



HAL
open science

Consommateurs mobiles sur les marchés-routiers en Côte-d'Ivoire

Dabié Désiré Axel Nassa

► **To cite this version:**

Dabié Désiré Axel Nassa. Consommateurs mobiles sur les marchés-routiers en Côte-d'Ivoire. 2007.
halshs-00130405

HAL Id: halshs-00130405

<https://shs.hal.science/halshs-00130405>

Preprint submitted on 12 Feb 2007

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Consommateurs mobiles sur les marchés-routiers en Côte-d'Ivoire

NASSA Dabié Désiré Axel¹
dabie@voilà.fr

Résumé : - Un phénomène de « marchés-routiers » se développe aux différents barrages dressés par les forces de sécurité et de contrôle sur les grands axes de circulation en Côte-d'Ivoire. Ces aires de commerce et de rencontre routiers sont à la fois exploitées par de grands voyageurs, des voyageurs occasionnels, des marchands, des entreprises et des groupements de coopératives de produits vivriers.

Ce phénomène de marchés repose sur deux logiques : une logique socio-économique et une logique sécuritaire. La première est impulsée par la détérioration des conditions sociales de Ivoiriens qui voient en ces lieux de consommation et de rencontre, une aubaine pour assurer leur quotidien et accroître leur pouvoir d'achat en baisse surtout en cette période de crise aigue que traverse le pays. La seconde, sécuritaire est la conséquence de la présence quasi-permanente des forces de sécurité et de l'ordre.

L'article propose un schéma explicatif général de la naissance et du développement de ces « marchés sauvages » sur les axes routiers à partir des corridors de sécurité ivoiriens. En étudiant la manière dont ces espaces économique-sécuritaires sont mis en place et exploités, nous proposons l'hypothèse que la combinaison des facteurs socio-économiques et sécuritaires a fait émerger ou a développé, sur les principaux axes routiers ivoiriens, des micro bourgades marchés dynamiques dont les consommateurs ambulants et les entreprises tirent profit.

Mots Clés : Côte-d'Ivoire, places-marchands, voyageurs occasionnels, forces de l'ordre et de sécurité, consommateurs ambulants.

Summary:

A non-authorized market phenomenon is developing at different checkpoints settled by security forces on the main road axes in Côte d'Ivoire. These new areas of trade, of truck drivers' meeting are also exploited by occasional travellers, merchants, firms and foodstuff traders' union.

Indeed, this new market phenomenon is based on two logics: A socioeconomic one and the one of security. The first ground (socioeconomic) derived from the deterioration of Ivorian social conditions, due to the long lasting of socio-political crisis in Côte-d'Ivoire since 2002. In fact, many among Ivorian see through these military checkpoints, transformed into a new area of trade and meeting of travellers from every destination becoming road-side consumers; an opportunity to increase their decreased purchasing power because of war, and so facing their hard daily life. The second ground is the feeling of safety in term of security, many traders and clients at these checkpoints have, thanks to the regular presence of security forces at these new areas of trade.

This article shows a general explanatory diagram regarding the beginning and the development of these new market phenomenon "wild market" at different checkpoints settled by security forces on the main road axes in Côte-d'Ivoire. While studying the manner according to which these safety and economic areas are setting-up and exploited, we give as hypothesis that socioeconomic factor combined with security one, make emerge or developed on main road axes in Côte-d'Ivoire, micro dynamic markets from which itinerant consumers and firms are taking profit.

Key words: Côte-d'Ivoire, Merchants areas ; Occasional travellers ; Security forces ; Itinerant consumers.

¹ Institut de Géographie Tropicale, Université de Cocody-Abidjan 22 BP 744 Abidjan 22.

Introduction

La dégradation des voies de circulation et l'insécurité grandissante sur les axes routiers en Côte d'Ivoire constituent des problèmes majeurs que les principaux gouvernements successifs n'ont pu résoudre. Ils le sont encore davantage, au regard de la situation politico-militaire et sociale. La multiplication des points de contrôle sur les routes, la partition de fait du pays, la méfiance des forces de l'ordre et de sécurité à l'égard du voyageur et du transporteur rendent délicats les déplacements sur l'ensemble du pays. Pourtant, une frange importante de la population tire profit de cette situation. En ces lieux de contrôle routier ou corridors de sécurité, des voyageurs occasionnels, des transporteurs, des forces de sécurité et de défense, des coopératives de produits vivriers et même des entreprises trouvent l'occasion de satisfaire leurs différents besoins vitaux.

À ces points de contrôle, des marchés surgissent, grandissent, se développent attirent un genre nouveau de consommateurs et une clientèle fidèle de diverses origines. En ces temps de crise, l'exploitation de ces lieux apparaît comme une opportunité comptant pour ces acheteurs mobiles occasionnels influencés par les gammes variées de produits et d'articles de consommation courante que leur proposent les commerçants ambulants et fixes.

