà en 1962. Il est localisé à proximité du pont métallique du chemin de fer, en bordure de la voie menant à Langui-Broukro. C'est un marché non couvert dont les produits sont installés sur des tables ou à même le sol. Celui de Sokouradjan a été construit sous la forme d'un hangar pour canaliser les commerçants en un lieu et leur permettre de se protéger contre les rayons solaires (très intenses dans la ville) et d'éventuelles pluies. Le petit marché de la Cité SOGEFIHA fut construit à l'initiative du maire AMON Léon⁴⁸ et sur financement canadien en 1984 et inauguré en 1986. Il fut édifié pour répondre aux besoins des habitants du quartier qui se plaignaient d'isolement et de pénurie de commerces de proximité.

Sur ces marchés, ce n'est pas la grande affluence. Les populations y vont pour effectuer les achats qu'elles ont oubliés de faire sur le marché central. Hormis le petit marché

⁴⁸ AMON Léon, 1^{er} maire élu de la commune de Dimbokro de 1980 à 1985.

de Dioulakro, les autres sont presque vides. Le marché de Cité est plus animé les mercredis et vendredis, jours de marché des villages (tel Kangrassou Aluibo) dont l'accès à la ville passe par ce quartier. Certains commerçants en provenance de ces villages à pieds s'y installent pour écouler leurs produits. Le marché de Cité intercepte donc des flux de marchandises en direction du marché central.

-Les supermarchés

Selon la représentation de la Chambre de Commerce, la ville abrite quatre supermarchés que sont King Cash, supermarché Yao Djeh, CDCI et Alimentation ABEKAN. Ces surfaces commerciales sont de petites tailles et elles se localisent autour du grand marché. Cette ville abritait par le passé les grandes surfaces de l'époque telle la chaîne Avion. Il n'y reste plus de deux véritables petites surfaces (King Cash et CDCI) et deux grandes boutiques (supermarché Yao Djeh et Alimentation ABEKAN).

-L'abattoir

Il existe un abattoir municipal à Dimbokro. Il est situé à l'entrée Est de la ville sur la route de Toumodi hors du périmètre urbain. Comme son nom l'indique, cet abattoir a été construit par la municipalité. Mais, bien avant il existait un abattoir au quartier Belle-Ville. C'est cet abattoir qui a été transféré à l'entrée Est de la ville. Il s'occupe de l'abattage des animaux pour la consommation en viande de la population.

-Les stations services

De cinq stations services en 1979, la ville n'en dispose que trois présentement. Ce sont les stations OLIBYA, TEXACO et TOTAL. Elles sont localisées au niveau des gares routières TCF et CIDT en face de la gare ferroviaire. Les autres stations ont fermé à cause de la baisse du niveau de consommation en carburant. L'une des stations fermée est occupée par la gare de Bongouanou au niveau du CHR. Les trois stations n'arrivent pas à approvisionner convenablement la ville. Il y a par moment des pénuries de carburant à Dimbokro. Nous avons vécu pareille situation lors de notre visite dans la ville en novembre 2008. En ces situations les usagers de véhicules et les transporteurs s'en approvisionnent dans la ville voisine de Toumodi qui semble mieux approvisionnée.

Tableau 5.11: Evolution du nombre de stations service

Années	1979	1983	1995	2008
Nombre de stations	5	6	4	3

Source : Ministère du plan, 1979 ; PUD, 1995 et nos enquêtes, 2008

-Les gares

- *La gare ferroviaire*

Il existe à Dimbokro une gare ferroviaire exploitée par la Sitarail. Cette gare construite depuis l'époque coloniale, a été rénovée pendant les préparatifs de la célébration de la fête d'indépendance dans la localité en 1975. L'activité de cette gare ferroviaire a fortement baissé depuis l'essor du transport routier par car de plus de soixante places. Plus encore, elle est presque au point mort à cause de la crise militaro-politique qui secoue le pays depuis le 19 septembre 2002. L'activité actuelle se résume à un départ chaque deux jours et une arrivée également chaque deux jours.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 5.12: La gare ferroviaire Sitarail. Elle débordait de monde lors de la prospérité économique de la région, mais aujourd'hui elle accueille de moins en moins de passagers et de marchandises.

- *Les gares routières*

Au niveau du transport de voyageurs par cars, à l'exception des deux (2) compagnies (TCF et CITD) qui disposent de gares avec hangars, les autres occupent des espaces sur lesquels ils mettent des bancs pour les voyageurs. Les deux (2) gares (TCF et CITD) disposent chacune de quelques places assises sous un hangar et d'un bâtiment abritant les guichets. Ils sont localisés à proximité de la gare ferroviaire de la part et d'autre de la voie menant au marché central. A ces deux gares routières, il faut ajouter la gare de Toumodi (à la

sortie Ouest de la ville), la gare de Bongouanou (à la sortie Est), la gare de Bocanda, la gare de Yamoussoukro et la gare de Soubré.

En fonction de leurs positions dans la ville, on distingue trois principales gares routières que sont la gare du centre-ville (au Commerce), la gare de Toumodi (à la Cité en face de l'UTEXI) et celle de Bongouanou (à Sokouradjan). La gare de Toumodi a deux lignes : une ligne principale (Dimbokro-Toumodi) et une ligne secondaire (Dimbokro-Trianikro-Pranara et Dimbokro-Yamoussoukro). Ces deux lignes sont assurées par les mêmes véhicules qui alternent. Les véhicules utilisés sont des peugeot 504. Depuis 1980, le nombre de voyages en une journée est pratiquement inchangé. Pendant les temps creux, il est de trois à quatre voyages par jour et 10 à 15 pour les périodes d'affluence (à l'approche des fêtes et les départs et les retours de vacances).

Au niveau de la gare de Bongouanou, il y a une principale ligne et de petites lignes secondaires. Les principales lignes sont : Dimbokro-Bongouanou-M'batto. Les véhicules utilisés pour l'exploitation de ces lignes sont des cars de 18 à 22 places. La fréquence des départs a baissé, elle est passée d'environ une vingtaine en 1979 (Ministère du plan, 1979) à seulement deux par jour en 2008 pour la ligne principale. Quant aux petites, il est enregistré un seul départ en une journée.

En ce qui concerne la gare du centre-ville, il y est installé plusieurs lignes dont celle d'Abidjan. La ligne d'Abidjan est exploitée par les compagnies TCF et CIDT. La première (TCF) assure quotidiennement cinq départs et la seconde trois départs. Elles utilisent les cars de cinquante et soixante-dix places. Cette gare centrale abrite également les lignes de Bocanda et de Yamoussoukro. La ligne de Bocanda est assurée par des peugeot 504 et des véhicules « Dyna⁴⁹ ». Le nombre de départ a régressé passant de seize en 1979 (Ministère du plan, 1979) à quatre « voyages⁵⁰ » par jour en 2008. Quant à la ligne Dimbokro-Yamoussoukro, elle est assurée par des véhicules peugeot 504 offrant deux « voyages » quotidiens. A ces lignes, il faut ajouter la ligne Dimbokro-Soubré ouverte pour les populations qui migrent vers la nouvelle boucle du cacao. Il y est programmé un seul départ en une journée.

A travers l'implantation des gares routières sur l'espace urbain, on observe que l'activité des gares a baissé et elle crée un désordre dans l'espace. Pour y mettre de l'ordre, les autorités municipales ont entamé la construction d'une nouvelle au quartier Belle-Ville devant regrouper toutes les gares routières en un seul point.

⁴⁹ Ce sont des mini-cars de 18 à 22 places utilisés dans le transport de passagers en Côte d'Ivoire.

⁵⁰ Voyage indique ici le départ.

-Les établissements financiers

Les établissements financiers regroupent les Banques, les Courtiers financiers et les Assurances. Ces établissements sont au nombre de neuf (9) dont trois (3) Banques, quatre (4) Courtiers financiers et deux (2) maisons d'assurance.

Les trois (3) Banques sont : BIAO, BRS et CECP. En ce qui concerne les Courtiers financiers, on a : Western Union logé à la BRS, COOPEC, CODECBO et CASH EXPRESS. Au niveau des assurances, il y a COLLINA VIE et SIDAM. A côté de ces deux (2) maisons d'assurance, il existe dans la ville les représentants de la Loyale Vie et de NSIA. Tous ces établissements financiers sont localisés au quartier commerce autour du grand marché. On constate que ces établissements financiers sont loin d'atteindre toute la panoplie qui existe en Côte d'Ivoire. Certains établissements tels la SGBCI ont quitté la ville pour insuffisance d'épargne.

-Les hôtels

Le nombre de réceptifs hôteliers est passé de quinze en 1995 (PUD, 1995) à douze en 2008. Parmi ces douze hôtels il y a seulement deux (2) à deux (2) étoiles qui offre un minimum de confort et de conditions sanitaires requis (cadre agréable, chambres climatisées, restaurants, piscine, boîte de nuit). Ces hôtels ont été classés par la représentation de la Chambre de Commerce de d'Industrie à Dimbokro selon les critères suivants : (nombre, catégories, étoiles, prestations offertes). Ce qui donne la liste suivante : le Pétrolier, le Manvy, Equinoxe, Ackan, les Rosiers, le Rail, le Bon séjour, Bha Nian, le Djaba, le Yaqca, le Loaussin, le Léboutou.

Les deux (2) plus importants hôtels, à savoir le Pétrolier et le Manvy sont situés respectivement au Résidentiel Ancien et au Commerce. Il est à noter la disparition dans le paysage hôtelier d'hôtels de bon standings que sont la Renaissance de la chaîne SIETHO, Hôtel du Rônier et Hôtel Graubi. L'hôtel la Renaissance SIETHO a été emporté par la crise malgré la volonté de la municipalité de la maintenir.

5.2.4.5- Les équipements socio-culturels et sportifs

La ville de Dimbokro est équipée d'un centre culturel, un foyer féminin, un centre social, un foyer pour la jeunesse communale (UJCODI), un hall d'information, un stade omnisport (stade Koné Samba Ambroise), un terrain de golf (à l'UTEXI) et d'un terrain de

basket-ball au siège de l'UJCODI. Cependant, des établissements scolaires comme le Lycée Moderne abritent des aires de sport.

La plupart de ces équipements se localisent au quartier commerce sauf le stade omnisport et le foyer de l'UJCODI qui sont respectivement à la Cité et au Résidentiel Nouveau.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 5.13: Le stade Koné Samba Ambroise. C'est un stade qui manque d'entretien ; il arrive même qu'il soit envahi par la broussaille.

Ces équipements socio-culturels et sportifs ne sont pas entretenus, ils sont délaissés par les autorités de la ville. Le stade omnisport Koné Samba Ambroise reçoit des coups de balai seulement lorsqu'on y programme rarement des meetings et des spectacles. C'est un stade envahi par les herbes et sans surveillance. Il constitue souvent le lieu d'aisance des populations environnantes. Le hall d'information n'existe que de nom, il n'est presque pas fréquenté. Il faut lui donner une nouvelle orientation en la transformant en une bibliothèque équipée pour la pléthore d'élèves dans la ville. Hormis le foyer de l'UJCODI, tous les autres équipements ont été construits avant 1980. Il n'y a donc pas eu d'évolution du nombre de ces équipements proportionnellement à la croissance démographique.

5.4.4.6- Autres équipements

-L'aérodrome

A 6 km sur la route de Bongouanou, est situé un aérodrome. Cet équipement dispose d'une piste de 2000 m de long et 45 m de large non bitumée (bande de 150 m de large). Cependant, il n'existe pas de ligne régulière, il sert uniquement aux particuliers et évacuations

sanitaires. Il a été créé lors des préparatifs de la fête tournante de l'indépendance en 1975. Cet aérodrome est envahi par la broussaille, il n'est plus opérationnel. Les évacuations sanitaires se font présentement par la route.

-L'émetteur de la RTI

La ville de Dimbokro dispose d'un émetteur de la RTI situé derrière le quartier Zone Economique, hors du périmètre urbain. Il permet à la population de capter seulement la première chaîne de télévision. La seconde chaîne TV2 n'est pas accessible. Toutefois, pour avoir plus de choix au niveau des chaînes de télévision, les ménages qui ont plus de ressources financières s'abonnent à "Canal plus satellite" ou s'octroient une antenne parabolique.

5.4.4.7- Les infrastructures de base

-Le réseau routier

Le réseau routier de la ville de Dimbokro est long de 126 km dont 50 km de voie revêtue (bitumée) et 76 km de voie en terre. La plupart des voies à l'intérieur de la ville ont été bitumées lors des préparatifs de la fête d'indépendance de 1975. La voirie bitumée a évolué de seulement 10 km de 1979 à 2008. Quant à la voirie en terre, elle a gagnée 30 km en plus. Toute cette voirie en bon état dans l'ensemble a subi des dégradations par endroit à cause du manque de réseau de drainage dans certains quartiers ou de la défaillance de celui-ci. Ce sont environ 2 km dégradées pour la voirie revêtue et 3 km pour la voirie en terre.

Cependant, il existe trois (3) catégories de voie : les voies primaires, secondaires et tertiaires. Les voies primaires sont les voies d'intérêt régional. La rocade représentée par la section de l'axe routier Toumodi-Bongouanou en est l'illustration. Ensuite, nous avons les voies secondaires reliant les quartiers. Elles ont une emprise de 30 mètres. Enfin, les voies tertiaires constituées par l'ensemble des routes à l'intérieur des quartiers ont une emprise de 10 à 20 mètres.

Dans l'ensemble, il est à remarquer que les voies revêtues ou non revêtues sont en bon état et tous les quartiers sont desservis. Ce qui fait de Dimbokro l'une des villes les mieux pourvues en voirie en Côte d'Ivoire. Il y existe même une voie triomphante à l'image de celles de Yamoussoukro, reliant la préfecture à l'ex-hôtel SIETHO (photo 17). Mais, ce réseau routier a commencé à subir des dégradations par endroit.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 5.14: La voie derrière la Préfecture menant à l'ex-Hôtel "la Renaissance" de la chaîne SIETHO. C'est une voie large aux allures de celles de Yamoussoukro.

-Le réseau d'eau potable

Les équipements assurant la distribution d'eau potable dans la ville de Dimbokro n'ont pas radicalement évolué depuis 1980. L'alimentation en eau potable est obtenue par captage sur le barrage du fleuve N'Zi sur la route de Bongouanou (pont sur le N'Zi). La capacité de la retenue est d'environ 460 000 m³. La tour de prise est équipée de trois (3) pompes KSB de 150 m³/H dont une de secours. La hauteur manométrique totale est de 51 m. Une station de traitement d'une capacité de 300 m³/H est située à environ 1000 m avant le barrage. Son débit utile était de 300 m³/H en 1995 (PUD, 1995).

Par ailleurs, deux anciens réservoirs d'attitudes relativement basses existent au centre ville. Leurs capacités sont de 100 m³ de 500 m³. Les réservoirs permettent l'alimentation des deux châteaux d'eau dont dispose la ville. Ces châteaux d'eau sont situés l'un derrière la préfecture au quartier Commerce et l'autre sur la route de Bongouanou hors du périmètre urbain.

Cependant, le linéaire de réseau est passé de 68 000 m en 1978 à 101 300 m en 1995 pour une consommation moyenne journalière de 1 607 m³. Depuis 1995, ce linéaire n'a pas nettement évolué du fait de la stagnation de la ville.

La commune de Dimbokro compte actuellement près de 4 500 abonnés. Tous les quartiers de la ville sont relativement desservis.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 5.15: L'un des deux châteaux d'eau de la SODECI qui permet le traitement et la distribution de l'eau dans la ville. Il est situé derrière la préfecture.

-Le réseau d'électricité

La situation de l'électricité dans la ville de Dimbokro n'a pas radicalement changé depuis 1975. Le réseau d'électricité de la ville est de type interconnecté. Il est composé de 10 transformateurs, 17 cabines transfo et 2 postes thermiques. Ces équipements sont connectés entre eux par des lignes de moyenne tension. C'est à partir des cabines transfo que les ménages sont alimentés en électricité par les lignes de basse tension. Ce réseau urbain est alimenté par une ligne de 90 Kv en provenance du barrage de Kossou et une centrale locale depuis 1974.

D'après le PUD, 1995, le linéaire de réseau est de 125 km pour la basse tension (BT) et 165 km pour la moyenne tension (MT) soit un total de 290 km de linéaire.

La consommation moyenne en 1995 (1^{er} trimestre) était de 14 600 Mw/h et le nombre de points lumineux (points d'éclairage public) s'élevait à environ 1 770 à la même date. Cette situation n'a pas sensiblement changé puisque la consommation de l'usine UTEXI (fermée) pourrait être comblée par celle de l'OLAM (usine d'anacarde) nouvellement installée. Actuellement le nombre d'abonnés de la ville s'élève à près de 5 858 contre 4 420 abonnés en 1995, soit une croissance d'environ 25 %. Cependant il est à remarquer que tous les quartiers sont assez bien desservis en basse et moyenne tensions. Mais des efforts restent à faire surtout au niveau de l'éclairage public qui connaît des difficultés en recharge d'ampoule. Aussi cet éclairage public fait défaut au quartier Zone Economique.

-Le réseau de téléphone

Il y a la téléphonie fixe et la téléphonie mobile. Au niveau de la téléphonie fixe, le réseau téléphonique de Dimbokro se compose d'un réseau urbain et d'un réseau interurbain automatiques. Le nombre d'abonnés est passé de 616 en 1995 à près de 2 000 abonnés en 2008 (le département de Dimbokro).

En ce qui concerne la téléphonie mobile, quatre (4) opérateurs (Orange, MTN, Moov, KOZ) couvrent la ville de Dimbokro, mais seulement Orange et MTN y ont installé chacun une agence. La ville compte actuellement près de 6 000 abonnés. A l'instar de toute la Côte d'Ivoire, l'engouement des "dimbokrofouè" (habitants de Dimbokro) pour la téléphonie mobile semble remarquable.

Par ailleurs, il est à noter que le réseau internet existe dans la ville de Dimbokro, mais il semble inaccessible pour la population car les coûts de connexion et de navigation semblent encore au dessus de leur bourse. Par exemple le coût de navigation dans un cyber est de 500 francs CFA l'heure (enquête de terrain, 2008) alors que celui d'Abidjan varie entre 150 et 250 francs CFA.

-Le chemin de fer

Le chemin de fer reliant Kaya (Burkina-Faso) à Abidjan (Côte d'Ivoire) s'étend sur une ligne longue de 1156 km, avec une seule voie. La ligne de chemin de fer parcourant le territoire ivoirien est longue de 638 km et y dessert sept (7) grandes villes (Abidjan, Agboville, Dimbokro, Bouaké, etc.).

En 1989, l'exploitation de la ligne de chemin de fer avait été confiée à la Société ivoirienne de chemin de fer (SICF) et à la Société des chemins de fer burkinabè (SCFB) pour remplacer la Régie des chemins de fer Abidjan-Niger (RAN) pour cause de faillite. En 1994, un programme de privatisation confia l'exploitation de la ligne Abidjan-Kaya à un groupement dénommé Société internationale de transports africains par rail (Sitarail). La Sitarail est constituée d'opérateurs privés qui sont le groupe Saga (17% du capital), SDV (17%), Sofrerail, Transub, la Société internationale de cacao et de café et des Etats ivoirien et burkinabé.

Cependant, le chemin de fer traverse la ville de Dimbokro du Sud au Nord. Elle y est arrivée en 1910 grâce à la construction d'un pont en fer sur le fleuve N'Zi entre Langui-Broukro et Dioulakro.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 5.16: Le chemin de fer entre Langui-Broukro et Dioulakro traversant la ville du Sud en Nord.

L'activité de la gare a considérablement baissé. Ce qui se perçoit à travers la fréquence des escales, le trafic voyageurs et le volume des marchandises. La fréquence des escales est passée de 16 trains par jour à 2 trains avant 2002, puis à 1 train par jour en 2008. En ce qui concerne le trafic voyageurs, il est passé de 54 419 en 1979 à 46 343 en 1992, soit une baisse d'environ 15%. Selon les estimations de la gare locale de Sitarail en 2008, ce trafic est passé à environ 32 440 voyageurs. Cette baisse continue du trafic voyageurs est le fait de la concurrence du transport routier dont les frais de transport sont moins coûteux que celui du train (Dimbokro-Abidjan : 3000 F CFA par car et environ 5000 F CFA par train).

Au niveau du volume de marchandise, nous n'avons pas eu de données actualisées, mais nous savons qu'il était de 3 036 tonnes en 1978 (Ministère du plan, 1979) et qu'avec l'arrêt du trafic en 2002 pendant la guerre, la reprise du trafic n'aurait pas encore atteint sa vitesse de croisière. Nous a-t-on confirmé le chef de gare sur place en 2008.

En comparaison à d'autres villes secondaires de Côte d'Ivoire, Dimbokro est bien fournie en équipements et infrastructures presque tous mis en place avant 1980. Mais ces équipements connaissent quelques difficultés de fonctionnement et d'entretien. Ils n'ont pas évolués dans l'ensemble. La superficie occupée par les équipements estimée à environ 207 hectares n'a pas profondément changé, il n'y a eu que des mutations dans la construction de nouveaux équipements sous l'impulsion de la communalisation. Ces équipements urbains sont synthétisés sur la figure 5.9.

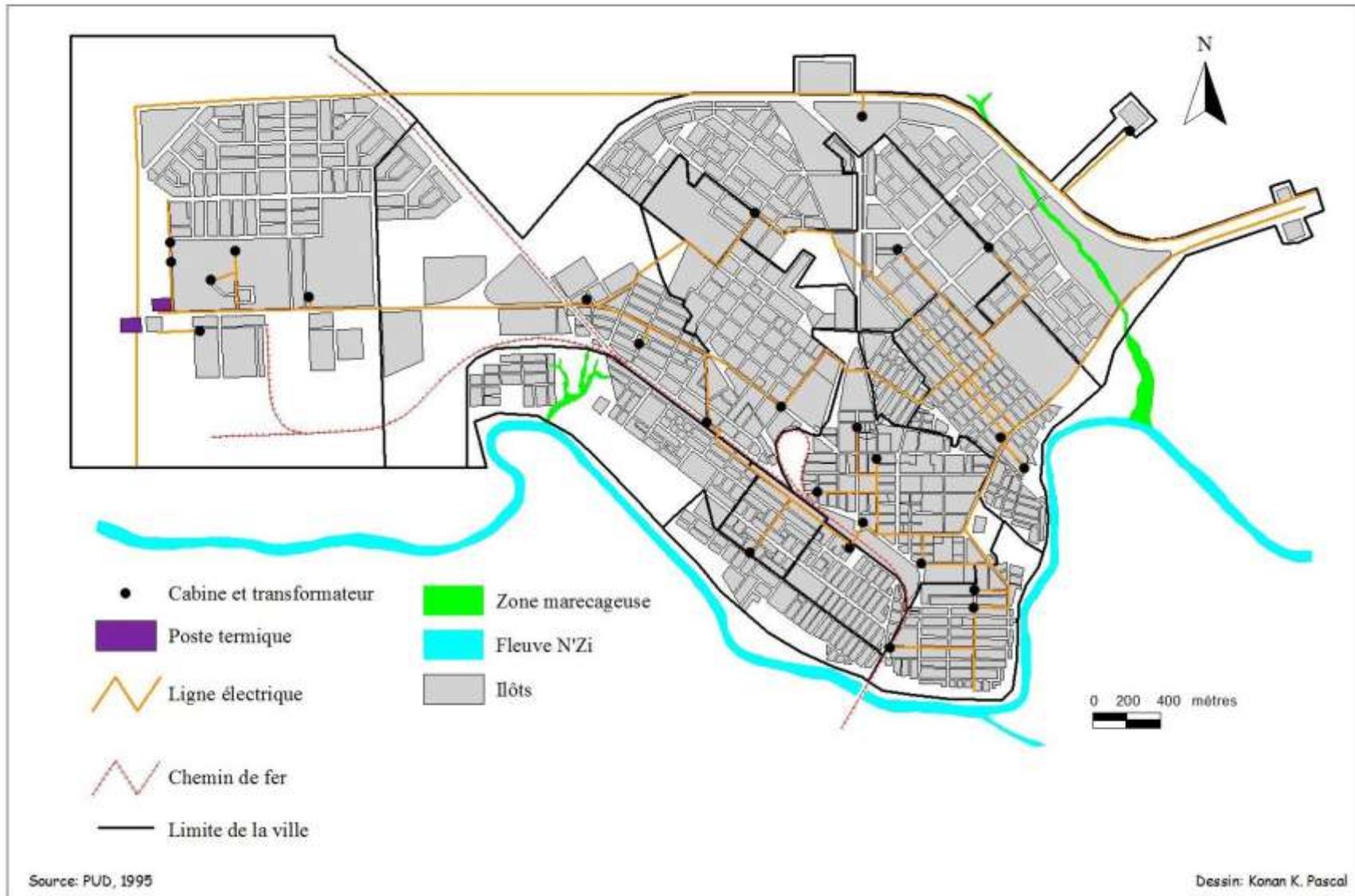


Figure 5.7: Le réseau électrique et ses équipements

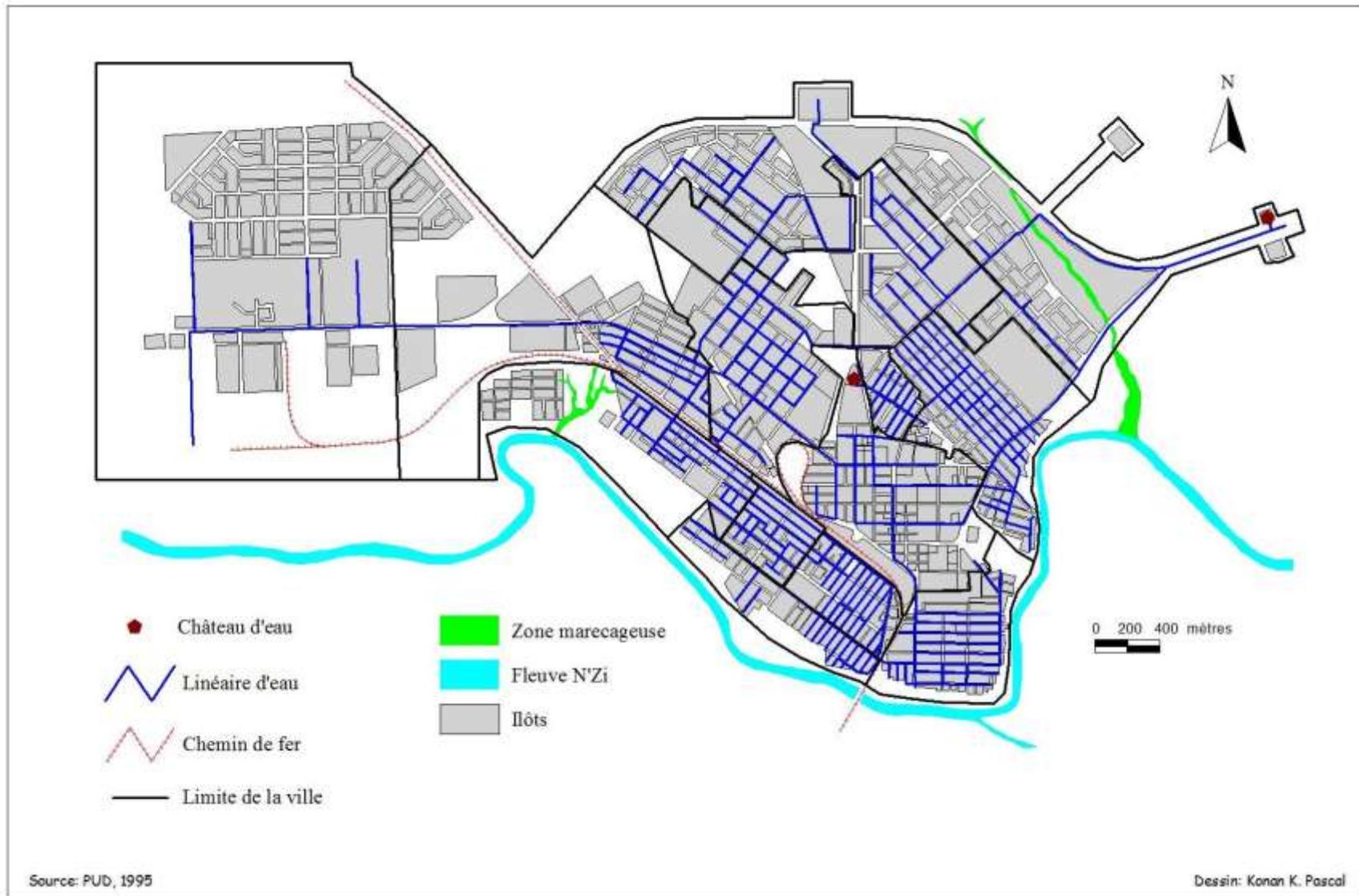


Figure 5.8: Le réseau d'adduction d'eau

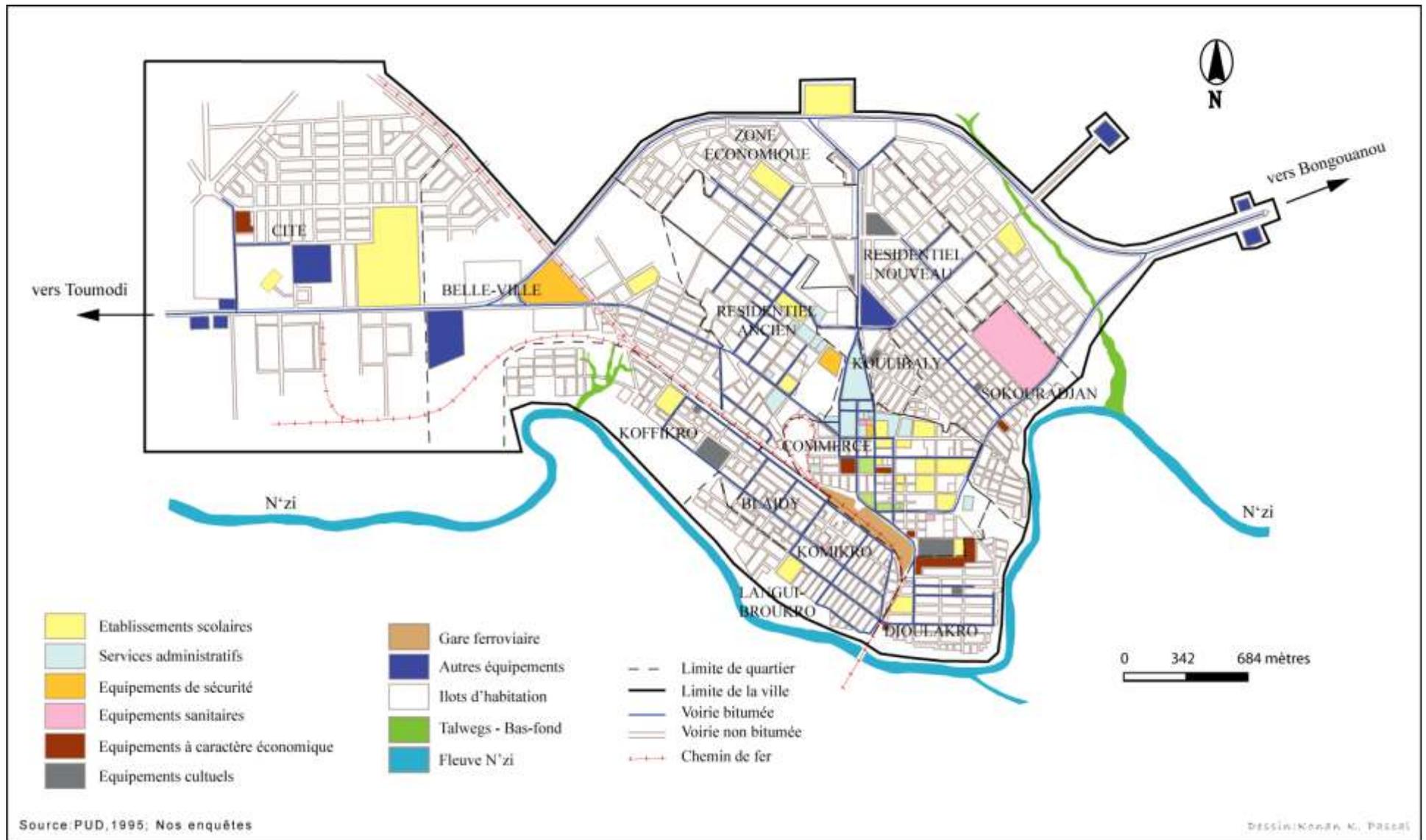


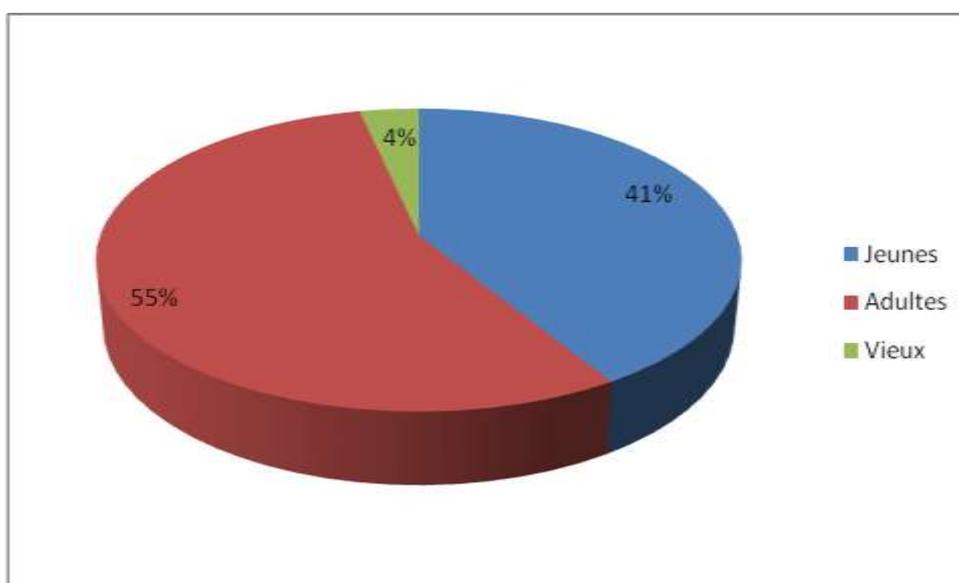
Figure 5.9: Les équipements urbains de Dimbokro

Chapitre 6 : UNE DYNAMIQUE DEMOGRAPHIQUE RALENTIE

6.1- LES CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION

6.1.1- Une population jeune

A l'instar de l'ensemble national, la population de la ville de Dimbokro est jeune. Car la proportion des individus ayant moins de 15 ans est de 41%. Cette proportion même si elle n'est pas majoritaire, elle est significative. La population majoritaire est celle des adultes (15-59). Cette frange de la population dite active est évaluée à 55%. La classe minoritaire est celle des individus du troisième âge (60 et plus). Cette dernière classe a un taux estimé à 4%.



Source : INS-RGPH-1998

Figure 6.1: Répartition de la population de la ville par groupe d'âge

La jeunesse de la population urbaine de Dimbokro constitue une charge sociale importante dans les domaines de l'éducation et de la santé.

Une population à dominance jeune implique du point de vue des politiques sociales, une implication des acteurs politiques et une mobilisation de ressources considérables en vue de répondre de façon cohérente aux besoins sociaux (LOBA, 2008). Selon ce même auteur, la proportion de jeune avoisinant celle des actifs est l'une des principales caractéristiques des pays du tiers monde. Cet état de fait est différent dans les pays développés où les actifs représentent 68%, les jeunes 15% et 7% pour les vieillards. Dans ces pays développés, la structure par âge facilite l'insertion socioprofessionnelle des jeunes bénéficiant des retombées

financières de la richesse produite par les actifs (LOBA, 2008). Alors que dans les villes des pays en voie de développement comme celle de Dimbokro, la proportion de jeune élevée constitue une pression permanente sur les actifs qui travaillent en majorité dans l'informel des secteurs improductifs du fait de l'absence d'industrie.

A Dimbokro, les actifs sont de plus en plus en proie au chômage depuis la fermeture de l'UTEXI employant près de 800 individus qui avaient en charge des jeunes. Ces jeunes connaîtront à coup sûr des difficultés dans leur scolarité. Et une bonne partie viendra agrandir le cercle des chômeurs.

6.1.2- Une population masculine

On observe une domination de la population de sexe masculin dans la ville de Dimbokro selon les données du RGPH-98. La proportion des individus de sexe masculin est évaluée à 52%. Elle est sensiblement égale à la tendance nationale où les individus de sexe masculin représentent 51% de l'effectif total de la population.

Le rapport de masculinité confirme cette domination du sexe masculin. Ce sex-ratio est de 106,9. Mais, cette domination du sexe masculin n'est pas totale. Au niveau des trois groupes d'âge (jeune, adultes et vieux), les individus de sexe féminin dominent chez les vieillards avec un rapport de masculinité de 87,3. La domination du sexe masculin est confirmée pour les deux autres groupes : 105,4 pour les jeunes et 109,4 pour les adultes.

Si à l'intérieur de la classe d'âge des jeunes, la domination du sexe masculin est totale, ce n'est pas le cas dans la classe des adultes. Ici, de 30 à 39 et de 50 à 59, le sex-ratio est en faveur des femmes. Aussi, au niveau de la classe des vieillards dominée par les femmes, il y a une exception relevée par la tranche de 80 à 84 en faveur des hommes.

Si le sex-ratio est en faveur des femmes chez les personnes âgées, cela s'explique par le fait que l'espérance de vie des femmes est supérieure à celui des hommes en Côte d'Ivoire. C'est cette tendance qui est respectée au niveau de la population urbaine de Dimbokro.

Tableau 6.1: Présentation du rapport de masculinité de la population

Tranche d'âge	Hommes	Femmes	Rapport de masculinité
0-4	2528	2385	105,99
5-9	3306	3118	106,02
10-14	4056	3880	104,53
0-14	9890	9383	105,40
15-19	4316	3624	119,09
20-24	2460	2203	111,66
25-29	1464	1395	104,94
30-34	1275	1378	92,52
35-39	1128	1188	94,94
40-44	1091	979	111,44
45-49	896	615	145,69
50-54	488	501	97,40
55-59	359	430	83,48
15-59	13477	12313	109,45
60-64	260	316	82,27
65-69	214	236	90,67
70-74	131	141	92,9
75-79	78	89	87,64
80-84	34	25	136
85-89	16	19	84,21
90-94	9	11	81,81
95 et +	12	26	46,15
60 et +	754	863	87,36
Non défini	3393	3270	103,76
Total	24123	22560	106,92

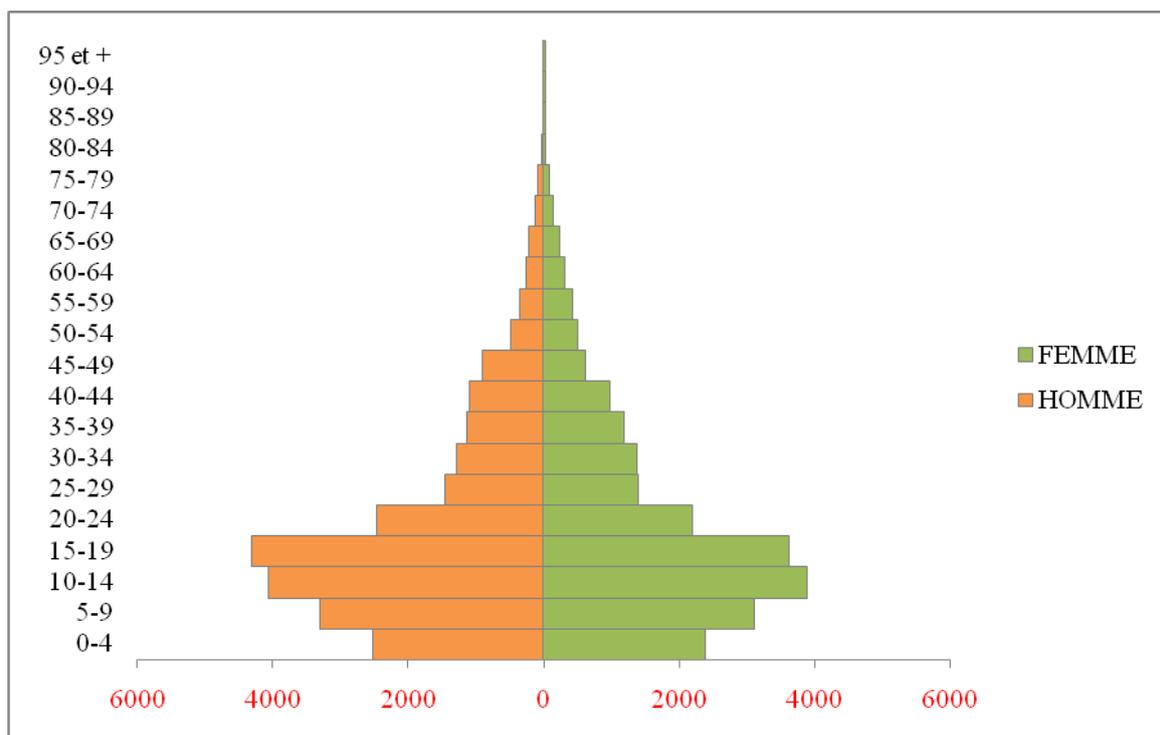
Source : INS-RGPH, 1998

6.1.3- La répartition de la population selon l'âge et le sexe

Ici, nous analysons la pyramide des âges qui beaucoup plus représentatif de la répartition de la population d'un espace selon l'âge et le sexe. Cette répartition est à la fois le résultat et le moteur des dynamismes démographiques découlant du jeu subtil de la natalité, de la mortalité et du solde migratoire (Loba, 2008).

La pyramide de Dimbokro présente une forme de « Pagode vietnamienne », c'est-à-dire qu'elle a une allure générale triangulaire mais avec des flancs par endroit subitement étirés. Cette pyramide présente un sommet effilé dessinant une pointe à son extrémité et des flancs rétrécis de bas en haut.

La base est représentée par la tranche d'âge des moins de 19 ans. Cette base s'élargit de bas en haut. L'effectif élevé des individus de la tranche d'âge de 5 à 14 ans pourrait être le fait du grand nombre d'élèves présents dans cette ville. En effet, Dimbokro a une tradition scolaire très ancienne et beaucoup plus stable par rapport aux localités voisines. Elle attire de ce fait un flux migratoire essentiellement scolaire. Cette même situation explique la continuité de l'élargissement de la base chez les 15-19 qui sont pour la plupart dans les lycées et collèges. Une bonne partie de cette classe proviendrait donc des campagnes où il n'y a pas d'établissements secondaires, et des autres localités de la région du N'Zi-Comoé. Pour mieux cerner cette situation des élèves provenant des autres localités urbaines de la région, il faut préciser qu'au niveau scolaire Dimbokro est la localité dominante avec deux établissements secondaires publics et dix privés, et 32 écoles primaires.



Source : INS-RGPH-1998

Figure 6.2: La pyramide des âges de la population urbaine de Dimbokro

Au niveau des flancs de la pyramide (20-64 ans), on observe un rétrécissement de la pyramide du bas vers le haut. Cette situation traduit une mortalité élevée due à une espérance de vie à la naissance assez courte. Selon le RGPH-98, cette espérance de vie est comprise entre 40 et 45 ans. Selon Loba (2008), des raisons qui pourraient expliquer cette mortalité

élevée, on peut citer les effets de la pandémie du VIH SIDA sur les populations actives dont les jeunes sont les plus touchés (3 à 5%). A cela, il faut ajouter que le manque des ressources financières suffisantes ne permet pas l'accès des populations aux soins de santé primaire (TBS, 2003)⁵¹.

En ce qui concerne le sommet effilé de la pyramide, il faut noter que c'est une continuité du rétrécissement des flancs due à la réduction de l'espérance de vie et à la faible proportion des individus du troisième âge (65 et plus). Cette situation s'explique également par l'absence de structures sanitaires spécialisées dans la prise en charge des vieillards en Côte d'Ivoire et par ricochet à Dimbokro.

Dans l'ensemble, la pyramide des âges de la population urbaine de Dimbokro est typique au modèle des pyramides des villes des pays en voie de développement. Elle se caractérise par une base large due au grand nombre des jeunes. Elle a un sommet effilé, montrant la faible proportion des personnes du troisième âge. Et des flancs rétrécis de bas en haut.

6.1.4- Une population dominée par des inactifs à coloration féminine

La structure par occupation de la population urbaine de Dimbokro (46 683 habitants) se compose de 26,10 % d'actifs, soit 12 122 habitants et 59,63 % d'inactifs soit 27 838 habitants. A côté de ces deux types d'occupation, on dénombre 6 663 habitants (14,27 %) dont l'occupation est indéterminée.

Tableau 6.2: La population urbaine de Dimbokro par type d'occupation selon le sexe

Occupation	Population	Proportion %	Hommes	Femmes
Actifs (occupé)	12 122	26,10	7 380	4 802
Inactifs (non occupé)	27 838	59,63	13 350	14 488
Non défini	6 663	14,27	3 393	3 270
Total	46 683	100	24 123	22 560

Source INS-RGPH-1998

⁵¹ Cité par Loba, 2008

Cependant les actifs sont dominés par les individus de sexe masculin évalués à 7 380 (soit 60,58 %) contre 4 802 femmes (39,42 %). Par contre chez les inactifs, on observe une proportion de 52,04% de femme, ce qui donne à cette catégorie une coloration féminine.

Toutefois, il est à préciser que la population inactive se compose des chômeurs, des personnes en quête de leur 1^{er} emploi, des ménagères (12,73 % de la population urbaine), des étudiants et élèves (35,82 % de la population urbaine), des retraités, des rentiers et autres inactifs. On s'aperçoit que le volume élevé de cette frange d'inactifs est le fait des élèves et étudiants qui représentent à eux 60% des inactifs. En effet, la longue tradition scolaire de Dimbokro attire en ville bon nombre d'élèves qui contribuent à gonfler la frange des inactifs.

Tableau 6.3: La population de la ville de Dimbokro par type d'activité selon le sexe.

Occupation	Population	Proportion(%)	Sexe	
			Hommes	Femmes
Occupé	12 182	26,10	7 380	4 802
Chômeur	154	0,33	143	11
Quête 1 ^{er} emploi	418	0,89	332	86
Ménagère	5 941	12,73	78	5 863
Etudiants et élèves	16 721	35,82	9 979	6 742
Retraités	288	0,61	274	14
Rentiers	23	0,05	16	7
Autres inactifs	4 293	9,20	2 528	1 765
Non défini	6 663	14,27	3 393	3 270
Total	46 683	100	24 123	22 560

Source : INS-RGPH-1998

Par rapport à ces deux catégories de population (active et inactive), on peut déterminer le rapport de dépendance (RD) qui existe entre elle. Ce rapport est par définition, le rapport entre la population active et la population improductive. Il est évalué à 2285,17. Ce qui signifie qu'à Dimbokro, environ 2285 personnes inactives doivent leur subsistance à l'activité de 1000 personnes. Dès lors comprend le malaise causé aux populations de Dimbokro après la fermeture de l'usine textile UTEXI qui employait environ 800 personnes.

6.1.5- La population selon le secteur d'activité

Nous observons dans le tableau ci-dessous la répartition de la population dans les trois secteurs d'activité traditionnels que sont : le primaire, le secondaire et le tertiaire. Dans les deux premiers secteurs (primaire et secondaire), les individus de sexe masculin sont

dominants. Alors que dans le tertiaire, il y a une féminisation de l'emploi. Mais la proportion des femmes dans les autres secteurs est considérable car elle avoisine les 25% dans les deux cas. Dans le primaire et le secondaire, les hommes représentent environ les 3/4 des actifs travaillant dans ces secteurs. Dans le tertiaire, les deux sexes sont presque en équilibre avec 44,15% d'hommes contre 55,85% de femmes.

Tableau 6.4: La répartition de la population par secteur d'activité selon le sexe

Primaire		Secondaire		Tertiaire	
Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
73,14	26,86	76,56	23,44	44,15	55,85

Source : INS-RGPH-1998

6.2- LA DISTRIBUTION SPATIALE DE LA POPULATION

6.2.1- La répartition spatiale de la population par quartier et selon le sexe.

D'après le recensement général de la population et de l'habitat (RGPH – 1998), la ville de Dimbokro compte 46 683 habitants pour une population communale évaluée à 60 035 habitants et 81 158 individus au niveau départementale. Cette population urbaine représente donc les 3/4 de la population communale (77,76%) et un peu plus de la moitié (57,52%) de la population du département.

Toutefois la répartition de la population urbaine montre des inégalités à travers les 13 quartiers de la ville (figure 11). Elle part de 849 habitants à Langui-Broukro (le moins peuplé avec 1,82% de la population urbaine) pour atteindre 10 062 habitants à Sokouradjan (le plus peuplé avec 21,55% de la population).

Les quartiers Sokouradjan (10 062 habitants), Dioulakro (6 007 habitants), Belleville (4 544 habitants) regroupent à eux seuls 53,70% de la population. Les neuf (9) autres quartiers abritent 46,05% de la population.

Cependant avec une superficie de 1500 ha, la ville a une densité moyenne de 3112 hab/km². Par ailleurs, la population urbaine est composée de 24 123 hommes et de 22 560 femmes, soit un rapport de masculinité (Rm) de 106. Ceci relève une nette domination des hommes dans cette population.

Au niveau des quartiers, c'est le Résidentiel Ancien qui a un grand rapport de masculinité avec 189, puis Dioulakro (117) et Belleville (104).

Les rapports les plus faibles se rencontrent à Blaidy (99), Commerce (98), Langui-Broukro (97), Résidentiel Nouveau (97) et Komikro (94). Cela signifie que dans ces quartiers les femmes sont numériquement au dessus des hommes.

Tableau 6.5: répartition de la population de la ville de Dimbokro par quartier selon le sexe

<i>Quartier</i>	<i>Effectif de la population</i>	<i>Proportion %</i>	<i>Hommes</i>	<i>Femmes</i>	<i>Rm</i>
Belleville	4 544	9,73	2 322	2 222	104
Blaidy	3 343	7,16	1 671	1 672	99
Cité	3 603	7,72	1 822	1 781	102
Commerce	1 717	3,70	856	871	98
Dioulakro	6 007	12,87	3 239	2 768	117
Koffikro	2 665	5,71	13 54	1 311	103
Komikro	4 456	9,55	2 170	2 286	94
Koulibaly	3 152	6,75	1 602	1 550	103
Langui-Broukro	849	1,82	420	429	97
Résidentiel ancien	2 915	6,25	1 909	1 006	189
Résidentiel nouveau	1 416	3,03	699	717	97
Sokouradjan	10 062	21,55	5 074	4 988	101
Zone économique	1 826	3,91	917	909	101
Non défini	118	0,25	68	50	136
Total	46683	100	24123	22560	106

Source : INS-RGPH 98

6.2.2-Des densités démographiques très variables

La ville de Dimbokro s'étend sur une superficie d'environ 1500 ha ; les limites des quartiers qui composent la ville ont attribué des surfaces inégales à ces quartiers. La superficie des quartiers évolue de 13,79 ha (Koulibaly) à 454,25 ha (Cité). En plus du quartier Cité, les quartiers les plus étendus sont : Zone Economique (236,75 ha), Belle-Ville (212,19 ha) et Résidentiel Nouveau. Les moins étendus sont Koulibaly, Blaidy, Komikro et Langui-Broukro. Entre ces deux (2) catégories, se trouvent les quartiers moyennement étendus (tableau 6.6). Les quartiers ayant les grandes superficies (Cité et Zone économique) comportent de nombreux terrains non mis en valeurs. A la réalité les superficies urbanisées dans ces deux quartiers ne sont pas les plus étendues.