Une étude de la localisation géographique des corridors de sécurité ivoiriens et de l'atmosphère qui y règne doit éviter la tendance récurrente à s'enfermer dans une vision réductrice dans laquelle les faits de racket y sont légion, remarque pour dire que les effets de ces points de contrôles routiers vont au delà de l'aspect sécuritaire et des pratiques qui y ont cours. Ils font émerger et développent des places-marchands qu'une certaine clientèle s'est appropriée. Pour cela, la présente contribution localise, analyse la manière dont ces espaces sécuritaires ont été mis en place, les mutations actuelles qu'ils produisent ou subissent, dans un premier temps et l'intérêt que leur portent les usagers de la route surtout dans ce contexte de crise ivoirienne dans un deuxième temps. Nous n'oublions pas les effets induits de l'activité du couple indissociable « consommateurs-vendeurs » sur l'organisation de l'espace national. L'objectif de ce travail n'est pas de proposer des solutions quant à l'usage de ces espaces, mais de mettre en exergue les mutations socio-spatiales qui y sont en cours. Mieux, il jette un regard sur de nouveaux types de pratiques à partir des observations et des enquêtes entreprises sur quatre axes routiers ivoiriens (Abidjan-Lakota, Abidjan-Akoupé, Abidjan-San-Pédro et Abidjan-Duékoué). Ces exemples ouvrent de nouvelles pistes de réflexions sur les corridors de sécurité et le concept de voyageur-consommateur.

1. Localisation, mise en place et mutations des barrages routiers

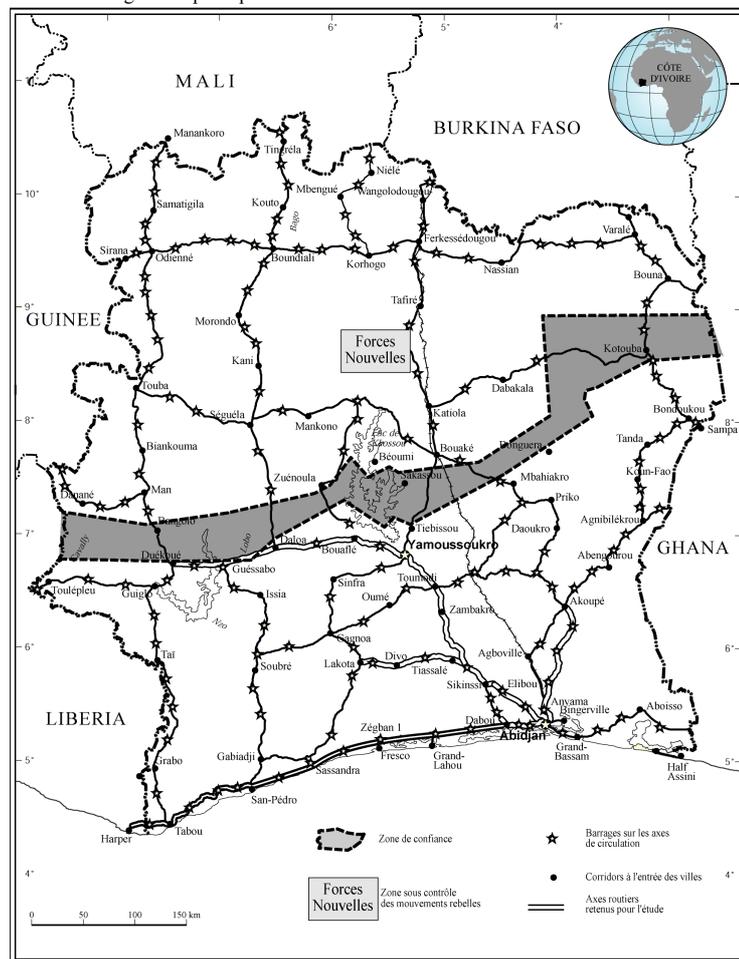
Les barrages routiers et corridors de sécurité sont ces différents points de contrôles, érigés par les forces de l'ordre et de sécurité ivoiriennes aux principaux points stratégiques du pays (sorties des ponts), dans les villages et aux portes des villes. S'agissant des barrages routiers, ils sont le fait des policiers et gendarmes, installés dans des villages traversés par un important trafic de biens et de personnes. Ils disposent quelques herses et de vieux pneus en guise de point de rupture dans le continuum de circulation. En revanche, les corridors sont tenus par le regroupement de tous les corps des forces de défense et sécurité ivoiriennes aux entrées et sorties des villes mais également aux différents points stratégiques du territoire. Pour leurs initiateurs, leur établissement se justifie non seulement pour réduire le grand banditisme, le phénomène de « coupeur de route ² » et permettre la fluidité des axes routiers, mais aussi pour pallier les défaillances et dysfonctionnements constatés sur les ponts bascules en Côte-d'Ivoire. En effet, ces ponts bascules étaient les seuls lieux où s'opéraient les contrôles des poids en charge et des pièces afférentes aux véhicules de transports en commun, personnels et camions de transport de marchandises. Dans ces mêmes espaces y étaient regroupés à la fois des forces de sécurité, des agents phytosanitaires et des travaux publics. Mais à la faveur de la conjoncture économique muée en crise en 1980, les ponts bascules ont fait place aux corridors de sécurité sur les axes routiers. Ainsi, l'ensemble des forces de sécurité a été redéployé sur les routes et les agents phytosanitaires aux frontières. Au nombre de 24 au début de ce redéploiement sur l'étendue