Tableau 6.6: Les densités démographiques

Quartiers	Superficie (ha)	Population	Densité (hab/ha)
Cité	417,01	3603	8,64
Langui-Broukro	38,03	849	22,32
Komikro	28,59	4456	155,85
Koffikro	86,68	2665	30,74
Blaidy	21,17	3343	157,93
Dioulakro	56,09	6007	107,10
Belle-Ville	212,19	4544	21,41
Zone Economique	236,75	1826	7,71
Commerce	99,53	1727	17,35
Résidentiel Ancien	94,82	2915	30,74
Koulibaly	13,79	3152	228,57
Sokouradjan	85,30	10062	117,96
Résidentiel Nouveau	102,58	1416	13,80
Total	1492,53	46565	31,27 ⁵²

Source : INS, 1998- Nos enquêtes, 2008

Cependant, la distribution des populations dans les quartiers de la ville (tableau ci-dessus) donne des densités démographiques très variables allant de 8,64 habitants à l'hectare à 228,57 hab/ha. Par rapport à la densité globale de la ville de Dimbokro (31,27 hab/ha), il se dégage les quartiers faiblement densité, les quartiers moyennement densité et les quartiers à forte densité. Les quartiers à faible densité sont Zone Economique, Cité, Résidentiel Nouveau et Commerce. Ceux qui ont des densités moyennes sont Belle-Ville, Langui-Broukro, Koffikro et Résidentiel Ancien. Les cinq (5) autres quartiers ont les plus fortes densités de la ville (Komikro, Blaidy, Dioulakro, Koulibaly et Sokouradjan). Toutefois, il est à observer que le quartier le moins étendu (Koulibaly) est le dense, et celui qui a la plus faible densité est le second quartier en terme de surface (Zone Economique). Cela s'explique par le fait que ce dernier quartier est l'un des plus récents, il comporte encore beaucoup de lots non construits.

⁵² La densité de population a été calculée avec le chiffre de population totale de la ville qui est de 46683. Cette population prend en compte les personnes dont les quartiers n'ont pas été identifiés.

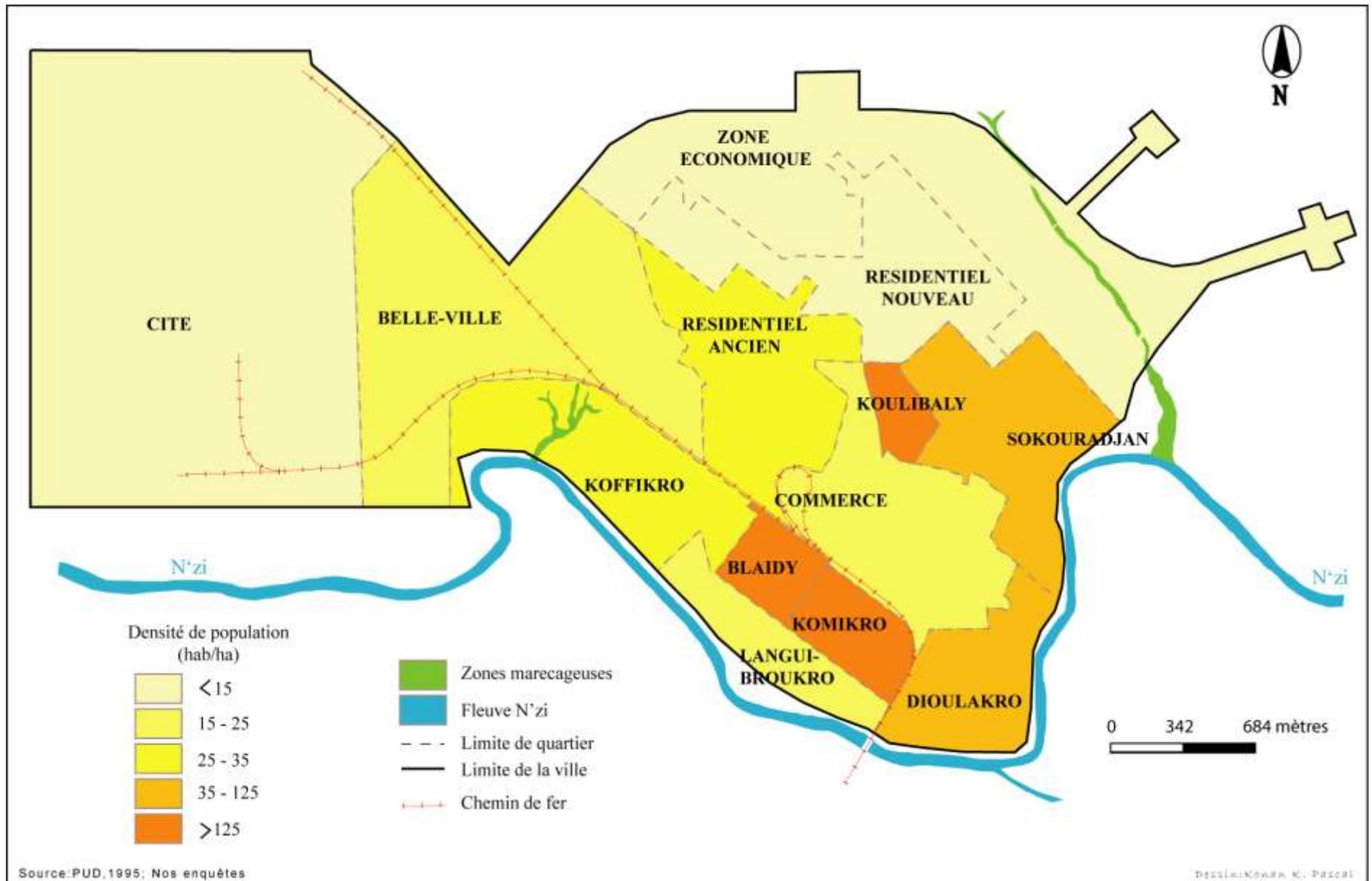


Figure 6.3: La densité de population par quartier

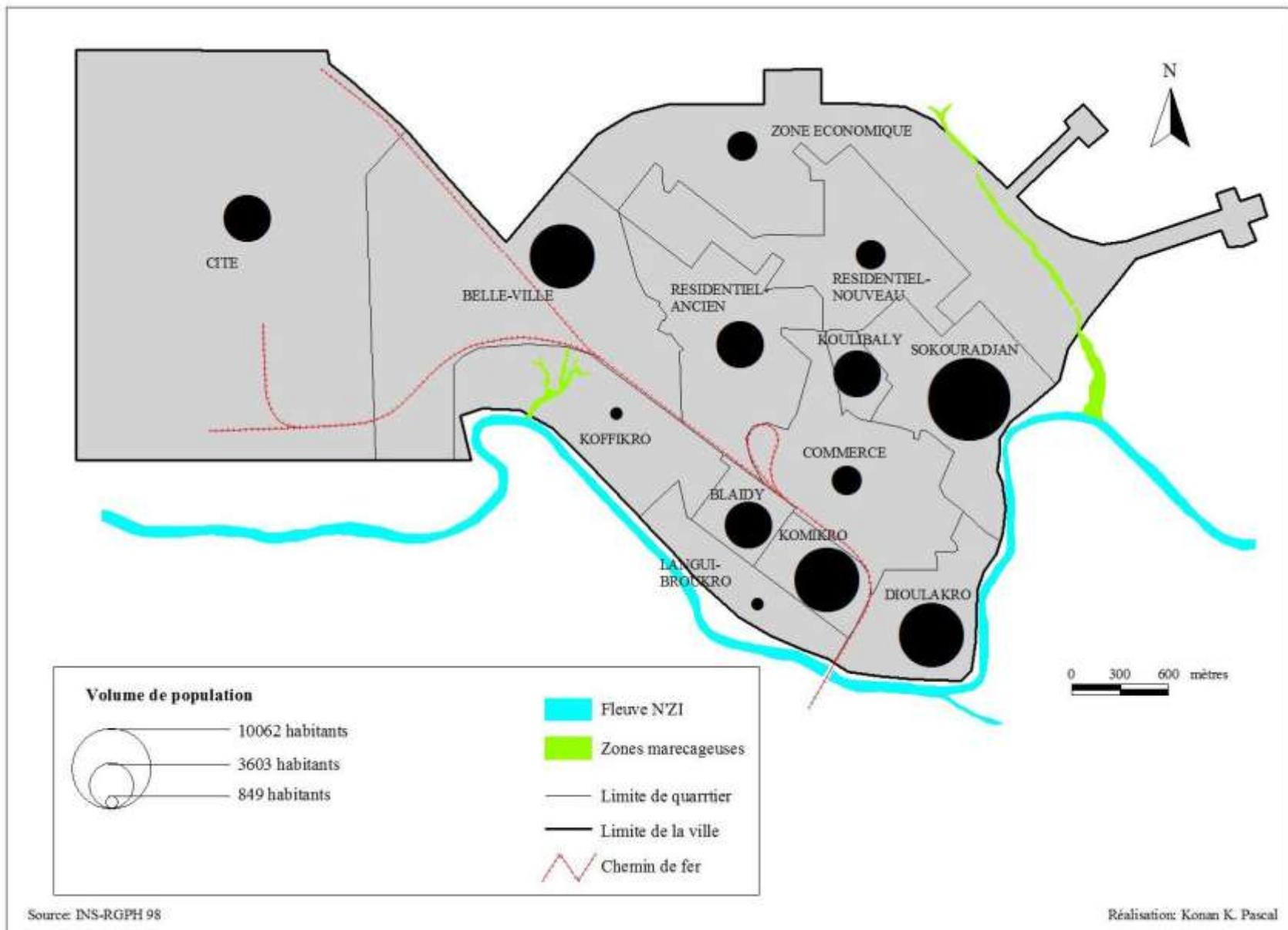


Figure 6.4: La répartition de la population par quartier

6.2.3- Structure de la population selon le groupe ethnique et la nationalité

La composition de la population selon le groupe ethnique vivant dans la ville de Dimbokro montre la part des ivoiriens et des non ivoiriens. La proportion des non ivoiriens variait entre 26 et 33% pour l'année 1956, alors qu'en 1975 les étrangers constituaient seulement 23% de la population de Dimbokro. Au dernier recensement de 1998, la proportion des étrangers est descendue à 14,12%. Cette proportion est en deçà du taux d'étranger au plan national (23%). On constate donc le déclin relatif du poids des étrangers dans la population de la ville se traduisant par une "ivoirisation" de la population urbaine de Dimbokro.

Les tableaux 6.7 et 6.8 donnent les effectifs de chaque nationalité mais aussi de chaque groupe ethnique dans la population de la ville en 1975 et 1998. Mais la population étrangère en 1975 ne concernait que les africains non ivoiriens.

Les Akan constituent le groupe ethnique qui a le plus grand effectif à Dimbokro. Les Baoulé, ethnies majoritaires dans la ville et dominante du groupe akan, réunissaient 36,7 % de la population urbaine en 1956 ; en 1975, ce fut un peu moins, soit 36,1% ; et au dernier recensement (en 1998), ils atteignaient 44,10% de la population de la ville. Les autres ethnies du groupe Akan présentes dans la ville sont les Agni, les Abbey, les Adjoukrou, les Akiés, les Ebrié, les Abron, etc. La faible proportion du groupe voltaïque (6,5 %) dans la ville en 1975, comparativement au profil national (11,9 %), traduit la propension des ethnies de ce groupe à migrer préférentiellement vers les zones rurales. Cette proportion des voltaïques a sensiblement augmenté au sein de la population urbaine de Dimbokro en 1998, atteignant 6,8 %. Les sénoufo, les Tagouana et les Djimini sont les ethnies dominantes de ce groupe. La proportion des Mandé du sud (Dan, Gouro, Gagou) dans la population de Dimbokro a baissé de 1975 à 1998, passant de 3,7% à 3,5%. Cela est dû au fait que les Mandé du sud, vivant en zone de forêt, n'ont aucun intérêt économique à migrer en région de savane. Les Mandé du nord constituent le deuxième groupe ethnique dans la ville ; de 1975 à 1998, sa population a presque doublé, passant respectivement de 2597 à 5075 personnes. Les Krou (les bété, les Dida, les Guéré, les Wobé), probablement attirés par l'UTEXI, ont dû quitter la ville suite aux difficultés connues par l'usine avec la dévaluation du F CFA. Ainsi, ils sont passés d'une proportion de 6,9 % en 1975 à 5,3 % en 1998.

Toutefois, il faut préciser qu'une proportion des ivoiriens (moins de 1 %) dont l'origine ethnoculturel n'est pas déterminée par le RGPH-98 vivent dans la ville de Dimbokro.

Tableau 6.7: Répartition de la population urbaine de Dimbokro par groupe ethnoculturel et par nationalité en 1975.

Groupe ethnique et nationalité	Dimbokro		Côte d'Ivoire	
	Effectif	%	Effectif	%
Akan	15798	50,8	2212941	33,0
Krou	2151	6,9	825117	12,3
Mandé du nord	2597	8,4	709839	10,6
Mandé du sud	1138	3,7	624053	9,3
Voltaïque	2026	6,5	800098	11,9
Non précisé	231	0,7	31532	0,5
Total ivoirien	23941	77,0	5203588	77,6
Malienne	2039	6,6	-	-
Voltaïque (Burkinabè)	2937	9,4	-	-
Total étranger	7132	23,0	1506012	22,4
Total général	31073	100	6709600	100

Source : Bredeloup, 1989

Tableau 6.8 : Répartition de la population urbaine de Dimbokro par groupe ethnoculturel et par nationalité en 1998.

Groupe ethnique / Région	Sexe		Total (Effectif)	%
	Hommes	Femmes		
Akan	13404	13707	27111	58,07
Krou	1352	1155	2507	5,37
Mandé Nord	2669	2406	5075	10,87
Mandé Sud	866	781	1647	3,52
Voltaïque	1658	1543	3201	6,85
Naturalisé ivoirien	220	189	409	0,87
Ivoirien sans précision	73	70	143	0,30
Total ivoiriens	20242	19851	40093	85,88
CEDEAO	3750	2680	6430	13,77
Reste de l'Afrique	9	6	15	0,03
Total Afrique	3759	2686	6445	13,80
Europe	9	10	19	0,04
Amérique	1	0	1	0,00
Asie	5	5	10	0,02
Total étranger	3881	2709	6590	14,11
Non défini	67	48	115	0,24
Total général	24123	22560	46683	100

Source : INS-RGPH-1998

Cependant la population d'origine étrangère vivant dans la ville de Dimbokro représente 14,12% de la population totale urbaine. Elle est constituée en majorité des ressortissants des pays de la CEDEAO qui ont été attirés par le passé glorieux de la région

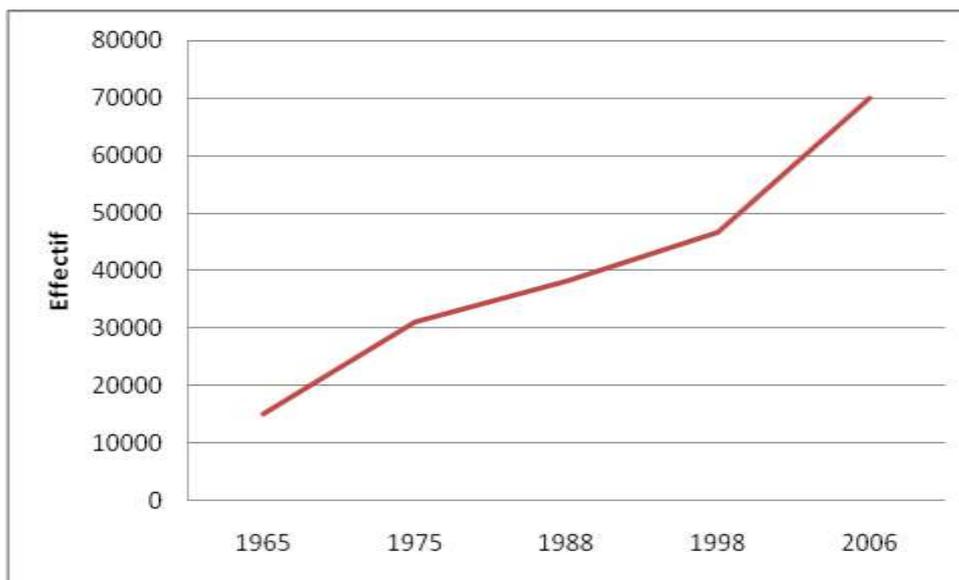
basé sur l'économie de plantation (boucle du cacao) avec pour pôle de développement la ville de Dimbokro. Ces ressortissants de la CEDEAO représentent la quasi totalité des populations d'origine étrangère de Dimbokro (97,57% des non ivoiriens). Le reste c'est-à-dire 2,43% se répartit entre les autres africains, les européens, les ressortissants d'Amérique et d'Asie. En outre, on observe l'absence d'information concernant la nationalité de 0,24% des citoyens (INS-RGPH-98).

La composition des étrangers par sexe indique une majorité des hommes, 58,89% contre 41,11% de femmes. Alors que la population de nationalité ivoirienne révèle environ autant d'hommes (50,49%) que de femmes (49,51%). Cette situation montre que les immigrants ont tendance à migrer seuls (sans leurs épouses) lorsqu'ils viennent en Côte d'Ivoire.

6.3- L'EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE : UNE POPULATION QUI STAGNE

En 1965, la population de la ville de Dimbokro s'élevait à 15 000 habitants soit 11,86% de la population départementale et 30% de la population sous-préfectorale. Les populations départementale et sous-préfectorale étaient estimées respectivement à 126 400 personnes et 50 000 personnes. En 1975, la population urbaine de Dimbokro se double, atteignant 31 102 âmes soit 69,76 % de la population communale (44 583 habitants), 48,12% de la population sous-préfectorale (64 630 habitants) et 19,24% de la population départementale (1 616 habitants). Au recensement général de la population et de l'habitat (RGPH) de 1988, on dénombrait 38 183 citoyens à Dimbokro sur une population communale de 49 087 personnes, 66 914 âmes au niveau sous-préfectoral et 141 934 personnes dans tout le département. Lors du dernier recensement (RGPH) de 1998, la population urbaine de Dimbokro s'élevait à 46 683 personnes, soit 77,75% de la population communale (60 035 habitants) et 57,52% de celle vivant dans le département⁵³ (81 158 personnes). Selon les estimations de l'INS, la population urbaine de Dimbokro en 2006 est d'environ 70 025.

⁵³ A cette date, les limites du département se confondaient à celles de la sous-préfecture.



Source : INS-RGPH-1998, INS-Estimations, 2006

Figure 6.5: Evolution de la population urbaine

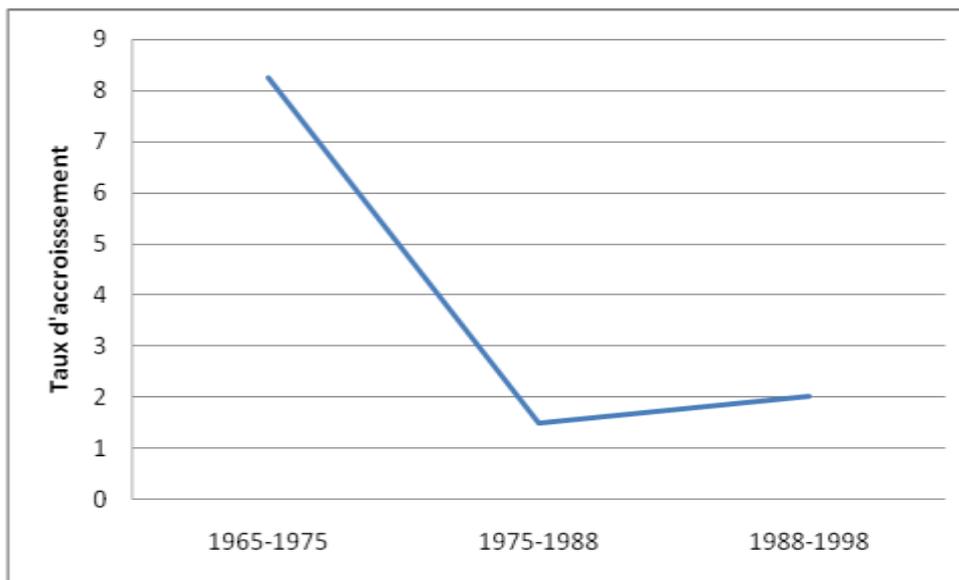
Tableau 6.9: Evolution de la population de Dimbokro de 1965 à 1998

Population	1965	TAMA 65/75(%)	1975	TAMA 75/88(%)	1988	TAMA 88/98(%)	1998	2006 ⁵⁴
Département	126400	2,48	161636	-1,61	141934	-5,43	81158	121737
Sous-préfecture	50000	2,59	64630	0,43	66914	-1,94	81158	121737
Commune	-	-	44583	0,7	49087	2,03	60035	90053
Ville	15000	8,26	31102	1,5	38183	2,03	46683	70025
Zone rurale	-	-	13481	-1,6	10904	12,19	34475	51713

Source : PUD, 1995 - INS-RGPH-1998

A la lumière du tableau ci-dessus, la ville de Dimbokro a d'abord connu une forte croissance de sa population entre 1965 et 1975, puis une faible augmentation de celle-ci de 1975 à 1988 et de 1988 à 1998. Mais, en considérant exclusivement le taux d'accroissement moyen annuel (TAMA), on constate un taux d'accroissement élevé de 1965 à 1975 (8,26%), puis une chute de cet accroissement démographique à 1,5% entre 1975 et 1988, et enfin une petite reprise de cet accroissement (2,03). Ces différentes étapes de l'accroissement sont illustrées par la figure 6.6. Sur toute la période de 1965 à 1998, le taux d'accroissement moyen annuel de la population urbaine est de 3,5%.

⁵⁴ Ces chiffres de populations sont des estimations faites par l'INS à titre indicatif en 2006.



Source : PUD, 1995 - INS-RGPH-1998

Figure 6.6: Evolution du taux d'accroissement moyen annuel de la population urbaine de Dimbokro de 1965 à 1998

L'évolution du taux d'accroissement moyen annuel de la population urbaine fait apparaître une forte chute du taux d'accroissement de la population entre 1975-1988. Puis on observe une légère remontée de ce taux à partir de 1988-1998. Les caractéristiques de ce diagramme nous permettent de dire que la ville de Dimbokro est passée d'une période de boom démographique (le doublement de la population entre 1965 et 1975) à une période de régression démographique entre 1975 et 1988, puis à une période de reprise (1988-1998).

Les raisons qui justifient cette évolution démographique sont les suivantes : Dimbokro était dans les années 60 la capitale de la boucle du cacao. Toute la production du binôme café-cacao passait par la gare ferroviaire de la ville de Dimbokro pour être ensuite acheminé au port d'Abidjan. Cette richesse basée sur l'économie de la plantation a dynamisé les activités économiques de la ville. La croissance urbaine s'est traduite alors entre 1965-1975 par la présence de grandes maisons de commerce (Peyrissac, Jean Abil Gal, CFAO, SCOA, etc), des commerces de syro-libanais, de scierie, de l'intense trafic ferroviaire et la présence de trois unités industrielles dont l'UTEXI (usine de textile). Cet essor économique a attiré des populations venues des localités de la boucle du cacao et des autres localités du pays et de la sous-région.

A partir de 1975, la ville de Dimbokro va perdre son rôle point de rupture de charge du fait de l'ouverture des deux (2) voies : la route Kotobi-Abidjan et la route Toumodi-Abidjan. De plus, les conditions climatiques devenues difficiles et le vieillissement du verger vont

mettre en mal l'économie de plantation dans toute la région. Les bras valides vont ainsi se diriger vers l'Ouest et le Centre-Ouest (devenus les nouveaux fronts pionniers) à la recherche de nouvelles terres et de l'emploi. Cela a entraîné la chute du taux d'accroissement moyen annuel qui est passé de 8,26% entre 1965 et 1975 à 1,5% entre 1975 et 1988.

Malgré la crise économique la principale unité industrielle UTEXI a été maintenue. Elle employait près de 1 000 personnes. Ce qui a permis à la ville d'attirer les populations rurales à la recherche d'emploi non agricole. De ce fait, le taux d'accroissement a connu une légère remontée atteignant 2,03% entre 1988 et 1998. Mais ce taux reste faible, et comparativement au taux précédent (1965-1975), il ressort que la population de la ville de Dimbokro stagne. La ville a perdu son attractivité et son pouvoir polarisant, elle n'arrive plus à fixer les populations à y rester. D'une région d'immigration, elle est devenue une zone d'émigration (Affou et Tano, 1988).

CHAPITRE 7 : L'ECONOMIE URBAINE FRAGILISEE

7.1- LE SECTEUR SECONDAIRE EN DIFFICULTE

7.1.1-De la fermeture de l'industrie textile à l'ouverture de l'industrie d'anacarde

7.1.1.1-La fermeture de l'UTEXI

Installée à Dimbokro depuis 1974, pour donner un souffle économique à la ville qui connaît d'énormes difficultés suite à l'amorce du déclin de l'économie de plantation, l'union textile de Côte d'Ivoire (UTEXI) a pour principale activité la filature et le tissage de coton. L'UTEXI traitait 6000 tonnes de coton par an qu'elle achetait intégralement à la CIDT de Bouaké. Son objectif à long terme était d'atteindre 15000 tonnes de coton par an. La crise générale qui a particulièrement frappé ce secteur a d'abord fait baisser les activités de l'usine. Ainsi de 1321 personnes employées par l'UTEXI en 1983, il n'en restait que 600 en 1995 (PUD 1995). De plus, pour profiter des retombées de la dévaluation de 1994, la CIDT qui approvisionnait l'ensemble des trois (3) entreprises textiles (COTIVO, GONFREVILLE, UTEXI) a préféré exporter ses produits finis plutôt que de satisfaire à la demande nationale. Ce qui obligea l'UTEXI et les deux (2) autres industries textiles à importer leurs matières premières d'Europe (Grèce et Russie). Ceci a occasionné des coûts de production supplémentaire à l'UTEXI déjà en difficultés.

La crise militaro-politique de Septembre 2002, venue s'ajouter à toutes ces difficultés, ont conduit à la fermeture de l'UTEXI en 2002. L'UTEXI est donc en cessation d'activité. Le Conseil général tente tant bien que mal de trouver de nouveaux preneurs en vue de la réouverture de l'usine.

Cependant l'UTEXI était un maillon essentiel de l'économie urbaine. Car elle employait près de 15000 personnes (embauchés plus contractuels). Ces personnes prenaient en charge des familles. Ces employés et leurs familles constituaient ainsi une part importante des consommateurs de la ville de Dimbokro car ils permettaient d'accroître la demande en biens et service à travers leurs achats. Mais cette usine n'a pas atteint les objectifs que lui ont assignés les autorités ivoiriennes à son installation. Elle devait redynamiser l'économie locale qui a perdu ses repères suite à la crise de l'économie de plantation. L'UTEXI n'a pas induit la création d'activités dans la ville. Il n'y existait même pas de relais local pour la commercialisation de la production. Sa production est directement vendue à des entreprises installées dans la capitale économique (Abidjan). De plus, la quasi-totalité de sa consommation intermédiaire provient hors de la ville. En somme, le rôle de l'UTEXI a

consisté à distribuer des salaires aux quelques milles employés plutôt que d'être l'épicentre de l'activité urbaine. Néanmoins, sa fermeture en 2002 fragilise encore plus l'économie de la ville.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 7.1: L'unité industrielle UTEXI de Dimbokro. Ouvert en 1974, elle a fermé ses portes en 2002 et depuis, les autorités locales tentent de trouver de nouveau financement pour sa réouverture.

7.2.1.2-L'usine d'anacarde : OLAM COTE D'IVOIRE

En 2004, une unité industrielle dénommée OLAM s'est installée dans la ville de Dimbokro. Elle traite la noix de cajou. Cette unité industrielle s'est déployée sur trois (3) sites. Un premier site (site principal) est localisé en face du marché central derrière le jardin public. Un second site non loin du premier est situé dans la même rue que le collège Challenge. Enfin, le troisième site est situé près de la gare ferroviaire, il occupe des anciens entrepôts de cette gare.

OLAM-CI emploie près de 800 personnes mais essentiellement des femmes (plus de la moitié des travailleurs sont des femmes). La plupart des employés sont recrutés par RMO qui est une entreprise de sous-traitance. C'est donc cette structure qui recrute le grand nombre de main d'œuvre qui travaille à l'usine. Et c'est encore elle qui procède au paiement des salaires des travailleurs qu'elle recrute. Alors ces personnes travaillent pour le compte de RMO à la société OLAM-CI. Dans un tel système, les travailleurs sont mal payés. Ainsi cette unité industrielle n'est pas à mesure de donner à la ville le souffle économique qu'a donné l'UTEXI à la ville de Dimbokro. Sa récente implantation lui vaut d'être exonérée des taxes et impôts

que payait l'UTEXI. Elle ne rapporte donc rien à la ville hormis les quelques salaires octroyés aux travailleurs.

7.2.2- Les autres unités industrielles urbaines

-La scierie du N'zi : en baisse d'activité

La scierie du N'zi a été installée depuis 1954 à Dimbokro par les frères BEUGLEOT. Ses activités sont le sillage, la production et commercialisation du bois. La forêt et la proximité de la voie ferrée sont deux (2) critères qui ont milité en faveur de l'installation de la "scierie du N'zi" en particulier, et en général à l'implantation des industries du bois à Dimbokro. Dans la dynamique de l'exploitation anarchique du domaine forestier, les zones de production du bois s'éloignèrent et se raréfièrent. Cette scierie est restée pendant près de vingt ans, pratiquement la seule industrie de transformation locale. Elle profita donc de l'engouement créé par la célébration de la fête d'indépendance pour prospérer. Ainsi, le marché local de construction a accru la demande de bois dans la ville. Par la suite, est arrivée une période de ralentissement de la construction suite à la crise économique locale. Aussi, la disparition de certaines essences de bois a entraîné la protection d'autres essences par les autorités compétentes. De là, sont nées les difficultés d'approvisionnement de la scierie du N'zi en bois. En 1980, ces difficultés d'approvisionnement en bois (bois rouge) ont précipité la fermeture du dépôt de vente de la "scierie du Bandama" installée depuis plus de trente (30) ans dans la ville. Face à ses difficultés, la scierie du N'zi s'adonne également à des travaux de menuiserie. Elle traite aujourd'hui 875 m³ de bois par mois et emploie 109 personnes. Pour la seule année 1978, elle a débité 6176 m³ de bois pour 86 employés (sans journalier). On s'aperçoit donc que l'activité de cette scierie a considérablement baissé.

-IVOSEP : la réduction de son personnel local

L'IVOSEP dont le siège social se trouve à Abidjan, a été installée à Dimbokro depuis 1967 (IVOSEP a été créée en 1956). Cette unité industrielle est spécialisée dans la fabrication et la vente de cercueils. Elle s'adonne également au transport mortuaire. IVOSEP traite près de 120 m³ de bois par mois. Le bois utilisé est fourni par la scierie du N'zi (pour le bois blanc) et une autre structure (pour le bois rouge). IVOSEP dispose d'un atelier de menuiserie, d'un atelier de carrosserie mécanique et de corbillards. De 1979 à 1983, la production de l'usine était estimée à 12000 cercueils par an. A partir de 1984, IVOSEP a connu des difficultés si bien que la masse salariale a représenté plus de 50 % du chiffre d'affaires. Le bois, matière première de l'usine revenait cher du fait de l'éloignement de la zone de

production, les cercueils se vendaient donc très chers. Les familles n'ayant pas assez de moyens financiers pour la prise en charge de funérailles, recouraient de plus en plus à de petits artisans ou entreprises locales distribuant des cercueils à un prix plus abordable. De 45 personnes en 1983, le nombre d'employés d'IVOSEP est passé à 25 en 1995 puis, à 21 personnes en 2008. Cette baisse du nombre d'employés est la preuve que l'économie locale (même régionale) se porte mal.

-FORACO-CI :

La FORACO-CI est installée à Dimbokro depuis 1975. Elle a pour activité la construction de matériel et de forages d'eau. Elle établit des programmes de forage sur le contrôle de la Direction de la construction et de l'habitat. Cet établissement industriel a effectué plusieurs forages dans la région du N'zi-Comoé et dans les autres régions. De 1995 à 1997, elle a construit 6 forages dans le pays rural de Dimbokro au compte des FRAR⁵⁵. A Dimbokro, la FORACO-CI y a installé sa branche mécanique et réparation. Les employés centrés sur Dimbokro travaillent dans toute la Côte d'Ivoire à l'exception d'Abidjan. En 1976, sur 94 employés centrés sur la ville seulement 27 travaillaient à Dimbokro. Elle connaît également une baisse de ses activités au niveau local. Un des responsables de cette entreprise nous a confié que s'il tenait à leurs activités dans le département, il aurait quitté la ville.

7.2.3-Les activités artisanales

7.2.3.1-La typologie des activités artisanales

Selon l'activité exercée, on distingue trois (3) types d'artisanat : l'artisanat d'art, l'artisanat de production et l'artisanat de service.

-L'artisanat d'art :

L'artisanat d'art est l'ensemble des métiers aux techniques primitives où la production présente un caractère artistique inspiré de la tradition. A Dimbokro, il est représenté par la calligraphie, la bijouterie, la forge, la vannerie et la fabrique d'éventail.

-L'artisanat de production :

L'artisanat de production renferme les activités de production des biens de consommation. Les ateliers qui représentent l'artisanat de production sont la cordonnerie, la

⁵⁵ FRAR : fonds régional d'aménagement rural

couture, la ferronnerie, la tapisserie, la boulangerie, la menuiserie, les fabriques d'attiéké et les moulins. Dans cette catégorie la couture occupe plus de personnes avec 1146 travailleurs et assimilés (RGPH-1998). La ville dispose de quatre (4) moulins employant 15 personnes (tableau 7.1).

Tableau 7.1: Les unités artisanales de transformation de produits agricole enregistrées à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Dimbokro.

Unités	Types de produits	Capacité	Effectifs employés
Grand Moulin	Riz-manioc	15 tonnes/mois	5
Moulin Entente	Riz-café	70 à 80 tonnes/an	5
Moulin Kader	Riz	8 tonnes/mois	4
Moulin Traoré	Riz-maïs	4 à 6 tonnes/mois	1
Boulangerie du N'zi	-	-	-
Boulangerie Léo	-	-	-
Total	-	-	15

Source : Chambre de Commerce et d'Industrie de Dimbokro, 2008

-L'artisanat de service :

L'artisanat de service regroupe toutes les activités de production d'un service. A Dimbokro, il se compose de la mécanique auto-moto, la coiffure, la blanchisserie, le pressing, la photographie, la réparation d'appareils divers, la vulcanisation, l'électricité bâtiment, la maintenance froid, les cireurs de chaussures, la plomberie, la maçonnerie, la photocopie-plastification, la tôlerie-ferraille, la laverie-auto et l'horlogerie.

Par ailleurs, les artisans ont été regroupés selon les corps de métiers établis par la Chambre des métiers de Dimbokro (tableau 7.2).

Tableau 7.2: Effectifs des artisans membres de la Chambre des métiers de Dimbokro en 2008.

Corps de métier	Effectifs des artisans	Proportion (%)
Bâtiment	120	55,30
Métaux et mécanique	12	5,53
Bois	33	15,21
Textile-habillement-cuir	22	10,14
Hygiène et alimentation	6	2,76
Artisanat d'art	9	4,15
Electronique et froids	15	6,91
Total	217	100

Source : Chambre de Commerce et d'Industrie de Dimbokro

De ce tableau, il ressort que le bâtiment regroupe le plus grand nombre d'artisans inscrits à la chambre des métiers de Dimbokro avec 55,30% des effectifs. Ensuite viennent ceux du bois (15,21%) et le corps du Textile-Habillement-Cuir (10,14%). Les effectifs les plus bas sont attribués à l'artisanat d'art (4,15%) et au corps de l'Hygiène et l'Alimentation (2,76%).

7.2.3.2-Evolution et localisation des activités artisanales

En 1984, une enquête portant sur les activités dans la ville de Dimbokro a permis de dénombrer les points d'activités localisés hors marché et au marché (Dubresson, 1989). De ces données, nous avons regroupé les points d'activité de l'artisanat.

Il ressort de cette enquête que sur 320 points d'activité artisanale présents dans la ville en 1984 ; 19,37% sont localisés au marché et 80,63% sont situés hors marché c'est-à-dire à l'intérieur des quartiers. Toutefois au niveau des activités localisées au marché, l'artisanat de production vient en tête avec 80,64% des points d'activité, suivi des activités de service 19,35% des points d'activité. L'artisanat d'art est inexistant au marché.

Cette configuration dans la localisation des activités artisanales dans la ville de Dimbokro n'a pas considérablement changé. Puisque les activités comme la couture, la cordonnerie et la coiffure demeurent encore fortement implantées au marché. Aujourd'hui encore, le marché central a un compartiment à l'étage qui est réservé à l'installation des couturiers. Et la réparation auto, la réparation cycle, la réparation radio-TV, la couture, la menuiserie sont plus visibles dans les lieux hors marché.

Cependant au niveau de l'emploi, l'artisanat faisait vivre près de 1608 citoyens en 1984 (tableau 7.3). Ce chiffre est différent de celui inscrit dans le tableau 44. Cela pourrait s'expliquer par le fait que le tableau 7.3, les apprentis soient pris en compte dans le recensement alors que dans le tableau 44, le recensement ait concerné seulement les patrons et leurs employés.

Tableau 7.3: Effectifs d'emploi par secteur d'activité dans la ville de Dimbokro en 1984.

Secteur	Effectifs d'emploi
Industrie	1352
Administration	1891
Artisanat	1608
Petit commerce	2025

Source : Dubresson, 1989

Au dernier recensement (RGPH-1998), c'est environ 2797 personnes qui exercent dans ce corps de métier (tableau 7.3). Ce chiffre a donc triplé en 14 ans. Ceci montre une dynamisation de l'activité artisanale due à la baisse de l'activité industrielle.

Tableau 7.4 bis : Les emplois dans l'artisanat à Dimbokro en 1984.

Activités	Effectifs d'emploi
Activités de service	
Réparation auto	113
Rebobinage	15
Réparation cycle	55
Vulgarisation	6
Réparation radio-télé	37
Réparation froid	24
Horlogerie	10
Coiffure	32
Photographie	19
Lavage auto	17
Cireurs de chaussures	4
Total activités de service	332
Activités de production	
Minoterie décort.	15
Fabrique d'attiéké	9
Boulangerie industrielle	31
Fabrique de pain sucré	10
Couture	280
Teinture + tapisserie + matelasserie	18
Cordonnerie	25
Menuiserie	70
Ferronnerie soudure	27
Divers métiers du bâtiment	26
Total activités de production	511
Artisanat d'art	
Bijouterie	7
Forgerons	14
Rotin vannerie	1
Total artisanat d'art	22
Total ensemble	865

Source : Dubresson, 1989

7.2-LES ACTIVITES DU SECTEUR TERTIAIRE

7.2.1-Le commerce urbain

Le commerce urbain peut être subdivisé en deux (2) types : le commerce de gros et le commerce de détail.

7.2.1.1-Le commerce de gros

Le commerce de gros a été l'un des maillons forts de l'économie urbaine pendant la période de la "Boucle du cacao". La ville de Dimbokro était une zone de rupture de charge. En effet, toute transaction commerciale qui concernait la région passait par la ville de Dimbokro. C'est ainsi que les grandes maisons de commerce de l'époque s'y sont installées. Mais avec le déclin de l'économie de plantation, ces maisons quittent la ville à partir de 1980. Puisque le pouvoir d'achat des populations s'amenuise.

En 1986, la communauté libano-syrienne détenait sur la ville le monopole de la commercialisation en gros du poisson congelé alors que le premier congélateur a été installé dans les années cinquante par un français. Le poisson était livré en camion frigorifique par trois grandes sociétés que sont la SIFCOG (capitaux majoritairement libanais) AFRIBACHE (Côte d'Ivoire) et COFRAL (France), puis conservé en chambre froide avant d'être vendu pour l'essentiel sur le marché urbain des commerçantes (Bredeloup, 1989). Mais, le contexte de crise de plus en plus difficile a entraîné le départ progressif des libano-syriens de cette activité.

Au niveau du commerce de gros de boissons, l'enquête "Château" a révélé qu'en 1976 trois (3) commerces de gros se partageaient le marché et recouraient aux services de 47 employés. En 1979, il en restait plus que les deux (2) dépôts de BRACODI et SOLIBRA dans la ville. Le premier employait 26 salariés, le second 14 permanents et 16 journaliers. Ces dépôts produisaient en moyenne respectivement 600 000 et 460 000 bouteilles par mois et faisaient tourner 6 et 4 véhicules. Avec la dégradation de la situation économique de la région, le dépôt BRACODI a déposé son bilan entre 1982 et 1983 ; laissant ainsi ses installations à l'abandon. De son côté, le dépôt SOLIBRA est passé successivement aux mains de trois (3) commerçants. Ce dépôt est présentement fermé ; la distribution de boissons dans la ville est le fait de quelques petits dépôts qui sont ravitaillés de l'extérieur.

De nos jours, la seule véritable maison de commerce de gros qui mène ses activités dans la ville est la CDCI. Elle est située en face du marché central. A cela, il faut ajouter quelques petits grossistes représentés par des grands magasins et des particuliers.

Ce commerce de gros se localise autour du marché central, nœud de l'activité commerciale dans la ville de Dimbokro. Il alimente le commerce de détail essentiellement en produits manufacturiers en provenance d'Abidjan. En ce qui concerne les vivriers, la transaction se fait généralement plutôt en sens contraire c'est-à-dire de Dimbokro vers les autres localités urbaines voire hors du pays (le Burkina-Faso). Les femmes sont pratiquement les seules à exercer dans le domaine des vivriers. C'est un secteur (les vivriers) qui est en plein essor car le département de Dimbokro est en train de faire sa transition de l'économie cacaoyère vers celle des vivriers. Grâce au Conseil général, l'OCPV apporte son appui aux commerçants de vivriers afin de mieux s'organiser et pour l'évacuation des vivriers vers le Burkina-Faso (par train). Ainsi au premier semestre 2007, ce sont 599,8 tonnes de bananes plantains et 2630 tonnes d'attiéké qui sont partis de Dimbokro en direction du Burkina-Faso.

Toutefois, le département de Dimbokro semble être devenu une zone de production de charbon si bien qu'on retrouve d'importants stocks de charbon à la gare ferroviaire de la ville attendant d'être embarqués dans les wagons à destination d'Abidjan. Ceci n'est pas à encourager pour l'économie locale. Puisque ce sont les conditions climatiques de plus en plus difficiles qui ont favorisé le déclin de l'économie de plantation donc de l'économie urbaine. Il faut plutôt entreprendre des actions de reboisement que de mener des activités qui détruiront à la longue le couvert végétal et rendront les conditions climatiques encore plus difficiles.

7.2.1.2-Le commerce de détail

Le commerce de détail se déroule en des points appelés marchés. Il y a également des super-marchés, des boutiques et des magasins à travers toute la ville de Dimbokro.

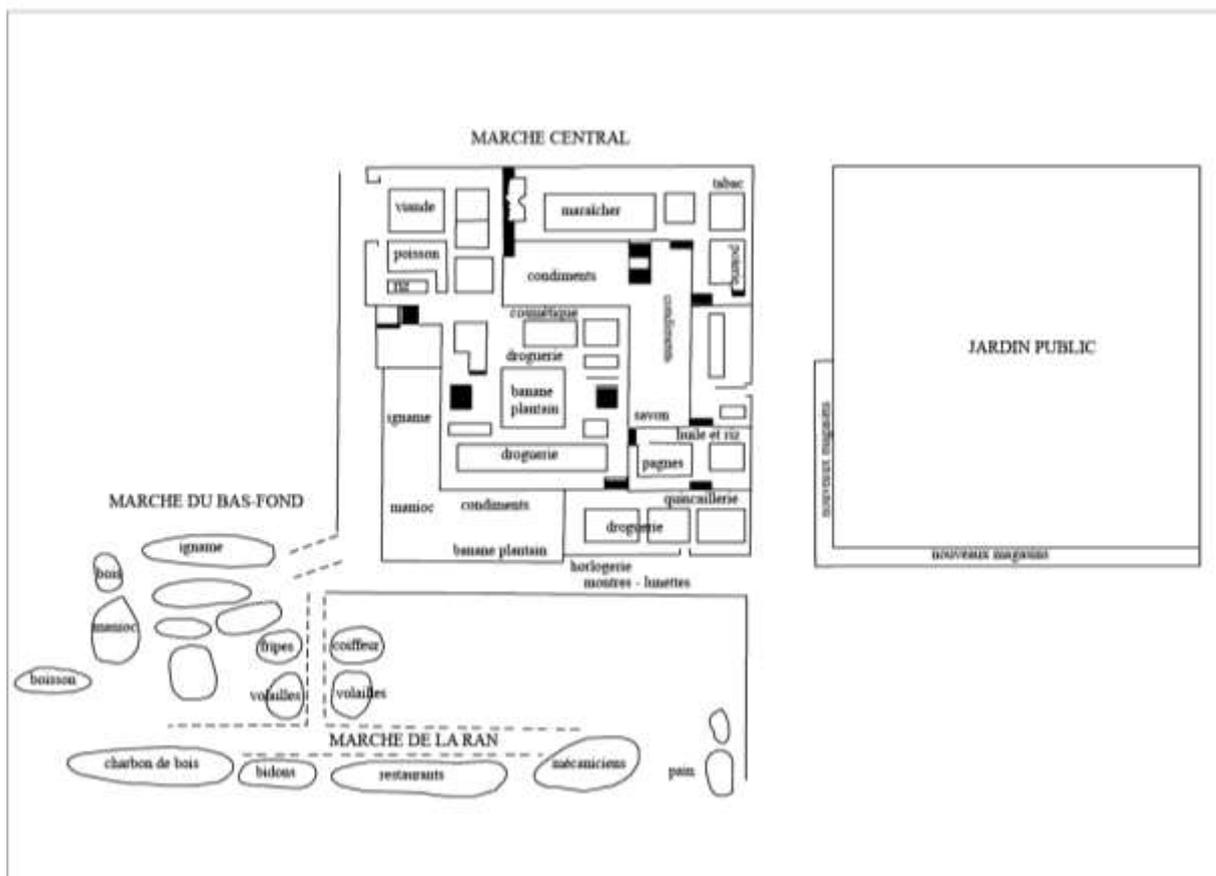
-Les activités marchandes sur les marchés :

➤ La baisse de l'activité commerciale sur le marché central

La ville de Dimbokro dispose de cinq (5) marchés dont un (1) marché central et quatre (4) marchés de quartiers.

Le marché central (grand marché) se trouve en centre-ville au quartier Commerce, à proximité de la gare ferroviaire. Le marché est facile d'accès ; plusieurs entrées ont été prévues à différents niveaux (système à demi-étages) et sont effectivement empruntées. Sur le pourtour, se concentrent non seulement des boutiques, des magasins de stockage, des commerces de gros et demi-gros mais aussi des microcellules sans étal débordant dans les rues avoisinantes. Au sein du marché, des cours alternent avec des espaces couverts et

regroupent par fonction les activités. Le support va du morceau de carton ou sac à même le sol au local de stockage ou de vente avec mobilier spécialisé. Le second étage quant à lui, réunit les tailleurs, vendeurs de tissus, de pagnes et de foulards. Le rez-de-chaussée consacré essentiellement à l'alimentation, abrite aussi les femmes d'origine nigériane ou béninoise spécialisées dans la vente de quincaillerie et droguerie. Deux (2) cours intérieures réunissent selon un alignement les vendeuses de condiments proposant leur marchandise sur des tables de bois. Une troisième cour intérieure reçoit les bananes plantains disposés à même le sol. L'aile ouest du marché rassemble sous un hangar les bouchers et poissonnières. Les premiers occupent des comptoirs cimentés recouverts de carreaux de céramique ; les secondes, des tables de bois sur lesquels sont étalés les poissons. Le marché de "bas-fond" situé dans un terrain vague, regroupe à l'air libre les femmes venues des villages de la région pour écouler la production vivrière ou les fagots de bois ainsi que les grossistes en ignames installés sous des apatams. Malheureusement ce marché a pris feu en 2006, causant d'énormes dégâts à l'étage. Les autorités de la ville affirment ne pas avoir les moyens pour reconstruire ce marché. Ils ont donc réinstallé une partie des commerçants à l'étage, lieu du sinistre. Ces opérateurs économiques occupent en fait une partie de l'espace incendié. L'autre partie ne pouvant être occupée a été barricadée par des tôles usagées. Toutefois des commerçants ont été installés en face du marché autour du jardin public. Le secteur du marché central constitue le point chaud de la ville, il grouille de monde dans la journée mais c'est un lieu calme à la tombée de la nuit.



Source : Bredeloup, 1989

Figure 7.1: Répartition des activités sur le marché central de Dimbokro

Concernant l'évolution de l'activité commerciale sur ce marché, faute de recensement récent nous nous appuyons sur les recensements de Lechau, Benveniste, Château, ORSTOM, Bertoncello et Bredeloup. Ainsi, nous obtenons le tableau 43 présentant les activités de commerce sur le marché central (ou grand marché) de 1962 à 1986. Les enquêtes de Lechau et Benveniste ont pris en compte les seuls vendeurs alors que celles de Château et ORSTOM ont porté sur les points de vente. Enfin, Bertoncello et Bredeloup ont mené leur étude en prenant à la fois en compte les points de vente et les vendeurs. Ce tableau fait apparaître globalement une légère diminution du nombre de vendeurs sur le marché à partir de 1968. Egalement les plus gros effectifs ont été enregistrés en cette année. Il a eu une forte baisse (48,33 %) du nombre de vendeurs en produits végétaux entre 1968 et 1986.