² Phénomène social qui a vu le jour sur les couloirs de transport au Nord de la Côte-d'Ivoire en 1992 et qui consiste à ériger des barrages routiers la nuit par des individus armés de fusils artisanaux et de pistolets automatiques pour attaquer les bus et camions et extorquer de l'argent aux voyageurs.

du territoire ivoirien, ils se sont multipliés depuis, passant du simple au double pendant les fins de mois et les périodes de fêtes.

Par exemple sur l'axe Abidjan-Duékoué long de 484 km, on dénombre 120 barrages aux jours ordinaires et 196 pendant les fins du mois. Les tracasseries sont telles qu'un camion chargé de marchandises qui en temps normal relie Abidjan à Duékoué en 4 ou 5 heures, est obligé de parcourir la même distance en 15 heures. Sur un autre axe Abidjan-Divo distant de 200 km, on compte 10 barrages (jours creux), soit 1 barrage tous les 20 km et 36 pendant les jours annonçant les fêtes. En cette période de crise politico-militaire qui a occasionné la partition de fait du pays, les barrages croissent d'une façon vertigineuse. Ils sont devenus des espaces d'enrichissement personnel et non des lieux de contrôle et de sécurité. En zone ex-assiégée et sous occupation de l'ex-rébellion, les différents points de contrôles routiers sont tenus par des chasseurs traditionnels « Dozo » et en zone gouvernementale par les forces régulières. Entre ces deux forces il existe la zone de confiance où les barrages sont tenus par les forces armées françaises de la Licorne (5 300 hommes), de la Communauté des Etats de l'Afrique de l'Ouest (1 300 "casques blancs") et des Nations-Unies (6 240 hommes) (fig.1).

Fig 1: Les principaux corridors de sécurité sur le réseau routier ivoirien



Ces nombreux barrages causent d'énormes préjudices aux transporteurs : perte de temps, racket à outrance, appauvrissement de l'Etat et fatigue généralisée des usagers des routes. Ce dernier désagrément entraîne de nombreux accidents de circulation enregistrés sur les différents axes routiers. Décriés pour toutes ces pratiques, les corridors sont pourtant des lieux de consommation et de rencontre pour les voyageurs, transporteurs et forces de défense et de sécurité. Ils se sont transformés en véritables marchés-routiers qui attirent, fabriquent et développent de nouveaux types de vendeurs et de consommateurs. Ce qui frappe sur ces marchés, c'est le nombre important de vendeurs ambulants itinérants, semi-itinérants, occasionnels, et la forte mobilité spatiale qui caractérise les stratégies commerciales des vendeurs fixes.

Les distinctions, opératoires autrefois, entre sédentaires et ambulants, réguliers et occasionnels, deviennent de plus en plus floues (Wilhelm, 1997). L'image du vendeur à l'étal attendant son client et de l'ambulant se portant au devant de celui-ci est ici totalement brouillée. Les vendeurs réguliers sur les marchés urbains payant redevance sont prompts à dénoncer la concurrence des ambulants, des occasionnels, des «illégaux» qui ont fait des marchés-routiers leurs lieux de prédilection.

Au total, les points de contrôles routiers érigés par les forces de l'ordre et de sécurité sur les axes routiers sont devenus de véritables places-marchands entretenues par plusieurs types des vendeurs (ambulants itinérants, semi-itinérants et occasionnels) qui vont à l'assaut d'une clientèle particulière (les consommateurs voyageurs) que ne peut leur procurer les marchés urbains. Mais comment fonctionne l'organisation de ces marchés, qui, aujourd'hui plus que jamais sont de véritables lieux-forts dans le paysage marchand ivoirien ?

2. Fonctionnement et organisation des marchés-routiers

Ces marchés situés aux différents corridors sont nés de la volonté conjuguée des forces de l'ordre et de sécurité, des entreprises, des voyageurs, des transporteurs et des vendeurs ambulants. En effet, ces derniers, dès la mise en place des corridors de sécurité sur le réseau routier ivoirien proposaient aux « corps habillés³ » et aux voyageurs à fort pouvoir d'achat des produits de consommation courante locaux et importés. La vente en ces lieux dès leur création était dévolue aux jeunes enfants, filles et garçons, qui proposaient uniquement des jus de gingembre, de l'eau glacée, des boissons gazeuses (coca cola), des fruits et légumes et parfois des produits vivriers (des régimes de bananes plantains, des ignames, du manioc doux) provenant des marchés ruraux et des espaces agricoles environnants. Quelques *maquis*⁴ offraient des mets locaux à l'ensemble des usagers de la route, mais particulièrement aux voyageurs qui marquaient des temps d'arrêt pour les contrôles d'usage et pour des repos d'étape.

Ces espaces dits sécuritaires sont aujourd'hui exploités pour des campagnes de préventions et de vaccinations contre les maladies et pour informer la population des événements à venir. Des entreprises les utilisent également pour leur publicité à travers de grands panneaux qui agressent les voyageurs. C'est le cas de Orange Côte-d'Ivoire, filiale du groupe français France Télécom, de Peugeot constructeur d'automobile français et Nestlé Côte-d'Ivoire du groupe suisse pour Maggi et de Unilever, groupe britannique pour Close up.

Sans équipements majeurs, ces marchés sont le lieu de développement incontrôlé d'un grand nombre de constructions précaires. Leurs occupations anarchiques par les installations des vendeurs ambulants et fixes, les ont transformés en de véritables «marchés parallèles» dont les effectifs peuvent être aussi importants que ceux de certains marchés ruraux. Le plus petit de ces marchés compte quelque 70 installations de vente, le plus grand environ 300 (voir tableau 1).

Tableau 1 : Effectif des installations et des vendeurs par marchés routiers

Localités	Lakota	Elibou	Fresco	Sassandra
Types de marchés	Carrefour	Autoroute	Carrefour Zégbani	Km 9
Total des installations	300	150	80	70
Vendeurs fixes	450	200	100	50
Vendeurs ambulants	150	100	350	400
Superficie (m ²)	500	300	400	300

Source : Enquête personnelle décembre 2006

N. B : Le nombre de vendeurs ambulants est très variable. Il est en hausse pendant les jours de marchés et en baisse les jours creux.

³ Terme ivoirien pour désigner les agents de force de sécurité et de défense : les policiers, les gendarmes, les militaires et les gardes pénitenciers.

⁴ Terme pour désigner les bars et cafés à ciel ouvert où le vacarme de la musique bat son plein.

Les quatre marchés retenus pour cette contribution comptent environ 70 à 300 points de vente (installations) et couvrent des surfaces très variables, de moins de 300m² à près de 500 m². Leur densité présente deux situations : des marchés très denses avec 1 vendeur par m² (Lakota, Elibou), et des marchés avec moins d'un vendeur par m² (carrefour Sassandra km 9, carrefour Fresco). La construction des boutiques et des hangars est laissée le plus souvent à la libre initiative des commerçants. Pour fait de sécurité ces constructions respectent un ordre minimum concernant essentiellement la trame des installations de vente, leur alignement et leur mise à distance de 5 à 10 m des postes de contrôles des forces de sécurité.

L'organisation interne (entretien, nettoyage et enlèvement des ordures et la restauration populaire) incombe à l'ensemble des vendeurs. En revanche la sécurité et le gardiennage des invendus sont du ressort des forces de sécurité et de défense sans contrepartie. Cette situation est la négation des pratiques en cours sur les marchés urbains et régionaux. Dans ce cas de figure ces derniers éprouvent d'énormes besoins de gardiennage et, surtout, d'organisation du stockage temporaire. A l'exception de quelques marchés (Elibou, Lakota sur l'axe Lakota-Abidjan, carrefour Sassandra, carrefour Fresco sur l'axe Abidjan-San-Pédro et le corridor d'Anyama axe Abidjan-Akoupé), la plupart relève de la compétence municipale, aussi bien pour l'aménagement et l'entretien que pour le recouvrement des droits de place qui varient entre 3000f Cfa et 5000 f Cfa. L'intervention de la municipalité en matière d'organisation des marchés recouvre principalement des fonctions d'attribution des places et le recouvrement des taxes de marché qui s'élèvent à 50 f Cfa pour les produits vivriers et 100f CFA pour les commerçants des produits manufacturés, le règlement du marché, les aménagements complémentaires, les services et l'entretien. Le recouvrement des taxes est, dans la plupart des cas, assuré en régie par des collecteurs intervenant sous l'autorité du receveur municipal et sous le contrôle du maire. D'autres services, comme les services d'hygiène et la Police municipale, sont aussi appelés à intervenir dans le fonctionnement des équipements marchands, principalement dans celui des marchés.