Tableau 7.4: Les activités de commerce sur le marché central de Dimbokro

	LECHAU	BENVENISTE	CHATEAU	ORSTOM	BERCENCELLO et BREDELOUP		
Vendeur=V Point de vente=PV Année	V 1962	V 1968	PV 1976	PV 1984	PV 1985	V 1985	V 1986
Produits végétaux	768	962	244	467	509	509	497
Produits animaux	166	230	186	181	100	108	98
Produits alimentaires manufacturés	-	-	111	64	11	17	12
Produits alimentaires transformés	-	-	-	18	111	111	110
Produits non alimentaires manufacturés	108	400	418	261	266	266	260
Autres commerces	-	-	163	-	-	-	-
Total	1022	1682	1121	917	997	1011	977

Source : Bredeloup, 1989

Pour Bredeloup (1989), cette baisse spectaculaire serait liée à une restructuration du commerce vivrier : alors le déficit vivrier local est devenu chronique, l'aire d'approvisionnement de la ville s'est étendue. Les grossistes ayant succédé aux villageois vendent en plus grosses quantités et mettent en place des circuits de plus en plus longs, malgré leur petit nombre. Quant au nombre de vendeurs de produits animaux, il connaît aussi une baisse spectaculaire de l'ordre de 57,39 % entre 1968 et 1986 sur le marché. Cela signifierait que la consommation de viande et de poissons frais aurait diminué du fait de la baisse du niveau de revenu. Car plus le revenu diminue, moins on en consomme. Un autre recensement effectué sur la base des documents de la municipalité (taxes d'abattement) par Bredeloup (1989), dénombra pour 1982 et 1983 le nombre de bœufs abattus quotidiennement pour la commercialisation dans les marchés de ville : 1466 bœufs abattus en 1983 contre 2009 en 1982. Cette diminution de l'abattage des bœufs confirme donc la baisse de la consommation en produits animaux dans la ville engendrant la fuite de certains commerçants dans ce domaine. En considérant le nombre de point d'activités, les produits alimentaires manufacturiers ont connu une forte baisse de l'ordre de 90% de 1976 à 1985. A cette période les quelques européens et syro-libanais qui consommaient essentiellement ce type de produits partirent de la ville. Toutefois, le nombre de vendeurs en produits non alimentaire manufacturier sur le marché qui avait quadruplé de 1962 à 1968, connut une baisse en 1986

(260 vendeurs). Globalement, l'activité commerciale sur le grand marché fut florissante de 1962 à 1968 avec la hausse du nombre de vendeurs (39%). Par la suite c'est-à-dire à partir de 1976, cette activité tomba en déclin. Cette situation s'explique par le fait que la prospérité de ville liée à l'économie de plantation a dynamisé l'activité de commerce sur le grand ; mais avec la crise de cette économie agricole dans la région et l'émigration de la population régionale, l'activité commerciale connut une régression. Dans ce contexte de crise actuelle, certains commerçants du grand marché sont conduits à cumuler plusieurs activités ou à diversifier les modalités d'exercice de leur activité. C'est ainsi que des vendeuses de vivriers du grand marché écoulent leurs produits sur les petits marchés en soirée. Les produits vendus sur le marché central proviennent d'un peu partout en fonction de leur nature. Mais ce marché a une attraction qui dépasse les limites de Dimbokro (figure 7.2).

Toutefois, La ville dispose de deux (2) super-marchés : King Cash et CODEC localisés autour du marché. Ces super-marchés sont localisés au quartier Commerce dans le secteur du marché central. Ils ne sont pas comparables aux super-marchés d'Abidjan. Ce sont en fait de grands magasins disposant d'une caisse pour les opérations d'achat.

Par ailleurs, la ville de Dimbokro dispose de quatre (4) autres marchés de moindre importance. Ce sont des marchés de quartiers localisés à Sokouradjan, Dioulakro, Belle-Ville et Cité. Ces marchés construits sous la forme d'un hangar sous lequel les commerçants s'installent pour mener leurs activités. Ces marchés sont en fait des marchés de proximité qui permettent de régler le problème distance à parcourir pour rallier le marché central. C'est pour cela que ces marchés de proximité ont été installés dans des quartiers périphériques plus ou moins éloignés du marché central. Ces petits marchés n'attirent qu'une clientèle limitée du quartier en raison du faible approvisionnement et des prix élevés pratiqués par les commerçantes. Ces marchés s'apparentent à des aires marchandes de "complément" destinées aux ménagères qui ont oublié des condiments ou ne veulent pas parcourir une longue distance pour se rendre au grand marché acheter peu de chose. Ces marchés ouverts le matin, reçoivent plus de clients dans l'après-midi. Mais sur ces marchés, ne sont vendus essentiellement que des produits de premières nécessités comme les vivriers et les légumes. Le marché de Cité reçoit en plus une partie des produits des potières de Kangrassou-Aluibo qui ne veulent pas allonger leur parcours. Car beaucoup de ces femmes effectuent le trajet à pieds de leur village à la ville. Globalement, on observe actuellement une régression de l'activité commerciale sur ces petits marchés de la ville. Mais faute de données récentes nous nous contentons des anciennes. Ainsi de 217 points de vente à Dioulakro en 1962 lors des marchés bihebdomadaires ; en 1986, sur l'ensemble des petits marchés on en comptait que 185 stands.

Ceci est la preuve du déclin de l'activité commerciale sur les petits marchés de la ville de Dimbokro qui ressemblent plus à un regroupement d'étals de vente au sein des quartiers.



Cliché : Kakou Mathieu, 2010

Photo 7.2: Une vue du marché de proximité de Dioulakro situé à la limite de Broukro, le quartier voisin. Des commerçantes assises près de leurs marchandises, et des clientes venues s'approvisionner en vivrier.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 7.3: Une vue de l'étage du marché central qui a subi d'énormes dégâts dus à l'incendie de 2006. Depuis lors, ce marché attend toujours d'être réhabilité.

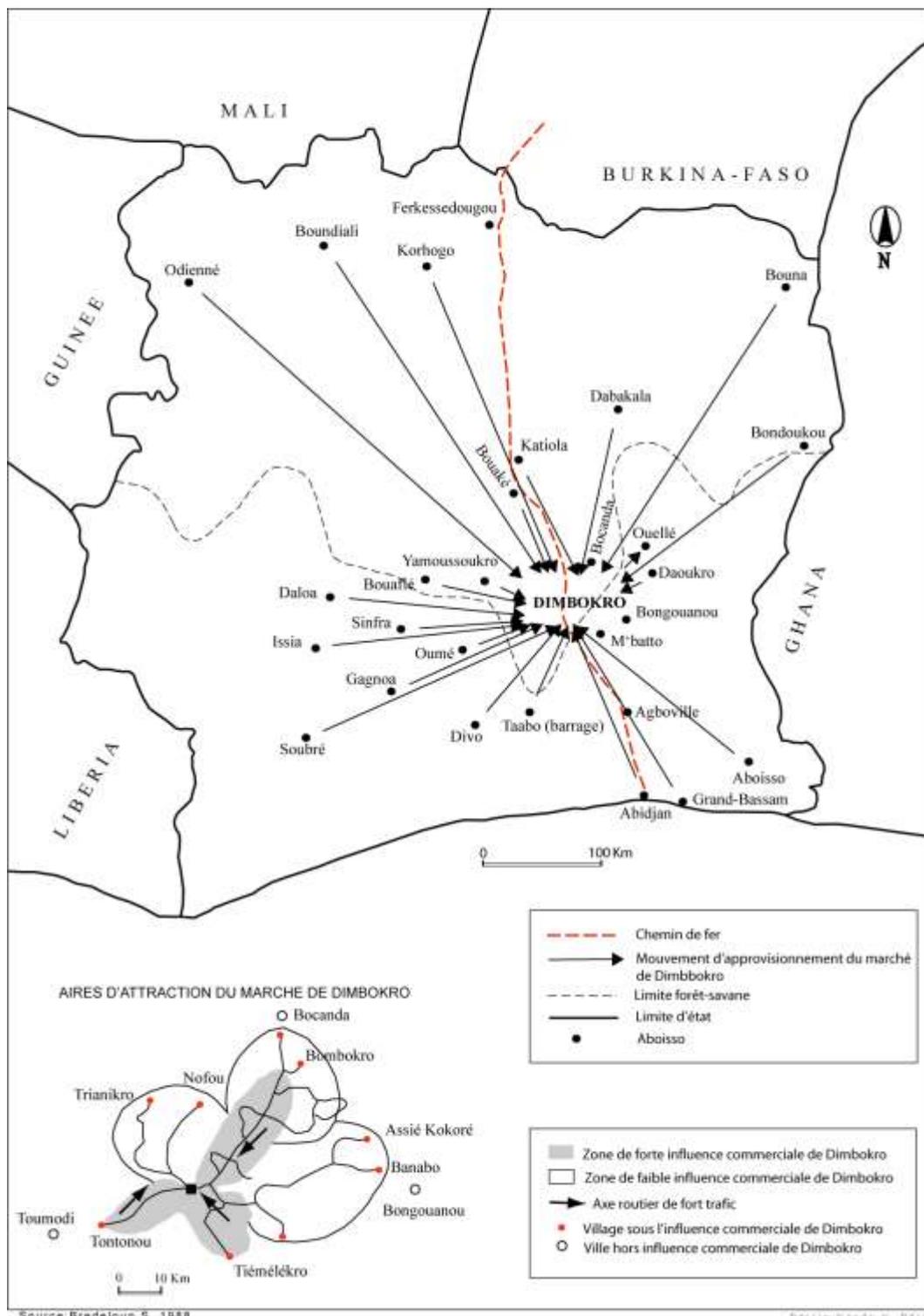


Figure 7.2: Aires d'approvisionnement du marché de Dimbokro

-Les autres points de commerce ou le commerce hors marché

Il s'agit pour nous d'analyser l'activité commerciale qui se pratique en dehors des marchés de la ville. Pour la commercialisation du carburant et des produits pétroliers, trois (3) stations-services existent à Dimbokro. Ce sont Oil Libya, Texaco et Total. Ces stations-services sont également situées au quartier Commerce au niveau de la gare T.C.F. Les stations Oil Libya et Texaco se font face et sont situées de part et d'autre de la voie menant au marché. La station Total est située sur la même voie, face à la gare SICF (gare ferroviaire). Cette station cohabite avec la CITD, la seconde compagnie de transport de passager par car. Le nombre de stations-services a chuté de moitié par rapport à 1984, période à laquelle la ville en comptait six (6). A ce propos, il existe après le CHR en bordure de route les ruines d'une station-service BP fermée depuis 1986. Les trois (3) stations-services présentes dans la ville ont des difficultés de ravitaillement en carburant si bien qu'elles ont souvent des ruptures de stocks aux mêmes moments. Cette situation oblige les automobilistes et les transporteurs à s'alimenter dans la localité voisine de Toumodi.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 7.4: La station-service Total située face à la gare ferroviaire de Dimbokro. Son site abrite aussi la gare de la compagnie de transport CITD.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 7.5: Les ruines de l'ex-station-service BP rachetée par la suite par Elf. Elle aurait fermé depuis 1986. Ce lieu constitue actuellement la gare routière de Bongouanou.

A travers toute la ville, il existe plusieurs magasins et boutiques. Les magasins sont des quincailleries, des merceries, des dépôts, des lieux de vente de pièces détachées, de produits de beauté, de chaussures, de vêtements et autres produits divers. Outre les magasins, la ville compte environ 112 tenanciers de boutiques qui sont majoritairement des hommes (109).

Au niveau de l'emploi, l'activité commerciale occupe près de 3478 personnes (RGPH-1998) dont 2571 femmes et 907 hommes. Les femmes sont donc majoritaires dans cette activité. Déjà en 1984, le commerce était l'activité dominante à Dimbokro avec 2025 emplois pour le petit commerce (Dubresson, 1989).

7.2.2-L'activité bancaire touchée par la récession économique

La fonction bancaire demeure faiblement représentée dans la ville de Dimbokro. Trois (3) agences (BIAO, CECF et BRS) plus quelques petits établissements financiers se partagent les flux financiers. Le Crédit de Côte d'Ivoire, la Cotivoirienne, la BNDA, la BICICI et la SGBCI anciennement présents dans la ville, ont quitté la localité pour diverses raisons. Les banques comme le Crédit de Côte d'Ivoire, la Cotivoirienne et la BNDA n'existent plus dans le paysage financier de la Côte d'Ivoire. Par contre, la BICICI et la SGBCI toujours en activité, ont fermé leurs agences parce que leurs chiffres d'affaire auraient chuté dans la ville pour cause d'insuffisance d'épargne. Globalement, les ressources des banques auraient diminué de cent millions de F CFA entre 1982 et 1983. Or, les banques vivent de l'épargne de

leurs clients, donc sans épargne suffisante, elles ferment les agences concernées. Pour tenir la fonction bancaire dans la ville, le trésor public envisage l'ouverture d'une banque du trésor.

7.2.3-Le transport

7.2.3.1-Le transport terrestre

-Le transport urbain

Le transport urbain est assuré par des taxis-ville de couleur rouge dont le haut est blanc. Ces taxis sont des véhicules de cinq (5) places (y compris le chauffeur) généralement de marque Toyota. Il y a environ 150 taxis qui sillonnent les différents quartiers de la ville. Certains taxis vont dans les villages. Pour les parcours en ville, le tarif est unique (250 F CFA en 2008). Par contre, le tarif est variable en fonction des distances lorsqu'un taxi doit aller dans les villages.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 7.6: Un taxi en circulation sur la voie entre le marché central et le jardin public.

-Le transport inter urbain :

Deux compagnies de transport assurent la liaison Dimbokro-Toumodi-Abidjan. Ces compagnies T.C.F (Transport Camara Frères) et C.I.T.D (Compagnie Ivoirienne des Transporteurs de Dimbokro). La compagnie T.C.F assure également la liaison Dimbokro-Bouaké. Les deux compagnies disposent de cars de 50 à 70 places. En plus des deux compagnies, il existe de petits transporteurs disposant de cars communément appelés "Dyna" ou "Gbaka" qui assurent les liaisons Dimbokro-Bocanda-Daoukro et Dimbokro-Bongouanou.

Toutefois, on dénombre trois (3) points de stationnement dans la ville qui tiennent lieu de gares routières : la gare de Toumodi à la sortie de la ville par l'Ouest, la gare de Bongouanou à la sortie Est de la ville et la gare centrale située près du marché central. Tous ces points de stationnement ne bénéficient pas d'aménagement particulier. Mais une nouvelle gare en vue de délocaliser la gare centrale, est en construction à l'Ouest de la ville en bordure de la voie principale. Cependant des mini-cars assurent également les liaisons entre la ville et les villages du département. Le tarif est plus avantageux que celui des taxis-brousse qui font le même tronçon.

Par ailleurs, il existe un transport de marchandises effectué des véhicules adaptés aux flux de marchandises. Par le passé, le transport de marchandises s'effectuait avec des véhicules à grandes capacités appelés poids lourds (capacités de 5 à 30 tonnes) ; car il y avait un important flux de marchandises qui circulait dans la région. Ils transportaient essentiellement les produits de la traite. A la chute de la production des cultures de rente et l'effondrement des cours mondiaux en 1980, la capacité de tonnage des véhicules poids lourds a régressé fortement (près de 100%). Le tonnage transporté par la voie routière vers les centres de décorticage aurait même régressé de 78% en l'espace de cinq (5). De ce fait, les propriétaires de véhicules poids lourds quittèrent presque tous la ville vers d'autres centres plus animés. Aujourd'hui, les véhicules effectuant le transport de marchandises sont en majorité des véhicules de 1,5 tonne (des "bâchées").

-Les services liés au transport terrestre : la mécanique –auto et les magasins de vente de pièce détachées

Dans les années 1950-1960, de grands garages spécialisés et de grands magasins de vente de pièces détachées conféraient à la ville un rayonnement certain. Ils ont progressivement disparu de la ville faisant place à des petits ateliers d'entretien et de réparation ainsi qu'à de petits magasins de vente de pièces détachées tenus par des particuliers. Les concessionnaires TOYOTA, PEUGEOT et RENAULT présents dans la ville pendant sa période de prospérité, quittèrent Dimbokro respectivement en 1983, 1985 et 1987 pour s'installer dans la nouvelle capitale administrative et politique de la Côte d'Ivoire (Yamoussoukro) et Abidjan (pour RENAULT). La raison est que la baisse progressive du pouvoir d'achat des planteurs de la "Boucle du cacao", principaux clients de ces concessionnaires, ne leur permettait plus d'atteindre les objectifs des sociétés-mères localisées à Abidjan. Ainsi, de petits ateliers de mécanique auto remplacèrent les grands garages. Leur nombre aurait même triplé dans la ville de 1976 à 1985. Aujourd'hui encore, ce sont ces petits

garages disséminés dans la ville qui s'occupent de l'entretien et la réparation du parc automobile de la ville.

7.2.3.2-Le transport ferroviaire

- *Le trafic voyageur*

Ce type de transport est exploité par la Société Ivoirienne de Chemin de Fer (SICF).

Le transport ferroviaire qui a pendant longtemps été à la base de la croissance économique de la ville, subit encore les conséquences de la concurrence de la route. Le trafic voyageurs sur la section Abidjan-Dimbokro a été réduit de 76% entre 1977 et 1984, soit 23 fois plus faible qu'en 1976. Il y a donc eu une diminution de l'ordre de 32,5% du nombre de voyageurs tant au départ qu'à destination de Dimbokro (tableau 44). Le trafic à destination plus élevé par le passé, a rapidement régressé (35%) que le trafic au départ (29,7%), si bien que depuis 1984, il a été enregistré plus de voyageurs qui quittent Dimbokro qu'il en arrivent (tableau 45). Il y a donc une inversion des flux de voyageurs qui fait dire à Bredeloup S. (1989) que la ville est de moins en moins attractive et de plus en plus dépendante de l'extérieur. Seize (16) dont quatre (4) rapides communément appelés "gazelle" passaient quotidiennement par Dimbokro en 1979. Le nombre de train passant par cette gare a été réduit à huit (8) à la fin des années quatre-vingt (80) à cause de la faible clientèle au départ et à l'arrivée de Dimbokro. Compte tenu de la crise militaro-politique en cours au pays, seulement un train passe chaque jour par la gare de Dimbokro ; un premier train au départ et le lendemain un autre à l'arrivée.

Tableau 7.5: Evolution du trafic ferroviaire Abidjan-Dimbokro aller-retour (en milliers de voyageurs)

Année	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Trafic	917	163	174	-	58	58	35	31	39

Source : Bredeloup, 1989

Tableau 7.6: Evolution du trafic voyageur au départ et à destination de la gare de Dimbokro

Année	1980	1981	1982	1983	1984
Dimbokro départ	92292	87012	57821	55065	65005
Dimbokro destination	100287	94325	53957	77079	64975
Trafic total	192579	181337	111778	123144	129980

Source : Bredeloup, 1989

- Le trafic marchandises

Il s'agit du transport des marchandises par wagon ; le wagon est un compartiment de train tracté destiné au transport de marchandises ou d'animaux. En 1986, le trafic marchandises au départ et à destination de Dimbokro ne constituait que 1% du trafic total de marchandises de la SITARAIL (ex-R.A.N). Le tableau ci-dessous montre que la gare de Dimbokro, sur la période 1983-1986, a plus importé de marchandises (12538 tonnes) qu'elle n'a exporté (7026 tonnes) ; près de trois (3) mouvements de transport de marchandises sur cinq (5) concernent un envoi à destination de Dimbokro.

Tableau 7.7: Evolution du trafic marchandises au départ et à destination de la gare de Dimbokro (en tonnes)

Année	1983	1985	1986	Trafic total sur la période
Dimbokro départ	2800	2183	2043	7026
Dimbokro destination	4056	5271	3211	12538
Trafic total	6856	7454	5254	-

Source : Bredeloup, 1989

L'essentiel des importations de Dimbokro en provenance du reste du territoire ivoirien ou de l'Europe via Abidjan était constitué en grande partie par le coton. Le coton-balle a ainsi représenté 59% des importations pour la seule année 1983. Provenant de Ferkessedougou (49,7%) et de Bouaké (36,4%), le coton était régulièrement acheminé vers le complexe textile UTEXI (2283 tonnes annuelles par le chemin de fer). Aujourd'hui, avec la fermeture de l'UTEXI en 2002, on affirme que les importations auraient baissé de 50% environ.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 7.7 : Des sacs de charbon à la gare ferroviaire attendant d'être embarqués dans les wagons de train.

Compte tenu de la dépendance de la Côte d'Ivoire en produits animaux de l'extérieur, la gare de Dimbokro continue de recevoir des bovins et ovins en provenance du Burkina-Faso. Ces produits animaux sont redistribués dans toute la région. Ceux qui n'ont pu être écoulés dans la zone de Dimbokro sont transférés sur Abidjan, la capitale économique.

Les exportations sont effectuées vers le reste du pays mais essentiellement sur Abidjan (près des $\frac{3}{4}$) jusqu'en 1983, les exportations étaient en majorité constituées du binôme café-cacao (43%) et du bois ouvré respectivement vers le port d'Abidjan et le Burkina-Faso (51% à Bobodioulasso, 31% à Banfora et 18% à Ouagadougou). Depuis le dépôt de bilan de la scierie du N'zi et l'essor du transport routier (par l'ouverture de la route du cacao : Kotobi Adzopé-Abidjan), les exportations ont chuté. Mais, si ce type de transport existe encore, c'est grâce au trafic de marchandise qui s'avère plus bénéfique que le transport terrestre. Car ce sont de gros chargement de plusieurs wagons qui sont transportés d'un seul coup ; ce qui permet de maintenir les prix bas.

7.2.4-Le déclin de l'activité hôtelière et la restauration

La ville de Dimbokro dispose de douze (12) hôtels : le Pétrolier, le Manvy, Equinoxe, Ackan, les Rosiers, le Rail, le Bon séjour, Bha Nian, le Djaba, le Yaqca, le Loussin et le Léboutou ; en plus plusieurs restaurants et maquis servent de lieux de restauration dans la

ville. Le Pétrolier et le Manvy sont les deux (2) hôtels de meilleurs standings situés respectivement au Résidentiel Ancien et au Commerce.

Pendant sa période de prospérité, la ville de Dimbokro disposait de trois hôtels de renom que sont la "Renaissance", le "Relais" et le "Rônier" ; ces hôtels appelés les trois "R" sont aujourd'hui fermés. L'hôtel "la Renaissance" de la chaîne SIETHO était la plus grosse structure hôtelière de la ville avec soixante (60) lits. Il fut construit à l'occasion des préparatifs de la fête d'indépendance de 1975 près du collège la Providence au niveau de la rocade. C'est un réceptif hôtelier avec terrain de sport et piscine. Initialement animé par la chaîne SIETHO qui connut de sérieuses difficultés du fait de la sous-utilisation de l'établissement, la nouvelle équipe municipale reprit la gestion de l'hôtel en 1986 fêtant d'ailleurs symboliquement son succès électoral dans la grande salle. Malgré cette reprise, le plus grand hôtel de la ville ne put se maintenir car Dimbokro n'attirait plus, elle subissait les effets d'une récession économique due au déclin des cultures de rentes. Ses ruines sont envahies par la broussaille ; il peut être réhabilité pour le bonheur du tourisme.

En 1988, l'hôtel le "Relais", disposait de neuf (9) chambres louées sur de courtes périodes par des représentants des sociétés d'Etat en inspection et des techniciens expatriés. Malgré des tarifs promotionnels, le gérant de l'hôtel ne parvenait pas à fidéliser sa clientèle européenne et japonaise. Pendant ce temps au "Rônier", c'est le bar qui justifiait l'activité de l'établissement plus que la restauration ou l'hôtellerie. Le dancing et le court de tennis drainaient également une clientèle africaine et européenne une fois par semaine. Le restaurant était vide ; il fallait passer commande pour espérer déjeuner. L'hôtel le "Rônier", d'une capacité de 28 lits, avait seulement 3 à 4 chambres occupées en moyenne par une clientèle de passage ; de plus, l'entretien de la piscine autrefois attrayante laissait à désirer.

A ces trois (3) grands établissements hôteliers, il faut ajouter des structures de standing inférieur comme le "Lancine Hôtel", le "Djaba" et la "Convention", accueillant régulièrement une clientèle de passage (essentiellement des commerçants), ont fermé du fait de la baisse de l'activité économique dans la ville. Mais aujourd'hui, avec les nouveaux établissements hôteliers comme le "Pétrolier" et le "Manvy", la ville tente de se relever de sa chute "vertigineuse" des années quatre-vingt (80).

La restauration, en plus d'être assurée par des hôtels, est procurée également par les maquis et restaurants de la ville. Le maquis se distingue à Dimbokro du restaurant par une plus large gamme de produits et par une installation plus confortable. Les maquis sont particulièrement fréquentés le soir. Les restaurants sont parfois implantés en plein air ou dans des cours familiales ; ils se concentrent principalement aux alentours du grand marché et

remplissent tout au long de la journée. Les restaurants réunissent enseignants en récréation, transporteurs en tournée, voyageurs en attente d'un train ou d'un car et autres personnes. Les maquis sont gérés autant par des hommes que par des femmes, alors que la plupart des restaurants sont tenus par des femmes. Ces restaurants et maquis proposent uniquement des mets africains. Lors de notre visite, les restaurants situés en bas du grand marché près de la gare ferroviaire offraient des plats à partir de 600 F CFA. C'est un prix trop élevé pour une population qui a du mal à mener une activité lucrative. Mais d'autres restaurants offrant des plats à moindre coût existent dans la ville.

7.3-L'AGRICULTURE URBAINE, ET L'ELEVAGE

7.3.1-L'agriculture urbaine

Jusqu'au début des années 1970 et avant l'extension de la ville, les plantations de café et de cacao s'étendaient entre le quartier résidentiel et la rocade ; puis, ces plantations se sont déplacées au nord-est de cette limite. Ces plantations ne peuvent pas être qualifiées d'agriculture urbaine car elles se pratiquent toujours en dehors des limites de la ville. Aujourd'hui, il n'existe pratiquement que des plantations de café dans la commune parce qu'elles seraient moins exigeantes que les cultures de cacao quant aux aptitudes culturales des sols et des conditions climatiques. Au niveau de ces cultures de rentes, il est de plus en plus question du remplacement du binôme café-cacao par la culture anacarde. Une usine de traitement de la noix de cajou est même installée dans la ville. A côté de ces cultures de rentes pratiquées dans la commune, il existe des vivrières destinées d'abord à l'auto-consommation (igname, manioc, banane, fruits, légumes, etc.).

Toutefois, certaines cultures sont pratiquées dans la ville de Dimbokro. Elles utilisent les espaces que sont les bas-fonds, autour du N'zi et les lots non mis en valeur. Il y a également l'espace autour de la prison civile réservé aux cultures des prisonniers. Les cultures pratiquées sont essentiellement les maraîchers (tomate, choux, salade, etc.), le maïs, la banane et le riz. Cette activité est généralement le fait des allogènes et de quelques allochtones du Nord de la Côte d'Ivoire. La riziculture se localise au nord-est de la ville, en direction de Bocanda dans des bas-fonds. Les exploitations rizicoles couvraient en 1983 près de 106 hectares. Les autres cultures sont pratiquées le long du N'zi et dans les bas-fonds ; elles occupent de petites parcelles.

De 1975 à 1983, la population urbaine agricole a diminué de 28 % dans le département alors que la population rurale stagnait (Bredeloup, 1989). Cette situation a été le fait de

l'implantation du complexe UTEXI et de la dynamisation des activités artisanales. A partir de 1998, c'est près de 942 citoyens (ce chiffre renferme aussi les pêcheurs et les éleveurs) qui mènent une activité agricole, soit 8,05 % de la population en activité. En 2007, 15% de la population de la ville s'adonne encore à l'agriculture (ANADER, 2007). Parmi les cultures maraîchères, le chou est exclusivement produit dans la ville de Dimbokro autour du N'zi.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 7.8: Des cultures maraîchères pratiquées dans le bas-fond situé derrière l'inspection de la jeunesse et des sports



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 7.9: Des cultures de maïs le long de la voie qui part de la Préfecture à l'ex-Hôtel "la Renaissance".



Cliché : Kakou Mathieu, 2010

Photo 7.10: Des cultures de banane localisées à la limite Sud de la ville au niveau de Koffikro.

7.3.2-L'élevage

L'élevage existe dans la ville de Dimbokro. Cette activité concerne principalement les bovins, les caprins, les ovins et la volaille. Hormis l'aviculture qui se pratique dans une ferme, les autres types d'élevage disséminés à l'intérieur des concessions de la ville. Ces animaux se baladent dans les quartiers. Ils ne sont pas enfermés dans les enclos comme le recommande les autorités municipales. Même dans les quartiers résidentiels, il est fréquent d'y voir les bœufs se nourrir. L'élevage des caprins et ovins est pratiqué autant par des nationaux que par des non nationaux. Quant à l'élevage des bovins, il est généralement le fait des allogènes peulhs qui conduisent les bœufs à des endroits enherbés de la ville afin de leur permettre de se nourrir.

L'aviculture moderne est exclusivement pratiquée dans la ville par des associations et des particuliers. Les élevages sont réalisés à l'approche des fêtes pour permettre un écoulement facile des produits de cette activité. Mais les éleveurs de volailles connaissent des difficultés pour alimenter leur élevage avicole depuis la fermeture d'AFRIPORC ; ils sont obligés de s'approvisionner hors de la ville. Ce type d'élevage est constitué de poulets de chair et de pondeuses.

Avant la construction des locaux du Conseil général, la Mairie disposait d'une fourrière sur ce site (du Conseil général) pour parquer les animaux qui traînent en ville (hors des enclos). Et un délai était accordé aux propriétaires pour procéder au retrait de leurs

animaux contre une amende. Mais les bœufs n'étaient pas envoyés en fourrière car ils sont difficiles à saisir. Ce type d'élevage hors norme pose de sérieux problèmes à la ville et à ses habitants.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 7.11: Des bœufs se nourrissant au quartier Résidentiel comme dans un pâturage malgré l'interdiction de laisser les animaux trainer dans la ville.

CONCLUSION PARTIELLE

Après constat, l'extension de la ville de Dimbokro fut ralentie à partir de 1980. Elle consomme de moins en moins d'espace. Depuis 1960, la consommation d'espace est passée successivement de 23,43 hectares par an sur la période 1960-1971, à 11,97 hectares par an entre 1971 et 1983, puis à 9,04 hectares par an entre 1983 et 1995, et enfin à 16,57 hectares par an sur la période 1995-2008. Ainsi, dès 1980 le développement spatial de la ville stagne, pourtant il n'existe aucune contrainte majeure à son extension. L'espoir suscité au sein de la population et des ressortissants de Dimbokro par l'installation de l'usine textile (UTEXI) et la célébration de la fête tournante de l'indépendance s'est envolé. Les lots en construction sont laissés à l'abandon et les équipements édifiés manquent d'entretien, d'où leur dégradation générale.

Toutefois la croissance de la population urbaine est également ralentie. D'un rythme de croissance fortement élevé entre 1965-1975 (8,26%), cette population a connu une forte baisse de son taux de croissance entre 1975-1988 (1,5%) avant de se stabiliser autour de 2% entre 1988-1998. Ce rythme d'évolution de la population urbaine de Dimbokro dénote qu'elle est en régression depuis la crise de l'économie de plantation dans la région. D'une zone

d'immigration, Dimbokro est devenue une zone d'émigration (Affou et Tano, 1998) car elle attire de moins en moins de personnes.

Cependant, la stagnation spatiale et démographique de Dimbokro pourrait s'expliquer par la fragilisation de l'économie urbaine. Cette crise de l'économie urbaine entamée suite à la domination de la route sur le chemin de fer puis la chute de l'économie de plantation de la région va entraîner la disparition de plusieurs commerces dans le paysage économique. L'effort des autorités ivoiriennes d'apporter un souffle économique à la ville par l'implantation de l'usine textile UTEXI s'est avéré vain. Sa fermeture (l'UTEXI) en 2002, a encore fragilisé l'économie locale puisqu'elle offrait des salaires à près de 1000 employés faisant vivre le commerce de détail. Il existe dans la ville un chômage déguisé par les activités artisanales et l'informel. Depuis la chute de l'économie de plantation de la région (1980), la ville de Dimbokro est encore à la recherche d'un "pilier" économique pour dynamiser ses activités.

En définitif, au vu des résultats de la première et ceux de la seconde partie de l'étude, il semble que l'hypothèse rattachée à ces deux parties stipulant que : « Si la ville de Dimbokro est confrontée à des problèmes d'aménagement et à des difficultés socioéconomiques, c'est parce que son développement repose sur des bases fragiles » est confirmée.

Cependant dans la troisième partie, nous nous attèlerons à analyser les mécanismes institutionnels engagés pour le développement urbain en vue d'apporter des solutions à la crise urbaine.

**TROISIEME PARTIE : LES MECANISMES INSTITUTIONNELS ENGAGES POUR
LE DEVELOPPEMENT URBAIN DE DIMBOKRO**

CHAPITRE 8 : L'ORGANISATION ET LES MOYENS DE GESTION DE LA VILLE DE DIMBOKRO

Le 18 septembre 1953, Dimbokro fut érigée en commune mixte par l'autorité coloniale, puis en commune de moyen exercice le 30 août 1956 sous la direction d'un Préfet-maire. Par la loi 78-07 du 09 janvier 1978, Dimbokro est devenue une commune de plein exercice. Mais, il faut attendre 1980 pour voir les premières élections municipales dans la commune. C'est donc à cette date que débuta la gestion décentralisée de la localité de Dimbokro à l'instar de toute la Côte d'Ivoire. Ce chapitre permettra de voir la gestion communale de Dimbokro à travers le fonctionnement de la commune, la présentation des différentes équipes municipales qui se sont succédées et l'évolution des finances municipales.

8.1-ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DE LA COMMUNE DE DIMBOKRO

8.1.1-Les organes élus de la commune

Conformément au code communal ivoirien, la commune de Dimbokro dispose de trois organes élus que sont le conseil municipal, la municipalité et le maire.

8.1.1.1-Le conseil municipal

Le conseil municipal est l'organe délibérant de la commune, il est élu lors du scrutin municipal à la liste proportionnelle (depuis les élections municipales de 2000). Les membres du conseil municipal (ou conseillers municipaux) sont issus de toutes les listes ayant participé au scrutin municipal. Ainsi, le partage des sièges s'effectue comme suit : la liste qui recueille le plus de suffrage exprimé obtient la moitié des sièges à pourvoir ; l'autre moitié des sièges est ensuite répartie entre toutes listes (y la liste majoritaire) proportionnellement au suffrage exprimé pour chaque liste. La taille de ce conseil est fonction du poids démographique de la commune, ainsi l'article 20 de la loi n°80 du 17 octobre 1980 donne la composition du conseil municipal comme suit :

- 25 membres pour les communes de moins de 10 000 habitants
- 27 membres pour les communes de 10 001 à 20 000 habitants ;
- 29 membres pour les communes de 20 001 à 30 000 habitants ;
- 31 membres pour les communes de 30 001 à 40 000 habitants ;
- 33 membres pour les communes de 40 001 à 50 000 habitants ;
- 35 membres pour les communes de 50 001 à 60 000 habitants ;

- 43 membres pour les communes de 60 001 à 100 000 habitants.
- Pour les communes de plus de 100 000 habitants, le nombre des conseillers est augmenté d'une unité par tranche supplémentaire de 25 000 habitants dans la limite maximum de 50 conseillers. Donc aucun Conseil Municipal en Côte d'Ivoire ne peut dépasser le nombre de 50 conseillers municipaux.

Fort de ces dispositions, le nombre des membres du conseil municipal de Dimbokro est passé de 33 en 1995 à 43 membres en 2000 (aux élections municipales) du fait de la croissance de sa population communale (49 087 en 1988 à 60 035 habitants en 1998).

Toutefois, le conseil municipal élu au scrutin municipal, élit en son sein à sa première réunion le maire et ses adjoints. En tant que organe de décision de la commune, le conseil municipal de Dimbokro règle de façon collégiale toutes les affaires d'intérêt communal ou urbain. Ses délibérations sont soumises au contrôle du Préfet, représentant la tutelle. Les réunions du conseil municipal se tiennent dans les locaux de la mairie. Le conseil a l'obligation de tenir au moins quatre réunions dans l'année, soit au moins une fois par trimestre ; en 1996, il s'est réuni cinq fois.

Cependant, les conseillers municipaux de Dimbokro sont assistés par trois commissions de travail : la commission des affaires économiques et domaniales, la commission des affaires sociales et culturelles et la commission de l'environnement et du cadre de vie. Ces commissions font des propositions dans leur domaine respectif qui sont soumises à l'examen de la municipalité avant d'être adoptées par le conseil municipal.

Dans l'organigramme de la commune, le conseil municipal est en tête de la hiérarchie ; il est suivi par la municipalité, deuxième organe élu de la commune.

8.1.1.2-La municipalité

La municipalité est composée du maire et de ses adjoints. Ils sont élus à la première réunion du conseil municipal pour un mandat de cinq ans. Le nombre des adjoints est fonction du volume de la population communal (l'article 20 de la loi n°80 du 17 octobre 1980). Il est ainsi de :

- 2 adjoints pour les communes de 10 000 habitants et en dessous ;
- 3 adjoints pour les communes de 10 001 à 20 000 habitants ;
- 4 adjoints pour les communes de 20 001 à 60 000 habitants ;
- 5 adjoints pour les communes de 60 001 à 100 000 habitants ;
- 6 adjoints pour les communes de plus de 100 000 habitants.

Conformément à ces dispositions, la municipalité de Dimbokro comprend, en plus du maire cinq adjoints au maire dont une femme. Elle est en quelque sorte le "gouvernement de la commune", le maire étant le "président" et les adjoints au maire les "ministres". Elle doit se réunir au moins une fois par mois et toutes les fois que l'exige le règlement des affaires relevant de ses attributions.

Les membres de la municipalité c'est-à-dire le maire et ses adjoints sont membres du conseil municipal. Ils sont élus à la première réunion du conseil municipal par leurs pairs.

La municipalité est chargée de l'établissement de l'ordre du jour des séances du Conseil ; de la coordination des actions de développement, plus particulièrement de celles relatives à la participation des populations ; de déterminer le mode d'exécution des travaux de la commune. La municipalité est dirigée par le maire qui en est membre ; mais le maire constitue un autre organe de la commune.

8.1.1.3-Le maire

Le maire a une double fonction, il est à la fois autorité municipale et agent de l'état. En sa qualité d'autorité municipale, le maire est le premier administrateur de la commune et le représentant du pouvoir exécutif. Il est également chargé de l'exécution des décisions du conseil municipal et de la municipalité.

En tant qu'agent de l'état, le maire est officier de l'état civil c'est-à-dire qu'il est chargé de la réception et de la délivrance de tous les actes de l'état civil, ainsi que la légalisation de signature et la célébration de mariage dans la commune de Dimbokro. Mais, cette fonction est partagée avec le sous-préfet qui établit aussi les actes de l'état civil pour des populations des villages de la commune dans des conditions particulières. Le maire peut toutefois donner délégation aux adjoints au maire ou à des membres du conseil municipal pour exercer des fonctions spécifiques. Le maire est l'organe de la commune le plus connu des populations.

Pendant la période de la centralisation, c'est-à-dire de 1953 (date d'érection de Dimbokro en commune) à 1980, Dimbokro n'a pas connu de maire élu. La commune fut dirigée par un préfet-maire tout puissant qui était à la fois une autorité déconcentrée et décentralisée.

C'est à l'issue des élections municipales de 1980 que Dimbokro eut son premier maire élu, en la personne Amon Léon Ernest qui dirigea la commune de 1980 à 1985. Le second maire fut N'Guessan Koffi Bernard qui obtint deux (2) mandats (1985-1990). N'Zi N'Guessan Gabriel lui succéda également avec deux (2) mandats dont le deuxième perdue du

fait de la crise militaro-politique qui bloque toutes les élections en Côte d'Ivoire. Le tableau ci-dessous montre qu'au total, tous les trois (3) maires successifs de la commune de Dimbokro ont été élus sous la bannière du PDCI.

Tableau 8.1: Liste des maires successifs de la commune de Dimbokro

Date d'élection	Identité	Parti	Qualité	Statut
1980	Amon Léon Ernest	PDCI	Diplomate	élu
1985	N'Guessan Koffi Bernard	PDCI	-	élu
1990	N'Guessan Koffi Bernard	PDCI	-	élu
1995	N'Zi N'Guessan Gabriel	PDCI	Dentiste	élu
2001	N'Zi N'Guessan Gabriel	PDCI	Dentiste	élu

Source : Mairie de Dimbokro, 2007

Le maire, la municipalité et le conseil général sont des structures politiques de la commune, ils sont aidés par des services municipaux assurant des tâches nécessaires à la gestion de la commune.

8.1.1.4-Le soutien de l'Etat à la commune

La loi n°80-1180 du 17 octobre 1980, relative à l'organisation municipale modifiée par la loi n°85-578 du 29 juillet 1985 à travers ses articles 11 et 12 définis les fonctions de la tutelle. Ces fonctions à caractère général relevant de l'intervention d'ensemble de l'Etat à l'égard des collectivités locales, se résument en :

- assistance et conseils aux communes et ;
- soutien à leurs actions et harmonisation de celles-ci avec celles de l'Etat.

La tutelle étatique se manifeste de deux manières : la tutelle de l'État et la tutelle de conseil.

-La tutelle de l'Etat :

Bien que la loi garantisse une certaine autonomie aux communes, l'Etat a jugé nécessaire de les assister et de contrôler leurs activités à cause de leur jeunesse et surtout parce qu'elles manipulent des deniers publics. Il est une nécessité pour les communes de faire approuver leurs activités par le ministère de l'intérieur. Le contrôle de tutelle s'exerce par la

voie d'approbation, d'autorisation préalable, de dissolution ou de suspension, de révocation, de constatation de nullité, d'annulation, de substitution, d'inspection des registres et cahiers (de dépenses, des actes de naissance etc.) et de traduction devant la cour suprême.

-La tutelle de conseil :

En plus, l'Etat exerce une tutelle de conseil qui est l'assistance technique. Son rôle est de former l'équipe municipale par des séminaires, conférences et débats. C'est un appui technique au Maire dans la gestion de la commune. La tutelle est financée par l'Etat à travers l'apport de moyens financiers et humains. L'exercice de tutelle est délégué au préfet de Département (article 7 du décret n° 81-140 du 27 janvier 1982).

La politique communale est l'affaire des conseillers municipaux, des municipalités et des maires. Les services de l'Etat, le Préfet et le Sous-préfet au niveau départemental n'interviennent que pour les assister, les guider et les aider dans toute la mesure des moyens disponibles. L'Etat intervient également dans les communes à travers des prêts de matériels, des aides diverses en personnels ou en moyens de fonctionnement. Le prêt de matériels est l'effet du ministère des travaux publics pour l'entretien de la voirie. Le coût de ces services, très onéreux pour les mairies notamment en carburant pousse de plus en plus de communes à s'équiper pour réaliser les travaux en régie (directe, autonome ou personnalisée) dans laquelle la commune a la maîtrise totale de l'exécution du service et en assure seule le financement et la totalité des risques d'exploitation.

Des aides diverses sont apportées par les ministères techniques spécialisés (jeunesse et sport, santé, développement rural, agriculture, etc.). Mais il faudrait mieux coordonner leurs actions avec le ministère de l'Intérieur qui l'unique délégataire de l'autorité de tutelle sur les communes. Des agents de l'Etat peuvent être détachés dans les communes soit sur demande de celles-ci, soit sur décision de la tutelle pour une tâche fixe. Ce concours, par détachement de personnels de l'Etat auprès des communes, est très important, puisqu'il décharge les communes des salaires pour une prestation de services qui s'opère exclusivement au profit des communes.

8.1.2-Les services municipaux de la mairie de Dimbokro

Le ministère de l'intérieur, par un décret du mois de mars 1983, a suggéré la création d'une structure organique qui s'appliquerait à toutes les communes. Ce cadre de structuration très simplifiée comprend cinq (5) grands services que sont : le secrétariat général, le service administratif, le service financier, le service technique et le service des archives. Mais à

Dimbokro, le service des archives a été rattaché au service administratif. On a plutôt créé un service socio-culturel et de promotion humaine. A ces service, il faut ajouter le cabinet du maire qui a des attributions très vastes et peu précises.

8.1.2.1-Le secrétariat général

Le secrétariat général de la mairie de Dimbokro est composé d'un secrétaire général, d'une secrétaire particulière et d'un agent de bureau chargé de l'enregistrement et de l'expédition du courrier. Le secrétaire général est l'intermédiaire entre la municipalité et les autres services municipaux ; c'est un fonctionnaire qui est sous l'autorité du maire.

S'agissant des attributions du secrétaire général, il est chargé, au plan réglementaire de conseiller le maire dans la prise de décision en relation avec les procédures administratives ; d'assurer l'introduction, la rédaction, le contrôle et la ventilation des documents administratifs. A ce titre, il reçoit et lit le courrier arrivé, en apprécie l'urgence ou l'importance ; rédige ou vise le courrier, le soumet à la signature du maire ; établit les convocations des réunions de la municipalité, du conseil municipal et confectionne le programme triennal ; assure le secrétariat des séances de la municipalité et du conseil municipal. En plus de ces fonctions, le secrétaire général assure la coordination des services municipaux.

Au plan financier, le secrétaire général aide à la fixation des taxes communales, la définition de leurs taux, à la confection du budget dans les délais requis.

Au niveau technique, il veille à l'exécution des activités du chef du service technique et coordonne la politique d'aménagement du territoire.

Cependant, il conçoit l'organigramme de la mairie de Dimbokro selon les prescriptions du ministère de tutelle (du ministère de l'intérieur). Enfin, le secrétaire général anime et préside les réunions des chefs des services municipaux qui a lieu chaque début de semaine (le lundi).

8.1.2.2-Le service administratif et le service socio-culturel et de promotion humaine

Le service administratif couvre les domaines de la gestion du personnel, l'état-civil et la légalisation des actes, le bureau militaire et les archives. Ces domaines sont regroupés en trois sections : état-civil et affaires militaires, personnel et légalisation, archives. Le service socio-culturel et de promotion humaine n'existe que de nom, il vient d'être créé et ne

fonctionne pas encore. Le chef du service administratif en est également le chef ; c'est un fonctionnaire de l'état en détachement à la mairie.

Concernant les attributions, la section état-civil et affaires militaires s'occupe de la préparation des actes de mariage, la transcription et la reconnaissance de décès, de mariage, de divorce ainsi la rectification et la légalisation. De même, cette section s'occupe de la déclaration de naissance ; de l'établissement de certificat de non remariage, de non divorce, d'individualité, de non fréquentation ; de la transcription de registre original et double, l'enregistrement de décès original et double, le recensement militaire et la vérification des copies.

La section personnel et légalisation est chargée de la gestion du personnel de la mairie. A ce titre, elle s'occupe des décisions d'engagement (recrutement), des congés, des départs à la retraite et des licenciements. Quant à la section archives, elle vient d'être créée et ne fonctionne pas encore. Mais elle devrait s'occuper de l'archivage de tous les documents de la mairie.

8.1.2.3-Le service financier

Le service financier fait l'objet d'une attention particulière de la part des autorités municipales. A Dimbokro, ce service est dirigé par un fonctionnaire de formation comptable⁵⁶. Ce service est structuré en sections que sont : la comptabilité des recettes, la comptabilité des dépenses, la régie de recettes et la régie d'avance. A ces différentes sections, il faut ajouter la recette municipale, logé au sein de la trésorerie départementale de Dimbokro et rattachée au service financier. Mais la recette municipale est sous la responsabilité d'un administrateur des services financiers (receveur municipal) aidé par deux(2) agents de la mairie travaillant pour le compte du service financier (de la mairie).

Le service financier a compétence dans la gestion des comptes communaux. A ce titre, il s'occupe du recouvrement des recettes et de l'ordonnement des dépenses ; élabore le budget communal et le compte administratif. Ce service est chargé du recouvrement des taxes municipales sur les marchés, le petit commerce et les artisans, le domaine public. Il veille également sur la situation financière du compte communal : collecte de taxes, impôts et recettes des ventes de timbres fiscaux. Le chef du service financier est aidé par deux (2) collaborateurs directs : le régisseur de recettes et le responsable chargé de la comptabilité dépenses-recettes. Ce service dispose d'une régie d'avance arrêtée pour faire certaines

⁵⁶ Il est titulaire d'un brevet de technicien (BT) en comptabilité.

dépenses bien spécifiées d'avance (sans passer par le receveur municipal). Les fonds de la régie proviennent d'un prélèvement fait sur les recettes propres de la commune avec l'autorisation de la tutelle. Les dépenses devant être exécutées par les fonds de la régie d'avance sont bien spécifiées et connues du receveur municipal. Les communes qui possèdent une régie d'avance sont celles qui mobilisent assez de ressources.

8.1.2.4-Le service technique

Le service technique est un bureau stratégique pour la commune ; il a la responsabilité de traduire sur le terrain la politique d'aménagement du maire et son conseil municipal.

Le service technique est constitué de trois (3) sections : le domaine, la voirie, le service d'hygiène et d'assainissement. Ces sections travaillent sous le contrôle et la responsabilité d'un fonctionnaire (technicien supérieur de travaux publics) qui en est le chef de service.

L'une des missions essentielles d'une commune étant la propriété de la ville, une importance capitale est accordée au service technique qui règle aussi les problèmes domaniaux, d'assainissement et d'urbanisme. Par ailleurs, ce service veille au respect de la réglementation du domaine, supervise les travaux de réalisations des édifices confiés à des entreprises privées.

8.1.2.5-Le cabinet du maire

Le maire et ses adjoints sont assistés d'un cabinet composé d'un chef de cabinet, d'une secrétaire du maire, d'un chauffeur et d'un planton.

Le chef de cabinet choisi par le maire est en quelque sorte son homme de confiance et non un fonctionnaire. Il traite les affaires politiques, contrôle l'exécution des instructions des autorités centrales, du conseil municipal et de la municipalité, enregistre et traite les courriers confidentiels du maire, s'occupe du protocole des cérémonies publiques et des réceptions officielles et veille à l'organisation des sessions du conseil.

Au total, toute l'organisation de la commune de Dimbokro calquée sur l'organigramme-type recommandé par le ministère de tutelle (ministère de l'intérieur) aux communes ivoiriennes est représentée par la figure 8.1.

8.1.3-Les domaines d'actions de la Commune

8.1.3.1-La logique du partage du pouvoir

La compétence se définit comme l'aptitude d'une autorité administrative ou judiciaire à procéder à certains actes dans des conditions déterminées par la loi. A titre d'exemple la célébration du mariage relève de la compétence du Maire en sa qualité d'officier d'état civil.

Le transfert de compétences est donc la transmission, la cession et la dévolution d'un pouvoir d'agir ou de poser des actes. Il s'agit en fait pour l'Etat, de confier à des collectivités territoriales, dans le cadre de la mise en œuvre de la politique de décentralisation, le soin de détenir et de gérer en ses lieux et place des compétences exercées par des services centraux ou déconcentrés, en vertu des attributions dévolues aux Ministères dont ils relèvent.

Ce transfert de compétences qui se situe au cœur du partage du pouvoir entre l'Etat central, et constitue par voie de conséquence la clé de voûte de tout le système de la décentralisation, aboutit à une recentralisation des missions de l'État et des Ministères, qui désormais gèrent les questions purement régaliennes et réalisent les projets d'envergure nationale. Ainsi, chaque Ministère a désormais pour mission de définir les règlements, normes et procédures, de suivre et contrôler l'application desdites règles normes et procédures, d'assurer la supervision, l'harmonisation et la coordination au niveau national, et de réaliser les projets et équipements d'intérêt national qui structurent le territoire national.

Ce transfert de compétence constitue depuis toujours l'objet de discorde entre le pouvoir central et les autorités municipales parce que les différentes lois (loi n°85-582 du 29 juillet 1985 et loi °2003-208 du 7 juillet 2003) n'ont fait que définir le cadre général des compétences tout en renvoyant à l'exécutif le soin de déterminer par décret l'étendu des champs de compétences à transférer.

8.1.3.2-Les domaines de compétences

Les domaines des compétences dévolues par l'Etat aux communes se retrouvent dans les missions assignées à ces dernières. Ainsi, la loi n°2003-208 du 7 juillet 2003 portant transfert et répartition de compétences de l'Etat aux collectivités territoriales attribue les compétences suivantes aux communes.

- *L'aménagement du territoire :*

Les communes ont en charge l'élaboration et la mise en œuvre des schémas directeurs d'aménagement du territoire communal, des plans directeurs d'urbanisme et les plans

d'urbanisme de détail en harmonie avec la politique générale de développement. Elles coordonnent et mettent en œuvre des actions de développement des quartiers et villages composant la commune. La gestion de terrains urbains est confiée aux communes à travers l'élaboration des documents d'urbanisme et la délivrance des autorisations d'utilisation de ces terrains. Elles peuvent également introduire des projets de lotissement sur des terrains appartenant à l'Etat.

- ***Le développement économique :***

Dans ce secteur, les communes ont la compétence de promouvoir le développement économique par le biais de l'adoption et la mise en œuvre des mesures incitatives pour la promotion de l'agriculture, du commerce, de l'industrie, de l'artisanat et des services divers afin de lutter contre la pauvreté. Il leur est également dévolu la création, la gestion et l'administration des marchés et tout autre activité sur son territoire communal.

- ***La santé publique et l'action sociale :***

Dans ce domaine l'Etat a attribué aux communes la compétence de l'élaboration et la mise en œuvre du programme en matière de santé et d'hygiène publique et de contrôle de qualité sur tout produit alimentaire. Elles doivent aussi procéder à la construction, la gestion et l'entretien des centres de santé, des formations sanitaires, des centres sociaux, des foyers féminins et des établissements d'hygiène publique et alimentaire. La prévention en matière de santé et d'hygiène publique et alimentaire est également dans leurs attributions.

- ***L'enseignement :***

Le rôle des communes est la construction et la gestion des écoles primaires, maternelles et des crèches et jardins d'enfants, des cantines scolaires, des logements des enseignants, des institutions d'éducation féminine et des centres d'apprentissage. Elles doivent promouvoir l'alphabétisation de la population analphabète en harmonie avec le plan d'action nationale.

- ***La sécurité urbaine et la protection civile :***

Ici, les autorités municipales ont pour compétences : l'émission d'avis consultatifs sur la politique nationale de sécurité dans la commune ; l'élaboration, la mise en œuvre et le suivi des plans communaux de prévention en matière de délinquance et de protection civile, en harmonie avec la politique nationale de sécurité ; le soutien et l'appui aux actions des services

de police et de gendarmerie nationales, exerçant sur le territoire communal ; la création et l'organisation de la police municipale conformément, aux dispositions légales ; la construction, l'équipement et l'entretien des locaux devant abriter les commissariats de police et les brigades de gendarmerie, nationales exerçant sur le territoire communal.

- *Le sport et les loisirs :*

En la matière, les communes ont pour compétences la création, l'équipement, l'entretien et la gestion des infrastructures communales relatives aux sports et aux loisirs, et assurer la promotion au niveau communal des sports et loisirs.

Ces compétences révèlent une réelle volonté d'aller à la décentralisation territoriale. Mais, des difficultés mettent bloquent l'application de ces compétences dans les domaines où les mesures d'accompagnement ne suivent pas.

8.2-LES MOYENS DE LA COMMUNE DE DIMBOKRO

8.2.1-Les moyens humains de la commune de Dimbokro

La loi organique autorise à la commune de Dimbokro un recrutement de 117 personnes pour son fonctionnement. Mais, en 2004, son personnel se chiffrait à 91 (tableau 8.2), soit environ 80% de ce que lui autorise la loi organique. La commune a certes besoin d'accroître son personnel pour être efficace dans des domaines d'intervention comme le ramassage des ordures ménagères. Mais les autorités municipales sont obligées de recruter un effectif en fonction des ressources de la commune de sorte à verser les salaires à temps et continuellement. Car des communes comme celle de Toumodi (commune voisine) connaissent des situations de salaire impayé de leur personnel. Le secrétaire général de la mairie de Dimbokro s'en réjouit de ce que les salaires du personnel soient continuellement payés et qu'il n'y ait pas d'arriéré.

Tableau 8.2: Répartition du personnel municipal de Dimbokro 2004

SERVICE	EFFECTIF
Administration générale	6
Fonctionnement de la municipalité	1
Cabinet du maire	4
Etat-civil et population	11
Administration financière et domaniale	23
Recette municipale	2
Police municipale	4
Voiries et réseaux (administration)	7
Voirie-routes-chemins	11
Réseaux d'assainissement et de drainage	4
Services sanitaires divers	1
Nettoisement de la voirie et enlèvement des ordures	9
Cimetière et services funéraires	3
Jardin d'enfants municipal	3
Marchés	2
Total	91

Source : DGDCL, 2008

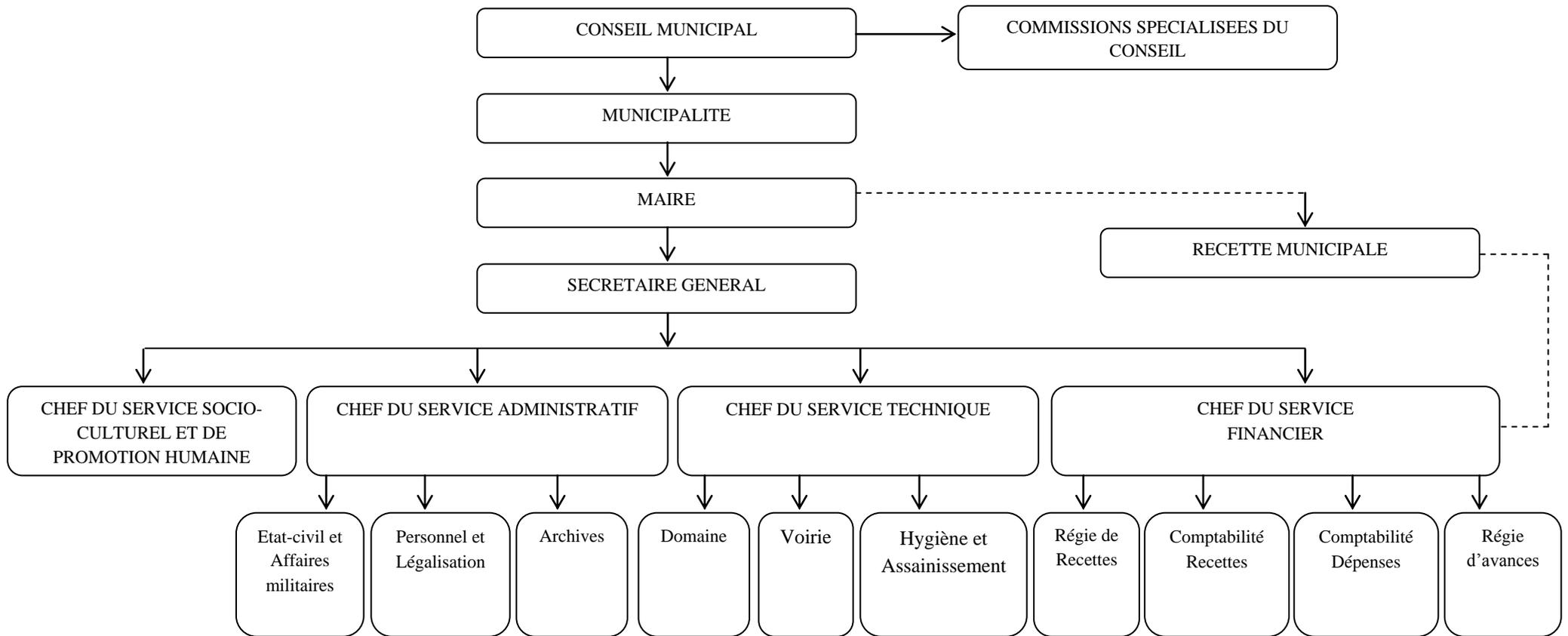
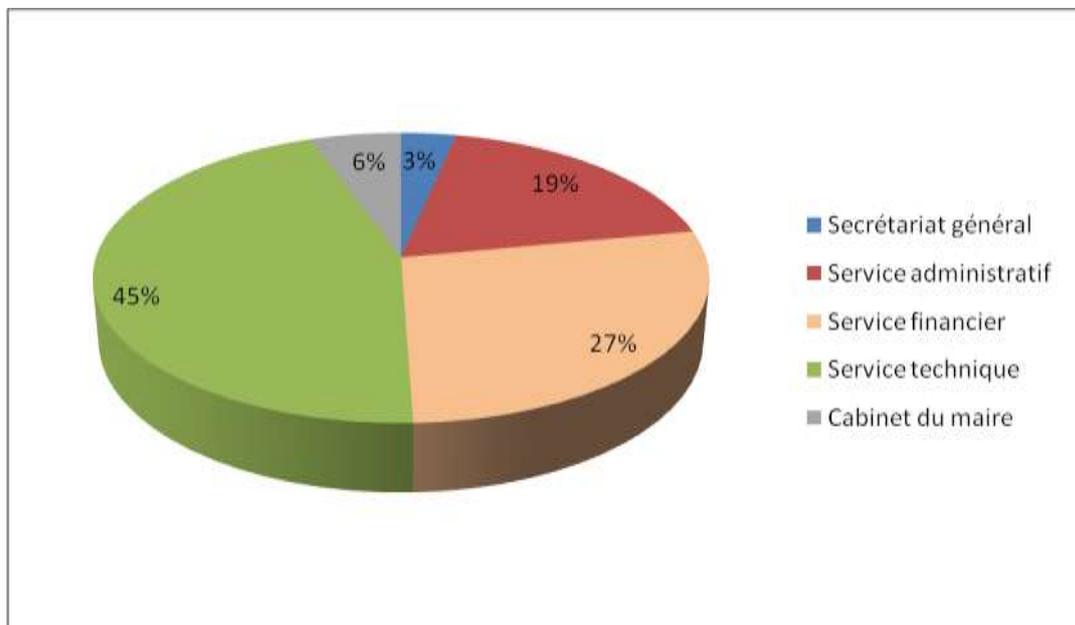


Figure 8.1: Organigramme de la commune de Dimbokro

Cependant, la distribution du personnel dans les différents services municipaux est représentée par le graphique 18. Cette distribution montre qu'un plus grand nombre de personnel est affecté au service technique, soit 45% de l'effectif total. Ensuite, vient le service financier avec 27% du personnel et en troisième position, le service administratif qui enregistre 19% des agents municipaux de la commune. Le reste c'est-à-dire 9% est reparti entre le cabinet du maire et le secrétariat général avec respectivement 6% et 3%.

Cette répartition s'explique : d'abord au niveau du secrétariat général et du cabinet du maire, le premier a un rôle de coordination des différents services et le second gère généralement les activités personnelles du maire ; ils n'éprouvent donc pas un grand besoin en personnel.

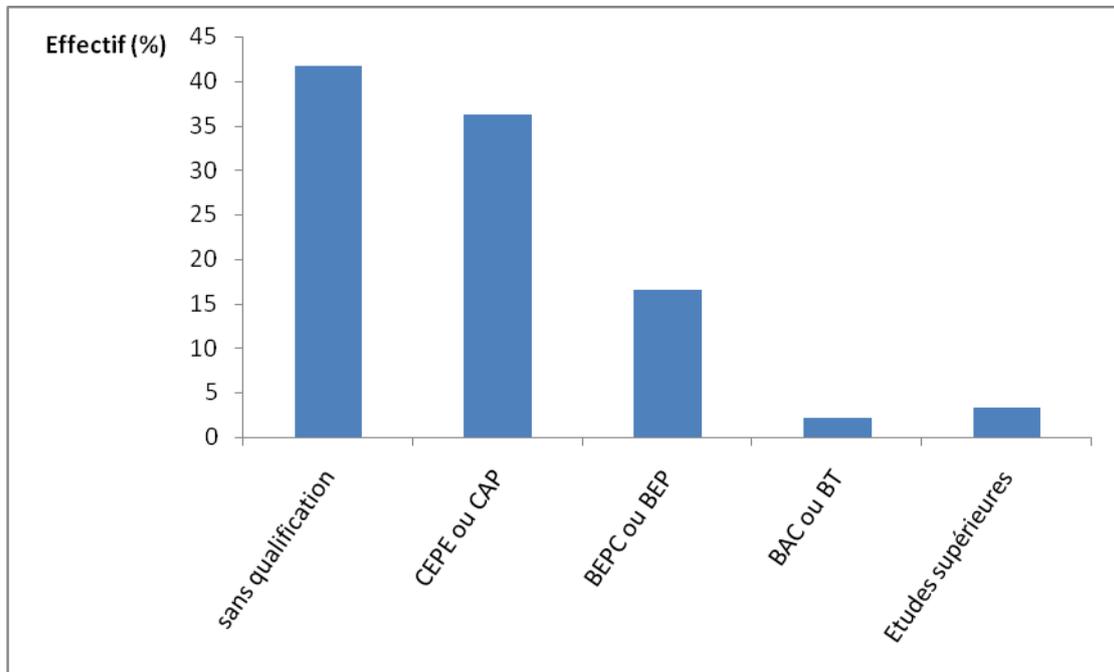


Source : DGDCL

Figure 8.2: Affectation du personnel par service municipal en 2004

Ensuite, au niveau des trois (3) autres services qui concentrent à elles seules 91% des agents municipaux, le service technique exécute les travaux d'aménagement sur l'espace urbain (voire communal) tels que le ramassage d'ordures ménagères et les travaux d'assainissement nécessitant un grand nombre de manœuvres. Quant au service financier qui enregistre 27% des agents, il faut noter que ses besoins en personnel sont énormes, surtout pour la collecte des taxes de marchés et des activités artisanales disséminées dans la ville. Dans certaines communes, ce service englobe la part la plus importante du personnel municipal comme l'a affirmé Koffi pour la commune d'Adjamé en 2000. Enfin, le service administratif, sollicité

quotidiennement par la population à travers sa section d'Etat-civil éprouve souvent le besoin de recruter un nombre considérable d'agent pour satisfaire la population en réduisant le temps de délivrance des actes. Mais, c'est un service qui se voit affecté toujours moins d'agents que les services financier et technique.



Source : DGDCL

Figure 8.3: Répartition du personnel municipal de Dimbokro selon le niveau d'étude

Toutefois, le niveau d'étude des agents municipaux est dans l'ensemble bas ; hormis, les chefs de services qui ont un niveau bac et bac et plus, la grande majorité des agents a un niveau en dessous du bac. La figure 8.3 montre bien que les personnes sans qualification sont recrutées aucune difficulté si bien qu'elles constituent près de 42% du personnel communal de Dimbokro. Ensuite viennent les agents titulaires d'un CEPE ou CAP représentant 36% du personnel, suivis des agents ayant un BEPC ou BEP (16%). Cependant, les agents diplômés sont pour la plupart issus de l'enseignement général ; mais, certains sont recrutés dans l'enseignement professionnel pour des tâches spécifiques.

D'après Koffi (2000), le faible niveau des agents municipaux oblige les chefs de services à être à la fois des agents de conception et d'exécution. Il va plus loin en affirmant que le recrutement d'agents sous-qualifiés par la mairie répond le plus souvent à des promesses électorales.

Par ailleurs, il existe deux (2) catégories d'agents travaillant dans les mairies. Il y a d'abord les fonctionnaires en positions de détachement au service de la commune, donc soumis au code de la fonction publique et payés par elle. Ce sont les chefs de service : le secrétaire général, les chefs des services administratif, financier et technique ; dans bien des cas le chef de cabinet est aussi un fonctionnaire détaché, mais à Dimbokro, ce n'est pas le cas. Puis, les employés municipaux soumis au code du travail et payés par la mairie constituent la quasi-totalité du personnel municipal.

8.2.2-Les moyens financiers de la commune de Dimbokro

8.2.2.1-La structure des ressources municipales

Les finances municipales proviennent de deux (2) sources : les impôts d'Etat et les recettes propres de la commune. A cela, il faut ajouter les ressources d'aide de l'Etat et d'aides extérieures.

8.2.2.1.1-Les impôts d'Etat

Les impôts d'Etat dont le produit est attribué aux communes. Ces impôts sont constitués de la contribution foncière des propriétés bâties, la contribution foncière des propriétés non bâties, la surtaxe foncière sur les propriétés insuffisamment bâties, la taxe sur les biens de main-morte, la contribution des patentes et la contribution des licences. Dans la structure budgétaire de la commune, ils sont inscrits dans les recettes fiscales. Les impôts d'Etat sont payés annuellement dans les services des impôts ; et 40 % des fruits de ces impôts reviennent à la commune.

8.2.2.1.2-Les recettes propres de la commune

Les recettes propres dont dispose la commune de Dimbokro sont constituées de différentes taxes. Ces taxes municipales sont : les taxes communales perçues par voie de rôle, les taxes communales perçues sur titre de recettes propres aux communes, les taxes communales perçues sur titre de recettes par les communes, les recettes des services généraux, les recettes des services de collectivité, les recettes des services sociaux, culturels et promotion humaine, les recettes des services économiques, les revenus de location de terrains et immeubles du domaine privé et les revenus des occupations temporaires du domaine public communal.

Ces taxes municipales sont regroupées en rubriques selon la nature des taxes. Ainsi, on a les recettes fiscales communales, les recettes des prestations et services, et les revenus du patrimoine immobilier. Contrairement aux impôts d'Etat, la totalité de ces recettes propres reviennent à la commune.

➤ **Les recettes fiscales communales**

Conformément à la loi des finances, le conseil municipal de Dimbokro a défini les matières sur lesquelles peuvent porter les taxes fiscales et impôts communaux. Ces recettes fiscales se répartissent en trois (3) types :

- **Les taxes communales perçues par voie de rôle :**

Elles sont de deux (2) catégories, à savoir les taxes dont les rôles sont émis par les services de l'Etat et celles dont les rôles sont émis par les services communaux.

Les taxes dont les rôles sont émis par les services de l'Etat sont prélevées sur la valeur vénale des propriétés non bâties et la valeur locative des locaux professionnels. Au niveau des taxes dont les rôles sont émis par les services communaux, elles sont constituées de la taxe forfaitaire de petits commerçants et artisans et la taxe sur les locaux loués en garnis (les hôtels).

- **Les taxes communales perçues sur titres de recettes propres aux communes :**

Ces taxes sont constituées de la taxe sur les pompes distributrices de carburant, la taxe sur les charrettes (les charrettes à bras, à traction et à moteur), la taxe sur les entrées payantes aux manifestations sportives, la taxe sur les spectacles et galas, la taxe sur les spectacles cinématographiques et la taxe sur les établissements de nuit (discothèques, maquis, etc.).

- **Les taxes communales perçues sur titres de recettes par les communes :**

Ce sont la taxe sur les taxis-brousse et les taxis-ville et la taxe sur la publicité. La publicité concerne les affiches sur papier ordinaire, les affiches peintes ou protégées par une vitre, les annonces lumineuses et les affiches éclairées la nuit, les banderoles, la publicité par tract et la publicité sonore.

➤ **Les recettes des prestations et services**

Elles sont aussi connues sous le vocable de taxes rémunératoires et redevances. Ces taxes sont constituées des recettes des services généraux, des recettes des services de

collectivité, des recettes des services sociaux, culturels et promotion humaine et des recettes des services économiques.

Au niveau des services généraux, ce sont les taxes de légalisation de signatures et certifications regroupant la délivrance de livrets de famille et autres documents, les actes d'Etat-civil et les duplicata du livret de famille ; et la taxe de séquestre c'est-à-dire de mis en fourrière des véhicules et animaux.

Pour les services de collectivité, les recettes sont constituées des droits de stationnement-parkings, des taxes ou redevances de bornage, des recettes de prestations et services induits par l'imprimé de demande de lots, les plaques d'identification des concessions et du permis de construire. Il y a également la taxe d'enlèvement des ordures ménagères et redevances pour frais d'enlèvement de débris, matériaux et autres que les ordures ménagères ; la taxe d'inspection sanitaire des produits alimentaires ; et les taxes de prestation de services funéraires (location de morgue municipale au concessionnaire, la concession de sépultures, l'inhumation et l'exhumation).

En ce qui concerne les services socio-culturels et de promotion humaine, il s'agit de la taxe d'autorisation de manifestations publiques et de revenus de location de chaises et bâches.

Enfin, les taxes des services économiques regroupent l'autorisation de circulation des taxis, le renouvellement, la mutation, les taxes de transport de voyageurs et marchandises, la taxe d'abattage (de bovins, ovins et caprins), la taxe d'entreposage frigorifique, les droits de place sous auvents et en dehors des auvents au marché.

➤ **Les revenus du patrimoine immobilier**

Les revenus du patrimoine immobilier de la commune proviennent des baux à loyer c'est-à-dire de la location de kiosques communaux construits au grand marché, des occupations sur permissions administratives de tabliers sur le trottoir, de réparateurs de véhicules, mobylettes et bicyclettes, et de l'installations temporaire ou permanente des terrasses à café, dancing, etc., des stations d'essence, des foires et expositions, des droits de dépôt de bois usiné et dépôt de matériaux en bordure des chantiers de construction.

Les différentes taxes que nous venons d'énumérer ne constituent pas la liste exhaustive des taxes communales en Côte d'Ivoire, mais celles instituées sur le territoire communal de Dimbokro par son conseil municipal et approuvé par l'autorité de tutelle. La liste peut toujours être allongée. Pour avoir une idée des taux en vigueur dans la commune, se référer au document intitulé « taxes communales » en annexes.

8.2.2.1.3-Les ressources d'aides

En plus des impôts d'Etat et des recettes propres, la commune reçoit l'aide de l'Etat et des aides extérieures.

L'aide de l'Etat est constituée de la dotation globale de fonctionnement (DGF) et de programmes de financement des équipements. La DGF est un appui budgétaire accordé aux communes sous forme de subventions. Elle se décompose en deux parties : une partie minimale et une partie complémentaire. La partie minimale de la dotation a pour but d'assurer à la commune un minimum de ressources par habitant ; elle est évolutive selon les années. La partie complémentaire est destinée à contribuer, compte tenu des inégalités de situation, aux charges des communes ou à alléger des charges particulièrement lourdes supportées par certaines d'entre elles ; c'est une subvention spéciale. Au niveau des programmes de financement des équipements, il en existe plusieurs mais le fonds d'investissement et d'aménagement urbain (FIAU) semble celui qui a apporté le plus de soutien à la commune de Dimbokro dans le financement d'équipements locaux. Pour bénéficier de ce fonds, la commune se doit de participer financièrement aux projets retenus afin de compléter l'apport initial de l'Etat. Kouamé (1996) indique que les FIAU couvrent sept composantes. A ce nombre figurent notamment les équipements scolaires et socioculturels, les équipements sanitaires, l'eau, l'assainissement et la protection de l'environnement c'est-à-dire le cadre de vie, l'aménagement et les équipements productifs. De manière précise, ces Fonds destinés aux investissements en matière d'équipement, sont accordés aux communes afin qu'elles puissent réaliser entre autres, des équipements et infrastructures productifs, des études qui leur permettent d'accroître le volume de leurs ressources propres⁵⁷.

Concernant les aides extérieures, elles ont pour objectifs de permettre aux communes considérées comme défavorisées par les investissements publics de la période de la gestion centralisée (c'est-à-dire de 1960 à 1980) de rattraper leur retard. Ainsi, les conditions très sélectives de ces subventions et programmes venant de l'extérieur ont éliminé la ville de Dimbokro dans presque tous les programmes. Car elle a bénéficié des programmes de l'urbanisme tournant (ou fête tournante de l'indépendance et du programme des mammoths textiles (l'implantation du complexe textile UTEXI). Ces programmes majeurs ont permis d'équiper Dimbokro, ce qui fait dire à Kouamé (1996) que la ville est suréquipée.

⁵⁷ Les FIAU in La lettre de la Primature n° 15, Mars 1993 p.3

8.2.2.2-La confection des budgets communaux et leur évolution

8.2.2.2.1-La confection des budgets et leur exécution

Le budget communal est un état comptable prévisionnel des recettes et des dépenses annuelles d'une entité communale. Il permet au maire qui en est l'auteur d'établir un équilibre entre les recettes et les dépenses de la commune. C'est pour cela qu'il s'équilibre toujours en recettes et dépenses. Le budget est élaboré pour une durée d'un an ; il n'est pas définitif d'où l'existence pour le même exercice (ou l'année) de budget primitif et de budgets modificatifs.

La structure du budget communal s'établit comme suit : le budget de fonctionnement et le budget d'investissement. Chacun des deux (2) budgets se subdivise en recette et dépense. Comme son nom l'indique, le budget de fonctionnement est l'état comptable prévisionnel nécessaire pour le fonctionnement de la commune. Les recettes du budget de fonctionnement englobent les recettes fiscales, des prestations et services, du patrimoine et du portefeuille, l'aide de l'Etat et les aides extérieures, et diverses recettes. Quant aux dépenses de fonctionnement, elles prennent en compte les dépenses des services généraux, des services de collectivité, des services sociaux, culturels et de promotion humaine, des services économiques, et de diverses dépenses. Toutefois, le budget d'investissement permet de prévoir des fonds en vue de la réalisation d'équipements dans la commune. Les recettes contribuant au budget d'investissement sont les produits de l'aliénation des biens du patrimoine, les prélèvements sur fonds d'investissement, les emprunts, l'aide de l'Etat et les aides extérieures, les dons et legs, et les recettes diverses. Au niveau des dépenses d'investissement prévues, elles concernent les équipements des services généraux, des services de collectivité, des services socio-culturels et de promotion humaine, des services économiques, des transferts et opérations financières, et des versements au fonds d'investissement.

-L'élaboration du budget :

Le projet de budget est élaboré par le maire qui le transmet pour avis, accompagné de ses annexes et d'un rapport de présentation, à la commission des affaires économiques, financières et domaniales pour ensuite être soumis au conseil municipal pour le voter. Des prélèvements peuvent être effectués au titre I (fonctionnement) au bénéfice du titre II (investissement). Mais, en aucun cas les recettes du titre II ne peuvent couvrir les dépenses du titre I.

-Le vote et l'approbation du budget :

Le budget doit être en principe voté chapitre par chapitre, mais le conseil municipal peut décider de le faire par paragraphe ou par article. Des amendements peuvent être apportés au projet de budget par le conseil municipal. Mais ces amendements sont recevables que s'ils respectent l'équilibre budgétaire et s'ils n'ont aucun effet de supprimer ou de rendre insuffisants les crédits destinés à pourvoir aux dépenses obligatoires. Ainsi, tout amendement entraînant un accroissement des dépenses ou une diminution des recettes doit être accompagné des mesures nécessaires en vue de rétablir l'équilibre réel du budget. Enfin, le budget est voté par le conseil municipal puis transmis par le maire au préfet et au ministère de l'intérieur pour approbation au plus tard dans les quinze jours francs à compter de la date du vote.

La tutelle peut effectuer d'office et sans renvoi de budget des corrections de forme. Mais elle en avise le Maire en même tant qu'elle lui adresse en retour un exemplaire du budget approuvé. La tutelle approuve le budget par arrêté ou le renvoie dans les cas ci-après au Maire (dans un délai de quinze jours) qui invite le conseil municipal à le modifier ou à le compléter :

- lorsque le budget n'est pas établi conformément aux dispositions de la loi ;
- lorsqu'il a été omis d'inscrire dans le budget une ou plusieurs dépenses obligatoires ;
- lorsqu'il apparait dans le budget une surestimation des recettes ou une sous-estimation des dépenses réelles.

Dans le cas d'un renvoi de budget par la tutelle, elle y adjoint une mise en demeure demandant au Maire de se conformer aux dispositions légales et réglementaires en vigueur. En outre, l'autorité de tutelle peut se substituer au Maire et à son conseil municipal pour prendre par arrêté les mesures demandées, signifiées dans la mise en demeure et l'adresser en retour au Maire pour exécution. Le Maire informe le conseil municipal des modifications apportées d'office à sa prochaine réunion.

-L'exécution du budget :

Pour l'exécution du budget voté et approuvé, le maire en est l'ordonnateur, à ce titre il tient une comptabilité administrative selon les modalités fixées par décret en conseil des ministres. Il est donc responsable de l'émission des recettes et des dépenses imputables au budget communal, et de la poursuite des recouvrements contentieux.

Les recettes communales sont perçues sur ordre de recettes ou par voie de rôles d'impôts ordonnancés par le Maire. Ces ordres de recettes et les impôts ordonnancés ont force

exécutoire. Au niveau des dépenses, le Maire ne peut engager une dépense que dans la limite des montants inscrits au budget de l'exercice. Pour cela, avant de signer un engagement, le Maire doit vérifier la réalité des coûts.

Seul le maire peut effectuer des dépenses dans les limites d'un plafond fixé par la tutelle. Mais pour ce qui est des dépenses supérieures au plafond il doit recueillir l'avis préalable de la municipalité appelée à se prononcer sur l'opportunité de la dépense.

-Le contrôle de l'exécution du budget :

Conformément à ses prérogatives, le maire établit mensuellement dans les huit jours suivant l'arrêt des écritures, un état mensuel d'exécution du budget daté et signé qu'il certifie exact après l'avis du receveur municipal. Il doit le soumettre à la municipalité et le communique pour information aux membres de la commission des affaires économiques, financières et domaniales qui doit donner son avis après la délibération du conseil municipal dont le procès verbal est transmis à la tutelle.

En plus, chaque année une inspection générale des communes est effectuée par la tutelle et comporte obligatoirement le contrôle des états et la vérification des écritures de l'ordonnateur (le Maire).

8.2.2.2-L'évolution du budget communal de Dimbokro

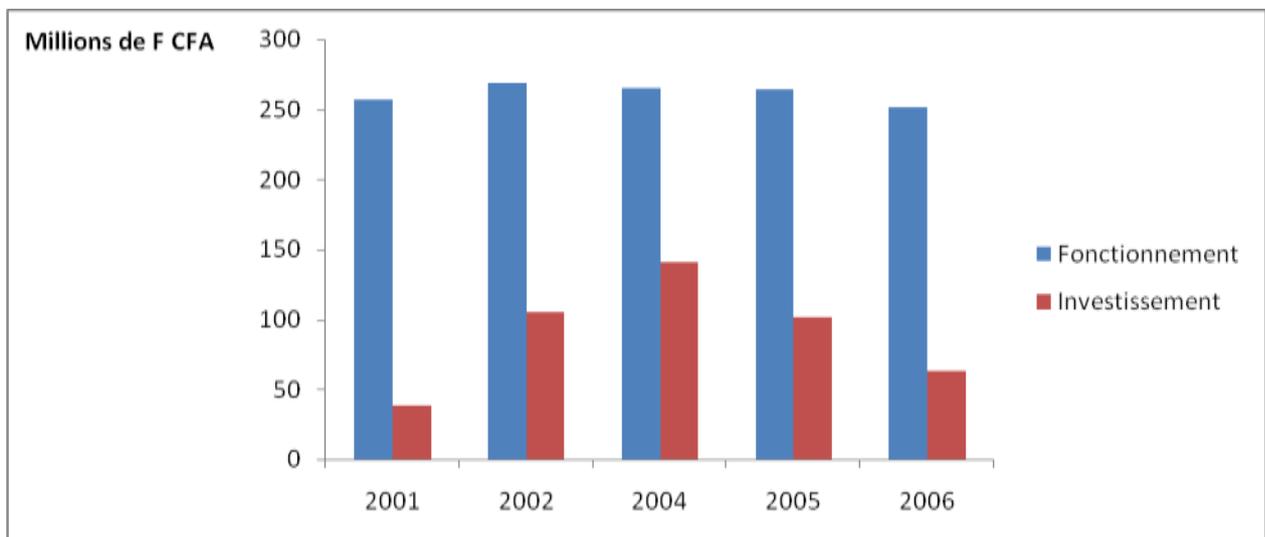
Les budgets contenus dans le tableau ci-dessous sont ceux contenus dans les comptes administratifs auxquels nous avons eu accès. Notre analyse porte donc sur la période allant de 2001 à 2006.

Tableau 8.3: Evolution du budget communal de Dimbokro

Budget	Prévisions budgétaires 2001	Prévisions budgétaires 2002	Prévisions budgétaires 2004	Prévisions budgétaires 2005	Prévisions budgétaires 2006
Fonctionnement	257 120 000	268 756 000	265 291 000	264 141 000	251 800 000
%	86,96	71,87	65,32	72,17	79,87
Investissement	38 568 000	105 180 000	140 871 000	101 848 000	63 480 000
%	13,04	28,13	34,68	27,83	20,13
Total	295 688 000	373 936 000	406 162 000	365 989 000	315 280 000

Source : comptes administratifs – Dimbokro, 2001, 2002, 2004, 2005, 2006.

A travers le tableau ci-dessus, on observe que le budget global de 2001 à 2006 est en nette croissance, passant 295 688 000 à 315 280 000. Cette dotation budgétaire semble instable. Elle a connu une période de croissance de 2001 à 2004. Puis de 2005 à 2006, on enregistre une baisse progressive du budget. C'est en 2004 qu'il a atteint un maximum de 406 162 000. Cette situation est la preuve que les ressources municipales de Dimbokro sont instables. Toutefois, la répartition du budget de 2001 à 2006 montre la faiblesse des ressources allouées aux investissements dans la commune. Le graphique ci-dessous montre très bien la part belle qui est faite au fonctionnement de la commune au détriment des investissements. La croissance des investissements suit l'évolution de la dotation budgétaire. C'est également en 2004 que les investissements ont connu leur plus grande hausse représentant environ 35% du budget.



Source : comptes administratifs – Dimbokro, 2001, 2002, 2004, 2005, 2006.

Figure 8.4: Répartition des budgets communaux de Dimbokro de 2001 à 2006

Il faut noter que dans l'ensemble, la croissance du budget de 2001 à 2006 n'est pas significative aussi bien au niveau du fonctionnement que de l'investissement. Cette stagnation du budget n'a pas permis à la mairie d'atteindre son quota de recrutement en personnel. Elle est à environ 80% de l'effectif qui lui est autorisé. Or des services tels le service administratif et le service technique ont encore besoin de ressources humaines pour être efficaces. Aussi faut-il ajouter que cette "non augmentation" du budget surtout la part des investissements constitue un frein à la mise en œuvre des programmes de développement pour des besoins de plus en plus croissant et le coût des équipements sans cesse croissant. Ceci explique la non-tenu des délais d'exécution des projets qui trainent sur plusieurs années. La construction de

la nouvelle gare routière qui doit rassembler toutes les gares de la ville en lieu unique en est la preuve. Aussi la réalisation de projets de construction d'écoles primaires en deux tranches de trois classes confirme cet état de fait.

8.2.2.3-La mobilisation des ressources communales

8.2.2.3.1-Le recouvrement des recettes

➤ **L'évolution des impôts d'Etat :**

Tableau 8.4: La part des impôts d'Etat attribués à la commune de Dimbokro

Exercice	Prévisions	Recouvrements	Ecart prévisions-recouvrements	Pourcentage de recouvrements %
2001	134 200 000	85 799 854	48 400 146	63,93
2002	106 200 000	72 347 784	33 852 216	68,12
2004	86 200 000	73 164 610	13 035 390	84,88
2005	90 750 000	83 634 776	7 115 224	92,16
2006	86 750 000	59 050 960	27 699 040	68,07

Source : comptes administratifs – Dimbokro, 2001, 2002, 2004, 2005, 2006.

Le tableau ci-dessus présente la part des impôts d'Etat émis et recouverts pour le compte de la commune de Dimbokro pendant cinq (5) années. Il est à constater que dans les prévisions budgétaires, les impôts d'Etat ont décliné de 2001 à 2006, passant de 134 200 000 à 86 750 000. En ce qui concerne le recouvrement de ces impôts, il faut dire qu'ils sont recouverts à hauteur de 60% au minimum. Mais pendant, les exercices 2004 et 2005, leurs taux ont atteint respectivement 84,88% et 92,16% avant de redescendre à 68,07% en 2006. Ainsi, la moyenne de recouvrement de ces impôts pour les cinq (5) années d'exercices est de 75,43%.

La baisse continue des prévisions des impôts d'Etat sur cette période pourrait s'expliquer par deux (2) facteurs. D'abord, la fermeture de l'UTEXI en 2002 qui, à elle seule, versait 100 millions d'impôt foncier et 80 millions de patente aux services du trésor et des impôts de la ville dont 40 % revenait à la commune. Ce qui a créé un manque à gagner de 72 millions chaque année pour la mairie (soit 40 millions d'impôt foncier et 32 millions de patente). Le second facteur est la survenue de la crise militaro-politique en Côte d'Ivoire en septembre 2002 qui a accentué les difficultés économiques dans toutes les villes ivoiriennes. C'est donc la prise de conscience de ces deux (2) facteurs qui aurait contraint les autorités municipales de Dimbokro à revoir à la baisse les prévisions des impôts d'Etat dans le budget communal sachant que les populations auront du mal à s'acquitter de leurs impôts.

Toutefois, les taux de recouvrement des impôts d'Etat par rapport aux prévisions montrent que bons nombres des contribuables de la ville paient leurs impôts. Ces taux semblent même élevés que les moyennes nationales de 1983 et 1984 (respectivement 46,57% et 35,99%) mentionnés par Attahi, 1993. Mais, les impôts non recouverts constituent des sommes importantes (au moins 30% des prévisions). C'est le non paiement de ces impôts qui entraine la stagnation et la faiblesse du budget communal. Il faut donc sensibiliser et inciter les populations à s'acquitter de leurs impôts pour que la commune de Dimbokro puisse accroître ses ressources financières afin de mener des actions de développement significatives.

➤ **L'évolution des recettes propres de la commune :**

Tableau 8.5: Le recouvrement des recettes propres de la commune de Dimbokro

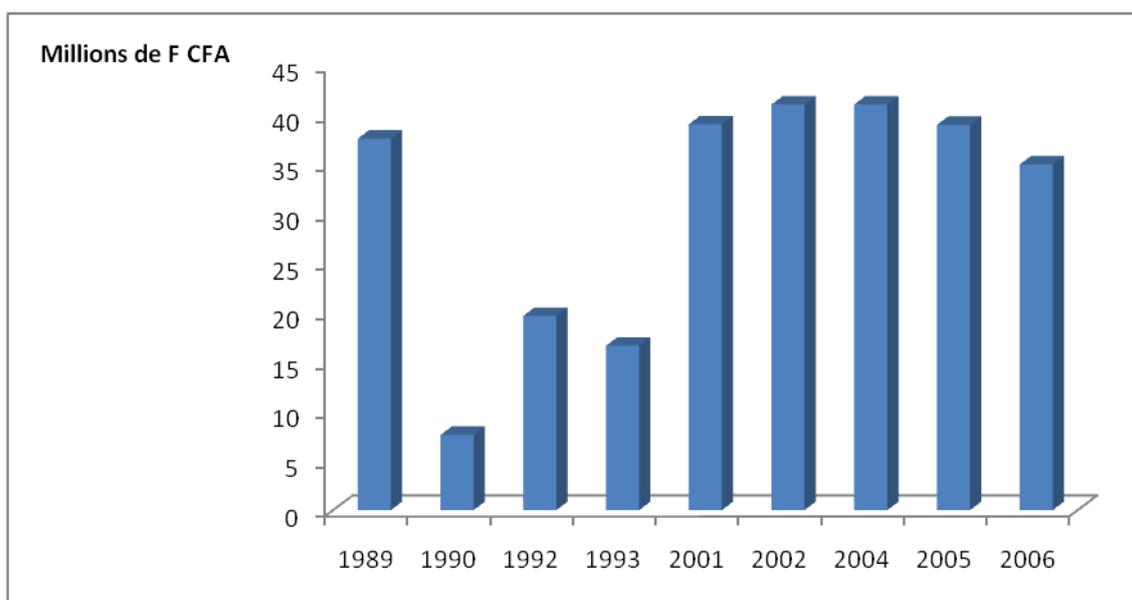
Exercice	Prévisions	Recouvrements	Ecart prévisions-recouvrements	Pourcentage de recouvrements %
2001	102 990 000	85 746 461	17 243 539	83,26
2002	118 935 000	118 717 786	217 214	99,82
2004	133 310 000	124 335 427	8 974 573	93,27
2005	127 610 000	113 326 071	14 283 929	88,80
2006	132 710 000	119 379 431	13 330 569	89,95

Source : comptes administratifs – Dimbokro, 2001, 2002, 2004, 2005, 2006.

Le tableau 8.5 présente de façon générale le recouvrement des recettes propres de la commune de Dimbokro par rapport aux prévisions au cours des cinq (5) années. Les recettes propres de la commune de Dimbokro semblent stables dans leur évolution. Hormis l'exercice 2001, toutes les recettes recouvrées oscillent entre 113 millions et 124 millions. Leur taux de recouvrement atteint les 80% ; en 2002, pratiquement 100% de ces recettes ont été recouvrées. Comparativement aux impôts d'Etat, les recettes propres sont mieux maîtrisées par les autorités municipales de Dimbokro. Car la totalité de ces recettes revenant à la commune, le maire et sa municipalité s'investissent dans la sensibilisation des contribuables quant au paiement des taxes et redevances communales. Aussi, le personnel du service financier, en charge du recouvrement de ces recettes est fourni en ressources humaines (27% du personnel de la mairie) et matériels de locomotion (des mobylettes).

➤ **L'aide financière de l'Etat ou la dotation globale de fonctionnement :**

Rappelons que la DGF est un appui budgétaire accordée aux communes par le pouvoir central pour les aider à supporter les charges de fonctionnement de leurs entités communales. La DGF attribuée à la commune de Dimbokro a considérablement baissé de 1989 à 1993, passant 37 620 000 à 16 649 000, soit une réduction de moitié de l'aide allouée à la commune. Mais à partir de 2001, la DGF est revue à la hausse allant jusqu'à atteindre les 41 millions en 2002 et 2004.



Source : comptes administratifs-Dimbokro et Kouamé, 1996

Figure 8.5: Evolution de la DGF attribuée à la commune de Dimbokro

Cependant ce qui pourrait expliquer la première tendance c'est-à-dire la réduction de la DGF, c'est que les effets de la crise économique commencèrent à se faire sentir sur les finances de l'Etat. Il s'est donc vu dans l'obligation de réduire son aide allouée aux communes de 1986 à 1994. Sur cette période, la DGF allouée à l'ensemble des communes est passée de 12 milliards en 1986 à 5 milliards 300 millions (Kouamé, 1996). Néanmoins, la seconde tendance allant de 2001 à 2006 est marquée par une reprise de l'aide allouée à la commune de Dimbokro et probablement aux communes de l'intérieur. Ce qui serait à la base d'un tel changement de comportement malgré la persistance de la crise, et de la situation de belligérance en Côte d'Ivoire est la prise de conscience du pouvoir central quant à la dépendance des communes telle que Dimbokro, vis-à-vis de la DGF pour leur fonctionnement. Les deux tendances sont bien visibles sur le graphique ci-dessus.

➤ **L'évolution des recettes diverses et accidentelles :**

Tableau 8.6: Le recouvrement des recettes diverses et accidentelles

Exercice	Prévisions	Recouvrements	Ecart prévisions-recouvrements	Pourcentage de recouvrements %
2001	4 000 000	2 243 095	1 756 905	56,08
2002	4 550 000	4 769 650	-168 450	104,83
2004	4 710 000	5 249 969	-460 065	111,46
2005	4 710 000	347 195	4 375 775	7,37
2006	4 790 000	8 714 600	-3 991 915	181,93

Source : comptes administratifs – Dimbokro, 2001, 2002, 2004, 2005, 2006.

Les recettes diverses et accidentelles sont constituées des amendes forfaitaires, des vignettes autos (20% des produits de ces vignettes sur les véhicules reviennent aux communes) et autres recettes accidentelles. Au vue du tableau ci-dessus, on remarque qu'il n'est pas aisé de prévoir ces recettes diverses et accidentelles. Les écarts entre les recettes prévues et celles recouvrées sont le plus souvent énormes. Les exercices 2004 et 2005 montrent bien qu'il y a déphasage entre les prévisions et les recouvrements. Toutefois, les recettes recouvrées sur les cinq années d'exercice ont des taux au-dessus des 100% pour trois (3) années contre un autour des 56% et un autre en dessous des 10%. Ces recettes sont les seules à enregistrer des taux de recouvrements au-delà des 100%. Malgré des taux de recouvrement au-delà allant de 100%, ces recettes ne procurent pas des sommes importantes à la commune. La recette la plus élevée n'atteint pas dix millions. Le caractère imprévisible de ces recettes est justifié les écarts entre les prévisions et les recouvrements. Ce sont en fait des recettes additionnelles qui viennent s'ajouter aux recettes propres. Hormis, les produits de vignettes, ces recettes relèvent de comportements irréguliers des contribuables.

➤ **L'évolution des recettes globales de la commune :**

Tableau 8.7: L'évolution des recettes globales recouvrées

Recettes	2001	2002	2004	2005	2006
Fonctionnement	212 860 972	236 906 782	243 821 568	236 326 025	222 144 991
%	84,66	71,54	69,92	80,49	82,79
Investissement	38 568 000	94 248 800	104 884 600	57 293 546	46 204 905
%	15,34	28,46	30,08	19,51	17,21
Total	251 428 972	331 155 582	348 706 168	293 619 571	268 349 896

Source : comptes administratifs – Dimbokro, 2001, 2002, 2004, 2005, 2006.

Les recettes globales regroupent les recettes de fonctionnement et les recettes d'investissement. L'analyse du tableau ci-dessus montre que les recettes de fonctionnement pendant les cinq (5) années d'exercice oscillent entre 210 et 245 millions. Elles représentent en moyenne 77,88% des recettes globales de la commune ; alors que les recettes d'investissement réduites et instables équivalent à près de 22,12% des recettes communales totales de Dimbokro. Les recettes d'investissement de Dimbokro sont essentiellement alimentées par la part fixe de l'Etat qui varie entre 35 et 67 millions, auxquels il faut ajouter le prélèvement sur fonds d'investissement et parfois les recettes diverses dont le produit est faible. Ces recettes d'investissement variant de 38 à 115 millions dénotent la faible capacité de la commune à mobiliser des ressources pour l'investissement.

Cependant l'évolution des recettes globales recouvrées à Dimbokro varie entre 250 à 350 millions. Comparés aux recettes des grandes communes telles celles d'Abidjan, ces chiffres sont insignifiants. Car les recettes de la commune d'Adjamé par exemple ont franchi le milliard en 1988 (Koffi, 2002). La commune de Dimbokro ne peut donc pas prétendre réaliser des projets de grandes importances financières sans aides extérieures car ses ressources financières sont faibles surtout au niveau de leur mobilisation pour l'investissement.

8.2.2.3.2-L'utilisation des ressources financières

Les ressources financières communales sont utilisées pour deux (2) sortes de dépenses : les dépenses de fonctionnement et les dépenses d'investissement.

➤ Les dépenses de fonctionnement :

Les dépenses de fonctionnement engagées par les autorités municipales sont structurées par services. Ainsi, nous avons les dépenses des services généraux, des services de collectivité, des services sociaux, culturels et de promotion humaine, des services économiques, et des dépenses diverses. Pour une meilleure compréhension de cette structure des dépenses, nous allons préciser ce que renferment ces services. Les dépenses des services généraux sont les dépenses de fonctionnement des organes de la commune plus le secrétariat général. Les dépenses des services de collectivité concernent les dépenses sur les services qui s'occupent des travaux de collectivité c'est-à-dire qui servent à l'ensemble de la population. Elles ont trait aux travaux du service technique (le ramassage des ordures ménagères, l'entretien des voies, etc.). Quant aux dépenses des services économiques, elles renferment toutes les dépenses de la direction financière de la commune. Au niveau des dépenses des

services socio-culturels et de promotion humaine, il s'agit de l'aide apportée aux indigents (aide aux retraités, les prises en charges scolaires,...) et du financement des manifestations de jeunes (tournois et autres activités). Enfin, les dépenses diverses, c'est toutes les dépenses non comprises dans les services mais pouvant engendrer des dépenses imprévues et les dettes de la commune. Il nous paraît important d'analyser la répartition des dépenses engagées par service.

Le tableau 8.8 présente les dépenses de fonctionnement engagées par la mairie de Dimbokro au cours des exercices 2001, 2002, 2004, 2005 et 2006. Elle a engagé plus de dépenses dans le fonctionnement des services généraux. Ces dépenses engagées représentent en termes de proportion 52 à 58% des dépenses de fonctionnement. Ensuite, viennent les services de collectivité où sont englobées entre 21 et 26% des dépenses ; suivies des services diverses (14 à 23% des dépenses) qui constituent le règlement des imprévues et dettes contractées par la mairie. A ce niveau, les dépenses sont progressivement en baisse (de 22,58 à 14,66%) ; ce qui signifierait qu'il y a de moins en moins d'imprévues et de dettes dans la gestion financière de Dimbokro. Toutefois, les services socio-culturels et de promotion humaine, insignifiants dans les dépenses en 2001 (0,18%), réclament chaque année un peu plus pour son fonctionnement. Enfin, les services économiques semblent être les moins exigeants en termes de dépenses de fonctionnement. Ces dépenses sont toujours restées en dessous des 2%.

De façon spécifique, ces dépenses sont par la suite ventilées à huit (8) niveaux : les salaires et indemnités, les charges sociales, les transports et frais de missions, les carburants et lubrifiants (pour les véhicules et engins motorisés), les matériels et fournitures, les abonnements en Eau-Electricité-Téléphone, les travaux et services à l'entreprise, et les interventions et transferts. L'analyse de cette ventilation entre les différentes obligations de la commune nous amène à observer le tableau 59. Ce tableau nous révèle que chaque année près de 43 à 49% des dépenses de fonctionnement sont englobées dans les salaires et indemnités des élus et du personnel municipal de Dimbokro. Les salaires et indemnités sont une obligation pour les autorités municipales qui ne peuvent les réduire pour une meilleure efficacité de la commune. Ainsi, les salaires sont toujours payés à Dimbokro, ce qui n'est toujours pas le cas dans des communes de l'intérieur. En ce qui concerne les dépenses en interventions et transferts, elles sont globalement plus élevées mais évoluent de manière descendante, passant de 22,11% à 11,90%. Elles sont ainsi réduites probablement au profit des dépenses de carburants et lubrifiants qui ont crû du fait de l'augmentation sans cesse de produits. Toutefois, les trois (3) derniers paragraphes c'est-à-dire matériels et fournitures,

abonnement Eau-Electricité-Téléphone, travaux et services à l'entreprise ont des taux en dessous des 10%. Mais une plus somme d'argent est consacrée aux matériels et fournitures, puis au paiement des factures d'eau, d'électricité et de téléphone. Enfin, les dépenses consacrées aux travaux et services à l'entreprise (le paiement des travaux ou services effectués au sein de la mairie faute de compétence sur place) varient entre 2,80 à 4,82% des dépenses de fonctionnement de la mairie. Au vu de la ventilation des dépenses de fonctionnement, on observe que la part accordée aux dépenses de collectivité semble insuffisante (21 à 26% des dépenses de fonctionnement). Cette insuffisance des dépenses de collectivité est à la base des difficultés de ramassages des ordures dans la ville, du curage des caniveaux et du nettoyage des zones enherbées. En somme, les ressources allouées à ce chapitre ne permettent pas à la mairie d'assurer convenablement les services de collectivité si importants pour la ville.