En somme, le fonctionnement et l'organisation des marchés-routiers dans leur ensemble sont dévolus aux vendeurs. Ils sont aidés dans leur tâche par les forces de sécurité et de défense en matière de sécurité et de surveillance des biens et des acteurs. Mais comment ces marchés sont-ils approvisionnés pour satisfaire les besoins des consommateurs voyageurs sur les axes routiers ?

3. L'approvisionnement

Les circuits d'approvisionnement des marchés qui se dessinent dans l'armature commerciale routière ivoirienne varient selon les produits considérés (vivriers ou manufacturés). Si dans leur ensemble ces marchés jouent un rôle dans la redistribution et l'approvisionnement des marchés urbains et des consommateurs mobiles, leur hiérarchisation et spécialisation suivant les fonctions qu'ils remplissent ne sont pas connues et restent floues. Pourtant, ceux-ci fonctionnent tout à la fois comme des «marchés relais » et des «marchés de détail». Pour leur approvisionnement, ils drainent des productions de l'espace agricole environnant situé dans un périmètre de 5 à 10 km et pour les marchandises bien au-delà des frontières nationales mais également des marchés urbains de la place. Leur clientèle se compose aussi bien de revendeurs détaillants, locaux et étrangers, que de l'ensemble des consommateurs urbains voyageurs occasionnels et grands voyageurs.

La fonction d'approvisionnement et de redistribution qu'ils assurent se limite aux besoins de consommation des usagers de la route, et éventuellement à un ensemble de zones suburbaines. Ils sont souvent spécialisés dans un ou deux types de produits vivriers, liés à leur situation géographique (proximité d'une zone de grande production maraîchère et halieutique). C'est le cas des marchés aux corridors de Lakota et de Elibou spécialisés dans la commercialisation de bananes plantains, de manioc et de fruits et légumes. En revanche ceux de Fresco, de Sassandra et de San-Pédro sont spécialisés dans la commercialisation de crustacés et poissons fumés (voir photo).



Photo : Quelques sacs de produits vivriers au corridor de sécurité de Sassandra, attendant d'être transférés vers des marchés urbains. (Cliché de l'auteur, décembre 2006)

Mais à certaines saisons, l'approvisionnement de ces marchés en leurs produits initiaux reste très difficile. A cet effet, les vendeurs sont obligés de recourir à de nouvelles zones d'approvisionnement, loin de leur base initiale pour satisfaire leur clientèle. Des pénuries se font sentir et les prix des produits sont alors élevés. Un circuit indirect de commercialisation assure ainsi, en quantité et en régularité, l'approvisionnement de la très grande majorité des consommateurs dans la période de tension alimentaire. Ces types d'approvisionnements ont non seulement réussi à organiser la régularité des flux sur les marchés-routiers en produits vivriers de base (céréales, tubercules, féculents, fruits et légumes) qui composent encore une très grande part de l'alimentation urbaine domestique, mais aussi à pérenniser l'acte de commercer sur les corridors.

Ces marchés structurent l'espace national sur un réseau de centres de décision commerciale. Ce réseau présente les caractéristiques d'un réseau qui n'est pas figé dans le temps. Ainsi selon les saisons, le type de produit et son origine géographique se modifient, le nombre de vendeurs et de consommateurs qui s'y trouvent augmente ou, au contraire, diminue. Pour maintenir l'activité de ces marchés, les vendeurs fixes des marchés urbains sont souvent les premiers à utiliser des ambulants pour écouler plus rapidement leurs marchandises, et à se déplacer eux-mêmes sur d'autres marchés pour les approvisionner. Un mini-réseau s'est ainsi mis en place entre les marchés ruraux, régionaux et marchés routiers.

La commercialisation directe du producteur au consommateur est un fait important observé sur les marchés. Le rôle et l'importance de ce circuit varient fortement selon les produits et les saisons culturelles. Ils concernent prioritairement les produits maraîchers provenant de l'espace de production rural. Les ventes de produits vivriers par les producteurs, plus généralement par leurs femmes, s'effectuent principalement après la récolte sur les marchés-routiers, beaucoup plus rarement sur les marchés centraux.

Dans le cas des produits manufacturés, on observe toujours une polarisation des activités d'approvisionnement et de redistribution des seuls grands marchés (spécialisés ou polyvalents) des villes proches ou lointaines vers les marchés-routiers.

Cet approvisionnement des marchés-routiers se fait de deux manières :

- à partir des espaces agricoles environnants,
- à partir des marchés urbains où les vendeurs ambulants se fournissent pour aller vers les consommateurs voyageurs.

Ces réseaux marchands ont ainsi des champs géographiques d'intervention multiples. Ils opèrent à l'échelle locale, régionale, nationale. Ils mettent en oeuvre simultanément des circuits longs et courts sur l'ensemble des marchés situés sur les corridors de sécurité. Ainsi à partir de l'exploitation de ces différents circuits, les consommateurs voyageurs trouvent sur les marchés des gammes variées de produits soumis à leur appréciation.