Cependant, il n'y a pas que le fonctionnement qui nécessite des dépenses, il y a également l'investissement qui permet de mener des actions de développement pour le bien-être des populations.

Tableau 8.8: Répartition des dépenses de fonctionnement par service

Années	Services généraux	Services de collectivité	Services socio-culturels et de promotion humaine	Services économiques	Services divers	Totaux
2001	129 853 462 52,84%	55 296 972 22,50%	432 430 0,18%	4 662 708 1,90%	55 478 419 22,58%	245 723 991 100%
2002	143 996 482 56,10%	55 187 468 21,50%	2 295 000 1,00%	2 332 113 1,00%	52 076 313 20,40%	256 885 475 100%
2004	133 353 033 54,08%	55 098 577 22,34%	6 866 593 2,78%	2 137 417 0,87%	49 120 908 19,93%	246 576 528 100%
2005	135 430 916 57,79%	53 848 198 22,98%	7 158 888 3,05%	2 468 020 1,05%	35 446 741 15,13%	234 352 763 100%
2006	123 511 714 55,64%	56 499 998 25,45%	7 037 117 3,17	2 403 628 1,08%	32 543 464 14,66%	221 995 921 100%

Source : comptes administratifs – Dimbokro, 2001, 2002, 2004, 2005, 2006.

Tableau 8.9: Ventilation détaillée des dépenses de fonctionnement

Années	Salaires et indemnités	Charges sociales	Transports et frais de mission	Carburants et lubrifiants	Matériels et fournitures	Abonnement Eau- Electricité- Téléphone	Travaux et services à l'entreprise	Interventions et transferts	Totaux
2001	99 857 262 43,91%	9 729 206 4,28%	6 438 703 2,83%	33 650 000 14,80%	11 284 288 4,96%	9 795 049 4,31%	6 361 239 2,80%	50 293 441 22,11%	227 409 188 100%
2002	110 913 884 46,82%	9 564 721 4,04%	6 739 500 2,84%	34 912 000 14,74%	16 180 254 6,83%	10 491 576 4,43%	10 204 360 4,30%	37 889 161 16,00%	236 895 446 100%
2004	102 149 098 41,43%	9 229 374 3,74%	13 241 685 5,37%	36 480 000 14,79%	21 770 867 8,83%	7 208 217 2,92%	11 886 329 4,82%	44 610 958 17,39%	246 576 528 100%
2005	102 116 101 43,57%	8 896 781 3,80%	10 111 715 4,31%	39 600 000 16,90%	16 933 028 7,22%	8 498 814 3,63%	10 877 814 4,64%	37 132 764 15,84%	234 352 763 100%
2006	109 058 316 49,13%	8 922 829 4,02%	5 108 650 2,30%	38 765 480 17,46%	14 885 889 6,70%	7 859 082 3,54%	10 369 365 4,67%	26 421 310 11,90%	221 995 921 100%

Source : comptes administratifs – Dimbokro, 2001, 2002, 2004, 2005, 2006.

➤ **Les dépenses d'investissement :**

Les dépenses d'investissement sont celles consacrées à l'équipement des quatre (4) services mentionnés au niveau des dépenses de fonctionnement de la commune. Nous avons donc les dépenses d'équipement des services généraux, des services de collectivité, des services socio-culturels et de promotion humaine, et des services économiques. Il est à remarquer qu'il n'existe pas ici de dépenses diverses.

Tableau 8.10: Répartition des dépenses d'investissement par service

Années	Equipement des Services généraux	Equipement des Services de collectivité	Equipement des Services socio-culturels et de promotion humaine	Equipement des Services économiques	Totaux
2001	-	-	6 941 010 35,16%	12 800 000 64,84%	19 741 010 100%
2002	1 240 800 1,40%	75 712 160 85,70%	11 400 000 12,90%	-	88 352 960 100%
2004	2 440 000 2,33%	18 809 693 17,93%	44 915 567 42,82%	38 714 410 36,92%	104 879 670 100%
2005	14 268 808 24,90%	1 100 000 1,92%	28 970 758 50,57%	12 953 980 22,61%	57 293 546 100%
2006	400 000 0,87%	16 719 147 36,18%	29 085 758 62,95%	-	46 204 905 100%

Source : comptes administratifs – Dimbokro, 2001, 2002, 2004, 2005, 2006.

Le tableau 8.10 montre que les investissements ne sont pas constamment repartis entre les différents services. Des investissements sont souvent prévus à tous les niveaux, mais en fonction de l'état de recouvrement des recettes les autorités se voient dans l'obligation de supprimer certaines dépenses en fonction des priorités. De 2001 à 2006, les dépenses d'investissements ont été constamment engagées au niveau des équipements des services socio-culturels et de promotion humaine. Ce secteur s'est vu attribuer la proportion la plus élevée des dépenses d'investissement. Il semble être la priorité des autorités municipales de Dimbokro. Ce n'est qu'en 2002 qu'il a été délaissé (12,90%) au profit de l'équipement des services de collectivité avec 85,70% des dépenses engagées dans l'année soit 75 712 160 francs. L'équipement des services généraux a enregistré les taux de dépenses les plus bas sauf en 2005 où ce taux s'élevait à environ 25%. Il ne nécessiterait donc pas de gros investissements. Quant aux services économiques, ils ont enregistré la plus grande part des

dépenses d'investissement en 2001 à hauteur de 64,84% (12 800 000), mais en valeur réelle la plus forte dépense engagée pour ce secteur est de 38 714 410 francs en 2004.

Cette situation dans la ventilation des investissements s'explique par le fait que la part consacrée à l'investissement dans le budget communal est faible. Elle varie de 13 à 20%, ce qui donne numériquement 38 à 63 millions de F CFA. Cette insuffisance de fonds attribué à l'investissement oblige les autorités municipales à opérer des choix par priorité. Ces priorités ne sont pas forcément les meilleures. Nous relevons que les services de collectivités devront être l'objet d'une attention particulière de sorte à fournir le matériel adéquat aux services techniques qui a en charge au quotidien des travaux "d'hercule" dans la ville (le ramassage des ordures, les travaux d'assainissement, etc.).

Toutes ces dépenses engagées par les autorités municipales de Dimbokro sont investies dans l'immobilier et le mobilier. Mais il arrive parfois que des communes engagent des dépenses dans des matières incorporelles (c'est-à-dire qui ont une valeur économique sans exister matériellement).

Tableau 8.11: Répartition des dépenses selon le type d'investissement

Années	Immobiliers	Mobiliers	Totaux
2001	19 741 010 <i>100%</i>	-	19 741 010 <i>100%</i>
2002	49 328 000 <i>55,83%</i>	39 024 960 <i>44,17%</i>	88 352 960 <i>100%</i>
2004	81 629 670 <i>77,83%</i>	23 250 000 <i>22,17%</i>	104 879 670 <i>100%</i>
2005	38 531 980 <i>67,25%</i>	18 761 566 <i>32,75%</i>	57 293 546 <i>100%</i>
2006	40 634 648 <i>87,94%</i>	5 570 257 <i>12,06%</i>	46 204 905 <i>100%</i>

Source : comptes administratifs – Dimbokro, 2001, 2002, 2004, 2005, 2006.

Le tableau 8.11 présente la répartition des dépenses selon le type d'investissement pour cinq (5) années (de 2001 à 2006). Ces dépenses sont ventilées dans l'immobilier et le mobilier. L'immobilier est constitué des constructions de bâtiments (écoles, magasins, etc.), de travaux d'assainissement et de réhabilitation de rues et autres travaux. Quant au mobilier, il s'agit d'achat d'appareils électroménagers, de tables de bureau, de chaises, tables banc, d'achat de véhicules, etc. Cependant, il est à remarquer que les dépenses d'investissement sont en majorité engagées dans l'immobilier avec des proportions allant de 55 à 100%. En valeur numérique ces investissements dans l'immobilier oscillent entre 19 à 82 millions de

francs. Alors que le mobilier s'est vu affecter des dépenses allant de 5 à 39 millions de francs. Il est même arrivé qu'aucune dépense ne soit engagée dans le mobilier (en 2001). L'immobilier semble donc plus important car il constitue l'investissement visible aux yeux de la population, mais aussi le plus important pour elle.

➤ **L'évolution des dépenses :**

Tableau 8.12: L'évolution des dépenses engagées

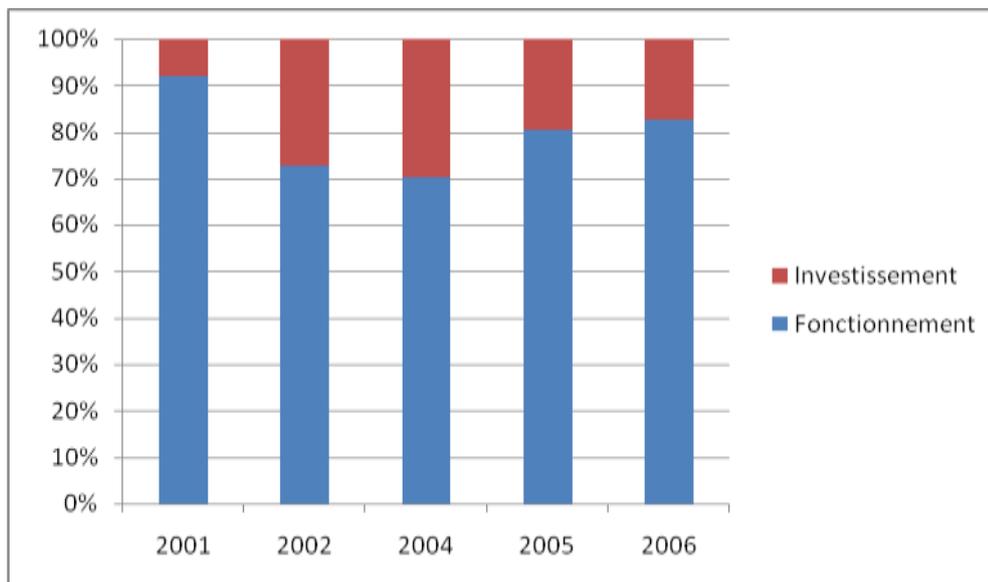
Dépenses	2001	2002	2004	2005	2006
Fonctionnement	227 409 188	236 895 446	246 576 528	234 352 763	221 995 921
%	92,00	72,83	70,16	80,35	82,77
Investissement	19 741 010	88 352 960	104 879 670	57 293 546	46 204 905
%	8,00	27,17	29,84	19,65	17,23
Total	247 150 198	325 248 406	351 456 198	291 646 309	268 200 826

Source : comptes administratifs – Dimbokro, 2001, 2002, 2004, 2005, 2006.

Le tableau ci-dessus présente l'évolution des dépenses totales engagées par la mairie de Dimbokro sur cinq (5) années d'exercice (2001, 2002, 2004, 2005, 2006). Ces dépenses ont été engagées à deux (2) niveaux, à savoir pour le fonctionnement de l'entité communale et enfin pour les investissements au bénéfice de la commune. Ces dépenses sont ordonnancées par le maire, leur paiement se fait par le receveur municipal en fonction de la disponibilité des ressources au trésor. Ainsi, il arrive que la commune enregistre des dettes qui seront payées au cours l'exercice suivant.

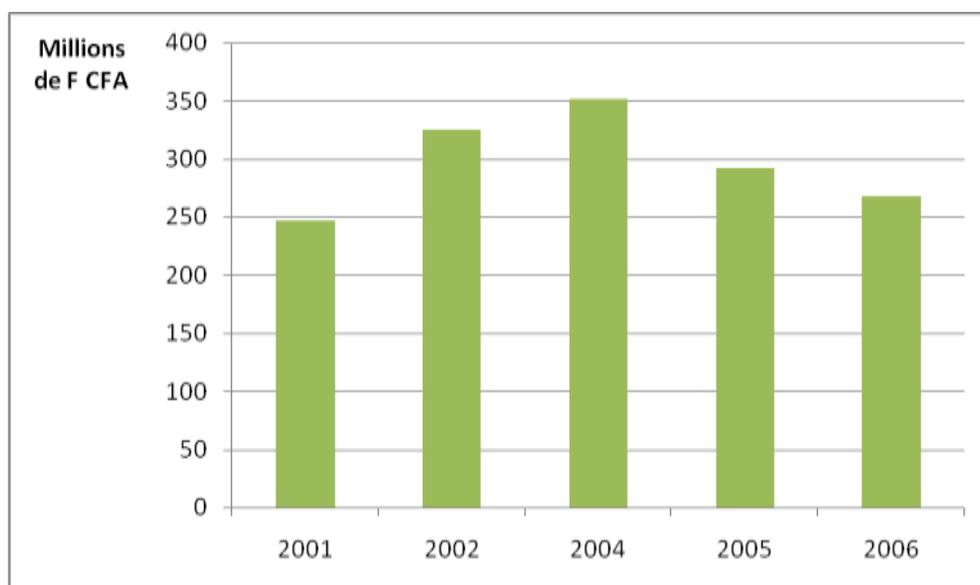
Cependant la part des dépenses de fonctionnement et d'investissement dans les dépenses totales ordonnancées telle que présentée sur la figure 8.6, montre que les dépenses de fonctionnement représentent au moins 70% des dépenses communales. Alors que les dépenses d'investissement n'excèdent pas les 30%. Ces dernières, avec une représentativité de 8% en 2001 croissent à environ 30% en 2004, puis connaissent une chute de leur niveau jusqu'en 2006 (17,23%).

Toutefois, la figure 8.7, présente le niveau des dépenses totales engagées par la mairie au cours des cinq (5) années d'exercice en millions de F CFA. En 2001, la mairie de Dimbokro a engagé des dépenses totales atteignant à peine 247 millions. Elles sont passées l'année suivante à 325 millions, puis atteignant la barre de 351 millions en 2004. Elles baissent peu à peu jusqu'à 268 millions en 2006. Ces dépenses reflètent à peu près le niveau général des recettes et la capacité de la commune à mobiliser des fonds.



Source : comptes administratifs – Dimbokro, 2001, 2002, 2004, 2005, 2006.

Figure 8.6: Proportion des dépenses de fonctionnement et d’investissement dans les dépenses globales engagées.



Source : comptes administratifs – Dimbokro, 2001, 2002, 2004, 2005, 2006.

Figure 8.7: Les dépenses totales engagées par la mairie

CHAPITRE 9 : LES ACTIONS, LES PROBLEMES ET PERSPECTIVES DE LA COMMUNALISATION A DIMBOKRO

9.1-LES ACTIONS DE LA COMMUNALISATION : LES EQUIPEMENTS ET SERVICES URBAINS

9.1.1-La programmation des équipements

9.1.1.1-Le contexte de programmation des équipements pendant la période de centralisation

Pendant les deux premières décennies de l'indépendance, la ville était dirigée par un préfet-maire, représentant de l'administration centrale. La prise de décision d'intérêt local venait de l'administration centrale. Le préfet-maire ne faisait qu'appliquer les décisions de cette administration.

Dans ce contexte de gestion très centralisée, la définition des normes d'équipements et de services urbains relevait du pouvoir central. Ainsi, une même grille d'équipements et de services aux standards élevés est arrêtée pour toutes les villes ivoiriennes dans le but de faire triompher une idéologie moderniste.

Cependant, la conception et les études pour la programmation des équipements étaient assurées par des bureaux d'études étrangers qui ne faisaient que transposer dans la majorité des cas, les solutions de leur société d'origine aux problèmes urbains en Côte d'Ivoire (Kouamé, 1996). C'est dans ce sens que des plans quinquennaux ont été élaborés en Côte d'Ivoire pour la réalisation des équipements dans tout le pays. En outre, le BNEDT et le BCET qui sont des bureaux d'étude nationaux ont également participé à la conception de ce modèle d'urbanisme moderne. Ils avaient pour mission d'éclairer au plan technique les pouvoirs publics dans la prise de décisions. Ces organismes avaient une assistance technique étrangère attachée à un modèle urbain aux normes occidentales. C'est dans cette logique que deux programmes importants, en l'occurrence le programme « industrialo-textile » pour les villes du chemin de fer et le programme d'« urbanisme tournant » (ou fête tournante d'indépendance) pour l'ensemble du pays qui ont permis de doter des villes comme Dimbokro en équipements et services urbains bien plus importants qu'ailleurs. Ce qui a fait dire à Bredeloup (1989) que les équipements et infrastructures réalisés dans la ville de Dimbokro sont surdimensionnés et n'ont pas tenu compte des réalités locales au vue de l'effectivité de l'activité en cours dans la ville.

Par ailleurs, avec la venue de la crise économique et sur insistance des institutions financières, les autorités ivoiriennes vont renforcer la communalisation par la loi 78-07 du 09

janvier 1978 engendrant du coup beaucoup de changements dans la gestion des villes (à partir de 1980 avec les premières élections municipales), notamment la programmation des équipements d'intérêt local.

9.1.1.2-La programmation des équipements pendant la période de décentralisation : le programme triennal

Aux termes de la loi instituant la communalisation, les communes sont tenues de préparer un budget et un programme triennal d'immobilisation. Ils peuvent donc prévoir les investissements futurs sur les trois prochaines années. Le programme triennal est donc l'échéancier des actions à mener sur une période trois (3) ans. Cette programmation des projets et opérations est glissante car chaque année, les projets à réaliser peuvent être retirés, ajouter ou stabilisés. De manière précise, il revient aux autorités communales de concevoir et de programmer des équipements et services d'intérêt local en vue de permettre le développement local. Ainsi, avant la conception du budget, un effort est fait pour identifier sur le territoire communal, les futures réalisations qui valent la peine d'être inscrites au budget.

A Dimbokro, pour tenir compte des aspirations de la population, le maire et son équipe ont mis à contribution les groupes sociaux à travers leurs représentants (les chefs de quartier, les responsables des groupements d'activité, etc.). Cela est étayé par les propos du maire de Dimbokro repris par Kouamé (1996) : « Généralement, la municipalité réfléchit, elle se rend compte que dans tel quartier il y a des besoins. Ou encore les responsables de tel quartier nous écrivent pour dire, nous souhaiterions que cette année, vous puissiez construire tel ou tel équipement dans notre quartier ». C'est donc à l'issue de réflexions et la prise en compte des revendications des populations qu'il est inscrit dans un document la liste des équipements à réaliser pour trois années. A la fin de chaque année d'exercice, les équipements qui n'auraient pas été terminés sont inscrits dans le programme triennal suivant. Mais lorsqu'une nouvelle équipe arrive à la tête de la commune, il arrive que des équipements programmés soient mis à l'abandon. Il est néanmoins à préciser que l'exécution des projets inscrits au programme triennal est fonction de l'état de recouvrement des recettes communales et de l'effectivité du niveau de la dotation de l'Etat attribuée aux communes.

9.1.1.3-L'exécution des projets de la commune

Les projets inscrits au programme triennal sont exécutés soit en régie (par les services de la Mairie), soit par une entreprise à travers un contrat.

En début de chaque exercice (année), la commune envoie son programme triennal à la direction régionale des marchés publics. Cette direction vérifie les coûts des projets inscrits dans ce programme et envoie une note à la commune en spécifiant les projets pour lesquels il faut passer un marché public. A ce propos, la loi indique que pour les dépenses supérieures à 60 millions, la commune doit passer un marché public à travers un appel d'offre ouvert. Pour la passation du marché public, c'est une commission ouverte à plusieurs structures étatiques plus un représentant de la commune qui siège afin de décider du choix de l'entreprise devant exécuter le projet. Toutefois, pour tout projet dont le coût est inférieur ou égal à 60 millions, la commune passe un contrat de gré à gré avec une entreprise de son choix si elle (la commune) ne peut l'exécuter en régie.

C'est ce mécanisme qui a permis la réalisation de plusieurs projets communaux à Dimbokro de 1980 à 2007.

9.1.2-Les réalisations de la commune : équipements et services

Dans toutes les communes ivoiriennes, les projets réalisés sont de deux (2) natures : les équipements immobiliers et les équipements mobiliers. Les investissements dans le mobilier consistent en l'achat de meubles de bureau, de table-bancs, d'appareils électroménagers, d'outils de travail tel la tondeuse, de chaises et bâches pour les manifestations, de matériels informatiques, de machines à écrire, d'engins motorisés tels les véhicules et mobylettes. Quant aux équipements immobiliers, ils regroupent la construction de bâtiments (les écoles, les magasins, etc.), la réfection de bâtiments, l'ouverture et le rechargement de voies, les travaux de lotissement, d'assainissement, la construction et le curage de caniveaux, le ramassage des ordures ménagères et bien d'autres actions. Nous analyserons les actions menées par la commune par catégorie et en fonction du financement. Ces actions portent sur la période allant de 1986 à 2007, les équipements du premier mandat de la communalisation à Dimbokro n'ont pas été mis à notre disposition.

9.1.2.1-Les équipements bénéficiant aux services de la mairie

Une commune peut bien fonctionner que si elle a des services équipés et des locaux en bon état. C'est pourquoi les différentes équipes municipales qui se sont succédées de 1986 à

2007 ont consacré au total près de 110 444 145 F CFA aux travaux d'aménagement et d'équipement des services de la Mairie de Dimbokro, soit en moyenne 5 259 245 F CFA par an. Ces travaux ont consisté précisément à la réfection des locaux de la Mairie, l'aménagement des bureaux du Maire, des Archives et du Service Financier. A cela, il faut ajouter la fourniture de matériels nécessaires pour le fonctionnement quotidien des services. On note l'achat de mobiliers de bureau, de photocopieuse, de machines à écrire et d'un climatiseur. La Mairie s'est aussi équipée d'un standard téléphonique en 2004 permettant de relier tous ses services en réseau. Afin de permettre au Service Technique de mener à bien les activités de collectivité (ramassage d'ordure et entretien des voies), un véhicule Pick up, des outils (tondeuse, débroussailleuses), un tracteur et deux remorques (financés par le FIAU) ont été acquis.

Tableau 9.1: Les actions en faveur des services de la Mairie de 1986 à 2007

Projets réalisés	Année	Coût en F CFA	Financement
Aménagement du bureau du maire	1986	942 800	Mairie
Aménagement du bureau des archives	1987	1 920 382	Mairie
Clôture du logement du Secrétaire Général	1988	599 000	Mairie
Couverture (toiture)	1988	1 090 575	Mairie
Aménagement du bureau du Service Financier	1989	970 950	Mairie
Aménagement du logement du Secrétaire Général	1990	1 840 075	Mairie
Réfection des locaux de la Mairie	1992 et 1995	4 610 770	Mairie
Achat de mobiliers de bureau	2002	1 240 800	Mairie
Achat : 1 tracteur et 2 remorques	2002	37 784 160	FIAU
Achat : 2 débroussailleuses	2003 et 2005	2 200 000	Mairie
Achat : véhicule de fonction du Maire	2003	21 599 000	Mairie
Achat : imprimante laser pour le Service Financier	2003	377 935	Mairie
Equipement du logement du Secrétaire Général	2004 et 2007	1 000 000	Mairie
Installation téléphonique (standard)	2004	1 940 000	Mairie
Achat : 1 véhicule Pick up double cabine et 5 mobylettes pour Service Technique	2004 et 2005	20 198 803	Mairie
Achat : 1 photocopieuse, 2 machines à écrire, 1 climatiseur	2005 et 2006	11 580 005	Mairie
Achat : 1 tondeuse pour Service Technique	2006	548 890	Mairie
TOTAL		110 444 145	

Source : Mairie de Dimbokro, 2008

Toutefois, il est à noter que la résidence du Secrétaire Général, patrimoine communal, a subi de temps en temps des aménagements tel la construction de la clôture. Les meubles et appareils électroménagers de cette résidence ont souvent été à la charge de la Mairie. Toutes

les actions réalisées par les autorités municipales de Dimbokro en faveur des services généraux sont regroupées dans le tableau ci-dessus. Ces actions montrent que des efforts ont été faits dans le sens du fonctionnement des services municipaux malgré la faiblesse des ressources disponibles. Hormis, l'achat du tracteur et des deux remorques financés sur fonds FIAU, la Mairie de Dimbokro a financé sur fonds propres ces différents projets.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 9.1: Le tracteur du Service Technique acheté sur fonds FIAU en 2002. Il est utilisé pour le ramassage des ordures ménagères.

9.1.2.2-Les équipements scolaires

La commune de Dimbokro est suffisamment fournie en équipements scolaires surtout dans la ville. La ville de Dimbokro compte une école pour près de 1500 habitants. Ce rapport est très satisfait car il faut selon les normes de l'aménagement du territoire une école pour environ 5 milles habitants. Mais bon nombre de ces écoles ont été construites par le pouvoir central. Néanmoins, depuis 1986 le Conseil municipal a consenti des efforts dans l'éducation. Ces actions se répartissent aussi bien dans la ville que dans les villages de la commune. Les réalisations du Conseil municipal dans la ville de 1986 à 2007 se résument à la construction deux (2) écoles primaires plus une maternelle à la Cité SOGEFHIA, la construction de deux écoles en Zone Economique, l'achat d'une école de douze classes et la construction de latrines scolaires au quartier Dioulakro, la construction de deux écoles primaires plus la construction d'une école maternelle ainsi que la construction de latrines au Résidentiel. Toutefois, les autorités communales ont également équipé des écoles primaires et maternelles en table-bancs

et meubles de bureau pour les enseignants. La photo ci-dessous présente l'une des écoles construites par le Conseil municipal.



Cliché : Konan Pascal, 2011

Photo 9.2: Le bâtiment de trois classes plus bureau du Directeur tout équipé, construit par le Conseil municipal à l'EPP Hôpital sis au quartier Zone Economique.

Néanmoins la Mairie a mené quelques actions dans trois villages de la commune : Ahua, Ahouniassou et Dadiè-Kouassikro. Ce sont la réfection d'écoles à Ahua et Ahouniassou, la construction d'écoles de trois classes (plus équipement pour l'une) dans chacun des trois villages, ainsi que l'électrification d'une école à Ahua et la construction de latrines scolaires à Dadiè-Kouassikro. Il faut remarquer que rarement la mairie a construit des écoles de 6 classes. Elle procède par la construction d'écoles de trois classes dans le but de construire les trois classes restantes à l'avenir. C'est en fait une stratégie pour mieux répartir les actions de développement sur l'espace communal. Cette stratégie de réalisation de projet montre bien les limites des fonds alloués aux investissements à Dimbokro. Pour un budget d'investissement instable qui varie entre 38 à 140 millions, la mairie ne peut pas se permettre de construire des écoles de six classes dont le coût s'élève à près de 36 millions (Loba, 2008). Pour le faire, elle doit renoncer à tout autre investissement dans l'année d'exercice. Il faut observer qu'elle a reçu très peu d'aide de la part de l'état à travers les FIAU dans ce domaine. L'appui des FIAU dans le domaine de l'éducation sur ces onze années s'élève à près de 13 millions soit environ 6,27% des investissements consacrés à ce chapitre.

Tableau 9.2: Les équipements scolaires réalisés de 1986 à 2007

Projets réalisés	Année	Coût en F CFA	Financement	Localisation
Construction d'une école	1989-1990	12 890 974	Mairie	Cité
Construction d'une école (6 classes)	1992-1993	9 996 179	Mairie	Zone Economique
Réfection d'une école	1993	994 000	Mairie	Ahua
Réfection d'une école (6 classes)	1994	2 000 000	FIAU	Ahouniassou
Achat d'une école (12 classes)	1996-2001	28 753 000	Mairie	Dioulakro
Construction de latrines à EPP Dioulakro	1996	1 000 000	Mairie	Dioulakro
Construction d'une école (6 classes) + bureau + clôture	1996	7 125 000	FIAU	EPP CEG Résidentiel
Construction de 3 classes + WC à EPP Hôpital	1996	13 660 000	Mairie	Zone Economique
Construction de 3 classes primaires + bureau	1999	3 875 000	FIAU	Ahua
Construction de 3 classes maternelles	2001-2003	7 979 010	Mairie	EPP CEG
Construction 3 classes primaires + bureau	2004	15 815 878	Mairie	Ahua
Construction 3 classes primaires + bureau	2004	15 815 878	Mairie	Cité
Equipement de 6 classes + bureau	2004	3 700 000	Mairie	Ahua et Cité
Electrification d'une école	2004	4 497 433	Mairie	EPP Ahua
Equipement d'une école maternelle	2005	847 000	Mairie	Koffikro
Equipement de 3 classes + bureau	2005	2 545 758	Mairie	Dadiè Kouassikro
Construction de 3 classes primaires + bureau	2005	21 000 000	Mairie	Dadiè Kouassikro
Construction de latrines (6 cabines)	2005	3 500 000	Mairie	EPP Dadiè Kouassikro
Construction de 3 classes primaires	2006	21 000 000	Mairie	EPP Koffi Ackant
Equipement de 3 classes primaires + bureau	2006	2 545 758	Mairie	EPP Koffi Ackant
Construction de latrines (6 cabines)	2006	3 500 000	Mairie	EPP Koffi Ackant
Construction de 3 classes maternelles + bureau	2007	16 128 876	Mairie	Cité
Equipement de 3 classes maternelles + bureau	2007	2 000 000	Mairie	Cité
Electrification des groupes scolaires UTEXI et Belle-Ville	2007	5 880 000	Mairie	Belle-Ville Cité
TOTAL			207 049 744	

Source : Mairie de Dimbokro, 2008

La majorité des équipements scolaires réalisée par la Mairie de 1986 à 2007 a été financée sur fonds propre sauf quelques équipements financés (ou cofinancés) par le FIAU. Ces investissements dans le domaine scolaires s'évaluent à environ 207 049 744 F CFA pour les vingt et une (21) années d'exercices.

Dans l'ensemble, on constate que la commune de Dimbokro a reçu très peu d'aide au niveau de l'éducation depuis 1986. Il semble qu'elle ait été délaissée au profit d'autres communes en situation de retard car la ville de Dimbokro a bénéficié d'investissements colossaux avant 1980 (c'est pendant la gestion centralisée des villes). La conséquence de cette situation est que quelques écoles (les plus anciennes) demeurent sans clôture et des difficultés d'entretien des espaces envahis par des herbes.

9.1.2.3-Les équipements socio-économiques

Les marchés, la gare routière et l'abattoir sont les équipements socio-économiques qui ont fait l'objet d'investissement de la part du Conseil municipal. Le Grand marché, construit en 1975 par le pouvoir central est très important pour le Conseil municipal du fait des ressources qu'il engendre par le recouvrement des taxes sur le marché. Il a fait l'objet d'une réfection de 1993 à 1994 par la Mairie à hauteur 6 459 913 F CFA. Le marché a néanmoins connu des extensions à travers la construction de kiosques et magasins. Ainsi, on enregistre la construction de 25 kiosques de 1989-1991 et 1997-1999 ; puis la réalisation de 24 magasins en 2004 à 20 170 810 F CFA (Tableau 9.3). Il a été aussi procédé à la restauration des latrines du marché en 1998. Mais depuis 2006, le Grand marché source d'importants revenus pour la commune a été ravagé par un incendie qui a emporté l'étage supérieur du marché. Ce fut pour la énième fois qu'un marché est incendié en Côte d'Ivoire. Cela a suscité l'arrivée dans la ville des Présidents de la République et de la Chambre de Commerce et d'Industrie, venus apporter leurs soutiens aux commerçants et au Conseil municipal. Cependant ce marché nécessite une reconstruction mais faute de moyens financiers suffisants, les autorités municipales ont réinstallés les commerçants sinistrés autant que fait se peut.

Par ailleurs, le petit marché de la Cité construit sur financement canadien en 1984 par le tout premier Conseil municipal de Dimbokro pour faire taire les plaintes des habitants du quartier à propos de leur isolement et de la pénurie de commerces de proximité, a connu une réfection en 1986.

Toutefois, en 1989 le Conseil municipal a sollicité le FIAU pour la construction d'un abattoir pour la ville de Dimbokro. La construction de cet abattoir a été entamée en 1989 et terminée en 1997. Il est situé à l'entrée Ouest de la ville.

Au niveau du transport, les gares routières sont éparpillées en différents points de la ville. Celle située à proximité de la gare ferroviaire de part et d'autre de la voie pose souvent des problèmes de circulation. Alors dans le but de regrouper tous les véhicules de transport de voyageurs et de marchandises, les autorités municipales ont sollicité et obtenu un financement FIAU pour la construction d'une nouvelle gare routière à Belle-Ville en bordure la voie nationale. Cette gare est encore en construction depuis 1999 et les dépenses s'élèvent à ce jour à 92 586 839 F CFA. La structuration de cette gare est la suivante : une plate-forme de stationnement, une zone d'implantations des services (station services, bureaux, abri-voyageurs) et une aire d'attente pour les taxis-ville. La construction de cette gare qui dure depuis onze ans déjà peine à s'achever. Selon le tableau ci-dessous, c'est environ 171 164 892 F CFA qui ont été investis dans les équipements socio-économiques à Dimbokro (1986 à 2007). Toutes ces réalisations ont été faites seulement dans la ville.

Tableau 9.3: Les équipements socio-économiques réalisés de 1986 à 2007

Projets réalisés	Année	Coût en F CFA	Financement	Localisation
Réfection du marché de la Cité	1986	260 000	Mairie	Cité
Construction d'abattoir, puis réfection	1989-1997	13 293 350	Mairie-FIAU	Entrée Ouest de la ville
Construction du marché de Belle-Ville	1989	1 000 000	Mairie	Belle-Ville
Construction de 10 kiosques au Grand marché	1989-1991	8 545 913	Mairie	Commerce
Réfection du Grand marché	1993-1994	6 459 500	Mairie	Commerce
Construction de 15 kiosques au Grand marché	1997-1999	15 000 000	Mairie	Commerce
Restauration de latrines du au Grand marché	1998	894 500	Mairie	Commerce
Construction de la Gare routière (en cours)	1999-2007	92 586 839	Mairie-FIAU	Belle-Ville
Construction de 24 magasins au Grand marché	2004	20 170 810	Mairie	Commerce
Construction de kiosques au Grand marché	2005	12 953 980	Mairie	Commerce
TOTAL			171 164 892	

Source : Mairie de Dimbokro, 2008

9.1.2.4-Les équipements de santé

La ville de par son statut de capitale de région dispose d'un hôpital général situé au quartier Sokouradjan, devenu aujourd'hui Centre Hospitalier Régional (CHR). Cet hôpital, comme la plupart des grands équipements fut construit avant la décentralisation (la période de

renforcement de la communalisation en 1980) par le pouvoir central. Néanmoins, la construction du cabinet dentaire, de la morgue et de la clôture de l'Hôpital ont été effectuées par la Mairie sur fonds propre. La position excentrée de cet hôpital à la sortie Est de la ville pose des difficultés à la population dans des situations d'urgence médicale. Pour pallier aux problèmes d'accouchement des femmes enceintes éloignées de l'Hôpital, une maternité a été construite par la Mairie de 1992 à 1993 à Commikro au Sud de la ville. En dehors de la ville, un dispensaire a également été construit à Krokrokro en 1987. Mais le tableau ci-dessous ne nous permet pas d'avoir le coût exact du financement de ce projet et celui du cabinet dentaire de l'Hôpital. Il est à remarquer que depuis 1993, aucun investissement n'a fait dans le domaine de la santé. Cela voudrait sans doute dire que la santé ne rentre plus dans les préoccupations du Conseil municipal. Pourtant, au vu et au su de l'ensemble des équipements sanitaires dont dispose la ville, Dimbokro a encore besoin d'au moins deux (2) maternités pour régler le déséquilibre qui existe entre les quartiers.

Tableau 9.4: Les équipements sanitaires réalisés de 1986 à 2007

Projets réalisés	Année	Coût en F CFA	Financement	Localisation
Dispensaire de Krokrokro	1987	289 200	Mairie	Krokrokro
Achèvement du cabinet dentaire	1987	999 256	Mairie	Hôpital
Construction d'une morgue à l'Hôpital	1987-1990	48 735 056	Mairie	Hôpital
Construction de la Clôture de l'Hôpital	1987-1989	14 118 960	Mairie	Hôpital
Construction d'une maternité	1992-1993	9 601 392	Mairie	Commikro
TOTAL			73 743 864	

Source : Mairie de Dimbokro, 2008

Cet abandon des équipements sanitaires est à mettre sur l'incapacité de la Mairie à investir dans ce domaine du fait de l'évolution très rapide du coût d'un centre de santé. En 1980, la construction d'un centre de santé s'élevait en gros à 5,6 millions de F CFA. Ce coût a été multiplié par 6,6 en 2003 passant à 37,1 millions de F CFA (LOBA, 2008). Pendant ce temps, le budget d'investissement évolue en dent de scie. Ses augmentations (les hautes) sont en dessous de 150 millions. Egalement, la commune peine à obtenir des aides de l'Etat. Cette situation accroît la pression dans les centres de santé en nombre insuffisant. En 2006, le district sanitaire de Dimbokro avait le ratio population par centre de santé le plus élevé. Ce ratio est de 10 106 (annuaires des statistiques sanitaires, 2001-2006). Cela dénote que la population de Dimbokro connaîtrait des difficultés d'accès en soin de santé primaire.

9.1.2.5-Les équipements socio-culturels

Conformément à ses compétences d'entretien des équipements d'intérêt communal, le Conseil municipal a procédé à la réfection de la tribune de Commikro et du Centre culturel. Il faut rappeler que la tribune de Commikro a été édifée pour assister au défilé des festivités de la célébration de la fête de l'indépendance de 1975 à Dimbokro. Egalement, le jardin public localisé au quartier Commerce en face du Grand marché, a connu deux aménagements. Mais, lors de notre visite dans la ville il n'était pas ouvert à la population et était enherbé.

La Mairie n'a pas qu'effectué des travaux de réparation, elle a bâti en 1996 avec le concours du FIAU deux Centre des jeunes dont l'un dans le village d'Ediakro et l'autre en ville (au Résidentiel Nouveau). Ces deux centres ont également été équipés. Celui de Dimbokro a en plus un aire de jeux pour les loisirs (terrains de sport).

Tableau 9.5: Les équipements socio-culturels réalisés de 1986 à 2007

Projets réalisés	Année	Coût en F CFA	Financement	Localisation
Réfection de la Tribune de Commikro	1986-1992	1 696 547	Mairie	Commikro
Réfection du Centre culturel	1990	4 253 336	Mairie	Commerce
Aménagement du Jardin Public	1993-1994	6 750 000	Mairie	Commerce
Construction d'un Centre des Jeunes de Dimbokro	1996	7 135 000	Mairie-FIAU	Résidentiel Nouveau
Construction d'un Centre des Jeunes d'Ediakro	1996	5 600 000	Mairie-FIAU	Ediakro
Equipement du Centre des Jeunes de Dimbokro	1999	4 325 000	Mairie-FIAU	Résidentiel Nouveau
Aménagement du Jardin Public	1999-2000	7 971 423	Mairie	Commerce
Aménagement et équipement du local de la Radio	1999-2003	6 595 689	Mairie	Commerce
Acquisition d'une antenne pour la Radio local	2000	Don	-	-
Aménagement des aires de jeux du Centre des Jeunes de Dimbokro	2000-2004	27 399 936	Mairie-FIAU	Résidentiel Nouveau
Achat de 420 chaises + 2 bâches avec armatures	2005-2006	3 118 000	Mairie	
TOTAL			74 844 931	

Source : Mairie de Dimbokro, 2008

Toutefois, une radio locale dénommée « la voix du N'Zi » a été ouverte dans les locaux de la Mairie en 1999. L'antenne de cette radio est le fruit d'un don fait à la Mairie en 2000. Pour répondre aux sollicitations des populations en chaises et bâches lors des

manifestations, le Conseil municipal a acquis près de 420 chaises et 2 bâches de 2005 à 2006. Ces chaises et bâches sont mises à la disposition de la population mais en location pour les manifestations. Cette pratique est courante dans presque toutes les communes d'Abidjan. Au total, les travaux d'équipements socio-culturels réalisés de 1986 à 2007 s'évaluent selon le tableau 67 à près de 74 844 931 F CFA.

9.1.2.6-Les travaux de voirie et réseaux divers (VRD) et autres travaux réalisés

Les gros investissements effectués par le gouvernement central lors de la période de gestion centralisée du pays, ont permis de doter la ville de Dimbokro d'un réseau routier parmi les plus satisfaisants de l'ensemble des villes ivoiriennes. A partir de cet instant, le Conseil municipal dans le contexte de la gestion décentralisée a eu pour obligation l'entretien de ces voies et l'ouverture d'autres voies nécessaires à la structuration de la ville et de la commune. Ainsi, depuis 1986 il a été procédé à l'ouverture de plusieurs voies dans la ville et dans certains villages de la commune. Les quartiers concernés par l'ouverture des voies sont Zone Economique, Sokouradjan et Koffikro. Les villages de Krokrokro, Assebrokro, Tangoumassou, Dadiè-Kouassikro et Kolibo ont également bénéficié de ces actions.

Face aux difficultés de drainage des eaux usées et pluviales à certains endroits de la ville, la mairie a construit et effectué le bétonnage de caniveaux dans certains quartiers tel Sokouradjan. Mais l'entretien de ces réseaux de drainage n'est toujours pas assuré. Ce qui donne d'observer des canalisations débordants d'eaux usées surtout au Sud de la ville exposant la population de ces quartiers aux maladies.

Au niveau de l'électrification, le Conseil municipal a procédé à l'extension du réseau électrique dans les quartiers mal desservis. Il a aussi procédé à l'électrification du village de Koffi-Ahoussoukro à travers un financement FIAU. En 2007, l'éclairage public est étendu aux quartiers Zone Economique, Résidentiel et Dioulakro jusque là insuffisamment éclairés. Les quartiers insuffisamment ou non raccordés au réseau d'adduction d'eau ont été comblés par la Mairie (Zone Economique, Résidentiel et Impôt).

Tableau 9.6: Les voiries et réseaux divers (VRD) et autres travaux réalisés de 1986 à 2007

Projets réalisés	Année	Coût en F CFA	Financement	Localisation
Travaux de voirie	1986-1988	9 314 775	Mairie	-
Ouverture de voies à Dadiè-Kouassikro	1997	1 000 000	Mairie	Dadiè-Kouassikro
Ouverture de rues au quartier Hôpital	1994	3 500 000	Mairie	Hôpital
Ouverture de rues aux quartiers Hôpital et Zone Economique	1995	6 999 850	Mairie	Hôpital et Zone Economique
Ouverture de rues à Dimbokro et Krokrokro	1998-1999	9 496 152	Mairie	Dimbokro et Krokrokro
Ouverture de voies à Assebrokro	1996	1 000 000	Mairie	Assebrokro
Ouverture de voies à Tangoumassou	1997	1 000 000	Mairie	Tangoumassou
Ouverture de voies à Dimbokro	2000-2006	14 000 000	Mairie	-
Ouverture de voies à Koffikro et Kolibo	2007	13 500 000	Mairie	Koffikro et Kolibo
Bétonnage de caniveaux	1989-1990	5 543 650	Mairie	-
Construction et Bétonnage de caniveaux à Sokouradjan	1991-1998	20 534 000	Mairie-FIAU	Sokouradjan
Construction de caniveaux	2002	4 642 200	Mairie	-
Electrification à Koffi-Ahoussoukro	1994	6 000 000	FIAU	Koffi-Ahoussoukro
Extension de l'électrification à Belle-Ville	1996	1 223 750	Mairie	Belle-Ville
Extension de l'électrification de quartiers	2002	22 500 000	FIAU	-
Construction de 3 niches électriques	1998	400 000	Mairie	-
Extension du réseau d'éclairage public	2007	16 840 148	Mairie	Zone Economique, Koffi Ackant, Dioulakro
Extension du réseau d'adduction d'eau	2006-2007	11 526 257	Mairie	Zone Economique, Koffi Ackant, Impôt
Forage de puits	1996	1 900 000	Mairie	Dadiè-Kouassikro
Lotissement de 100 lots à Tangoumassou	1996	400 000	Mairie	Tangoumassou
Lotissement de 100 lots à Krokrokro	1997	2 000 000	Mairie	Krokrokro
Lotissement de 300 lots à Kolibo	1998	3 000 000	Mairie	Kolibo
Lotissement de 300 lots de Feteassou et Niamassou	2002	4 500 000	Mairie	Feteassou et Niamassou
Extension du lotissement de Koffikro (100 lots)	2006	2 500 000	Mairie	Koffikro
Extension du lotissement de Chrétien-ville (100 lots)	2006	2 500 000	Mairie	Chrétien-ville
Extension du lotissement de Kolibo	2007	16 400 000	Mairie	Kolibo
Retenue d'eau à Ediakro	1996	1 440 000	FIAU	Ediakro
Construction d'un dalot	1997	2 000 000	Mairie	Commikro
Pose de panneaux de signalisation	1998	500 000	Mairie	Dimbokro
Lutte contre incendie	1998-1999	2 473 658	Mairie	-
Ouverture d'une décharge publique	2002	10 000 000	Mairie	-
TOTAL			198 634 440	

Source : Mairie de Dimbokro, 2008

En ce qui concerne le lotissement, hormis le quartier de Koffikro qui a connu une extension, ce sont des villages de la commune qui ont bénéficié de la part de la Mairie des lotissements allant de 100 lots pour certains et 300 lots pour d'autres.

A ces travaux de VRD, il faut ajouter d'autres réalisations que sont : retenue d'eau à Ediakro, pose de panneaux de signalisation, la lutte contre incendie et l'ouverture d'une décharge publique. Cette décharge publique a été ouverte au Nord de la ville derrière la rocade pour contrôler les ordures ménagères afin d'atténuer les nuisances qu'elles engendrent par la collecte et l'élimination de celles-ci. Cette décharge, conformément au projet inscrit dans le PUD de 1995 n'est pas achevée car elle devrait comporter une clôture grillagée avec portes d'entrée. Ce qui n'est pas encore le cas lors de notre visite de terrain en novembre 2008. Sa réalisation a coûté 10 millions de F CFA à la commune.

9.1.2.7-Les subventions accordées par la commune

Les subventions sont des aides pécuniaires accordées par la commune aux associations et comités d'organisation de divers manifestations. Ces subventions ne sont pas inscrites au titre des investissements mais plutôt au budget de fonctionnement. Les associations et comités d'organisation inscrits régulièrement au titre des subventions sont les suivants : les comités d'organisation de la fête d'indépendance, de la fête des lépreux, de la fête du travail, des manifestations sportives, le comité communal de lutte contre le SIDA, le comité de prise en charge des indigents, le comité de prise en charge des manifestations culturelles, la radio locale « la voix du N'Zi », l'équipe de football « N'Zi Football Club », l'union de la jeunesse communale de Dimbokro (UJECODI) et l'association des scouts catholiques.

Les montants des subventions prévus au budget 2005 sont inscrits au tableau ci-dessous. Lors des dépenses de fonctionnement, l'aide aux indigents ne doit pas être réduit mais il arrive qu'elle ne soit pas engagée, comme ce fut le cas en 2001. Par ailleurs, l'un des responsables du « N'Zi Football Club » nous a assuré de la régularité de la subvention reçue par son club, bien qu'elle soit minime.

La subvention mis à la disposition du comité d'organisation des manifestations sportives est utilisée pour le tour de cycliste, les tournois de la municipalité, de la gendarmerie, l'OISSU, le shotokan et la pétanque.

Tableau 9.7: Les subventions prévues au budget 2005

Dénomination	Montant
Comité d'organisation des manifestations sportives	2 000 000
Comité d'organisation de la fête d'indépendance	500 000
Comité d'organisation de la fête des lépreux	400 000
Comité d'organisation de la fête du travail	400 000
Comité de prise en charge des indigents	1 000 000
Comité communal de lutte contre le SIDA	500 000
Equipe de football « N'Zi Football Club »	2 000 000
Comité la radio locale « la voix du N'Zi »	4 000 000
Jeunesse communale UJECODI	500 000
Association des scouts catholiques	100 000
TOTAL	11 400 000

Source : DGDDL, 2008

Au total, de 1986 à 2007, c'est près 800 millions qui ont été investis dans des actions de développement urbain dans la commune de Dimbokro pour environ 75% sur fonds propre et 25% par aide de l'Etat. Numériquement, ces dépenses d'investissement sont faibles au vu des milliards qui ont été investis dans la ville pendant la gestion centralisée des villes.

9.2-LA PERCEPTION DES ACTIONS DE LA COMMUNE ET LES ASPIRATIONS DE LA POPULATION

D'après Crook (1997), les conseillers municipaux, en cas de besoin de consultation de la population sur un point particulier, s'adressent au chef du village ou chef de quartier, et organisent une réunion si nécessaire pour recueillir les avis. Cette pratique est courante dans les communes ivoiriennes. Ainsi, les conseillers municipaux en s'appuyant sur ces chefs de villages ou chefs de quartiers croient toucher directement les populations. Car ces chefs possèdent des pouvoirs traditionnels qu'ils préfèrent utiliser comme courroie de transmission pour faire passer des informations et recevoir aussi des avis. C'est pourquoi dans notre étude, nous avons choisi d'interroger les 13 chefs de quartiers de la ville de Dimbokro sur les actions de leurs autorités municipales et connaître leurs aspirations. Toutes les personnes interrogées connaissent bien les autorités municipales (le nom du Maire et celui d'un membre du Conseil municipal). Ils disent être conviés aux réunions du Conseil municipal.

Tableau 9.8: Perception des actions de la Mairie par la population

Niveau de satisfaction	Proportion (%)
Satisfait des actions de la Mairie	61,54
Non Satisfait des actions de la Mairie	38,46
TOTAL	100

Source : Nos enquêtes, Novembre 2008

Le tableau ci-dessus présente la proportion du niveau de satisfaction des personnes interrogées sur les actions menées dans le cadre de la gestion communale de Dimbokro. 61,54% des personnes interrogées disent être satisfaites des réalisations de la Mairie contre 38,46% non satisfaites. Cela pourrait traduire la perception des actions de la commune par les populations. Les populations en sont informées par les différents chefs de quartier ou de village. Ces derniers constituent le pouvoir traditionnel sur lequel s'appuie le gouvernement local dans la gestion des affaires communales. A partir de ce taux de satisfaction, on peut donc conclure que les équipements et les services urbains réalisés satisfont relativement aux besoins des populations de Dimbokro.

Cependant des besoins en aménagement existent dans la commune et le tableau ci-dessous en présente les plus fréquemment demandés par la population. Ces aménagements souhaités ont été assemblés en trois (3) groupes que sont : la dotation en équipements, les VRD et l'environnement. A Dimbokro, les travaux liés à l'environnement sont les plus demandés par les personnes interrogées (41,02%). Ensuite, vient en deuxième position les VRD avec 35,9% des fréquences. Enfin, en troisième position, les personnes interrogées souhaitent la dotation de la ville en équipements.

Les travaux liés à l'environnement souhaités sont ici les services urbains à savoir, le ramassage des ordures ménagères dans tous les quartiers de la ville, le drainage des eaux usées et pluviales causent des maladies diarrhéiques et du paludisme parmi les plus fréquentes dans la ville. A cela, il faut ajouter la divagation des animaux, même au quartier Résidentiel.

Au niveau des VRD, les aménagements demandés sont l'ouverture et l'entretien de voies, la construction et l'entretien de caniveaux et l'éclairage public.

Tableau 9.9: Aménagements les plus fréquemment demandés par les personnes interrogées

Aménagements souhaités	% de vœux exprimés par les personnes interrogées
Dotation en équipements	23,08
VRD	35,9
Environnement	41,02
TOTAL	100

Source : Nos enquêtes, Novembre 2008

Concernant les équipements souhaités, les personnes interrogées ont demandé des écoles primaires, lycées et, centres technique et professionnels. Personne n'a demandé de centre de santé pourtant la ville en a besoin. La raison serait que les populations de Dimbokro ne fréquentent pas beaucoup les centres de santé, ils préféreraient se soigner à la médecine traditionnelle à cause de leur trop grande pauvreté. Aussi, le fait pour les personnes interrogées de demander des établissements d'enseignement secondaire et professionnel est le signe qu'elles ne connaissent pas assez bien les compétences de leurs autorités municipales. Puisque la dotation en lycée et centre technique et professionnel est du ressort du Conseil Général depuis 2001.

9.3-LES PROBLEMES ET PERSPECTIVES DE SOLUTIONS POUR LA COMMUNE

9.3.1-Les problèmes de la commune

9.3.1.1-Le dysfonctionnement des services municipaux

Dans l'organigramme de la commune de Dimbokro, il est à remarquer que les archives qui devraient être un service municipal au même échelon que les services administratif, technique et financier (selon la recommandation du ministère de tutelle) sont plutôt une section du service administratif. Lors de notre visite en 2008, cette section des archives n'existait que de nom. Plus encore, un service socio-culturel et de promotion humaine a été créé et ce service n'est pas visible sauf que ses prérogatives ont été confiées au chef du service administratif.

Cependant, le personnel municipal semble insuffisamment qualifié avec une majorité d'agents sans qualification comme le confirme le tableau ci-dessous. Ces agents sous-qualifiés constituent un frein au bon fonctionnement des services municipaux. En effet, la plupart des communes n'ont pas le personnel suffisant et compétent indispensable à une

gestion efficace des problèmes urbains. De ce fait, elles ne peuvent rendre correctement les services attendus d'elles.

A propos du personnel communal, ni son statut, ni ses compétences réglementaires n'ont été clairement précisés dans les textes. Certaines des tâches dévolues aux agents communaux après la décentralisation sont ainsi plutôt réalisées par des services de l'Etat. Pour preuve, la surveillance sanitaire des produits d'origine animale est assurée par la Direction des services vétérinaires du Ministère de la production animale et le contrôle de la qualité des denrées alimentaires locales ou importées et celui des conditions de leur vente sont effectués par le Ministère du commerce. Cette pratique explique une certaine absence ou une certaine faiblesse des agents communaux dans les missions qui leur sont dévolues.

Néanmoins, la faiblesse des agents communaux ne s'explique pas que par ces facteurs. Leurs compétences professionnelles, qui sont limitées dans de nombreux secteurs, sont également en cause. De fait, une bonne part des ressources humaines recrutées dans les mairies, n'ont ni la qualification, ni les spécialisations requises pour exécuter l'ensemble des tâches qui incombent désormais aux municipalités. Par exemple, le contrôle de la qualité des produits demande des connaissances techniques que n'ont pas les agents communaux.

A cela, il faut ajouter le lot de problèmes engendrés par la suppression de la fourrière municipale et son remplacement par la construction de l'Hôtel du Conseil général de Dimbokro. Ainsi, les services techniques deviennent impuissants face à la divagation des animaux et des véhicules en situation d'irrégularité vis-à-vis de la Mairie. Ce dysfonctionnement des services municipaux entraîne un dysfonctionnement des services urbains.

Tableau 9.10: Répartition des du personnel municipal en fonction du niveau de qualification en 2004

Diplôme ou niveau de formation	Sans qualification	CEPE ou CAP	BEPC ou BEP	BAC ou BT	Etudes Supérieur	Total
Proportion (%)	41,76	36,26	16,48	1,20	3,30	100

Source : DGDDL, 2009

9.3.1.2-Le dysfonctionnement des services urbains

9.3.1.2.1-La défaillance du système de gestion des ordures ménagères

D'après Loba (2006), les ordures ménagères sont les immondices que produisent les ménages et provenant directement de leur consommation. Dans nos villes, les ordures

ménagères sont le plus souvent confondues aux déchets solides lors du ramassage de ces ordures. Si bien qu'aucune distinction n'est faite entre déchets biodégradables et non biodégradables lors de leur déversement dans les poubelles (par les citoyens) et du ramassage (par les services de la Mairie). Les déchets solides proviennent généralement des activités économiques et des ménages.

La gestion des ordures d'autant plus préoccupante qu'elle est l'un des volets les plus importants de la compétence de protection environnementale attribuée aux communes. Touré (1993) affirme que la production des déchets dépasse 0,5 kg par personne et par jour dans la plupart des villes ivoiriennes et que leur élimination n'engloutit pas moins de 40 à 50% des budgets communaux. Alors qu'à Dimbokro les dépenses de collectivité qui renferment la gestion des déchets atteignent difficilement 25% des dépenses de fonctionnement. On constate donc qu'elles représentent une infime partie du budget communal. Un simple calcul donne une quantité minimale 23 341,5 kg de déchets par jour dans la ville de Dimbokro pour une population de 46 683 habitants en 1998. C'est donc environ 23,34 tonnes de déchets produits dans la ville que doivent ramasser les services techniques de la Mairie. Mais malheureusement ce n'est pas le cas. Seulement certains quartiers (tels Cité, Résidentiel, Commerce, Belle-Ville, Sokouradjan, etc.) sont privilégiés dans le ramassage des ordures ménagères. Des secteurs comme Kennedy sont laissés pour contre. Ainsi la défaillance du système de gestion des ordures ménagères dans la commune de Dimbokro se perçoit à travers des signes. Ces signes sont les dépôts sauvages (Photo 9.3) que l'on rencontre dans la ville en bordure de voies et même sur la voie. A ce propos, le boulevard de l'indépendance qui a servi de circuit pour le défilé lors des festivités de l'indépendance en 1975 est obstrué par des immondices du côté de Koffikro. Ce lieu est un espace de défécation pour les populations riveraines. D'autres points de décharges sauvages existent dans la ville, on peut citer pêle-mêle la Cité en face du petit marché ; au Commerce en face de la direction de la jeunesse et des sports ; et au secteur Kennedy le long de la zone marécageuse rattachée au N'zi. On assiste aussi à l'envahissement des détritiques un peu partout, le long des trottoirs et dans les caniveaux.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 9.3: Un dépôt sauvage à Commikro près d'un groupe scolaire, transformé en une décharge malgré l'existence d'une décharge municipale au Nord de la ville derrière la rocade.

Le service technique de la Mairie a en charge la collecte et l'évacuation de ces déchets jusqu'à la décharge municipale où ils seront brûlés au bout deux ans (temps de remplissage de la décharge municipale). C'est une décharge améliorée qui est en faite une plate-forme localisé au Nord de la ville près du collège la Providence. De façon pratique, il existe dans certains quartiers des points de dépôts des ordures ménagères, et c'est dans ces points de dépôt des déchets (Photo 9.3) que l'équipe de ramassage enlève les ordures. Au risque de nous répéter, il faut dire que les quartiers visités sont généralement ceux accessibles par l'équipe de ramassage du service technique. Après la collecte, certaines ordures sont souvent déversées en des points pour être brûlées en pleine ville au lieu de les acheminer jusqu'à la décharge municipale. La raison d'une telle situation est l'insuffisance de ressources financières pour payer le carburant nécessaire pour le transport des déchets collectés jusqu'à la décharge.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 9.4: Un dépôt de stockage des ordures ménagères situé au Commerce.

Aussi, le chef du service technique a-t-il estimé que le matériel existant pour la gestion des ordures ménagères, à savoir un (1) tracteur et deux (2) remorques et une (1) benne (lors de notre visite en 2008) est insuffisant pour le ramassage des ordures ménagères de plus en plus croissantes. Alors qu'en 1997 c'est-à-dire 11 ans en arrière, la Maire disposait de trois (3) bennes pour une quantité de déchet évidemment moindre. Il faut préciser que les populations paient une somme 1 F CFA par Kwh sur leurs factures de l'eau à la SODECI pour l'enlèvement des ordures ménagères. Mais, malheureusement cette quote-part revenant à la commune est reversée selon un système de calcul non maîtrisé par les autorités communales.

En ce concerne les effets nocifs que ces ordures auraient probablement sur les populations, il faut préciser que les animaux errant dans les dépôts sauvages à la recherche de leur nourriture, véhiculent par la suite toutes sortes de parasites ou agents pathogènes qui sont les agents de transmission de maladies contagieuses et/ou mortelles dont les plus redoutables sont la typhoïde, la dysenterie, le cholera.

9.3.1.2.2-L'assainissement et les services d'entretien

A un degré plus ou moins accentué, dans les quartiers de la ville et surtout les zones périphériques où il existe des terrains vagues, on constate un enherbement des sites. Ces lieux sont des rues enherbées (photo 9.5), des lots non bâtis ou insuffisamment bâtis, les ruines d'anciens équipements de la ville tel l'ex-hôtel « la Renaissance » de la chaîne SIETHO dont

le site est actuellement envahi par la Broussaille (photo 37). Cet hôtel avait été repris par la Mairie avant d'être laissé à l'abandon.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 9.5: Une rue pleine d'herbe qui oblige les habitants du quartier à circuler à travers une piste.

Que dire des équipements tels le jardin public et le stade Koné Samba Ambroise qui ne reçoivent des « coups de balaie » que lors de manifestation de grande envergure (concert, meeting politique, etc.).



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 9.6: Le site de l'ex-hôtel SIETHO laissé à l'abandon par la Mairie et envahi par les herbes fautes d'entretien.

Cependant des problèmes d'assainissement se posent encore dans les quartiers Sokouradjan, Koulibaly, Koffikro, Commikro, Zone Economique, etc.



Cliché : Konan Pascal, 2008

Photo 9.7: Des pneus posés en digue autour d'une habitation pour empêcher le ruissellement des eaux pluviales et l'érosion du sol à Kennedy (Sokouradjan).

Ces problèmes d'assainissement occasionnés le plus souvent par le manque de réseaux de drainage ou l'obstruction de ces réseaux lorsqu'il en existe, amènent les habitants à adopter des stratégies peu efficaces. Comme sur la photo 9.7, des habitants des zones inondables ont posé des pneus usagés formant une digue pour protéger leur habitat d'éventuelles inondations. Ces zones sont le lieu privilégié des moustiques qui sont des vecteurs de maladies tel le paludisme. Ainsi, les quartiers au Sud de la ville abritent beaucoup les moustiques, c'est même pour cela qu'à l'époque coloniale les européens se sont installés sur le plateau (quartier Commerce) pour éviter d'être victimes des maladies liées aux moustiques.

9.3.1.2.3-L'impuissance de l'autorité communale face à la divagation des animaux

Pour mieux comprendre la gravité du problème, commençons par la lecture de ce qui suit : « la divagation des animaux est interdite en permanence sur l'étendue du territoire de la commune (la ville). Les animaux errant dans les conditions interdites par le présent règlement seront conduits à la fourrière par les services municipaux compétents au besoin avec l'assistance de la force publique de l'Etat. Des frais de fourrière sont payés avant toute

libération d'un ou des animaux ». Cet article a été recopié dans un document appartenant au service technique de la Mairie de Dimbokro, service compétent pour l'application de ce règlement. On ne comprend donc pas pourquoi il n'a pas été trouvé un autre local pour abriter la fourrière avant de procéder à la construction du Conseil général. De telles décisions portent à croire que les chefs de services municipaux n'ont pas leur mot à dire ou ne sont pas écoutés dans la prise de décisions qui touche le fonctionnement de leurs services.

Face à une telle pratique, il s'en est suivi la divagation accrue des animaux (bœufs, moutons, cabris) dans les quartiers de la ville. Il faut préciser qu'il existe un élevage de bovins dont les propriétaires sont généralement des peulhs. Les ovins et les caprins sont la propriété des autochtones et autres dioulas. Tous ces animaux se nourrissent sur les sites enherbés de la ville sous le regard impuissant de l'autorité municipale qui ne semble pas s'en préoccuper. Tout porte à croire que la divagation des animaux est autorisée puisque la population s'est accommodée de la présence de ces animaux dans leurs quartiers.

9.3.1.3-Un déficit en termes de planification des projets

Planifier la programmation des projets de développement, c'est d'abord savoir anticiper les besoins des populations sans cesse croissant proportionnellement à la charge démographique de la commune. Cette programmation du développement au niveau communal se fait par le biais des programmes triennaux en tenant compte des capacités financières de la commune à disposer des ressources suffisantes. Mais, les besoins de la population en matière de développement ne s'expriment pas en fonction de cette capacité financière. Il est plutôt fonction de la charge démographique et de l'étendue spatiale de la ville.

Si les ressources financières des communes sont insuffisantes, il faut donc opérer des priorités dans la programmation des projets de développement. Le choix est le plus souvent porté sur les équipements et infrastructures moins coûteux si bien qu'il manque principalement aux communes les équipements et infrastructures de gros œuvres.

A cette situation, il faut ajouter l'évolution rapide des coûts des équipements de base dont les autorités municipales n'arrivent toujours pas à prévoir. Ceci fait que ces autorités laissent trainer ou à l'abandon d'importants projets de développement.

Cette évolution des coûts de quelques équipements de base les plus récurrents parmi les projets de développement communaux est présentée dans le tableau ci-dessous.

Tableau 9.11: Evolution des coûts de construction des équipements de base

Equipements	Coût en 1980	Coût en 2003
Ecole primaire	9 000 000	36 000 000
Forage	1 785 000	14 000 000
Centre de santé	5 600 000	37 100 000
Centre socioculturel	10 000 000	22 000 000
Marché couvert	5 000 000	32 000 000
Commissariat	10 000 000	30 000 000

Source : Loba, 2008

Dans le domaine de l'éducation, la construction d'une école primaire de six classes qui coûtait 9 millions en 1980, nécessite 23 ans plus tard près 36 millions. Ce coût a été multiplié par 4.

Pour un centre de santé, il faut aujourd'hui près de 37,1 millions au lieu de 5,6 millions en 1980, soit un accroissement de près de 560%.

Pour un marché couvert où il en fallait 5 millions, il faut aujourd'hui 32 millions pour en construire. Son coût a été multiplié par 6,4. Dès lors, on comprend pourquoi les autorités municipales de Dimbokro ont affirmé leur incapacité à reconstruire le marché centrale après l'incendie de 2006.

On constate donc que les équipements de base ont connu dans l'ensemble de 1980 à 2003 une hausse exorbitante de leurs coûts. Il faut ainsi aux communes plus de ressources financières qu'il en fallait. Leur capacité d'investissement s'amenuise au fil des années.

Lorsque les délais d'exécution des projets ne sont pas respectés pour faute de disponibilité de ressources, ils occasionnent des frais supplémentaires. Par exemple, la construction de la gare routière de Dimbokro, entamée depuis 1999 coûtera plus que prévu.

Pourtant, la gestion de la cité recommande que l'on réponde aux exigences et normes du développement. Selon Loba (2008), le planificateur a établi dans la structuration et l'aménagement du territoire un certain nombre de normes, qui permettront de rapprocher les populations du développement. Ainsi, il est recommandé : une école primaire de six classes pour 1500 habitants, un centre de santé pour 3000 habitants (en zone rurale), un point d'eau pour 400 habitants, etc. Il est également recommandé que chaque centre urbain chef-lieu de département ou de sous-préfecture dispose d'un marché, un abattoir, d'un commissariat de police, d'un hôpital général, d'une PMI et d'un centre socioculturel.

Les communes peinent à respecter ces normes du fait de la faiblesse de mobilisation des ressources financières et de la mauvaise programmation des projets de développement.

9.3.1.4-Les difficultés financières de la commune

9.3.1.4.1-Le non reversement de la quote-part de l'impôt et la faillite du plus gros contribuable

Avant la faillite de l'UTEXI en 2002, cette unité industrielle était le plus gros contribuable de la commune au niveau de l'impôt foncier avec une contribution annuelle d'environ 180 millions⁵⁸ versés à la trésorerie départementale dont près de 72 millions revenant à la commune. Aujourd'hui, avec la fermeture de cette usine c'est donc une perte considérable pour la commune qui a de plus en plus besoins de ressources. Cependant une unité industrielle traitant la noix de cajou (OLAM-CI) s'est implantée dans la ville depuis 2002-2003. Mais, cette dernière qui aurait pu combler le manque à gagner laissé par la fermeture de l'UTEXI, est exonérée d'impôt conformément au code d'investissement.

Toutefois, les fonds provenant de la part de l'impôt⁵⁹ revenant aux communes en général et particulièrement à celle de Dimbokro ne sont pas reversés en totalité, et quand ils le sont, cela se fait avec un retard pénalisant. C'est même cette situation généralisée et occasionnant des retards de paiement des salaires du personnel dans certaines communes du pays qui a conduit l'UVICOCI à lancer une grève en fin d'année 2008⁶⁰, paralysant presque toutes les communes. Cette grève a occasionné des pertes financières considérables pour l'Etat. Elle a entraîné d'office la fermeture de tous les bureaux du Trésor se trouvant à l'intérieur des mairies. Ainsi, les pertes financières oscillent entre 1,5 et 2,5 millions F CFA par jour, par mairie (selon le Patriote, décembre 2008).

9.3.1.4.2-L'unicité des caisses, un problème d'accessibilité des ressources recouvrées

Comme toutes les communes ivoiriennes, les recettes recouvrées par la commune de Dimbokro sont versées à la recette municipale logée à la direction départementale du Trésor. Ces fonds sont transférés à Abidjan à la banque du Trésor conformément à l'unicité des caisses de l'Etat. C'est-à-dire que la caisse des communes est confondue à la caisse de l'Etat. C'est le principe de l'unicité de caisse qui provoque souvent des situations de manque de trésorerie pour exécuter des budgets municipaux. Car le Trésor étant un service du pouvoir central, met en priorité les dépenses de l'Etat avant celles des communes.

⁵⁸ 100 millions au titre de l'impôt foncier et 80 millions au titre de la patente.

⁵⁹ 40% des impôts recouverts par les services de l'Etat reviennent aux communes.

⁶⁰ Du 15 au 26 décembre 2008, grève des mairies de Côte d'Ivoire, la cause : un manque à gagner lié au non reversement des ressources financières engendrées par les valeurs inactives (patente, taxes, impôts fonciers, frais de timbre, etc.)

9.3.1.4.3-Les difficultés lors de la mobilisation des ressources

Le niveau de recouvrement des ressources est l'un des plus élevé en Côte d'Ivoire, atteignant les 80%. Mais les autorités municipales de Dimbokro affirment que les commerçants s'acquittent difficilement des taxes à payer. Ces derniers estiment que la situation de crise, accentuée par la fermeture de l'UTEXI ont ralenti l'activité économique dans la ville. A cela est venu s'ajouter l'incendie du marché en 2006 qui a occasionné des pertes de places.

Toutefois, au vu de l'installation des commerçants sur le marché, on s'en rend compte qu'il est difficile pour la Mairie de connaître leur nombre. On peut donc affirmer il y a une non maîtrise des contribuables de la commune. Ce qui offre des marges de manœuvre aux agents collecteurs de taxes chargés de la mobilisation des ressources sur le terrain. La taxation est plus difficile pour les nombreux points de vente alimentaires disséminés dans la ville. Elle est souvent rendue inefficace par l'insuffisance des agents collecteurs, le caractère éphémère d'un grand nombre d'activités et la réticence des commerçants à s'acquitter de taxes dont ils ne voient pas le bénéfice pour leur travail.

De façon générale, l'ensemble des communes de l'intérieur mobilisent seulement la moitié des recettes propres, et les 50% restants sont collectés dans les communes d'Abidjan. On s'aperçoit donc que la mobilisation des ressources locales dépend de la dynamique de l'économie locale.

9.3.1.4.4-La faiblesse des investissements

A partir de 1980, la commune de Dimbokro à l'instar de toutes les autres s'est vue confiée la réalisation des équipements d'intérêt local, alors qu'auparavant l'Etat en assurait l'entière responsabilité.

Dès le premier mandat municipal, les autorités municipales de Dimbokro ont montré leur volonté de répartir équitablement l'effort de modernisation sur l'ensemble du territoire communal et de satisfaire les aspirations des populations dans tous les domaines de la vie urbaine. Mais les investissements colossaux dont elle a bénéficié postérieurement de la part de l'Etat, et sa population urbaine sans cesse croissante ont constitué un facteur limitant pour son éligibilité à des programmes d'appui aux investissements. En effet, Dimbokro ne fut éligible à aucun programme d'appui aux investissements communaux parce qu'ayant été reçue beaucoup de l'Etat pendant la période de gestion centralisée. Ce sont plutôt des communes comme Gagnoa qui ont bénéficié de ces programmes pour dit-on rattraper leur retard de

développement (Kouamé, 1996). Aussi, l'accroissement rapide de sa population urbaine alourdit ses charges financières que les investissements requièrent pour la ville.

De plus, dans cette situation de crise, les autorités municipales de Dimbokro ont déploré l'interdiction d'acheter des véhicules d'occasion. Pourtant ce sont ces véhicules d'occasion venant d'Europe qui rendent d'énormes services aux ivoiriens.

9.3.1.4.5-La mauvaise application des textes

L'un des problèmes d'ordre financier le plus récurrents résulte de la mauvaise application des textes régissant la décentralisation. Il est prévu dans les textes de loi que les transferts de compétences par l'Etat s'accompagnent d'un transfert concomitant aux communes de moyens et de ressources nécessaires à l'exercice normal de ces compétences. Mais, ce principe n'est pas respecté dans la pratique. Par exemple, les dépenses de Police municipale relèvent du budget de l'Etat, selon la loi portant organisation des communes. L'article 78 nouveau de cette loi précise que les communes peuvent être appelées à y participer dans la mesure de leurs possibilités financières. Or, rarement, le financement de l'Etat est mis à la disposition des communes pour les dépenses en matière de sécurité, si bien que le coût de la police municipale est supporté uniquement par les communes, quels que soient leurs moyens.

9.3.1.5-Les difficultés rencontrées avec la tutelle

A l'instar de toutes les communes, celle de Dimbokro attend beaucoup de la tutelle. C'est pourquoi lors de notre visite elle n'a pas hésité à dénoncer les difficultés suivantes :

➤ Lorsque des textes de loi concernant la décentralisation sont pris, ils ne sont pas diffusés à temps auprès des concernés que sont les autorités municipales.

➤ Les lois relatives au transfert des compétences prises depuis 1986 n'ont été suivies de mesures d'accompagnement.

➤ Les décrets d'application et arrêtés subséquents aux lois relatives à la décentralisation connaissent des lenteurs et sont parfois même bloqués. On a même l'impression qu'une fois les textes de lois pris, l'Etat n'y met pas la volonté pour les appliquer. C'est ce qui a poussé le syndicat national des personnels communaux de Côte d'Ivoire (SYNAPECOCI) à soutenir les maires de Côte d'Ivoire lors de la grève lancée le 15 décembre 2008. En effet, les agents municipaux réclamaient de la part de l'Etat, la signature des 61 décrets portant sur le statut des personnels communaux.

9.3.1.6-Les difficultés rencontrées avec la population

Malgré le fait que les chefs de quartier soient associés aux différentes réunions du Conseil municipal, les autorités communales de Dimbokro rencontrent souvent des difficultés avec leurs administrés.

L'ultra pauvreté des populations surtout depuis la fermeture de l'UTEXI, fait qu'elles s'opposent très souvent aux décisions des autorités municipales. Aussi, les pouvoirs traditionnels locaux sont à la base de ces oppositions. Ces populations connaissent par ailleurs un déficit d'informations et un manque d'éducation à la chose publique.

9.4-LES PERSPECTIVES ET PISTES DE SOLUTIONS

9.4.1-Le transfert effectif des compétences

Le transfert de compétences permet le partage du pouvoir entre l'Etat et les communes. Ce transfert de compétence n'est pas encore effectif ; il constitue la pomme de discorde entre l'Etat et les communes. S'inspirant des états généraux sur la décentralisation et le développement local tenu du 15 au 18 janvier 2007 à l'Hôtel Ivoire, nous préconisons ce qui suit :

- que les responsables communaux soient associés au processus d'élaboration des décrets et arrêtés subséquents de la loi sur le transfert de compétences ;
- l'accélération et l'achèvement du processus de rédaction, de validation et d'adoption des décrets et arrêtés subséquents de la loi sur le transfert de compétences ;
- la cession et le transfert effectif aux collectivités territoriales, des biens meubles et immeubles et des matériels consacrés à la gestion des compétences transférées, par la rédaction, l'adoption et la mise en application des décrets y relatifs.

9.4.2-Le renforcement des mécanismes de l'autonomie financière des communes

9.4.2.1-La clarification et l'élargissement du champ des ressources financières

Il faut clarifier le flou qui existe au niveau des recettes fiscales. On ne comprend qu'au niveau du recouvrement des contributions des patentes et des licences, une part de 5% réservée à l'Etat, variable en fonction de la nature de l'activité taxée, se superpose à la part communale. Sur ces taxes, l'Etat s'octroie donc deux parts. Il faut ainsi définir une seule part pour l'Etat, et que cette part soit clairement définie.

Toutefois, il faut donner plus de ressources financières aux communes en élargissant leur champ des ressources. De ce fait, on pourrait redéfinir le quota des petits commerçants et

artisans de sorte à augmenter leur nombre. Cela permettra de faire rentrer plus de ressources à travers la taxe forfaitaire des petits commerçants et artisans. Car, sur la base définissant cette catégorie de commerçants, beaucoup sont dans l'informel et par conséquent, il est difficile de recouvrer les taxes.

Aussi, pourrait-on identifier un champ de ressources fiscales propres aux communes à travers les taxes suivantes : la taxe foncière sur les propriétés bâties, la taxe foncière sur les propriétés insuffisamment bâties (pour régler l'entretien de ces propriétés qui évoluent en friches) et la taxe sur la location d'habitations⁶¹. Ces taxes devront être recouvrées par les services de la commune.

9.4.2.2-Les transferts de ressources financières concomitants aux transferts de compétences

Nous recommandons le transfert effectif et direct dans les communes, de l'intégralité des ressources financières identifiées dans le budget de l'Etat et affectées aux actions et opérations relevant désormais de la sphère de compétences desdites collectivités. Car sans ces ressources, les compétences transférées restent vaines et ne peuvent être assurées par les communes en proie à des difficultés de plus en plus énormes. Si ces transferts de ressources financières du budget de l'Etat à celui des communes sont effectifs, le gouvernement central n'aurait aucune raison de leur octroyer continuellement des subventions (de fonctionnement et d'équipement).

9.4.2.3-La séparation entre la caisse de l'Etat et celle des communes

Une réforme des procédures régissant le fonctionnement des trésoreries des collectivités territoriales, notamment par la création et la mise en place d'un régime de gestion séparée de celle de l'Etat en lieu et place de l'unicité actuelle des caisses, s'impose au vue des problèmes de décaissement dont sont victimes les communes. Cette gestion séparée consisterait à autoriser à chaque commune de loger ces fonds dans une banque privée. Mais le receveur municipal reste l'unique exécuter et le Maire l'ordonnateur de ces fonds. Ces fonds pourraient ainsi procurer des intérêts aux communes. Ce qui n'est pas le cas sous le régime de l'unicité des caisses.

⁶¹ Ces propositions sont inspirées de celles faites par François Yatta au CIFAL, 31 mars 2008, Ouagadougou.

9.4.2.4-La création d'une institution financière pour les collectivités

Il faut susciter la création d'une institution financière spécifique, capable de mobiliser auprès de tous les marchés financiers accessibles dans le monde entier, des financements qu'elle mettra ensuite à la disposition des collectivités territoriales, sous forme de prêts à des conditions défiant toute concurrence et permettant à ces dernières de réaliser des projets de développement⁶². Cette institution pourrait se constituer comme l'aval des collectivités vis-à-vis des bailleurs de fonds extérieurs désireux d'apporter leur aide financières aux communes.

9.4.3-La gestion des ordures ménagères et les services d'entretien

Face à l'insalubrité due à l'incapacité du service technique de la Mairie d'assurer le ramassage complet des ordures ménagères dans tous les quartiers de la ville de Dimbokro, nous proposons des pistes de solution.

D'abord, il faut demande à la compagnie d'électricité (CIE) en charge du recouvrement de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM) le versement régulier et à temps de ces fonds aux différentes communes. Ensuite, la TEOM doit s'étendre aux entreprises installées sur le périmètre communal.

Enfin, il faut repenser tout le système de ramassage des ordures ménagères de la ville de Dimbokro de sorte à l'adapter à la crise de l'insalubrité en cours. Le nouveau système doit intégrer l'ouverture des voies d'accès dans les quartiers encore inaccessibles aux véhicules de ramassage. Il doit aussi associer les jeunes en quête d'emploi au ramassage des ordures à travers des associations de jeunesse comme c'est le cas à Abidjan, et même dans des communes de l'intérieur (Bakouma, Soubré, Sinfra).

Cependant, il faut renforcer l'entretien de la ville et mettre un point d'honneur sur l'hygiène. Lors des pluies des quartiers au Sud de la ville (Komikro, Blaidy, Koffikro) sont inondés à cause des caniveaux bouchés. Il faut donc assurer le curage régulier de ces canalisations. A ce propos, des campagnes de sensibilisation doivent être menées dans toute la ville dans le but d'éduquer la population sur le rôle que jouent ces caniveaux et la nécessité pour les ménages d'en être raccordés.

Concernant l'évolution des sites en friche, il faut associer les populations au nettoyage de leur espace environnant ; c'est leur cadre de vie immédiat. Les chefs de quartier, en accord

⁶² Proposition faite par Tahet Noël, Directeur du développement local à la DGDDL, lors d'un rapport du bilan de la décentralisation.

avec leurs communautés peuvent instituer une journée hebdomadaire pour mener une telle activité.

Les propositions que venons de formuler sont des pistes de solution parmi tant d'autres possibilités. Elles sont celles que nous jugeons capables de résoudre les problèmes qui se posent à la ville de Dimbokro, et par ricochet à l'ensemble des communes qui connaissent les mêmes difficultés.

CHAPITRE 10 : SYSTEME DE RELATIONS DE LA VILLE DE DIMBOKRO AU NIVEAU REGIONAL

10.1-LES RELATIONS ENTRE LA VILLE ET LES PARTENAIRES AU DEVELOPPEMENT : LES FIAU ET LA COOPERATION INTERNATIONALE

10.1.1- Les actions de développement des FIAU

10.1.1.1-Le contexte d'apparition des FIAU et leur fonctionnement

Le succès des FRAR a amené l'état à créer le fonds d'investissement et d'aménagement urbain (FIAU) institués par la loi-plan 1976-1980 pour réduire les disparités régionales en matière d'équipement des villes. Les FIAU ont véritablement commencé à fonctionner qu'à partir de la promulgation du décret n°92-274 du 21 avril 1992 et de la mise en place d'une dotation budgétaire du BSIE (Budget Spéciale d'Investissement et d'Equipement).

L'objectif principal des FIAU est la réalisation d'équipements et infrastructures de fonction locale en vue de dégager des ressources nouvelles pour les communes. Les FIAU sont donc un instrument de développement communal minimum. Ils ont une double vocation :

- être un service technique de réalisation d'équipements urbains,
- être un instrument de financement destiné à mobiliser la participation des collectivités territoriales et permettre à l'Etat d'intervenir pour compenser les déséquilibre régionaux en matière d'accès au service public et revenu en milieu urbain.

Pour être éligible au financement FIAU, les projets présentés par les communes doivent :

- répondre à un besoin prioritaire de la population communale,
- être inscrit au programme triennal d'investissement de la commune,
- correspondre à une dépense inférieure au montant minimal des marchés communaux soumis à la procédure générale des marchés publics (60 millions).

Dans son principe, le fonctionnement des FIAU procède d'un mouvement ascendant et descendant de planification. Les communes adressent leur demande de projets aux chefs d'antenne régionale qui, à l'issue d'un arbitrage portant sur la satisfaction des objectifs du Gouvernement et des priorités des communes, leur capacité d'absorption, la fixation du taux de participation et du montant de la dotation par commune, sélectionne les projets. Après dégagement des différentes participations (Etat et communes) l'exécution technique et

financière des projets est du ressort de communes tandis que le contrôle de l'exécution des travaux est assuré par les agents d'encadrement du FIAU.

De 1993-1997, l'enveloppe allouée aux FIAU sur le BSIE atteint 24 milliards de FCFA (pour une mobilisation globale de 31 milliards, y compris les participations communales)⁶³. En quatre ans, ces fonds ont permis la réalisation de 1630 projets d'équipement de fonction locale.

Depuis la cessation d'activités des FIAU (et FRAR), un Fonds d'Appui à l'Aménagement du Territoire (FAAT) a été mis en place depuis 2003. Ce fonds est encore en réflexion, mais les projets des deux précédents fonds qui n'ont pas été achevés sont en cours d'achèvement.

10.1.1.2-Les interventions du FIAU dans la commune de Dimbokro

Le fonds d'investissement et d'aménagement urbain (FIAU) est une subvention d'équipement accordée aux communes pour les aider à acquérir un minimum d'équipements nécessaires pour le bien être des populations.

Les FIAU ont commencé à fonctionner à partir de 1993 mais c'est en 1994 que Dimbokro a reçu les premières interventions FIAU dans sa commune. Ainsi de 1994 à 2002, 13 projets ont été financés par les FIAU à Dimbokro à hauteur de 111 447 800 F CFA, soit une moyenne d'investissement de 12 millions l'année. Ces investissements sont repartis en plus de la ville, dans 4 villages communaux : Ahouniassou, Ahua, Ediakro et Koffi Ahoussoukro. Ils ont été réalisés dans les domaines de l'éducation (11,66 %), le socio-culturel (15,31 %), l'économie (14,87 %), les VRD (15,80 %), l'électrification (5,38 %), l'hydraulique villageoise (1,29 %) et la fourniture de matériel (35,69 %). On constate que les investissements à caractère social (éducation, socio-culturel et fourniture de matériel) sont financièrement plus importants (69 832 000 soit 62,66 %) que les investissements productifs ou d'accompagnement de la production (VRD, économie, électrification, hydraulique). Les investissements sociaux semblent donc plus coûteux. C'est le coût élevé des investissements à caractère social qui amène souvent les autorités municipales à orienter les investissements sur fonds propre plus vers les équipements productifs.

⁶³ Les Nouvelles du PACOM, n°4 juin 1998

Tableau 10.2: Les réalisations des FIAU dans la commune de Dimbokro

LOCALITE	SITUATION	ANNEE	PROJET	DOMAINE	COUT TOTAL
Koffi-Ahoussoukro	commune	1994	1ère tranche électrification	électrification	6000000
Ahouniassou	commune	1994	réfection d'une école de 6 classes	éducation	2000000
Sokouradjan	ville	1997	1ère tranche construction de caniveaux	aménagement d'espace	10500000
Sokouradjan	ville	1998	2ème tranche construction de caniveaux	aménagement d'espace	7100000
route de Toumodi	ville	1997	construction d'un abattoir	économique	10325000
EPP résidentiel	ville	1996	construction de 6 classes + bureau + clôture	éducation	7125000
Ahua	commune	1999	construction de 3 classes + bureau + clôture	éducation	3875000
résidentiel	ville	1996	construction du centre des jeunes de Dimbokro	socio-culturel	7135000
Ediakro	commune	1996	construction du centre des jeunes	socio-culturel	5600000
Ediakro	commune	1996	Retenue d'eau	hydraulique	1440000
résidentiel	ville	1996	équipement du centre des jeunes de Dimbokro	socio-culturel	4325000
belle-ville	ville	1999	1ère tranche construction d'une gare routière	économique	6250000
Dimbokro	ville	2002	achat d'un tracteur et de 23 remorques	Matériel de travail	39772800
TOTAL					111447800

Source : Mairie de Dimbokro, 2008

10.1.2-La coopération internationale

Ici, il est question de parler de la coopération décentralisée. Selon la conception française, la coopération décentralisation est le développement de relations entre au moins deux collectivités. Elles peuvent être de même origine (entre collectivités de même pays) ou d'origines différentes (entre collectivités de différents de pays). Ces relations peuvent s'effectuer sous la forme d'amitié ou de jumelage, d'assistance technique, d'action humanitaire, de gestion commune de biens et services.

En Côte d'ivoire, elle est prévue par la loi relative à l'organisation municipale⁶⁴ mais elle n'est pas assez exploitée. A ce jour, nous n'avons vu aucune action municipale menée à Dimbokro dans le cadre de la coopération décentralisée. Si elle existe nous n'en avons pas eu l'information puisque les actions du premier mandat municipal nous sont inconnues. Car, même la direction générale de la décentralisation n'a pas été en mesure de nous fournir les

⁶⁴ La loi n° 80-1180 du 17 octobre 1980 relative à l'organisation municipale modifiée par la loi n°85-578 du 29 juillet 1985.

informations nécessaires à ce sujet. En effet, elle porte en son sein une direction en charge de la coopération décentralisée. Mais cette direction est de création récente (2007). Elle-même peine à réunir les informations sur la question. Il nous a été conseillé de voir au niveau de l'union des villes et communes de Côte d'Ivoire (UVICOCI). Cette structure prétend qu'elle ne dispose d'aucune information sur la question et qu'il faut s'adresser à la commune concernée. Ceci montre que les actions menées dans le cadre de la coopération décentralisée sont faites sans aucun accompagnement de la part de l'Etat. Nous pensons qu'il faut que obligation soit faite aux communes d'inscrire toute action menée dans le cadre d'une aide internationale dans leurs rapports d'activités. La direction en charge de la coopération décentralisée doit s'occuper de la promotion et l'accompagnement des communes dans le cadre des partenariats internationaux. Elle doit former les autorités communales à la pratique de ce type de partenariat qui porte ses fruits dans certaines communes où les autorités disposent de relations à l'extérieur.

Les autorités communales de Dimbokro doivent s'inspirer de l'expérience des autres communes telle Tiassalé qui bénéficie des fruits d'un jumelage avec la commune belge du nom de Ottignies - Louvain-la-Neuve. Dans le cadre de ce jumelage, la commune de Tiassalé a bénéficié de la construction d'équipements socioéducatifs.

10.2-LES RELATIONS ENTRE LA VILLE ET SA REGION

Il s'agit pour nous d'appréhender les relations existant entre la ville de Dimbokro et sa région. Mais nous n'excluons pas d'aller au-delà s'il existe des relations d'importances avec d'autres localités. Ces relations sont diverses, ce qui les rend complexes. Nous décidons d'en choisir les plus importants que sont : les flux scolaires, les flux de vivriers marchands et les flux de déplacements pour l'accomplissement des actes administratifs. Ce sont trois importants flux qui permettent à la ville de Dimbokro de polariser sa région.

10.2.1-Les relations administratives et de communication

Dans cette partie, il s'agit d'apprécier les relations entre la ville de Dimbokro et sa région à travers les infrastructures de communication et le rôle des équipements administratifs à caractère régional.

10.2.1.1-Les infrastructures de communication et l'organisation spatiale

Selon Aloko-N'guessan (1979), les infrastructures de communication sont les plus importantes parmi les facteurs qui déterminent les flux et leurs ampleurs. Le réseau de communication qui s'organise à partir de Dimbokro est de deux types : les routes et le chemin de fer.

Il existe une seule ligne de chemin de fer en Côte d'Ivoire. C'est cette ligne qui passe dans la partie Sud-Est de la région du N'Zi-Comoé. Elle relie la ville de Dimbokro au reste de la région par les sous-préfectures d'Anoumaba et de Tiémélékro. Cette ligne s'organise véritablement à partir de Dimbokro qui dispose de la gare principale à caractère régional. Tiémélékro et Anoumaba disposent de gares secondaires. Autrefois, la gare de Dimbokro a fait de la ville un point de rupture de charge pour les produits agricoles. Le réseau routier régional a été organisé à partir de la gare ferroviaire de Dimbokro.

Le réseau de routes permettant la communication entre la ville de Dimbokro et sa région suit un ordre hiérarchique. Il y a la voirie bitumée, la voirie non bitumée et les pistes. C'est un réseau routier dense dans l'ensemble. Ce réseau routier s'organise à deux niveaux. D'abord, au niveau départemental, ce réseau est plus dense dans la partie Est qu'à l'Ouest du département. Pour comprendre cette situation, il faut observer que les villages sont un peu plus concentrés à l'Est du chemin de fer traversant le département qu'à l'Ouest. La fonction des pistes et routes étant de relier les villages entre eux (Aloko-N'Guessan, 1979), il s'en suit qu'il y a beaucoup plus de routes à l'Est qu'à l'Ouest. Ce réseau de routes et pistes s'organise en étoiles autour de nœuds que constituent certains villages. Les nœuds les plus importants sont ceux qui comportent quatre branches (Assebrokro, Abigui, Nofou, Trianikro et Djangokro). L'ensemble de ces routes converge vers la ville de Dimbokro.

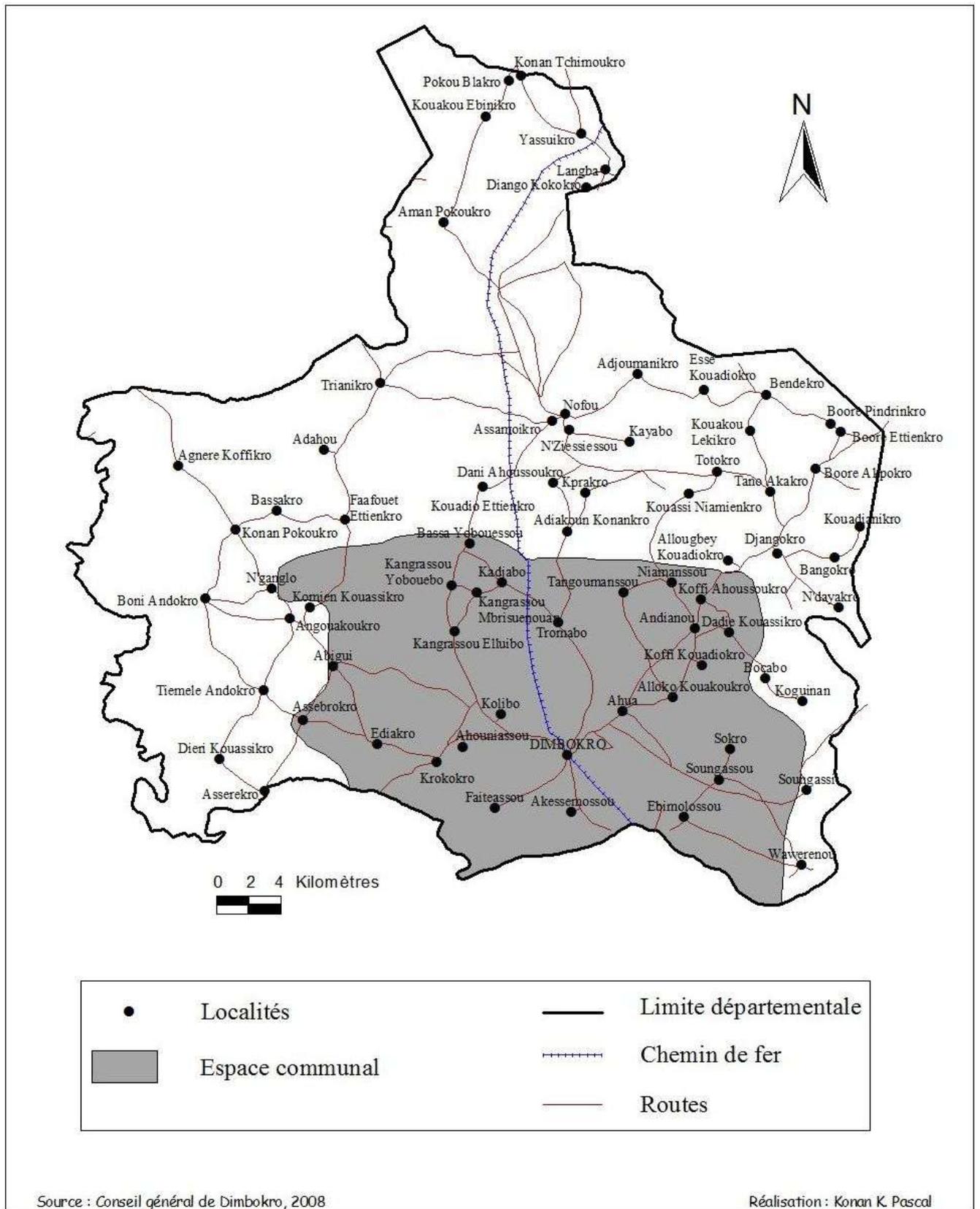


Figure 10.2: Le réseau de communication du département de Dimbokro

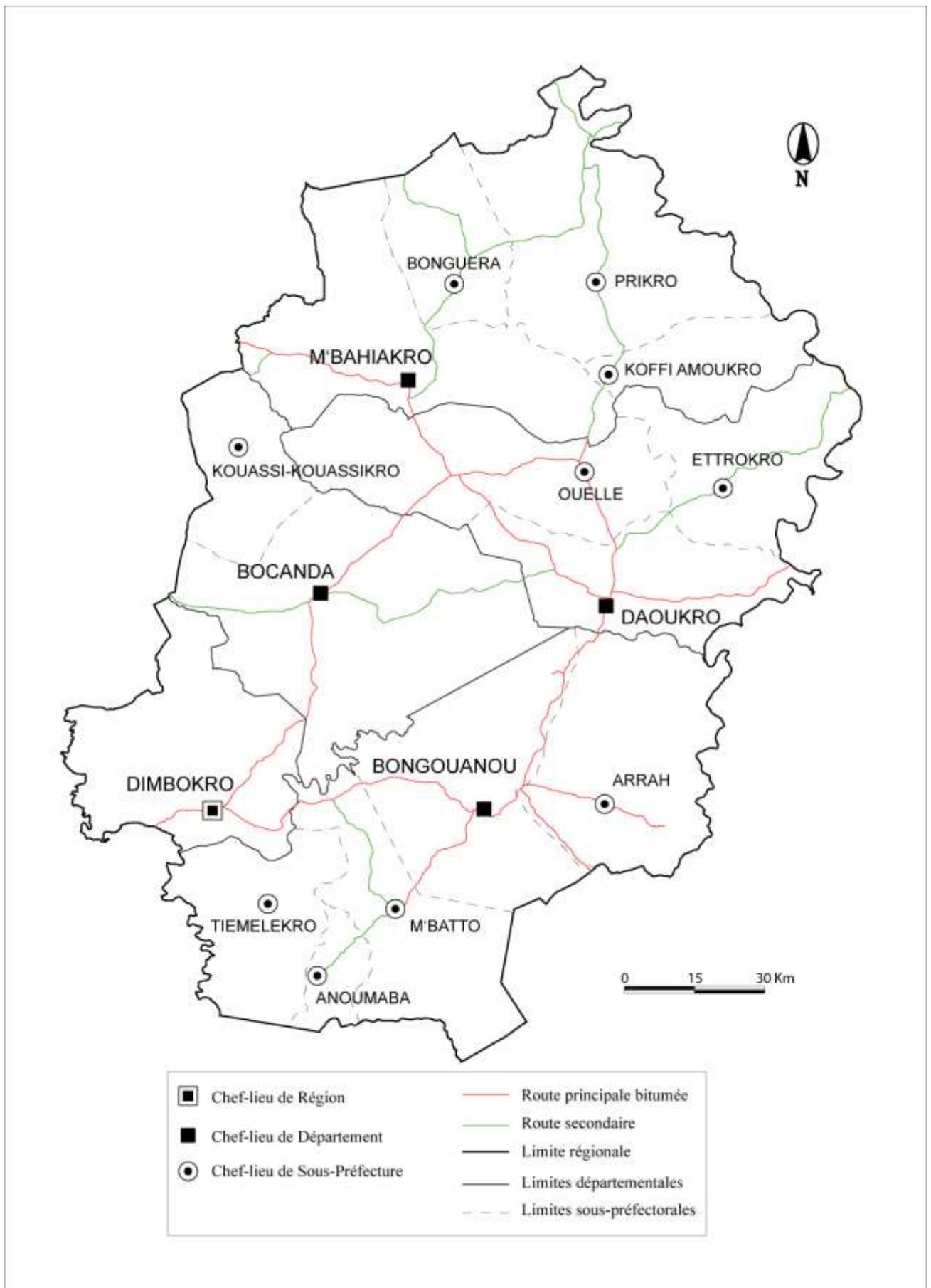


Figure 10.3: Le réseau de communication de la région du N'Zi-Comoé

Au niveau régional, le réseau routier est en liaison étroite avec la ville de Dimbokro. Ce réseau de routes est organisé autour d'une route principale (bitumée) dessinant une boucle qui part de Dimbokro pour y revenir. Cette voie relie Dimbokro à Bocanda, Ouéllé, Daoukro, Kotobi et Bongouanou. Toutes les autres localités de la région sont en liaison avec cette "boucle" soit par des routes, soit par des pistes. Dimbokro malgré sa position excentrée, voit converger vers elle le réseau routier régional. L'objectif qui a permis d'orienter ce réseau routier régional vers la ville de Dimbokro était de permettre l'évacuation des produits agricoles de la région à partir de la gare ferroviaire de Dimbokro. Cet objectif a été atteint en 1915 et tous les flux (de produits agricoles) suivaient ce circuit. Mais à la percée de l'axe routier Kotobi-Adzopé en 1957, une grande partie des flux régionaux s'est orientée sur Abidjan par cet axe.

10.2.1.2-Le rôle des équipements de Dimbokro dans sa polarisation

L'organisation du réseau de communication régional (routes et chemin de fer) décrit précédemment, montre le rôle de place centrale qu'a joué la ville de Dimbokro dans la polarisation de son hinterland départemental et régional. Mais ce rôle a été effrité avec l'ouverture de la voie Kotobi-Adzopé qui a contribué à contourner la ville de Dimbokro dans le drainage des flux régionaux. Néanmoins, Dimbokro en tant que chef-lieu de région dispose d'un certain nombre d'équipements qui lui confère un pouvoir de commandement sur les autres localités. Ces équipements sont ceux qui sont à l'origine des flux dans la ville de Dimbokro.