4. L'intérêt des consommateurs-voyageurs pour les marchés-routiers.

Sur les axes routiers ivoiriens, de nombreux marchés prolifèrent. Ils naissent et se développent sur les points de contrôles dressés par les forces de sécurité. Aujourd'hui ces places-marchands suscitent un engouement pour l'ensemble de la population à l'occasion des voyages. Cet intérêt se manifeste par la prise d'assaut des différents marchés par les voyageurs lors des contrôles forcés ou des repos d'étapes que leur accordent les transporteurs et les forces de sécurité aux différents corridors. Ils sont également des lieux importants de collectes de produits vivriers pour des coopératives, en vue de l'approvisionnement des marchés urbains. Pourquoi les Ivoiriens éprouvent-ils un intérêt manifeste à l'égard de ces places marchandes qui se développent sur les axes routiers ? Qu'est ce qui motive leur engouement pour ces marchés ? Qui sont-ils ? D'où viennent-ils ?

Les consommateurs mobiles sont généralement des voyageurs occasionnels ou de grands voyageurs qui représentent une frange importante de la clientèle des marchés-routiers. Selon ces derniers, leurs motivations pour la fréquentation de ces places marchandes reposent sur plusieurs logiques dont les plus importantes sont :

- La qualité et la quantité des produits,
- Les prix pratiqués,
- La publicité faite par les vendeurs incitant le consommateur voyageur à se les procurer,
- Le gain du temps,
- Les aspects sécuritaires et culturels.

Quatre marchés dont le dynamisme est avéré nous ont permis de mesurer ces logiques. Ils ont été retenus pour leur localisation sur des axes de circulation à fort gradient de fréquentation, par rapport aux volumes et à la variété des produits traités : sur l'axe Abidjan-Lakota distant de 231 km, deux marchés Lakota et Elibou ont été retenus, ainsi que les places marchands aux corridors de Sassandra et de Fresco sur les axes Abidjan-San-Pédro.

Ces marchés-routiers ne sont que des espaces d'approvisionnement d'étapes fondés sur la présence des forces de sécurité, à travers les contrôles qui immobilisent les voyageurs. Ainsi jouant sur la qualité, la quantité, les prix et la variété des produits mis à la vente, les vendeurs mobiles ou fixes happent les consommateurs, leur proposent différents produits, comme les tubercules (igname, patates, manioc doux), fruits et légumes (aubergines, gombo, graine, bananes plantains) et des protéines animales (poissons, crustacés, gibier).

Les prix et les quantités de produits varient du marché-routier au marché central. Prenant l'exemple de ceux de Lakota, le prix au corridor est de moitié celui pratiqué sur le marché central.

Ces espaces produisent ainsi un différentiel exploité par les consommateurs pour s'approvisionner. Comparativement aux marchés urbains, sur les marchés-routiers, les produits proviennent des exploitations agricoles environnantes. Leur prix, leur quantité et leur qualité sont les éléments fondamentaux qui militent en faveur de leur intérêt par les consommateurs. Ils n'ont pas subi de dégradation et de traitement pour supporter les péripéties de la route liées à leur transfert vers les villes. Ces marchés ne disposent que de produits frais et variés sur des périmètres moins étendus que les marchés urbains. Parfois, les vendeurs stockent les invendus sous des bâches de fortune sous l'œil bienveillant des forces de sécurité, car ils ne disposent pas de magasins pour garder les produits plusieurs jours. Alors pour éviter une trop grande perte et accroître les bénéfices, les produits sont donc vendus à des prix très attractifs.

La clientèle de ces différents marchés est très variée. Elle se compose d'hommes et de femmes qui maximisent leur déplacement par l'achat des divers produits qu'ils ne pouvaient se procurer à

cause de leurs prix élevés sur les marchés centraux. Ces marchés possèdent des propriétés mises en exergue et transformées aux contacts des composantes spatiales et sociétales. Ainsi, l'exploitation du différentiel qu'ils produisent entraîne un nivellement du corps social en permettant aux couches les plus défavorisées de satisfaire aux besoins vitaux de leurs familles. Ce sont donc des espaces de régulation sociale. Lors des voyages, ramener un présent à la maison est un acte important en Afrique, qui montre la considération que l'on a pour la famille et l'entourage. Les marchés-routiers sont les lieux appropriés pour faire quelques achats qui n'ont pu être faits sur les marchés centraux urbains.