De part son statut de chef-lieu de la région du N'Zi-Comoé, Dimbokro abrite presque tous les équipements d'envergure régionale de son rang. Ces équipements sont entre autres les directions régionales (direction régionale de la construction et d'urbanisme, direction régionale des infrastructures économiques, direction régionale de l'agriculture, direction régionale de l'éducation nationale, etc.), le tribunal, la prison civile, le centre hospitalier régional. En ce qui concerne les services administratifs que sont les directions régionales, ils sont en relation avec les directions départementales implantées dans les départements de la région. Ainsi toutes les décisions au sommet de l'Etat passent par ces directions régionales avant d'atteindre le niveau départemental. Les équipements (ou services) sont à l'origine d'importants flux tant au niveau départemental que régional. Ils entraînent les déplacements de personnes pour l'accomplissement d'actes administratifs. C'est l'exemple de la mairie, la sous-préfecture et le tribunal.

En effet, les deux premiers cités (surtout la sous-préfecture) sont les symboles du rapprochement de l'administration des administrés. Ils drainent les flux de personnes qui viennent chaque jour accomplir des actes administratifs que sont les déclarations (ou extraits) de naissance, de décès, les certificats, la légalisation de pièces ou diplômes, la célébration de mariages, etc. Les flux engendrés par ces deux services proviennent généralement de la ville et de l'ensemble des villages du département. Au niveau par exemple des extraits de naissance, les personnes nées dans la sous-préfecture en dehors d'une maternité sont autorisées à effectuer leur déclaration de naissance à la sous-préfecture. Celles qui sont nées dans une maternité établissent leurs extraits de naissance à la mairie.

En ce qui concerne le tribunal de Dimbokro, il a une envergure régionale. C'est le seul tribunal implanté dans la région du N'Zi-Comoé. A ce titre, il délivre toutes les pièces du ressort de ses attributions aux populations de l'ensemble de la région. C'est ainsi que les personnes proviennent des départements de Bocanda, Daoukro, Bongouanou et M'Brahiakro pour établir des jugements supplétifs, des certificats de nationalité, des casiers judiciaires et autres documents administratifs.

10.2.2-Les flux scolaires de Dimbokro

Les statistiques concernant les flux scolaires proviennent de l'annuaire statistique du ministère de l'éducation pour les années scolaires 2006-2007, 2008-2009 et d'un échantillon constitué sur la base des effectifs de cette année scolaire 2006-2007.

10.2.2.1-Les facteurs de la polarisation scolaire régionale de Dimbokro

Les éléments qui permettent à la ville de Dimbokro d'avoir un pouvoir de polarisation scolaire sont l'administration scolaire et l'importance de ses équipements scolaires.

L'administration scolaire ivoirienne est subdivisée en 22 directions régionales nationales (DREN) réparties sur l'ensemble du territoire. La ville de Dimbokro abrite l'une de ces DREN. Elle est donc du point de vue de l'éducation nationale une région scolaire. A l'instar de toutes les DREN, celle de Dimbokro a sous sa couverture un ensemble de localités. Les localités⁶⁵ dépendant de la DREN de Dimbokro sont : Bocanda, Kouassi-Kouassikro, Anoumaba, Arrah, Bongouanou, M'Batto, Tiémélékro, Daoukro, Ettrokro, Ouéllé, Dimbokro, M'Bahiakro et Prikro. Les écoles maternelles, primaires et secondaires de ces 13 sous-préfectures dépendent administrativement de la DREN de Dimbokro. Dimbokro, en plus

⁶⁵ Il s'agit ici des sous-préfectures.

d'être chef-lieu de région du N'Zi-Comoé, a un pouvoir de commandement (par le biais de sa DREN) au niveau scolaire sur cette région.

Dans le domaine de l'éducation, la ville de Dimbokro polarise toute la région du N'Zi-Comoé. L'une des manifestations concrètes de cette polarisation régionale se perçoit à travers le processus d'affectation des enseignants. Pour l'affectation d'enseignants dans des établissements de la région, le ministère de l'éducation nationale met les enseignants d'abord à la disposition de la DREN qui se charge à son tour d'affecter les enseignants dans les différentes localités sous sa direction. C'est donc à partir de la DREN de Dimbokro que les enseignants sont affectés dans les localités de la région du N'Zi-Comoé. La présence d'une DREN dans la ville de Dimbokro lui confère un pouvoir polarisant sur sa région. En plus de la DREN, il y a le poids scolaire de Dimbokro au niveau des effectifs et des équipements qui renforce ce pouvoir polarisant de la ville sur sa région.

Dans le préscolaire, la région du N'Zi-Comoé compte 21 établissements pour 50 classes. La seule sous-préfecture de Dimbokro en compte 6 contre 5 pour Daoukro, 2 à Tiémélékro et 1 dans chacune des autres sous-préfectures. Il faut ajouter que la ville de Dimbokro dispose en plus de ces 6 écoles maternelles publiques, 2 autres établissements préscolaires privés. Au niveau des salles de classes, elle dispose encore le plus grand nombre de classe à hauteur de 15, soit 30 % des salles du préscolaire dans la région. Il est alors tout à fait évident qu'elle abrite l'effectif des élèves du préscolaire le plus élevé de la région (288 élèves, soit environ 28 %). Elle est suivie par Daoukro et Tiémélékro avec respectivement 253 et 134 élèves. Les autres sous-préfectures ont des effectifs en dessous de 100.

Tableau 10.3: La répartition des élèves et équipements⁶⁶ du préscolaire dans la région du N’Zi-Comoé

<i>SOUS PREFECTURE</i>	<i>Total régionale préscolaire</i>				
	<i>Total élèves</i>	<i>Total filles</i>	<i>Total garçons</i>	<i>Nombre d'écoles</i>	<i>Nombre classes</i>
BOCANDA	46	23	23	1	3
KOUASSI-KOUASSIKRO	34	15	19	1	2
ARRAH	60	33	27	1	3
BONGOUANOU	23	8	15	1	1
M'BATTO	30	15	15	1	3
TIEMELEKRO	134	64	70	2	5
DAOUKRO	253	127	126	5	9
OUELLE	50	22	28	1	3
DIMBOKRO	288	155	133	6	15
M'BAHIAKRO	86	43	43	1	3
PRIKRO	30	14	16	1	3
Total	1034	519	515	21	50

Source : DIPES, 2009

Ces chiffres montrent la domination de Dimbokro dans l'éducation préscolaire régionale. Cette suprématie est à mettre au compte d'une fonction scolaire acquise pendant la période coloniale. Ceci a amené les premières autorités de la Côte d'Ivoire indépendante à y implanter la première école maternelle de la région dès 1968 (Centre social).

En ce qui concerne l'enseignement primaire, la région du N’Zi-Comoé compte près de 571 écoles primaires pour environ 3074 salles de classes. La sous-préfecture de Dimbokro dispose du plus grand nombre d'écoles à hauteur de 88 dont près de la moitié est en ville. Mais au niveau des salles de classes, elle vient en deuxième position (465 classes) après Bongouanou (472 classes). La domination de Bongouanou en salles de classe sur Dimbokro est le fait des écoles privées qui lui procure un nombre important de classes (60 classes) par rapport à Dimbokro (9 classes). Les effectifs scolaires dans le primaire confirment la position de Dimbokro au niveau des flux scolaires des élèves de ce cycle. Elle vient en deuxième position avec 16791 élèves après Bongouanou qui a un effectif de 22 145. Cette situation est due au fait que dans ce cycle, les parents préfèrent scolariser leurs enfants auprès d'eux parce que très jeunes. Ils ne tiennent pas compte de l'attractivité des localités surtout lorsqu'il existe une école dans leur lieux de résidence.

⁶⁶ Il s'agit dans ce tableau des établissements préscolaires publics

Tableau 10.4: Les effectifs dans le primaire à Dimbokro en fonction du nombre établissements et leur statut pour l'année scolaire 2008-2009

Sous-préfecture	Statut de l'école	Nombre d'écoles	Nombre total de salles de classe du Primaire	Effectif total des Elèves du Primaire	Effectif des Filles du Primaire
BOCANDA	Privé	1	6	222	99
	Public	64	334	14268	6237
	Total	65	340	14490	6336
KOUASSI - KOUASSIKRO	Privé				
	Public	25	128	5309	2313
	Total	25	128	5309	2313
ANOUMABA	Privé				
	Public	9	50	2301	988
	Total	9	50	2301	988
ARRAH	Privé	10	64	3080	1453
	Public	35	214	9896	4477
	Total	45	278	12976	5930
BONGOUANOU	Privé	10	60	2810	1285
	Public	71	412	19335	8764
	Total	81	472	22145	10049
M'BATTO	Privé	3	24	1004	448
	Public	33	195	9234	4269
	Total	36	219	10238	4717
TIEMELEKRO	Privé	2	8	275	110
	Public	22	126	5139	2320
	Total	24	134	5414	2430
DAOUKRO	Privé	1	6	300	145
	Public	47	254	11224	5191
	Total	48	260	11524	5336
ETTROKRO	Privé				
	Public	12	65	2868	1202
	Total	12	65	2868	1202
OUELLE	Privé				
	Public	38	191	7224	3285
	Total	38	191	7224	3285
DIMBOKRO	Privé	4	9	337	168
	Public	84	456	16454	7527
	Total	88	465	16791	7695
M'BAHIAKRO	Privé	3	12	428	220
	Public	51	241	9459	3999
	Total	54	253	9887	4219
PRIKRO	Privé				
	Public	46	219	9421	4045
	Total	46	219	9421	4045
Total	Privé	34	189	8456	3928
	Public	537	2885	122132	54617
	Total	571	3074	130588	58545

Source : DIPES, 2010

Dans l'enseignement secondaire, sur 45 établissements (14 publics et 31 privés) que compte la région du N'Zi-Comoé, la ville de Dimbokro dispose à elle seule 11 dont 2 publics et 9 privés. Elle est suivie par Daoukro 7 établissements (2 publics et 5 privés) et Bongouanou 4 établissements (1 public et 3 privé). Les autres localités abritent 1 à 3 établissements dont 1 établissement public pour chaque. Au niveau des effectifs, les villes de Dimbokro, Daoukro et Bongouanou concentrent à elles seules un peu plus de la moitié de l'effectif total (29 492 élèves, soit 51 %). Ces trois villes constituent les premiers réceptacles des flux scolaires de la région. La ville de Dimbokro avec ses 11 établissements reçoit le plus grand nombre d'élèves estimé 11986, suivie de Daoukro et Bongouanou avec respectivement 10 217 et 7 289 élèves. L'important flux d'élèves à Dimbokro est à mettre au compte des établissements privés au nombre de 9 qui procurent à cette ville une plus grande capacité à recevoir les élèves que les autres villes de la région.

Tableau 10.5: Les effectifs des élèves du secondaire par localité

Statut des effectifs	Public	Privé	Total
Villes			
Dimbokro	7057	4929	11986
Daoukro	7748	2469	10217
Bongouanou	4995	2294	7289
Reste de la région	19431	8427	27858
Total région	39231	18119	57350

Source : DIPES, 2010

Au total, la fonction scolaire est plus prononcée à Dimbokro que dans n'importe quelle autre localité de la région. Cela pourrait s'expliquer par son statut de capitale régionale et sa vieille tradition scolaire acquise depuis l'époque coloniale.

10.2.2.2-L'origine du flux scolaire à Dimbokro

L'importance numérique des établissements secondaires dans la ville de Dimbokro (11) et sa longue tradition scolaire (font) lui vaut d'attirer plus d'élèves dans la région. Pour connaître les localités d'origines des élèves des lycées et collèges de Dimbokro, nous avons mené une enquête sur un échantillon d'élèves des classes de sixième et seconde. Les raisons et les critères de choix ont été expliqués dans la partie méthodologique de l'étude.

Tableau 10.6: La provenance des élèves enquêtés

Zone de provenance	Classe de 6^{ème}	Proportion 6^{ème} (%)	Classe de 2^{nde}	Proportion 2^{nde} (%)	Effectif Total	Proportion d'effectif total (%)
commune	73	33,48	3	2,97	76	23,82
département	61	28,00	2	1,98	63	19,75
Hors région	0	0,00	3	2,97	3	0,95
région	11	5,04	21	20,79	32	10,03
ville	73	33,48	72	71,29	145	45,45
Total	218	100	101	100	319	100

Source : Enquête de terrain, 2008

De nos enquêtes, il ressort que les élèves des classes de sixième enquêtés proviennent à 33 % des villages de la commune de Dimbokro contre 24 % pour ceux des classes de seconde. 28 % des élèves de sixième arrivent des villages du département de Dimbokro (à l'exclusion des villages communaux) pendant que 20 % des élèves de seconde ont pour origine cette même zone. Les localités de la région du N'Zi-Comoé alimentent la ville à hauteur de 5 % pour la sixième et 10 % pour la seconde. La ville quant à elle fournit 33 % des élèves de sixième et 45 % pour la seconde. Enfin, aucun élève de sixième n'est venu d'une localité hors de la région par contre une faible proportion d'environ 1 % des élèves de seconde provient des localités en dehors de la région.

En ce qui concerne les élèves des classes de sixièmes, ces différentes zones de provenances expriment les localités qui abritent les écoles primaires d'où ils proviennent directement. A ce niveau, les établissements secondaires étant exclusivement implantés en milieu urbain, la ville accueille immédiatement tous les admis en fin de cycle primaire (CM2) des villages du département tout entier plus ceux des écoles de la ville. La présence des élèves de sixième venant des localités de la région (5 %) est à mettre au compte de la disponibilité d'une plus grande offre de place. Ce qui oblige la commission de l'orientation à y affecter les élèves n'ayant pas eu de places dans leurs localités d'origines. Souvent ce sont les élèves eux-mêmes qui demandent à être affecté hors de leurs localités pour des raisons qui leur sont propres. D'autre part, les parents originaires de Dimbokro et travaillants en dehors de celle-ci (dans l'une des localités de la région)⁶⁷, préfèrent scolariser leurs enfants dans les établissements privés de leur lieu d'origine pour les confier à des proches parents.

Au niveau des élèves des classes de seconde, les mentions "commune" et "département" indiquées pour la provenance signifient plutôt les lieux de résidence de leurs

⁶⁷ En tant que planteur dans des villages ou campements

parents puisqu'il n'existe aucun établissement secondaire dans les villages de la commune et du département. Ils proviennent donc directement des lycées et collèges de la ville de Dimbokro. Ce qui signifie que 89 % des enquêtés de seconde proviennent des établissements secondaires de la ville contre 11 % des établissements en dehors de Dimbokro (10 % de la région et 1 % hors de la région). La proportion d'élèves provenant d'établissements hors de la ville renferme certainement des élèves qui ont porté leur choix sur Dimbokro lors du choix des établissements avec les agents du centre d'information et de l'orientation (CIO) pour les affectés. Pour ceux dont les parents paient leurs scolarités, ils auraient choisi d'y fréquenter parce que plusieurs choix s'offrent à eux du fait du nombre important d'établissements ou pour des liens particuliers avec la ville. Quelle est la situation de ces élèves dans la ville au cours de l'année scolaire ?

10.2.2.3-Le statut de résidence des élèves de la ville de Dimbokro

Les élèves fréquentant les établissements secondaires de la ville sont supposés résider dans la ville. Mais l'échantillon enquêté a révélé que quelques élèves (2 %) résident dans les villages. Ils quittent donc chaque jour ces villages pour rejoindre leurs établissements en ville. Ces élèves proviennent le plus souvent des villages proches de la ville tels que Ahua, Kolibo, Akessemossou, etc. En effet, ces villages n'étant pas éloignés de la ville, ces élèves n'éprouvent donc pas le besoin de s'installer auprès d'un tuteur ou parent proche en ville. Ils préfèrent rester auprès de leurs parents pour se rendre à l'école comme ils en ont eu l'habitude.

Tableau 10.7: Le milieu de résidence des élèves enquêtés

Milieu de résidence	Effectif	Fréquence (%)
village	5	2,00
ville	314	98,00
Total général	319	100,00

Source : Enquête de terrain, 2008

Par ailleurs, les élèves qui résident en ville (98 %) sont soit chez des parents, soit chez des tuteurs, soit indépendants. L'échantillon d'élèves enquêtés est marqué par environ 40 d'élèves vivant chez des parents contre 53 % chez des tuteurs. Pendant ce temps, 7 % des élèves enquêtés ont un statut de résident indépendant c'est-à-dire qu'ils louent des appartements par le biais de l'argent que leur envoient les parents. En fonction de la

provenance des enquêtés, on constate que le plus grand contingent d'élèves ayant un statut de résident indépendant provient des localités de la région (47 %). Au niveau de ceux qui habitent chez des parents, la ville enregistre le plus fort taux avec 85 %. Les élèves résidant chez des tuteurs proviennent le plus souvent des villages communaux et ceux du département avec des taux variant entre 91 et 100 %.

Tableau 10.8: Statut de résidence des élèves enquêtés dans la ville en fonction de leur provenance

Zone de provenance	indépendants		parents		tuteurs		Effectif total
	effectif	%	effectif	%	effectif	%	
commune	2	2,63	5	6,58	69	90,79	76
département	0	0,00	0	0,00	63	100	63
Hors région	1	33,33	1	33,33	1	33,33	3
région	15	46,87	0	0,00	17	53,13	32
ville	3	2,07	123	84,83	19	13,10	145
Total général	21	6,58	129	40,44	169	52,98	319

Source : Enquête de terrain, 2008

L'explication qu'on pourrait donner à cette situation est que les élèves originaires des villages de l'ensemble du département de Dimbokro trouvent moins difficilement des tuteurs pour se loger par rapport à ceux qui viennent d'ailleurs. Car les premiers le plus souvent des ressortissants de leurs villages qui résident dans la ville de Dimbokro. Les gens (tuteurs) acceptent généralement les élèves auxquels ils sont liés par la communauté ou par amitié avec leurs parents. Ce qui explique que les élèves venus hors du département de Dimbokro louent des maisons pour résider dans la ville afin d'y aller à l'école. Ils peinent à se trouver des tuteurs. Ils louent donc des maisons soit individuellement, soit en association pour ceux qui ont moins de ressources financières ou qui ont des liens établis avant leur arrivée à Dimbokro.

Cependant les élèves qui sillonnent chaque jour les rues de la ville de Dimbokro pour se rendre à l'école utilisent des moyens de locomotion pour être à l'heure. Il ressort de nos enquêtes que principalement deux moyens de déplacement sont utilisés par les élèves à Dimbokro. Ils se déplacent majoritairement à pieds (92 %) pour se rendre dans leurs établissements de fréquentation quelque soit la distance (3 à 4 kilomètres pour les longues distances). C'est sous un climat chaud⁶⁸ que ces élèves arpentent les rues à pentes, casquettes ou bonnets à la tête pour se protéger du soleil (pour certains). Ceux dont les parents ont un

⁶⁸ Le climat local est réputé pour être des plus chauds du pays.

peu plus de ressources pour leur offrir un vélo (8 %) utilisent ce second type de locomotion pour effectuer leurs déplacements entre l'école et la résidence.

Tableau 10.9: Les moyens de locomotion des élèves enquêtés

Moyens de locomotion	Effectifs	%
pieds	293	91,85
vélo	26	8,15
Total général	319	100,00

Source : Enquête de terrain, 2008

Au total, du fait de la fonction scolaire prononcée à Dimbokro et du nombre important d'établissements scolaires, la ville de Dimbokro draine un important flux scolaire estimé en 2009 à environ 11986 élèves dans le secondaire et 16791 élèves dans le cycle primaire pour l'ensemble de la sous-préfecture et 288 élèves dans le préscolaire. Si l'on considère que la moitié des effectifs du primaire est en ville compte tenu du fait qu'elle abrite pour moitié le nombre d'écoles primaires de la sous-préfecture. On pourrait donc estimer ce flux scolaire dans la ville à environ 20 mille élèves qui sillonnent cette localité pendant l'année scolaire. La ville est un passage obligé pour les élèves de la campagne qui veulent effectuer un cycle secondaire. Car elle est la seule à abriter les établissements secondaires du département. De plus, elle attire des élèves en provenance des localités de la région.

10.2.3-Les flux de vivriers marchands

La chute de l'économie de plantation basée sur le binôme café-cacao a amené la population rurale de Dimbokro à se tourner vers les produits vivriers. La plupart de ces paysans cultivent les vivriers pour leur propre consommation. Ce sont les surplus qu'ils commercialisent. Les données concernant les produits proviennent de l'Office d'aide à la Commercialisation des Produits Vivriers (OCPV) et du RNA 2001. Ces données datent de 2001, 2008 et 2009.

10.2.3.1-La production des vivriers marchands

Les produits vivriers cultivés dans la région de Dimbokro sont regroupés en cinq familles que sont les féculents, les céréales, les oléagineux, les fruits et les légumes. Les féculents renferment l'igname, la banane et le manioc. Le riz, le mil et le maïs constituent l'essentiel des céréales cultivées à Dimbokro. Dans la famille des oléagineux, nous avons l'arachide et la graine de palme. Les fruits sont les plus fournis avec l'orange, l'avocat, le

citron, le tomi⁶⁹, la mandarine, la mangue et la papaye. Les légumes, également fournies regroupent l'aubergine, le gnangnan⁷⁰, le gombo, le piment, la tomate et le kwlala⁷¹.

Ces vivriers sont essentiellement produits dans le département de Dimbokro. Mais quelques produits tels que le manioc, la banane, l'arachide, l'orange, l'aubergine, le gombo et la tomate sont cultivés à la périphérie et dans les bas-fonds de la ville.

Les cultures vivrières sont cultivées dans tous les villages du département de Dimbokro. La majorité de ces spéculations agricoles sont cultivées en association avec d'autres cultures. C'est-à-dire que sur une même parcelle, en tenant compte de l'importance des cultures les unes par rapport aux autres, on distingue la culture principale, la culture secondaire, la culture tertiaire, etc.

Tableau 10.10: Les superficies des principales cultures vivrières dans le département de Dimbokro

Cultures	Superficie en ha	Proportion (%)
Riz pluvial	4 484	27,49
Igname	2 800	17,16
Palmier à huile	1 123	6,88
Maïs	82	0,50
Manioc	73	0,45
Total des principales cultures vivriers	8 562	52,48
Caféier	6 967	42,71
Cacaoyer	82	0,50
Anacardier	81	0,50
Autres cultures	622	3,81
Total des cultures	16 314	100,00

Source : RNA, 2001

Au total, on a 16314 hectares de terre mise en culture dans le département de Dimbokro. Les principales cultures vivrières pratiquées dans le département occupent à elles seules un peu plus de la moitié des terres cultivées (8562 hectares). L'autre moitié est presque "phagocytée" par la seule culture de caféier (43 % des parcelles cultivées). Le caféier garde toujours son importance dans le département mais les cultures vivrières gagnent du terrain avec le riz pluvial qui est la seconde culture consommatrice d'espace après le café (4484 hectares) et la première parmi les cultures vivrières. Dans ce groupe des vivriers, l'igname et

⁶⁹ Appellation locale du tamarin

⁷⁰ Des légumes arrondis ressemblant à des aubergines en miniatures.

⁷¹ Des feuilles consommées généralement chez les Baoulé.

le palmier à huile viennent respectivement en deuxième (2800 hectares) et troisième (1123 hectares) position en terme de surface cultivée. Ils sont suivis par le maïs (82 hectares) et le manioc (71 hectares). Il faut préciser que la banane (plantain et poyo) est également cultivée dans le département mais elle n'occupe pas de grande parcelle. Sa culture s'étend sur 18 hectares de terre (17 hectares pour la banane plantain et 1 hectare pour la banane poyo). Ces données ne sont pas visibles dans le tableau ci-dessus car elles sont inclus dans la rubrique "autres cultures".

L'importance du riz et de l'igname dans les superficies cultivées s'explique par le fait d'abord le riz est une denrée de grande consommation dans les villes et la demande en riz est sans cesse en augmentation. En ce qui concerne l'igname, c'est la première denrée de consommation de la population autochtone (les Baoulé). Ils pratiquent cette culture pour leur propre consommation. En ce qui concerne le manioc, il rentre dans la constitution de plusieurs mets tels le placali, l'attiéké, etc. Ceci crée amène les populations paysannes à s'adonner à la pratique de cette culture. Il en est de même pour le maïs.

Globalement, on constate que les cultures vivrières occupent plus de terres cultivées que les cultures de rentes. Mais certaines cultures vivrières comme les légumes et les agrumes sont faiblement pratiqués ou ne le sont pas. Pourtant elles se retrouvent dans les flux de vivriers marchands au départ de Dimbokro. Quelle est donc l'origine de ces flux de vivriers ?

10.2.3.2-L'origine des flux de vivriers marchands captés à Dimbokro

Les flux de vivriers marchands sont les surplus de production des cultures vivrières pratiquées par les paysans qui sont mis sur le marché. Ces flux de vivriers captés à Dimbokro proviennent essentiellement de la campagne proche (du département), de la campagne régionale, d'Abidjan et d'autres régions du pays. Ces flux captés à Dimbokro sont de deux types : les flux au départ de Dimbokro pour ravitailler d'autres villes et les flux arrivant à Dimbokro surtout pour le ravitaillement de sa campagne. Il faut préciser que la campagne de Dimbokro englobe 25 villages dans la commune et 45 villages hors du périmètre communal⁷². En 2009, c'est environ 2626,10 tonnes de surplus de vivriers mis dans le circuit de la commercialisation proviennent du département de Dimbokro. Quelques villages de la commune et du département ont été mentionnés dans le tableau ci-dessous pour leur contribution à ce surplus de vivriers marchands. Mais compte tenu du fait que la presque totalité de ce surplus (90 %) n'est pas étiquetée, nous ne pouvons donc pas mentionner les

⁷² Nous retenons la seule commune de Dimbokro qui est fonctionnelle. Car les trois nouvelles communes : Abigui, Nofou et Djangokro ne sont pas encore fonctionnelles.

contributions des villages communaux et non communaux dans ce flux de vivriers marchands provenant du département.

Tableau 10.11: Zones de provenance des vivriers dans le département de Dimbokro (tonnes)

Zones de provenance	Circonscription administrative	Surplus produits (en tonnes)
Abigui	commune	187,7
Andianou	commune	3
Dadié Kouassikro	commune	0,9
Ediakro	commune	2
Koffi Ahoussoukro	commune	0,8
Dimbokro ville	commune	19,9
Adaou	département	0,7
Agnéré Koffikro	département	3,7
Kouakou Lekikro	département	6
Bocabo	département	1
Pokoukro	département	3,3
Tano Akakro	département	5,5
Trianikro	département	2,9
Wawerenou	département	20,50
Dimbokro (sans précision)		2368,20
Total		2626,10

Source : OCPV, 2009

Selon, l'OCPV (2009), la nature des vivriers marchands provenant du département est constituée de la gamme de cultures pratiquées localement et de produits dérivés. Ces produits sont : le manioc, le riz blanchi, l'arachide, l'aubergine, la banane plantain, la tomate, l'igname, l'attiéké⁷³, le piment, l'orange, le placali⁷⁴, le gnanngnan, le gombo, la mandarine, la papaye et le kwlala, l'avocat, le citron, le coudé, la graine de palme, le mil et le tomi.

Cependant, l'importance régionale du marché urbain de Dimbokro, sa gare ferroviaire et les liaisons routières entre la ville de Dimbokro et les localités de la région font que des flux de vivriers transitent par Dimbokro pour diverses destinations. Comme l'indique le tableau ci.-dessous, en 2009, ce sont environ 652 tonnes de vivriers marchands qui ont atterri à Dimbokro en provenance des localités de sa région (N'Zi-Comoé). Ces localités sont essentiellement Bongouanou, Bocanda, Tiémélékro, M'Batto, Anoumaba, Kouassi-Kouassikro et M'Bahiakro. Le département de

⁷³ Produit dérivé du manioc provenant culturellement du sud de la Côte d'Ivoire, est devenu une denrée de grande consommation dans les villes du pays.

⁷⁴ Produit dérivé du manioc provenant culturellement du centre (chez les Baoulé) de la Côte d'Ivoire. C'est donc un produit local à Dimbokro.

Bongouanou participe à lui seul pour près de la moitié de ces flux de vivriers marchands du N’Zi-Comoé à Dimbokro (341 tonnes). Il est suivi par le département de Bocanda à hauteur de 184 tonnes⁷⁵.

Tableau 10.12: Zones de provenance des vivriers hors du département de Dimbokro

Provenance	Surplus commercialisés
Anoumaba	4,3
M’Bahiakro	2
Bocanda	180,3
Bongouanou	340,61
Kouassi-Kouassikro	3,9
M’Batto	50
Tiémélékro	50,60
N’Zi-Comoé (indéfini)	5,10
Total N’Zi-Comoé	636,81
Didievi	8,95
Toumodi	10,15
Total région voisine	19,10
Abidjan	3
Bondoukou	15
Oumé	40
Gagnoa	20
Odienné	25
Total régions lointaines	103
Total général	758,91

Source : OCPV, 2009

Des flux de vivriers proviennent également des localités proches Dimbokro mais ne faisant pas parti du périmètre régional du N’Zi-Comoé. Ce sont principalement Didiévi et Toumodi. La nature de ces produits sont les mêmes que ceux provenant de la campagne directe de Dimbokro. Ces flux de vivriers proviennent généralement des villages de ces localités qui sont plus proches de Dimbokro que leurs localités-centres.

Toutefois, d’autres localités lointaines participent aux flux de vivriers à destination de Dimbokro. Ces flux viennent généralement combler les produits manquants ou insuffisants sur le marché de Dimbokro. Ce sont principalement l’avocat, l’oignon, la banane et le maïs. Ils ont pour origine Abidjan (avocat et oignon), Gagnoa (banane) et Oumé (banane et maïs).

⁷⁵ Kouassi-Kouassikro inclus parce que faisant parti du département de Bocanda.

En somme, plusieurs flux de vivriers marchands à destination de Dimbokro sont captés dans la ville. Trois quart de ces flux proviennent des localités du département de Dimbokro (77%). Les localités de sa régions d'appartenance (N'Zi-Comoé) contribuent à hauteur 19 %. Les localités hors de son hinterland régional alimentent la ville pour 3 % de vivriers marchands. Parmi ces vivriers captés à Dimbokro, une partie est convoyée vers divers destinations. Quelles sont ces destinations ?

10.2.3.3-La destination des flux de vivriers marchands au départ de Dimbokro

Les flux de vivriers marchands au départ de Dimbokro s'orientent vers les destinations suivantes : Abidjan, Bouaké, Gagnoa, M'Batto, San-Pedro, Toumodi et Yamoussoukro (pour les flux internes) et le Burkina-Faso à l'extérieur du pays. En 2009, les flux internes sont évalués à 1366,60 tonnes soit environ 56 % du flux total au départ de Dimbokro. Le reste, c'est-à-dire les 44 % du flux de vivriers ont été acheminés hors du pays au Burkina-Faso (1092,24 tonnes). Au niveau de la distribution de ces vivriers dans les villes ivoiriennes, Abidjan reçoit à elle seule 46 % du volume total, suivie de loin par Yamoussoukro (7 %) et M'Batto (2 %). Les autres villes reçoivent des quantités insignifiantes n'atteignant pas 1 % chacune.

Tableau 10.13: Les différentes destinations des flux de vivriers au départ de Dimbokro

Destinations	Volumes de vivriers marchands (tonnes)	Proportions (%)
Abidjan	1136,70	46,23
Bouaké	1	0,04
Gagnoa	8	0,32
M'Batto	50	2,03
San-Pedro	1,70	0,07
Toumodi	9	0,37
Yamoussoukro	160,20	6,52
Total Côte d'Ivoire	1366,60	55,58
Burkina-Faso	1092,24	44,42
Total général	2458,84	100,00

Source : OCPV, 2009

Au total, la distribution des flux de vivriers au départ de Dimbokro se fait essentiellement entre la capitale économique ivoirienne, Abidjan (46 %) et le Burkina-Faso, pays voisin à la Côte d'Ivoire (44 %).

La nature des produits acheminés vers le Burkina-Faso est constituée essentiellement de la banane plantain, l'attiéké, l'avocat et la graine de palme. Ces vivriers sont probablement réclamés par la communauté ivoirienne vivant dans ce pays et également par les populations burkinabés qui ont épousé les habitudes alimentaires de Côte d'Ivoire après y avoir séjourné pendant longtemps. Ces produits sont acheminés depuis la gare ferroviaire par train parce que moins coûteux que les cars.

En direction d'Abidjan, la gamme de produits vivriers acheminés est composée des (aubergine, gnangnan, piment, tomate, kwlala, gombo), des féculents (banane plantain, igname, manioc, placali), des céréales (riz, mil), des fruits (papaye, citron, tomi, orange, mandarine), l'arachide et le coudé. Ces produits sont évacués sur Abidjan par car et par train selon l'avantage que chaque type de transport procure aux commerçantes.

En somme, compte tenu de l'existence de flux de vivriers marchands entre la ville de Dimbokro et sa campagne voire sa région, on peut sans se tromper affirmer que ces échanges permettent de donner des revenus aux ruraux en l'absence d'une économie cacaoyère dynamique des années 1960. Le vivrier semble prendre de l'importance dans le département avec la forte demande des villes ivoiriennes. On observe une timide reconversion de l'agriculture locale jadis basée sur le binôme café-cacao, vers le vivrier marchand sans toutefois avoir l'impression pour l'instant qu'il s'y installe un dynamisme nouveau. Ce département, avec les autres départements de l'ancienne "Boucle du Cacao", doit profiter de la crise des cultures d'exportation et de la politique d'autosuffisance alimentaire surtout en riz prônée par le président de la république, pour faire de l'agriculture vivrière une agriculture commerciale. Car elle demeure encore dans cette région une agriculture de subsistance.

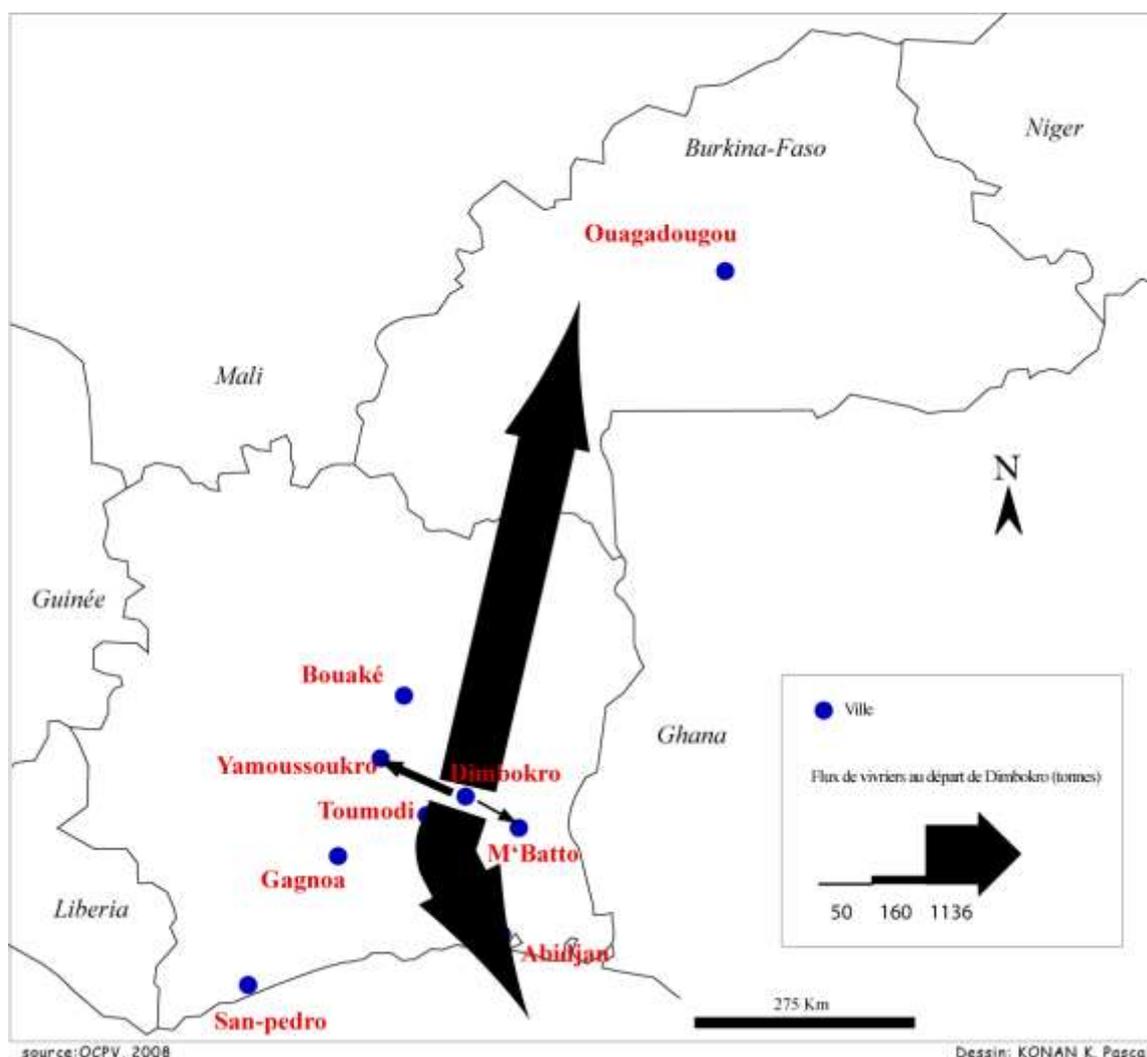


Figure 10.4: La distribution des flux de vivriers au départ de Dimbokro

CONCLUSION PARTIELLE

Depuis 1980, les efforts de développement entrepris par les autorités municipales qui se sont succédés, ont été financés en majeure partie sur fonds propres de la commune. Néanmoins l'Etat, conscient de la faiblesse des ressources d'investissement, y a apporté son aide à travers le financement FIAU. Le FIAU, à travers les projets réalisés avec sa participation, a contribué à élever le niveau d'investissement de la commune. Mais, le gros de ces investissements a été consacré à la construction et à la réhabilitation d'équipements socio-éducatifs. Des efforts ont été faits dans le domaine des VRD pour améliorer l'assainissement et l'accès des quartiers. En ce qui concerne les relations de la ville avec les institutions étrangères, les données auxquelles nous avons eu accès (1986-2007) n'ont mentionné aucune intervention dans le cadre de la coopération décentralisation. Mais cela ne voudrait pas dire qu'aucune action n'a été menée avec l'aide internationale. Puisque d'après Bredeloup (1989),

un marché à la Cité SOGEFHIA aurait été construit sur financement Belge pendant le mandat municipal 1980-1985.

Cependant la commune de Dimbokro peine à réunir les ressources suffisantes pour l'entretien des grands équipements acquis lors de la gestion centralisée. Les ressources municipales sont encore insuffisantes vis-à-vis des dépenses auxquelles elle devrait faire face. Les mécanismes administratifs de gestion de la décentralisation notamment l'unicité des caisses, la faible proportion du budget d'investissement, la dissymétrie du niveau d'information sur les finances publiques en l'Etat et les communes limitent les possibilités d'investissement dans la ville de Dimbokro. Ainsi, la deuxième hypothèse d'étude semble être confirmée.

CONCLUSION GENERALE

Le développement urbain est un fait récent en Côte d'Ivoire hérité de la colonisation. Avant 1980, dans le contexte de la gestion centralisée, l'Etat ivoirien à travers un programme principal dénommé fête tournante d'indépendance ou urbanisme tournant, et des programmes spéciaux se chargeait du développement des villes à travers une grille d'équipements et infrastructures réalisés dans les villes retenues.

Dimbokro, ancien pôle économique de la "Boucle du Cacao", a bénéficié de la fête tournante d'indépendance de 1975 et du programme des "mammouths-textile"⁷⁶ qui ont permis de doter la ville de grands équipements et infrastructures. Ces deux (2) programmes devaient permettre d'apporter un nouveau souffle à la ville qui portait les prémices d'un déclin imminent lié au ralentissement de l'économie de plantation. C'est donc dans ce contexte de crise que Dimbokro devient une commune de plein exercice en 1980.

Ainsi notre étude après avoir mis en évidence les bases du processus d'urbanisation de la ville de Dimbokro depuis la période coloniale, montre le niveau de développement de la ville et relève que la gestion décentralisée n'a pas encore résolu la crise urbaine dans cette ville du centre de la Côte d'Ivoire.

Vérification de la première hypothèse : *Si la ville de Dimbokro est confrontée à des problèmes d'aménagement et à des difficultés socioéconomiques, c'est parce que son développement repose sur des bases fragiles.*

La naissance de Dimbokro est le fait de trois (3) facteurs que sont l'installation du poste colonial dans le village de Djimbo (l'actuel quartier Langui-Broukro) en 1908, le passage du chemin de fer dans la localité en 1908 et le choix de sa région comme premier front pionnier du binôme café-cacao.

Suite à l'installation du poste colonial et le passage du chemin de fer, la gare ferroviaire fut ouverte au commerce en 1909. De 1913 à 1920, d'importants aménagements effectués donnèrent un visage urbain à Dimbokro. Dès cet instant, la ville attira des populations venues de partout (de la Côte d'Ivoire et de l'AOF). De plus, avec l'introduction du café et du cacao, très vite Dimbokro devint un pôle économique et une zone de relais pour toute la région à travers les grandes maisons de commerce européennes et africaines qui s'y sont installées. Dimbokro a donc prospéré sur la base d'une économie de plantation sur des directives d'une administration coloniale relayée par une administration ivoirienne à l'indépendance (en 1960).

⁷⁶ C'est un programme qui a permis d'implanter des usines textiles dans trois (3) villes du chemin de fer (Agboville, Dimbokro et Bouaké).

Mais, au début des années 1970, cette économie de plantation régionale va chuter mettant en difficulté l'économie urbaine de Dimbokro. C'est dans ce contexte que l'Etat ivoirien va y implanter l'usine textile UTEXI pour donner un souffle à l'économie de la ville. Cette tentative de relance de l'économie urbaine n'a pas permis d'enrayer la crise urbaine amorcée suite à la chute de l'économie de plantation régionale. Cette crise a des effets sur le développement de Dimbokro. Ainsi, les signes révélateurs s'observent à travers le niveau de structuration et d'équipement de la ville de Dimbokro.

D'abord au niveau spatial, la consommation d'espace dans la ville est passée successivement de 23,43 hectares par an sur la période 1960-1971, à 11,97 hectares par an entre 1971 et 1983, puis à 9,04 hectares par an entre 1983 et 1995, et enfin à 16,57 hectares par an sur la période 1995-2008. Ainsi, dès 1980 le développement spatial de la ville stagne, pourtant il n'existe aucune contrainte majeure à son extension. L'espoir suscité au sein de la population et des ressortissants de Dimbokro par l'installation de l'usine textile (UTEXI) et la célébration de la fête tournante de l'indépendance s'est envolé. Les lots en construction sont laissés à l'abandon et les équipements édifiés manquent d'entretien, d'où leur dégradation générale.

Toutefois la croissance de la population urbaine est également ralentie. D'un rythme de croissance fortement élevé entre 1965-1975 (8,26), cette population a connu une forte baisse de son taux de croissance entre 1975-1988 (1,5) avant de se stabiliser autour de 2 de 1988-1998. Ce rythme d'évolution de la population urbaine de Dimbokro dénote qu'elle est en régression depuis la crise de l'économie de plantation dans la région. D'une zone d'immigration, Dimbokro est devenue une zone d'immigration (Affou,) car elle attire de moins en moins de personnes.

Cependant, la stagnation spatiale et démographique de Dimbokro pourrait s'expliquer par la fragilisation de l'économie urbaine. Cette crise de l'économie urbaine a été entamée suite à la domination de la route sur le chemin de fer qui détourna une bonne partie des productions agricoles hors de la ville. Par la suite, cette crise a été accentuée par la chute de l'économie de plantation de la région qui va entraîner la disparition de plusieurs commerces dans le paysage économique. L'effort des autorités ivoiriennes d'apporter un souffle économique à la ville par l'implantation de l'usine textile UTEXI s'est avéré vain car elle n'a pas induit la création d'autres activités. Sa fermeture en 2002, a encore fragilisé l'économie locale puisqu'elle offrait des salaires à près de 1000 employés faisant vivre le commerce de détail. Il existe dans la ville un chômage déguisé par les activités artisanales et informelles. Depuis la chute de l'économie de plantation de la région (1980), la ville de Dimbokro est encore à la recherche d'un "pilier" économique pour dynamiser ses activités.

Au vu de tout ce qui précède, nous pouvons affirmer que la première hypothèse est confirmée.

Vérification de la deuxième hypothèse : *Les mécanismes administratifs de gestion de la décentralisation ne constituent pas un cadre institutionnel favorable au développement urbain car limitant les possibilités d'investissement.*

Depuis 1980, les efforts de développement entrepris par les autorités municipales qui se sont succédés, ont été financés en majeure partie sur fonds propres de la commune. Néanmoins l'Etat, conscient de la faiblesse des ressources d'investissement, y a apporté son aide à travers le financement FIAU. Ce fonds destiné au développement urbain a contribué à élever le niveau d'investissement de la commune. Les investissements ont été consacrés à la construction et à la réhabilitation d'équipements socio-éducatifs. Des efforts ont été faits dans le domaine des VRD pour améliorer l'assainissement et l'accès des quartiers. En ce qui concerne les relations de la ville avec les institutions étrangères, les données auxquelles nous avons eu accès (1986-2007) n'ont mentionné aucune intervention dans le cadre de la coopération décentralisation. Mais cela ne vaudrait pas dire qu'aucune action n'a été menée avec l'aide internationale. Puisque d'après Bredeloup (1989), un marché à la Cité SOGEFHIA aurait été construit sur financement Belge pendant le mandat municipal 1980-1985.

Par ailleurs, la commune de Dimbokro peine à réunir les ressources suffisantes pour l'entretien des grands équipements acquis lors de la gestion centralisée. Les ressources municipales sont encore insuffisantes vis-à-vis des dépenses auxquelles elle devrait faire face. Des difficultés d'ordre financières et institutionnelles constituent un frein à la réalisation de programmes de développement.

L'unicité des caisses, la faible proportion du budget d'investissement, la dissymétrie du niveau d'information sur les finances publiques en l'Etat et les communes sont des mécanismes de la gestion décentralisée qui limitent les possibilités d'investissement dans la ville de Dimbokro. Ainsi, la deuxième hypothèse d'étude est aussi confirmée.

De la vérification des deux hypothèses, il ressort que le processus d'urbanisation de Dimbokro a été fait sur des bases fragiles. Fondée sur l'économie de plantation régionale et la position de la ville en point de rupture de charge, Dimbokro est tombée en crise suite à l'essor de la route et à la chute de l'économie de plantation. La tentative de donner un nouveau souffle à la ville par l'implantation de l'usine textile UTEXI a été un échec car elle n'a réussi à dynamiser l'activité économique dans la ville.

Pour résoudre la crise urbaine qui perdure à Dimbokro depuis la fin des années 1970, il faut trouver à la ville une activité économique qui puisse induire la création d'autres activités dans la ville.

De ce qui précède, on peut affirmer l'hypothèse générale « si la ville de Dimbokro connaît une crise de développement c'est parce que la reconversion de l'économie de traite régionale n'a pas réussi » est confirmée.

Les limites de notre méthodologie de recherche

Nous sommes conscients que notre approche méthodologique présente quelques limites.

Notre méthodologie s'est appuyée sur plusieurs sources documentaires provenant de diverses administrations. C'est la mobilisation de ces informations qui nous a posé d'énormes difficultés. Souvent, des administrations ne laissent aucune trace de leurs passages. Ainsi, nous avons été obligés de faire avec les données mises en notre disposition. Aussi, l'accès à certains documents nous ont été refusé pour des raisons que nous ignorons encore.

Le manque d'un service d'archive à la Mairie de Dimbokro et le non dépôt de certains sur la gestion communale à la direction de la décentralisation ne nous ont pas permis d'appréhender véritablement l'évolution des ressources financières depuis 1980.

Cependant, l'indisponibilité de certains chefs d'administration ciblés par nos guides d'entretien fait que cette étude comporte quelques insuffisances sur les besoins des populations, les mécanismes de financement des projets de développement et leurs impacts sur la ville.

Quelques axes de réflexions pour un approfondissement du sujet

La réponse au problème de recherche posé dans cette étude ne relève pas d'une potion magique. Il s'agit de réussir la reconversion économique d'une ville jadis prospère grâce à l'économie de plantation régionale. Il faut donc trouver à la ville une activité centrale qui suscite la création d'autres activités de sorte à dynamiser l'économie locale voire régionale comme ce fut avec le binôme café-cacao auquel s'est greffée une chaîne d'activités dans les années 1960. Mais, quelle activité faut-il trouver ?

Nous ne saurions répondre avec certitude à cette question. Mais nous pensons qu'il faille se tourner vers le vivrier puisque dans ce domaine, les surplus de production sont commercialisés jusqu'au Burkina-Faso à partir de Dimbokro. De plus, la grande ville

abidjanaise réclame toujours plus de vivre pour ses habitants. Cette voie pourrait rendre l'activité commerciale plus dynamique et donc d'augmenter les ressources financières de la commune. Car le développement urbain a besoin d'être soutenu par des moyens financiers conséquents. Lorsque ces moyens font défaut à la ville, elle tombe en crise. C'est dans cette logique que les villes de Khouribga au Maroc et de Kaolack au Sénégal ont vécu leurs crises de développement. La première, ville minière et la seconde, ville de bassin arachidier ont connu des difficultés de développement suite à la chute de leurs économies basées sur ces activités.

BIBLIOGRAPHIE

- **Affou Y. et Tano K.**, 1988, *Jachère et saturation foncière en Côte d'Ivoire*, in Actes du deuxième Atelier OFRIC sur la "Place de la jachère dans l'agriculture ivoirienne", CIRES, Abidjan, 23-25 juin 1988, pp89-95.
- **Aloko-N'Guessan J.**, 1979, *L'impact de la création du lac de Kossou sur l'organisation spatiale des sous-préfectures: de Bodokro, de Béoumi et de Sakassou (Côte d'Ivoire)*, Thèse de doctorat de 3^{ème} cycle en Géographie, IGT, Abidjan, 483p.
- **Aloko-N'Guessan J.**, 1989, *Transport, communications et organisation de l'espace en Côte d'Ivoire*. Abidjan, Université de Côte d'Ivoire, Thèse d'Etat, IGT, 1344p.
- **Allou K.**, 2002, *Histoire des peuples de civilisation Akan des origines à 1874*, Thèse de doctorat d'état en Histoire, Abidjan, 1434p.
- **Amani K.**, 1995, *Urbanisation et Gestion Municipale : le cas de Daoukro*, Mémoire de maîtrise, IGT, 136p.
- **Badiane E.**, 2004, *Développement urbain et dynamiques des acteurs locaux : les cas de Kaolack au Sénégal*, thèse unique de doctorat, Université de Toulouse-Le Mirail, France, 396p.
- **Bakary T.**, 1986, *La démocratie par le haut en Côte d'Ivoire*, L'Année Africaine 1990-1991, CEAN, bordeaux.
- **Bakary T.**, 1989, *La démocratie par le haut en Côte d'Ivoire*, géopolitique africaine, juin.
- **Baldé S.**, *Décentralisation, déconcentration*, notice mise à jour, étudiant au CEAN, IEP-Université Montesquieu-bordeaux IV, sources : <http://www.%20members.tripol.com>
- **Baudouï R.**, 1999, *La prévention dans les politiques d'aménagement : le cas du protectorat français au Maroc*, In: Vingtième Siècle. Revue d'histoire. N°64, octobre-décembre 1999. pp. 83-90
- **Benveniste C.**, 1974, *La boucle du cacao : étude régionale des circuits du transport*, ORSTOM, Paris, 223p.
- **Bockel**, 1978, *Droit administratif*, C.R.E.D.I.L.A., N.E.A., Dakar, p.249
- **Bredeloup S.**, 1989, *Négociants au long cours : rôle moteur du commerce dans une région de Côte d'Ivoire en déclin*, Ed. L'Harmattan, 318p.

- **Brunet R. et al**, 2005, *Les mots de la géographie*, dictionnaire critique, Paris, Collection Dynamique du territoire, 518p.
- **Ciattoni A. et al**, 2003, *Les fondamentaux de la géographie*, Ed. Armand Colin, Paris, 217p.
- **Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest (CSAO)**, 2005, *Décentralisation et développement local : Eléments d'analyse et réflexion à partir de certains travaux du CSAO*, 15p.
- **Coquery-Vidrovitch C.**, 1993, *Histoire des villes d'Afrique noire : des origines à la colonisation*, Col. "L'évolution de l'humanité", Paris : Albin Michel, 412p.
- **Côte d'Ivoire (République de)**, 1991, *Dix ans de communalisation, 1981-1991*, Recueil de circulaire etc., Ministère de l'intérieur, DGCL.
- **Crook R.**, 1994, *Démocratie, participation et capacité à répondre : Une étude des relations entre les communes ivoiriennes et leurs citoyens, in crise, ajustement et recomposition en Côte d'Ivoire : la remise en cause d'un modèle*, colloque international ; Abidjan, p 389-402.
- **Dansou B.**, 2005, *Croissance démographique et demande de logements en milieu urbain : cas de la ville de Cotonou*, mémoire de DESS en Population et dynamiques urbaines, Université d'Abomey Calvi, Bénin, p.70.
- **Dégni-Ségué R.**, 1990, *Droit Administratif Général*, Abidjan, Editions CEDA,
- **Delpech B.**, 1983, *Les nouveaux abidjanais et leurs racines*, Cahiers Sci. Hum. ORSTOM, XIX.
- **Dembélé O.**, 1994, *Le modèle ivoirien d'urbanisme face à la crise*, in Crise, ajustement et recomposition en Côte d'Ivoire : la remise en cause d'un modèle, Abidjan, Colloque international, pp.32-39.
- **Dembélé O., et Pottier P.**, 1999, *Evolution des structures spatiales de quartiers et aménagement de l'espace communal*, in Cahiers Nantais, n°51- janvier 1999, pp.25-38.
- **Dubresson A.**, 1989, *Villes et industries en Côte d'Ivoire, pour une géographie de l'accumulation urbaine*, Paris, Karthala, 854p.
- **Dubresson A.** (1991), *Reforme communale et gestion des villes de l'intérieur en Côte d'Ivoire*, in Maitriser le développement urbain en Afrique sub-saharienne, Actes du Colloque international de Ouagadougou, (dossier établi par E. Le Bris et H. Giannitrapani 1er-5 Octobre, CNTST/ORSTOM, pp.237-48

- **Dubresson A. et Vidal C.**, 1991, *Loin d'Abidjan : les cadres urbanistes de l'intérieur*, Abidjan, ORSTOM Centre de Petit Bassam.
- **Duret E.**, 2000, *Reformes institutionnelles et finances publiques : l'exemple de la décentralisation en Afrique subsaharienne*, Thèse nouveau régime, France, 429p.
- **Ekanza S-P.**, 2006, *Côte d'Ivoire : Terre de convergence et d'accueil (XVè – XIXè siècles)*, CERAP, Abidjan, 119p.
- **Faure G. et Contamin B.**, 1990, *La bataille des entreprises publiques en Côte d'ivoire*, Karthala, Paris.
- **Gapyisi E.**, 1989, *Le défi urbain en Afrique*, Col. "Villes et entreprises", Paris : L'harmattan, 128p.
- **Gendreau F.**, 1996, *Démographies africaines*, Ld. Universités francophones, Paris, Editions ESTEM, 128p.
- **Gervais-Lambony P.**, 1994, *De Lomé à Harare : le fait citoyen ; images et pratiques des villes africaines*, Col. "Hommes et sociétés", Paris, Karthala, 479p.
- **Gnago R.**, 1994, *Urbanisation et Développement Municipal : Etude diagnostic de la commune de Gagnoa*, Mémoire de maîtrise, IGT, 201p.
- **Gumuchian H. et Marois C.**, 2000, *Initiation à la recherche en géographie*, Economica, 425p.
- **Hauhouot A.**, 2002, *Développement, Aménagement, Régionalisation en Côte d'ivoire*, Abidjan, EDUCI, 364p.
- **Jaglin S. et Dubresson A.**, 1993, *Pouvoirs et cités d'Afrique noire : décentralisation en questions*, Col. "Hommes et sociétés", Paris, Karthala, 308p.
- **Kipré P.**, 1985, *Villes de Côte d'Ivoire de 1893-1940*, Tome I, Abidjan, Nouvelles Editions Africaines, 238p.
- **Koffi A.**, 1975, *Etude des espaces urbains des villes de Côte d'Ivoire*, Université de Côte d'Ivoire, Abidjan, Mémoire de Maîtrise, IGT, 120p.
- **Koffi B.**, 2002, *Urbanisation et Aménagement d'une commune : le cas de la commune d'Adjamé*, Thèse de Doctorat de Géographie (Nouveau régime), IGT, 339p.
- **Konan P.**, 2005, *Gestion foncière et développement urbain à Agnibilékrou*, mémoire de maîtrise, IGT, Abidjan, 125p.

- **Koua B.**, 1981, *Les problèmes fonciers dans la sous-préfecture de Dimbokro*, mémoire de C₁, IGT, Abidjan, 47p.
- **Kouamé A.**, 1996, *Clientélisme, aménagement urbain et décentralisation en Côte d'Ivoire*, thèse de doctorat unique, Université de Montréal, Canada, 375p.
- **Kponhassia G.**, 1994, *Les comités de développement des quartiers régulateurs de la crise de participation des populations à l'action municipale : l'exemple de la commune d'Adjamé*, ORISTOM-GIRDIS, pp. 27-31.
- **Loba F.**, 2004, *Dynamique du développement des communes côtières : étude comparée des communes de Bingerville, Dabou et Grand-Lahou*, mémoire de DEA, IGT, 69p.
- **Lootvoet B.**, 1988 - *L'artisanat et le petit commerce dans l'économie ivoirienne : éléments pour analyse à partir de l'étude de quatre ville de l'intérieur (Agboville, Bouaké, Dimbokro, Katiola)*, Paris, Orstom, 417p.
- **Lindeman T.**, 2002, *Expert du service des institutions rurales de la FAO (SDAR) : "Les Groupes Thématiques du Réseau pourraient exercer une pression importante sur les Ministères des Finances et des Affaires Intérieures afin de canaliser les ressources vers les populations rurales dans le cadre d'une tendance croissance vers la décentralisation"*.
- **Mel T.**, 2004, *La décentralisation à l'Épreuve de la crise économique en Côte d'ivoire*, mémoire de DEA, IGT, 96p.
- **Merlin P. et Choay F.**, 1996 "*Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*", PUF, 2^{ème} édition, Paris.
- **Ministère Français de la Coopération**, 1997, *La décentralisation en Afrique subsaharienne*, secrétariat d'Etat à la coopération, 72p.
- **Morand C.**, 1996, *Daoukro contre Yamoussoukro*, JEUNE AFRIQUE, N° 1857, 1996/08/13, pp.38-40.
- **N'da P.**, 2002, *Méthodologie de la recherche : De la problématique de la discussion des résultats*, Abidjan, EDUCI, 144p.
- **Nicolas P. et Malick Gaye**, 1988, *Naissance d'une ville au Sénégal : Evolution d'un groupe de six villages de Casamance vers une agglomération urbaine*, Paris, Karthala, 193p.
- **Ori B.**, 1993, *Crise, gestion municipale et participation populaire ou jeux de pouvoirs dans la ville, quel avoir ?*, centre Orstom de petit Bassam, 9p.

- **Ouattara I.**, 1997, *Ecologie des habitats précaires d'Abidjan*, Thèse de 3^{ème} cycle, Université de Cocody- Abidjan, IGT, 258p.
- **Ouattara I.**, 1999, *Urbanisme autochtone et urbanisme étatique : antagonisme ou complémentarité*, in Cahiers Nantais, n°51- janvier 1999, pp.7-17.
- **Tapinos G. et al**, 2002, *La Côte d'Ivoire à l'aube du XXI^{ème} siècle*, Karthala, 498p.
- **Semi-Bi Z.**, sans date, *Equipement public et changements socio-économiques en Côte d'Ivoire (1930-1957)*, Thèse de doctorat d'état en Histoire, tome1, Université de Paris VII.
- **Semi-Bi Z.**, 1973-1974, *La politique coloniale des travaux publics en Côte d'Ivoire (1900-1940)*, in Annales de l'université d'Abidjan, série I - II, pp.145-331.
- **Vennetier P.**, 1991, *Les villes d'Afrique tropicale*, Col "Géographie", Paris, Masson, 244p.
- **Yapi-Diahou A.**, 1981, *Etude de l'urbanisation de la périphérie d'Abidjan : L'urbanisation de Yopougon*, Thèse de 3^{ème} cycle, Université de Toulouse le Mirail.
- **Yapi-Diahou A.**, 1985, *Origine géoculturelle et profil socio-économique de 65 locataires du quartier Zoé-Bruno*, bidonville d'Abidjan, ORSTOM.
- **Yapi-Diahou A.**, 1985, *Stratégies et pratiques sociales dans le quartier ZOE-Bruno*, ORSTOM, centre de Petit-Bassam.

LISTE DES FIGURES

Figure 0.1: Les interdépendances de la ville de Korhogo	21
Figure 0.2: L'aire d'influence de Korhogo.....	22
Figure 0.3: La localisation de la ville de Dimbokro.....	28
Figure 1.1: Le tracé du chemin de fer en Côte d'Ivoire en 1919	59
Figure 1.2: Les échanges commerciaux autour de Dimbokro	65
Figure 2.1: La région de l'ancienne "Boucle du cacao".....	71
Figure 2.2: Schéma du réseau de routes reliées à la gare ferroviaire de Dimbokro	79
Figure 5.1: Topographie du site urbain de Dimbokro	120
Figure 5.2: Consommation d'espace dans la ville de Dimbokro	122
Figure 5.3: Evolution de la tâche urbaine à Dimbokro	123
Figure 5.4: Typologie de l'habitat dans la ville de Dimbokro	134
Figure 5.5: Taux d'utilisation des établissements sanitaires du District sanitaire de Dimbokro.....	144
Figure 5.6: Taux de fréquentation des établissements sanitaires du District sanitaire de Dimbokro.....	145
Figure 5.7: Le réseau électrique et ses équipements	165
Figure 5.8: Le réseau d'adduction d'eau	166
Figure 5.9: Les équipements urbains de Dimbokro	167
Figure 6.1: Répartition de la population de la ville par groupe d'âge	168
Figure 6.2: La pyramide des âges de la population urbaine de Dimbokro.....	171
Figure 6.3: La densité de population par quartier	177
Figure 6.4: La répartition de la population par quartier	178
Figure 6.5: Evolution de la population urbaine	182
Figure 6.6: Evolution du taux d'accroissement moyen annuel de la population urbaine de Dimbokro de 1965 à 1998	183
Figure 7.1: Répartition des activités sur le marché central de Dimbokro	194
Figure 7.2: Aires d'approvisionnement du marché de Dimbokro	197
Figure 8.1: Organigramme de la commune de Dimbokro.....	224
Figure 8.2: Affectation du personnel par service municipal en 2004.....	225
Figure 8.3: Répartition du personnel municipal de Dimbokro selon le niveau d'étude.....	226
Figure 8.4: Répartition des budgets communaux de Dimbokro de 2001 à 2006	234
Figure 8.5: Evolution de la DGF attribuée à la commune de Dimbokro.....	237
Figure 8.6: Proportion des dépenses de fonctionnement et d'investissement dans les dépenses globales engagées.	246
Figure 8.7: Les dépenses totales engagées par la mairie	246
Figure 10.1 : La contribution aux investissements FRAR de 1974 à 2002 à Dimbokro.....	281
Figure 10.2: Le réseau de communication du département de Dimbokro	289
Figure 10.3: Le réseau de communication de la région du N'Zi-Comoé.....	290
Figure 10.4: La distribution des flux de vivriers au départ de Dimbokro	307

LISTE DES PHOTOS

Photo 5.1: Une vue extérieure d'une "cour commune" délabrée au quartier Sokouradjan dans le secteur Kennedy.	130
Photo 5.2: Habitat économique dan le quartier Cité SOGEFHIA.	131
Photo 5.3: Habitat résidentiel de haut standing au quartier résidentiel	133
Photo 5.4 : Une vue de la Mairie de Dimbokro.	136
Photo 5.5: Une vue du Conseil général de Dimbokro.	136
Photo 5.6: Un taxi sortant du Centre Hospitalier Régional (CHR) situé à Sokouradjan en bordure de la voie menant à Bocanda.	139
Photo 5.7: Le dispensaire "Notre Dame des Apôtres" situé au Commerce à proximité de Dioulakro.	141
Photo 5.8: La PMI de Dimbokro, située au quartier Komikro. C'est un centre de santé urbain spécialisé pour l'accouchement et le suivi de la santé des enfants.....	
Photo 5.9: La clinique Sainte Rita	142
Photo 5.10: Le Groupe scolaire Sokouradjan situé au Résidentiel Ancien derrière la Préfecture	147
Photo 5.11: L'école primaire Plateau 3 au Commerce	147
Photo 5.12: Le Lycée Moderne de Dimbokro	151
Photo 5.13: Collège La Providence.	152
Photo 5.14: Le second niveau du marché central de Dimbokro montrant les dégâts causés par l'incendie de 2006.	154
Photo 5.15: La gare ferroviaire Sitarail.	156
Photo 5.16: Le stade Koné Samba Ambroise.	159
Photo 5.17: La voie derrière la Préfecture menant à l'ex-Hôtel "la Renaissance" de la chaîne SIETHO.	161
Photo 5.18: L'un des deux châteaux d'eau de la SODECI qui permet le traitement et la distribution de l'eau dans la ville.	162
Photo 5.19: Le chemin de fer entre Langui-Broukro et Dioulakro traversant la ville du Sud eu Nord.....	164
Photo 7.1: L'unité industrielle UTEXI de Dimbokro.....	186
Photo 7.2: Une vue du marché de proximité de Dioulakro situé à la limite de Broukro, le quartier voisin. Des commerçantes assises près de leurs marchandises, et des clientes venues s'approvisionner en vivrier.....	
Photo 7.3: Une vue de l'étage du marché central qui a subi d'énormes dégâts dus à l'incendie de 2006.....	198
Photo 7.4: La station-service Total située face à la gare ferroviaire de Dimbokro.	199
Photo 7.5: Les ruines de l'ex-station-service BP rachetée par la suite par Elf.	199
Photo 7.6: Un taxi en circulation sur la voie entre le marché central et le jardin public.	201
Photo 7.7 : Des sacs de charbon à la gare ferroviaire attendant d'être embarqués dans les wagons de train.....	204
Photo 7.8: Des cultures maraîchères pratiquées dans le bas-fond situé derrière l'inspection de la jeunesse et des sports	207
Photo 7.9: Des cultures de maïs le long de la voie qui part de	

la Préfecture à l'ex-Hôtel "la Renaissance".....	208
Photo 7.10: Des bœufs se nourrissant au quartier Résidentiel comme dans un pâturage malgré l'interdiction de laisser des animaux trainer dans la ville.....	209
Photo 9.1: Le tracteur du Service Technique achevé sur fonds FIAU en 2002.....	251
Photo 9.2: Le bâtiment de trois classes plus bureau du Directeur tout équipé, construit par le Conseil municipal à l'EPP Hôpital sis au quartier Zone Economique.	252
Photo 9.3: Un dépôt sauvage à Commikro près d'un groupe scolaire, transformé en une décharge malgré l'existence d'une décharge municipale au Nord de la ville derrière la rocade.	266
Photo 9.4: Un dépôt de stockage des ordures ménagères situé au Commerce.	267
Photo 9.5: Une rue pleine d'herbe qui oblige les habitants du quartier à circuler à travers une piste.	268
Photo 9.6: Le site de l'ex-hôtel SIETHO laissé à l'abandon par la Mairie et envahi par les herbes fautes d'entretien.....	268
Photo 9.7: Des pneus posés en digue autour d'une habitation pour empêcher le ruissellement des eaux pluviales et l'érosion du sol à Kennedy (Sokouradjan).	269

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 0.1: Les effectifs des classes de sixième et seconde dans la ville de Dimbokro en 2006-2007	44
Tableau 0.2: Matrice de synthèse de la collecte des données	45
Tableau 0.3: Matrice de synthèse de la méthodologie	50
Tableau 2.1: Production de café par centre de collecte sur 4 période (en kg).....	82
Tableau 2.2: Production de cacao (kg) par centre de collecte sur 4 périodes (traite principale et traite intermédiaire).....	83
Tableau 2.3: Recensement des commerces par catégories.....	89
Tableau 2.4 : Centres d'approvisionnement des commerçants	90
Tableau 2.5: Evolution du trafic marchandises (tonnes) des gares de la "Boucle du cacao"	91
Tableau 3.1: L'emploi à l'UTEXI (exercice 1983-1984).....	99
Tableau 3.2: Lieu de naissance des salariés de l'UTEXI	101
Tableau 3.3: Les groupes culturels et ethniques dans le complexe textile UTEXI en 1984 et dans la ville en 1975 (%)	101
Tableau 3.4: Population urbaine fixée autour des salariés migrants de l'UTEXI en 1984	102
Tableau 3.5: Lotissements publics ouverts à l'attribution du fait de la célébration de la fête tournante d'indépendance à Dimbokro	106
Tableau 4.1: Superficies en production de cacao par département de 1969-1970 à 1975-1976 (en hectare).....	110
Tableau 4.2: Superficies en production de café par département de 1969-1970 à 1975-1976 (hectare).....	111
Tableau 4.3: Production de cacao (fèves) par département de 1976-1977 à 1982-1983.....	112
Tableau 4.4: Production de café vert par département de 1976-1977 à 1982-1983.....	113
Tableau 5.1: Evolution de la tâche urbaine à Dimbokro (ha)	121
Tableau 5.2: La mise en valeur des parcelles d'habitation en 2008	128

Tableau 5.3: Les services administratifs présents à Dimbokro	137
Tableau 5.4: Les équipements de sécurité.....	138
Tableau 5.5: Les activités du CHR de Dimbokro	140
Tableau 5.6: Les équipements sanitaires de la ville.....	143
Tableau 5.7: Les établissements préscolaires.....	145
Tableau 5.8: Les établissements primaires publics avant 1995	148
Tableau 5.9: Les établissements primaires de la ville en 2008	149
Tableau 5.10: Les établissements secondaires de la ville	151
Tableau 5.11: Evolution du nombre de stations service.....	156
Tableau 6.1: Présentation du rapport de masculinité de la population.....	170
Tableau 6.2: La population urbaine de Dimbokro par type d'occupation selon le sexe	172
Tableau 6.3: La population de la ville de Dimbokro par type d'activité selon le sexe.....	173
Tableau 6.4: La répartition de la population par secteur d'activité selon le sexe	174
Tableau 6.5: Répartition de la population de la ville de Dimbokro par quartier selon le sexe	175
Tableau 6.6: Les densités démographiques.....	176
Tableau 6.7: Répartition de la population urbaine de Dimbokro par groupe ethnoculturel et par nationalité en 1975.	180
Tableau 6.8 : Répartition de la population urbaine de Dimbokro par groupe ethnoculturel et par nationalité en 1998.	180
Tableau 6.9: Evolution de la population de Dimbokro de 1965 à 1998.....	182
Tableau 7.1: Les unités artisanales de transformation de produits agricole enregistrées à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Dimbokro.	189
Tableau 7.2: Effectifs des artisans membres de la Chambre des métiers de Dimbokro en 2008.	189
Tableau 7.3: Effectifs d'emploi par secteur d'activité dans la ville de Dimbokro en 1984.	190
Tableau 7.4: Les activités de commerce sur le marché central de Dimbokro.....	195
Tableau 7.5: Evolution du trafic ferroviaire Abidjan-Dimbokro aller-retour (en milliers de voyageurs)	203
Tableau 7.6: Evolution du trafic voyageur au départ et à destination de la gare de Dimbokro	203
Tableau 7.7: Evolution du trafic marchandises au départ et à destination de la gare de Dimbokro (en tonnes)	204
Tableau 8.1: Liste des maires successifs de la commune de Dimbokro	215
Tableau 8.2: Répartition du personnel municipal de en Dimbokro 2004	223
Tableau 8.3: Evolution du budget communal de Dimbokro	233
Tableau 8.4: La part des impôts d'Etat attribués à la commune de Dimbokro	235
Tableau 8.5: Le recouvrement des recettes propres de la commune de Dimbokro.....	236
Tableau 8.6: Le recouvrement des recettes diverses et accidentelles	238
Tableau 8.7: L'évolution des recettes globales recouvrées.....	238
Tableau 8.8: Répartition des dépenses de fonctionnement par service.....	242
Tableau 8.9: Ventilation détaillée des dépenses de fonctionnement.....	242
Tableau 8.10: Répartition des dépenses d'investissement par service.....	243
Tableau 8.11: Répartition des dépenses selon le type d'investissement	244

Tableau 8.12: L'évolution des dépenses engagées	245
Tableau 9.1: Les actions en faveur des services de la Mairie de 1986 à 2007	250
Tableau 9.2: Les équipements scolaires réalisés de 1986 à 2007	253
Tableau 9.3: Les équipements socio-économiques réalisés de 1986 à 2007	255
Tableau 9.4: Les équipements sanitaires réalisés de 1986 à 2007	256
Tableau 9.5: Les équipements socio-culturels réalisés de 1986 à 2007	257
Tableau 9.6: Les voiries et réseaux divers (VRD) et autres travaux réalisés de 1986 à 2007	259
Tableau 9.7: Les subventions prévues au budget 2005	261
Tableau 9.8: Perception des actions de la Mairie par la population.....	262
Tableau 9.9: Aménagements les plus fréquemment demandés par les personnes interrogées.....	263
Tableau 9.10: Répartition des du personnel municipal en fonction du niveau de qualification en 2004.....	264
Tableau 9.11: Evolution des coûts de construction des équipements de base	271
Tableau 10.1: La répartition des investissements FRAR par domaine	280
Tableau 10.2: Les réalisations des FIAU dans la commune de Dimbokro	286
Tableau 10.3: La répartition des élèves et équipements du préscolaire dans la région du N'Zi-Comoé.....	294
Tableau 10.4: Les effectifs dans le primaire à Dimbokro en fonction du nombre établissements et leur statut pour l'année scolaire 2008-2009	295
Tableau 10.5: Les effectifs des élèves du secondaire par localité.....	296
Tableau 10.6: La provenance des élèves enquêtés.....	297
Tableau 10.7: Le milieu de résidence des élèves enquêtés	298
Tableau 10.8: Statut de résidence des élèves enquêtés dans la ville en fonction de leur provenance	299
Tableau 10.9: Les moyens de locomotion des élèves enquêtés	300
Tableau 10.10: Les superficies des principales cultures vivrières dans le département de Dimbokro	301
Tableau 10.11: Zones de provenance des vivriers dans le département de Dimbokro (tonnes).....	303
Tableau 10.12: Zones de provenance des vivriers hors du département de Dimbokro.....	304
Tableau 10.13: Les différentes destinations des flux de vivriers au départ de Dimbokro	305

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
LISTE DES SIGLES	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
DEDICACES	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
AVANT - PROPOS	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
CONTEXTE ET JUSTIFICATION DE L'ETUDE	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
REVUE DE LA LITTERATURE	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
PROBLEMATIQUE	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
OBJECTIFS DE L'ETUDE	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
METHODOLOGIE DE LA RECHERCHE	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
PREMIERE PARTIE : LES BASES FRAGILES D'UN PROCESSUS D'URBANISATION	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
CHAPITRE 1 : LA NAISSANCE DE DIMBOKRO ET LES FONCTIONS DE LA VILLE COLONIALE	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
1.1-L'HISTOIRE PEUPEMENT ET LA NAISSANCE DE DIMBOKRO	53
1.1.1-HISTORIQUE DU PEUPEMENT DE DIMBOKRO	53
1.1.1.1-Installation des autochtones Baoulé	53
1.1.1.2-Dégradation de la structure politique	54
1.1.2-LA NAISSANCE DE LA VILLE DE DIMBOKRO.....	55
1.1.2.1-la nécessité de l'installation du chemin de fer en Côte d'Ivoire.....	55
1.1.2.2-De la construction du chemin de fer à la naissance de Dimbokro	57
1.1.2.2.1- L'installation du poste	57
1.1.2.2.2- L'évolution de l'administration et la mise en place d'infrastructures routières.....	57
1.1.2.2.3-Les raisons de l'arrêt du projet Dimbokro – Daloa – Man.....	60
1.1.2.2.4- L'aménagement du site jusqu'en 1920	61
1.2-LES FONCTIONS DE LA VILLE COLONIALE	64
1.2.1-LA FONCTION DE VILLE-RELAIS.....	64
1.2.2-LA FONCTION ECONOMIQUE DE DIMBOKRO.....	64
1.2.3-LA FONCTION SCOLAIRE	67
CHAPITRE 2 : DIMBOKRO, POLE DE LA "BOUCLE DU CACAO"	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
2.1-LA PRESENTATION DE L'ANCIENNE "BOUCLE DU CACAO"	70
2.2-LA "BOUCLE DU CACAO" ET L'EMERGENCE D'UNE VILLE FERROVIAIRE	72
2.2.1-L'INTRODUCTION DU CAFE ET DU CACAO DANS LE PAYS "AGBA" ET SA REGION.....	72
2.2.2-L'ESSOR DE L'ECONOMIE DE PLANTATION	73
2.2.2.1-Les fondements de l'économie de plantation.....	73
2.2.2.1.1-Les conditions physiques.....	74
2.2.2.1.2-La complémentarité entre le chemin de fer et la route	78
2.2.2.1.3-Les conditions humaines	80

2.2.2.2- <i>Les productions du binôme café-cacao</i>	81
2.2.2.2.1-Le café	81
2.2.2.2.2-Le cacao.....	82
2.2.3-L'IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE DE L'ECONOMIE DE PLANTATION SUR DIMBOKRO	84
2.2.3.1- <i>Au niveau du commerce</i>	84
2.2.3.1.1- Les grandes maisons de commerce.....	84
2.2.3.1.2- Les Sociétés à succursales multiples et les Chaînes volontaires.....	85
2.2.3.1.3-Le commerce indépendant.....	87
2.2.3.1.4-La répartition des commerces et les circuits d'approvisionnement.....	89
2.2.3.2- <i>Au niveau de la gare du chemin de fer : le trafic ferroviaire</i>	91
2.2.3.2.1-Le trafic marchandises au départ	92
2.2.3.2.2-Le trafic marchandises à l'arrivée.....	94
CHAPITRE 3 : LA TENTATIVE DE RECONVERSION ECONOMIQUE ET LES GRANDES ACTIONS D'URBANISMES	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
3.1-LA MISE EN PLACE DE L'UTEXI ET SES INCIDENCES	96
3.1.1-LES CONDITIONS DU PARI TEXTILE	96
3.1.2-L'INSTALLATION DE L'USINE TEXTILE	97
3.1.3-ORGANISATION DE L'EMPLOI ET LES MODALITES DE RECRUTEMENT.....	98
3.1.4-LES IMPLICATIONS DEMOGRAPHIQUES, ECONOMIQUES ET SPATIALES	100
3.1.4.1- <i>Les implications démographiques</i>	100
3.1.4.2- <i>Les implications économiques</i>	103
3.1.4.3- <i>Les implications spatiales</i>	104
3.2- LES REALISATIONS DE LA FETE TOURNANTE D'INDEPENDANCE A DIMBOKRO ET SES ADJONCTIONS SPATIALES	105
CHAPITRE 4 : L'AMORCE DU DECLIN DE LA VILLE DE DIMBOKRO	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
4.1-LA DELOCALISATION DE LA "BOUCLE DU CACAO"	107
4.1.1-LES FACTEURS AGRO-ECOLOGIQUES	107
4.1.2-LES FACTEURS SOCIOECONOMIQUES.....	108
4.1.3-LES PRODUCTIONS DU BINOME CAFE-CACAO ET LES CONSEQUENCES SOCIOECONOMIQUES	108
4.2-LE DECLIN DU CHEMIN DE FER	114
4.3-LE DECLASSEMENT ADMINISTRATIF	115
CONCLUSION PARTIELLE	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
DEUXIEME PARTIE : UN NIVEAU DE DEVELOPPEMENT SOUTENU ENCORE PAR LES ACQUIS DU PASSÉ ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.	
CHAPITRE 5 : LA DYNAMIQUE SPATIALE DE LA VILLE DE DIMBOKRO	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
5.1-LES PRINCIPALES ETAPES DE LA CONSTRUCTION DE LA VILLE	119
5.1.1-DIMBOKRO, SUR UN SITE PEU CONTRAIGNANT	119
5.1.2-LES PHASES DE L'ÉVOLUTION SPATIALE DE LA VILLE	121
5.1.3-LES DIFFERENTS QUARTIERS DE LA VILLE	123
5.2-LA CREATION DU SOL URBAIN ET LA MISE EN VALEUR DES PARCELLES D'HABITATION	126
5.2.1-LA CREATION DU SOL URBAIN.....	126
5.2.2-LA MISE EN VALEUR DES PARCELLES D'HABITATION	128
5.3-LA DYNAMIQUE DES PAYSAGES URBAINS	131

5.3.1-LES TYPES D'HABITAT DANS LA VILLE	131
5.3.3.1-L'habitat évolutif	131
5.3.3.2-L'habitat économique ou habitat groupé.....	133
5.3.3.2.1-L'habitat groupé ou promotion immobilière.....	133
5.3.3.2.2-L'habitat économique	134
5.3.3.3 L'habitat résidentiel.....	135
5.3.4 -LES EQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES	137
5.3.4.1-Les services administratifs.....	137
5.2.4.2-Les équipements de sécurité	140
5.2.4.3-Les équipements de santé	140
5.2.4.3-Les équipements scolaires	147
5.2.4.4- Les équipements socio-économiques	155
5.2.4.5- Les équipements socio-culturels et sportifs.....	161
5.4.4.6- Autres équipements.....	162
5.4.4.7- Les infrastructures de base.....	163
CHAPITRE 6 : UNE DYNAMIQUE DEMOGRAPHIQUE RALENTIE	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
6.1- LES CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION	171
6.1.1- UNE POPULATION JEUNE.....	171
6.1.2- UNE POPULATION MASCULINE	172
6.1.3- LA REPARTITION DE LA POPULATION SELON L'AGE ET LE SEXE	173
6.1.4- UNE POPULATION DOMINEE PAR DES INACTIFS A COLORATION FEMININE	175
6.1.5- LA POPULATION SELON LE SECTEUR D'ACTIVITE	176
6.2- LA DISTRIBUTION SPATIALE DE LA POPULATION	177
6.2.1- LA REPARTITION SPATIALE DE LA POPULATION PAR QUARTIER ET SELON LE SEXE	177
6.2.2-DES DENSITES DEMOGRAPHIQUES TRES VARIABLES.....	178
6.2.3- STRUCTURE DE LA POPULATION SELON LE GROUPE ETHNIQUE ET LA NATIONALITE	182
6.3- L'EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE : UNE POPULATION QUI STAGNE.....	184
CHAPITRE 7 : L'ECONOMIE URBAINE FRAGILISEE.....	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
7.1- LE SECTEUR SECONDAIRE EN DIFFICULTE.....	188
7.1.1-DE LA FERMETURE DE L'INDUSTRIE TEXTILE A L'OUVERTURE DE L'INDUSTRIE D'ANACARDE	188
7.1.1.1-La fermeture de l'UTEXI.....	188
7.2.1.2-L'usine d'anacarde : OLAM COTE D'IVOIRE.....	189
7.2.2- LES AUTRES UNITES INDUSTRIELLES URBAINES.....	190
7.2.3-LES ACTIVITES ARTISANALES.....	191
7.2.3.1-La typologie des activités artisanales.....	191
7.2.3.2-Evolution et localisation des activités artisanales.....	193
7.2-LES ACTIVITES DU SECTEUR TERTIAIRE	195
7.2.1-LE COMMERCE URBAIN	195
7.2.1.1-Le commerce de gros.....	195
7.2.1.2-Le commerce de détail.....	196
7.2.2-L'ACTIVITE BANCAIRE TOUCHEE PAR LA RECESSION ECONOMIQUE.....	204
7.2.3-LE TRANSPORT.....	205
7.2.3.1-Le transport terrestre	205
7.2.3.2-Le transport ferroviaire	207
7.2.4-LE DECLIN DE L'ACTIVITE HOTELIERE ET LA RESTAURATION.....	209

7.3-L'AGRICULTURE URBAINE, ET L'ELEVAGE.....	211
7.3.1-L'AGRICULTURE URBAINE	211
7.3.2-L'ELEVAGE	213
CONCLUSION PARTIELLE.....	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
TROISIEME PARTIE : LE BILAN DES ACTIONS DE DEVELOPPEMENT DANS LE CADRE DE LA COMMUNALISATION	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
CHAPITRE 8 : L'ORGANISATION ET LES MOYENS DE GESTION DE LA VILLE DE DIMBOKRO	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
8.1-ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DE LA COMMUNE DE DIMBOKRO	217
8.1.1-LES ORGANES ELUS DE LA COMMUNE	217
8.1.1.1- <i>Le conseil municipal.....</i>	217
8.1.1.2- <i>La municipalité.....</i>	218
8.1.1.3- <i>Le maire.....</i>	219
8.1.1.4- <i>Le soutien de l'Etat à la commune</i>	220
8.1.2-LES SERVICES MUNICIPAUX DE LA MAIRIE DE DIMBOKRO.....	221
8.1.2.1- <i>Le secrétariat général.....</i>	222
8.1.2.2- <i>Le service administratif et le service socio-culturel et de promotion humaine</i>	222
8.1.2.3- <i>Le service financier</i>	223
8.1.2.4- <i>Le service technique</i>	224
8.1.2.5- <i>Le cabinet du maire.....</i>	224
8.1.3-LES DOMAINES D' ACTIONS DE LA COMMUNE	225
8.1.3.1- <i>La logique du partage du pouvoir</i>	225
8.1.3.2- <i>Les domaines de compétences</i>	225
8.2-LES MOYENS DE LA COMMUNE DE DIMBOKRO	227
8.2.1-LES MOYENS HUMAINS DE LA COMMUNE DE DIMBOKRO	227
8.2.2-LES MOYENS FINANCIERS DE LA COMMUNE DE DIMBOKRO.....	232
8.2.2.1- <i>La structure des ressources municipales</i>	232
8.2.2.1.1- <i>Les impôts d'Etat.....</i>	232
8.2.2.1.2- <i>Les recettes propres de la commune</i>	232
8.2.2.1.3- <i>Les ressources d'aides</i>	235
8.2.2.2- <i>La confection des budgets communaux et leur évolution</i>	236
8.2.2.2.1- <i>La confection des budgets et leur exécution.....</i>	236
8.2.2.2.2- <i>L'évolution du budget communal de Dimbokro.....</i>	238
8.2.2.3- <i>La mobilisation des ressources communales.....</i>	240
8.2.2.3.1- <i>Le recouvrement des recettes.....</i>	240
8.2.2.3.2- <i>L'utilisation des ressources financières.....</i>	244
CHAPITRE 9 : LES ACTIONS, LES PROBLEMES ET PERSPECTIVES DE LA COMMUNALISATION A DIMBOKRO	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
9.1-LES ACTIONS DE LA COMMUNALISATION : LES EQUIPEMENTS ET SERVICES URBAINS	252
9.1.1-LA PROGRAMMATION DES EQUIPEMENTS	252
9.1.1.1- <i>Le contexte de programmation des équipements pendant la période de centralisation.....</i>	252
9.1.1.2- <i>La programmation des équipements pendant la période de décentralisation : le programme triennal</i>	253
9.1.1.3- <i>L'exécution des projets de la commune</i>	254
9.1.2-LES REALISATIONS DE LA COMMUNE : EQUIPEMENTS ET SERVICES.....	254
9.1.2.1- <i>Les équipements bénéficiant aux services de la mairie.....</i>	254

9.1.2.2- <i>Les équipements scolaires</i>	256
9.1.2.3- <i>Les équipements socio-économiques</i>	259
9.1.2.4- <i>Les équipements de santé</i>	260
9.1.2.5- <i>Les équipements socio-culturels</i>	262
9.1.2.6- <i>Les travaux de voirie et réseaux divers (VRD) et autres travaux réalisés</i>	263
9.1.2.7- <i>Les subventions accordées par la commune</i>	265
9.2-LA PERCEPTION DES ACTIONS DE LA COMMUNE ET LES ASPIRATIONS DE LA POPULATION	266
9.3-LES PROBLEMES ET PERSPECTIVES DE SOLUTIONS POUR LA COMMUNE	268
9.3.1-LES PROBLEMES DE LA COMMUNE	268
9.3.1.1- <i>Le dysfonctionnement des services municipaux</i>	268
9.3.1.2- <i>Le dysfonctionnement des services urbains</i>	269
9.3.1.2.1- <i>La défaillance du système de gestion des ordures ménagères</i>	269
9.3.1.2.2- <i>L'assainissement et les services d'entretien</i>	272
9.3.1.2.3- <i>L'impuissance de l'autorité communale face à la divagation des animaux</i>	274
9.3.1.3- <i>Un déficit en termes de planification des projets</i>	275
9.3.1.4- <i>Les difficultés financières de la commune</i>	277
9.3.1.4.1- <i>Le non reversement de la quote-part de l'impôt et la faillite du plus gros contribuable</i>	277
9.3.1.4.2- <i>L'unicité des caisses, un problème d'accessibilité des ressources recouvrées</i>	277
9.3.1.4.3- <i>Les difficultés lors de la mobilisation des ressources</i>	278
9.3.1.4.4- <i>La faiblesse des investissements</i>	278
9.3.1.4.5- <i>La mauvaise application des textes</i>	279
9.3.1.5- <i>Les difficultés rencontrées avec la tutelle</i>	279
9.3.1.6- <i>Les difficultés rencontrées avec la population</i>	280
9.4-LES PERSPECTIVES ET PISTES DE SOLUTIONS.....	280
9.4.1-LE TRANSFERT EFFECTIF DES COMPETENCES	280
9.4.2-LE RENFORCEMENT DES MECANISMES DE L'AUTONOMIE FINANCIERE DES COMMUNES.....	280
9.4.2.1- <i>La clarification et l'élargissement du champ des ressources financières</i>	280
9.4.2.2- <i>Les transferts de ressources financières concomitants aux transferts de compétences</i>	281
9.4.2.3- <i>La séparation entre la caisse de l'Etat et celle des communes</i>	281
9.4.2.4- <i>La création d'une institution financière pour les collectivités</i>	282
9.4.3-LA GESTION DES ORDURES MENAGERES ET LES SERVICES D'ENTRETIEN	282
CHAPITRE 10 : SYSTEME DE RELATIONS DE LA VILLE DE DIMBOKRO AU NIVEAU REGIONAL	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI
10.1-LES RELATIONS ENTRE LA VILLE ET LES PARTENAIRES AU DEVELOPPEMENT : LES FRAR ET LES FIAU	284
10.1.2-LES ACTIONS DE DEVELOPPEMENT DES FIAU	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
10.1.2.1- <i>Le contexte d'apparition des FIAU et leur fonctionnement</i>	284
10.1.2.1- <i>Les interventions du FIAU dans la commune de Dimbokro</i>	285
10.1.2.1.1- <i>Les interventions du FIAU</i>	Erreur ! Signet non défini.
10.1.3-LA COOPERATION INTERNATIONALE	286
10.2-LES RELATIONS ENTRE LA VILLE ET SA REGION.....	287
10.2.1-LES RELATIONS ADMINISTRATIVES ET DE COMMUNICATION	287
10.2.1.1- <i>Les infrastructures de communication et l'organisation spatiale</i>	288
10.2.1.2- <i>Le rôle des équipements de Dimbokro dans sa polarisation</i>	291
10.2.2-LES FLUX SCOLAIRES DE DIMBOKRO.....	292
10.2.2.1- <i>Les facteurs de la polarisation scolaire régionale de Dimbokro</i>	292
10.2.2.2- <i>L'origine du flux scolaire à Dimbokro</i>	296

10.2.2.3- <i>Le statut de résidence des élèves de la ville de Dimbokro</i>	298
10.2.3-LES FLUX DE VIVRIERS MARCHANDS	300
10.2.3.1- <i>La production des vivriers marchands</i>	300
10.2.3.2- <i>L'origine des flux de vivriers marchands captés à Dimbokro</i>	302
10.2.3.3- <i>La destination des flux de vivriers marchands au départ de Dimbokro</i>	305
CONCLUSION PARTIELLE	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
CONCLUSION GENERALE	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
BIBLIOGRAPHIE	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
LISTE DES FIGURES	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
LISTE DES PHOTOS	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
LISTE DES TABLEAUX	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
TABLE DES MATIERES	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
ANNEXES	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.

ANNEXES

GUIDE D'ENQUETE

I-DONNEES DE BASE

1-Données physiques

- Situation et desserte
- Relief
- Climat
- Végétation
- Sols
- Réseau hydrographique

2-Données humaines

- Peuplement
- Densités de peuplement (par quartier)
- Structure de la population (par âge et par sexe)
- Répartition spatiale de la population
- Evolution de la population (prendre en compte les recensements de 1975, 1988 et 1998)

II-EDUCATION ET ENSEIGNEMENT

- Ecoles préscolaires (total, publiques, privées et date de construction)
- Ecoles primaires (total, publiques, privées et date de construction)
- Ecoles secondaires 1^{er} et 2nd cycle (total, publiques, privées et date de construction)
- Ecoles techniques et professionnelles (total, publiques, privées et date de construction)
- Coûts de réalisation
- Sources de financement
- Nombre de classe
- Effectif scolaire (total, par sexe)
- Nombre d'élèves par cycle
- Nombre d'élèves par secteur (public, privé)
- Nombre d'élèves par classe
- Encadrement des élèves
- Mode d'entretien des écoles
- Moyens de déplacement des élèves

- Nombre total d'enseignants
- Nombre total d'enseignants par cycle et par secteur (public, privé)
- Nombre d'internats
- Nombre de cantines scolaires
- Autres

III-SANTE ET SITUATION SANITAIRE

- Services de santé publics
- Installations sanitaires privées
- Dates de réalisation
- Coûts de réalisation
- Sources de financement
- Mode d'entretien
- Fonctionnement
- Accès à la santé
- Personnel sanitaire
- Types et nombre de véhicules de service
- Encadrement médical
- Nombre de pharmacies
- Dates d'installation
- Coûts de réalisation
- Autres

IV-VOIRIE

- Linéaire de la voirie totale (km)
- Linéaire de la voirie en terre (km)
- Linéaire de la voirie bitumée (km)
- Année de bitume

QUESTIONNAIRE

Enquêteur.....Date :...../...../.....2008

Chef du quartier :.....

I-Identification de l'enquêté

1-Nom et prénoms :.....

2-Sexe :.....

3-Age :.....

4-Lieu de naissance : Département :.....Sous-préfecture :.....Ville :.....

5-Situation matrimoniale :.....

6-Nombre de conjointe :.....

7-Nationalité :.....

8-Région :.....

9-Niveau d'instruction :.....

10-Date de résidence dans le quartier :.....

II-Les rapports de la population (des chefs de quartiers) avec les élus de la commune

1-Connaissez-vous le nom du Maire ? Si oui, donnez-le.

.....

2-Connaissez-vous le nom d'un conseiller municipal ? Si oui, donnez-le.

.....

3-Avez-vous déjà assisté à une réunion du conseil municipal ?

.....

4-Avez-vous déjà assisté à une réunion en dehors du conseil municipal, mais convoquée par la mairie ? Dans quel lieu ?

.....

III-Les aspirations de la population à travers les chefs de quartiers

1-Connaissez-vous quelques actions menées ou réalisations faites par votre municipalité ? Si oui, lesquelles ?

.....
.....

2-Approuvez-vous ces réalisations (ou ces actions) ? Pourquoi ?

Oui non un peu neutre

.....

3-Qu'attendez-vous de la mairie (souhais) ?

.....
.....

NB : Ce questionnaire s'adresse aux treize (13) chefs de quartiers de la ville de Dimbokro

Tableau a.1 : Consommation d'espace de la ville de Dimbokro (ha)

Années	En 1960	1960-1971	1971-1983	1983-1995	1995-2008
Consommation d'espace	206	241	142	96	79

Source : SCET,1979-PUD,1995-nos enquêtes, 2008

Tableau a.2 : Répartition territoriale des communes et leur contenu démographique

NUMERO	Populations	% Popul. Ivoir.	Hab. /km ²	Nombre de communes	% communes/ ivoir.
1 LAGUNES	3 733 413	24,30	272,7	30	15,40
2. HAUT SASSANDRA	1 071 977	6,98	71,6	7	3,50
3. SAVANES	929 673	6,05	23	24	12,30
4. VALLE DU BANDAMA	1 080 509	7,03	38,8	19	9,80
5. MOYEN COMOIE	394 761	2,57	57,5	4	2,00
6. MONTAGNES	936 510	6,09	56,2	12	6,20
7. LACS	476 235	3,10	53,9	7	3,50
8. ZANZAN	701 005	4,56	18	11	5,6
9. BAS SASSANDRA	1 395 255	9,08	53,3	12	6,20
10. DENGUELE	222 446	1,45	10,6	12	6,20
11. N'ZI-COMOE	633 927	4,13	32,6	13	6,60
12. MARAHOUE	554 800	3,61	63,8	5	2,5
13. SUD COMOIE	459 487	2,99	67	4	2,00
14. WORODOUGOU	517 714	3,37	16,8	14	7,20
15. SUD BANDAMA	682 021	4,44	62,9	6	3,20
16. AGNEBY	525 211	3,42	57,3	8	4,00
17. FROMAGER	542 992	3,53	78,8	4	2,00
18. MOYEN CAVALY	508 733	3,31	36,1	4	2,00
Totaux	15 336 665	100	47,8	196	100

Source : HAUHOUOT Asseyo A. « Développement, Aménagement, Régionalisation en Côte d'Ivoire », 2002.

Tableau a.3 : Superficies cultivées en hectare dans le N’Zi-Comoé

REGIONS DU N’ZI-COMOE	DEPARTEMENTS	Cacao	Café	Coton	Anacardier	Hévéa	Banane poyo	Banane plantain	Palmier	Maïs	Riz pluvial	Riz irrigué	Igname	Manioc	Arachide	Manguier	Agrumes	Fruit de la passion	Total cultures principales	Autres cultures	Total régional
	BONGOUANOU	15 917	5 744	0	55	255	50	1 616	445	537	4 900	0	100	0	0	0	3	0	29 622	3 724	33 346
DAOUKRO	3 069	1 075	0	1 479	180	3	97	47	654	476	0	206	11	0	114	50	84	7 546	980	8 526	
DIMBOKRO	82	6 966	0	81	0	1	17	1 123	82	4 255	0	2 800	73	0	0	0	0	15 481	1 946	17 427	
M’BAHIKRO	0	0	30	2 163	54	0	0	0	987	4 767	795	1 509	0	1 001	71	100	0	11 478	1 464	12 942	
BOCANDA	49	96	0	0	0	0	23	0	31	367	0	609	0	0	0	0	0	1 175	443	1 618	
Total	19 117	882	30	3 779	489	54	1 753	1 615	2 291	14 765	795	5 224	84	1 001	185	153	84	65 301	8 556	73 858	

Source : RNA, 2001

Tableau a.4 : La nature et les surplus de produits provenant des campagnes du département de Dimbokro

Produits	Arachide	Attiéké	Aubergine	Avocat	Banane Plantain	Citron Vert	Coudé	Gnangnan	Gombo	Graine de Palme	Igname	Kwlala	Mandarine	Manioc	Mil	Orange	Papaye Ordinaire	Piment	Placali	Riz Local Blanchi	Tomate	Tom	Total
Surplus commercialisés	10	5	10	1	10	1	1	3	3	1	6	2	3	14	1	4	2	5	4	13	9	1	109

Source : OCPV, 2009

Résumé

Le développement urbain est un fait récent en Afrique et particulièrement en Côte d'Ivoire avec pour point de départ la colonisation. Dimbokro, ville du centre de la Côte d'Ivoire qui a connu un essor grâce à l'économie de plantation, n'arrive pas aujourd'hui à poursuivre son développement. Dans le cadre de cette étude, il s'agit de contribuer à la connaissance du processus de développement des villes ivoiriennes. Pour atteindre cet objectif, la méthode de collecte des données s'est appuyée sur les techniques suivantes : la recherche documentaire, l'observation directe, l'inventaire, des entretiens et une enquête par questionnaire. Il ressort de nos analyses que la crise est survenue d'abord, suite à l'ouverture de certaines voies terrestres principalement la route de Kotobi, puis au ralentissement de l'économie de régionale de plantation dans les années 70, et enfin l'échec de la relance économique par le biais de l'usine textile UTEXI. Les effets de cette crise urbaine sont la baisse du rythme de croissance démographique, la stagnation de l'espace urbain et une régression de l'activité économique. Aujourd'hui, la ville de Dimbokro a plus besoin d'une activité motrice c'est-à-dire une industrie qui entraîne la création d'autres activités de sorte à rendre l'économie locale plus dynamique.

Mots clés : Crise urbaine, développement, Dimbokro, ville.

Abstract

The urban development is a recent fact in Africa and particularly in Ivory Coast with for starting point colonization. Dimbokro, city of the center of the Ivory Coast which made great strides thanks to the saving in plantation, does not manage today to continue its development. Within the framework of this study, it is a question of contributing to the knowledge of the development process of the cities of the Ivory Coast. To achieve this goal, the method of data-gathering was based on the following techniques: the document retrieval, direct observation, the inventory, of the talks and an investigation by questionnaire. It comes out from our analyses that the crisis occurred initially, following the opening of certain terrestrial ways mainly the road of Kotobi, then with the deceleration of the saving in regional of plantation in the Seventies, and finally the failure of the economic revival by the means of textile factory UTEXI. The effects of this urban crisis are the fall of demographic growth rate, the stagnation of urban space and a regression of the economic activity. Today, the town of Dimbokro needs more a motor activity i.e. an industry which involves the creation of other activities of kind to make the local economy more dynamic.

Key words: Urban crisis, development, Dimbokro, city.