Les quantités annuelles de produits traités au cours des ventes directes au corridor de Lakota portent essentiellement sur les légumes frais (60 tonnes), bananes plantains (800 tonnes), manioc doux (300 tonnes) et igname précoce (200 tonnes) selon l'Office pour la Commercialisation des produits vivriers. En revanche celles traitées par le marché-routier d'Elibou spécialisé dans la vente des mêmes produits portent respectivement sur 400 tonnes pour la banane plantain, 700 tonnes pour le manioc doux et 100 tonnes pour les légumes frais. Pour notre part, nous pensons que ces statistiques sont très en deçà de la réalité, car mensuellement, ces deux marchés immobilisent lors des contrôles environ 210 000 consommateurs potentiels.

Aujourd'hui ces espaces marchands sont des « organismes vivants dynamiques instrumentalisés » (Renard, 2002) par les forces de sécurité et les vendeurs. Ceux-ci font émerger des nouveaux paysages, des territoires et des lieux-forts. Un maillage de l'espace national se constitue ainsi à travers les corridors de sécurité et sous le double effet des voyageurs-consommateurs et des forces de sécurité sur les principaux axes routiers ivoiriens. De nouvelles localités tournées vers les échanges à base sécuritaire structurent l'espace ivoirien à partir des corridors de sécurité. Un réseau de bourgs-marchés et de villes nouvelles se crée ainsi sous nos yeux.

5. Les effets induits de l'activité du couple « consommateur-vendeur » sur l'organisation de l'espace

Le géographe lit l'organisation de l'espace en termes de pôles, nœuds, barrières, synapses, axes, aires différenciées, réseaux. Derrière ces notions, ce sont les principes de hiérarchie, de structure, de polarisation, de continuum, de connectivité qui sont recherchés (Renard, 2002). L'observation des corridors de sécurité montre qu'ils exercent des effets spatiaux très contrastés, voire contradictoires. En effet, si le corridor se situe à l'entrée ou à la sortie de la ville, l'impact de l'activité du consommateur-vendeur n'a pas le même impact que si le corridor se situe sur un axe routier. Cette activité duale engendre des effets induits très diversifiés sur l'organisation de l'espace. Lorsque le corridor se trouve à la sortie ou à l'entrée d'une ville, le développement de l'espace marchand donne lieu à un étalement de la ville vers le point de contrôle et de sécurité. La ville prend ainsi du volume. De nouveaux lotissements se font autour des places marchands où forces de sécurité et vendeurs travaillent, vivent et pensent différemment l'exploitation de l'espace. Les premiers sont tournés vers l'aspect sécurité et contrôle et les seconds profitent de la présence des premiers pour asseoir et développer une économie informelle de route. Ainsi de la confrontation des intérêts des uns et des autres, naît un territoire, un espace de vie. La périphérie de la ville se transforme, s'humanise, devient un lieu de résidence liant à la fois sécurité, tranquillité et commerce de proximité. Une ville nouvelle se bâtit et se forge à partir des corridors de sécurité. Une forme de métropolisation se met ainsi en place. L'exemple de la ville de Lakota sied bien à cette situation (voir fig. 2).

Fig 2: A Lakota, une ville nouvelle se batie à partir du corridor de sécurité



Source: Enquête personnelle

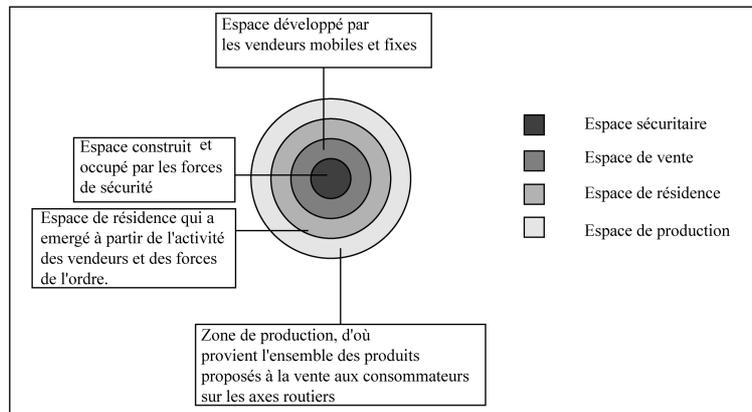
Conception et réalisation: Nassa Désiré, IGT, janvier 2007

Le centre de cette ville se trouve actuellement à l'écart de l'important trafic régional. L'intégration de ce trafic à la ville a amené les vendeurs à faire des installations au corridor situé sur l'axe Divo-Gagnoa. Cette situation a orienté le développement et le déplacement du commerce de la ville vers cet important carrefour de circulation pour accentuer son rôle de ville-étape. Un promoteur privé y a même construit un hôtel à caractère touristique, « l'auberge du Ranch », et la gare routière s'y est déplacée. Autour du corridor de sécurité, une ville nouvelle prend appui sur la présence des forces de l'ordre, des vendeurs, des consommateurs mobiles. Ainsi en 2000, la surface urbanisée (habitée) était évaluée à 517 ha, soit une densité de 67 habt /ha. Des lotissements d'extension réalisés vers le corridor a fourni environ 1000 lots supplémentaires. La superficie totale de l'extension est estimée à 60 ha. En 2005, la ville s'est donc agrandie autour du corridor de sécurité pour atteindre 635 ha.

En revanche, lorsque le corridor se situe sur un axe routier important, à fort gradient de fréquentation, des localités naissent, émergent et se développent autour des marchés-routiers. L'activité des consommateurs à ces différents corridors, a laissé des traces d'organisation de l'espace. Cette organisation est la synthèse d'au moins quatre sphères :

- L'espace sécuritaire ;
- L'espace de vente ;
- L'espace de résidence ;
- L'espace de production (fig.3).

Fig. 3: Schema explicatif de l'organisation des marchés-routiers



La première sphère qui est l'épicentre de la création et de l'organisation de l'espace des marchés-routiers est la présence des forces de sécurité. Ce sont eux qui mettent en place, construisent et occupent les premiers l'espace. Ils fournissent les moyens, les techniques, les formes, les règles et les principes de la territorialité marchande. Mais le dynamisme de cet espace naît avec les vendeurs. Ils y commercent et créent un semblant d'économie tournée vers les relations d'échanges. Un espace de vente émerge ainsi autour de l'espace sécuritaire. Ils constituent la deuxième sphère dans l'organisation spatiale des corridors.

La troisième sphère est la résultante de l'activité des consommateurs mobiles vers lesquels sont orientés la vente des articles et produits, des vendeurs et des forces de sécurité. En effet, pour réduire les distances qui séparent les vendeurs de leur lieu d'activité (espace de vente), ces derniers s'installent, transforment et ajoutent aux deux premières une sphère de résidence. Ils y trouvent un refuge définitif, construisent des habitations, pour y vivre et commercer. Un espace de vie se met en place. Tout autour se trouve l'espace de production de la majeure partie des produits en vente sur l'ensemble des marchés-routiers.

Une forme d'urbanité et d'humanisation du corps territorial ivoirien se dessine sous la triple action des forces de sécurité, des vendeurs qui animent ces espaces pour les transformer en places marchands et des consommateurs attirés par les produits. Autour de ces espaces, se développent de nouveaux lieux-forts qui sont une sorte de rupture de charge qu'exploitent les consommateurs. Les exemples des marchés-routiers situés sur la côte (axe Abidjan-San Pédro) montrent bien les effets induits de l'activité du couple consommateur-voyageur sur cet axe important.

Dès sa construction en 1992, aucun village ou ville n'était traversé par cet important édifice routier, qui relie la Côte-d'Ivoire au Libéria. Sa création visait l'intégration économique de cette partie

du pays à celle de la sous-région ouest africaine en facilitant la circulation des biens, des marchandises et des personnes. Aussi visait-il au plan national, de desservir par un nouvel axe Est-Ouest les villes côtières ivoiriennes naguère prospères et aujourd'hui en pleine récession. Peu à peu des villages ont surgi, se sont déplacés sur cette route et des villes se sont également étalées. Le moteur de cette humanisation de la « côtière » a été en partie la présence des forces de sécurité avec l'installation de quelques barrages de contrôle. Ces derniers ont introduit une rupture concrète dans le continuum de l'espace de circulation. Ils ponctuent des contacts entre acteurs divers, usagers de la route donnant lieu à une interface, un lieu hybride d'échange, de rencontre et de passage. Ainsi autour des places marchands des villages, des bourgades tournés vers les échanges sont nés. Il s'agit principalement de km 9 au corridor de Sassandra et celui de Zégban1 à Fresco.

Au total, une forme d'urbanité, d'humanisation et de métropolisation de l'espace ivoirien se met en place sous les actions conjuguées des forces de sécurité, des vendeurs et des consommateurs mobiles à travers les points de contrôles routiers. Des villes prennent du volume, s'agrandissent, des lieux-forts surgissent sur les principaux axes routiers. Autant de situations, autant de formes distinctes, avec « *cependant en toile de fond des structures issues de la double fonction* » (Pradeau, 1994) des barrages de sécurité, rupture de charge et espace de vente.

Conclusion

Ainsi pourrions-nous achever cette contribution en concluant qu'une forme nouvelle d'urbanité, d'humanisation et un maillage du corps territorial ivoirien se mettent en place, aux entrées et sorties des villes, des points stratégiques de l'espace national et dans des villages grâce aux différents points de contrôles routiers. Même si les actions menées par ces derniers sur les corridors et barrages de fortunes sont décriées du fait des rackets, il faut reconnaître que des micro-territoires dynamisés par le couple consommateur-vendeur ont surgi de l'espace. Rupture concrète dans le continuum de l'axe de circulation, les barrages routiers sont aussi interface, lieu d'échanges et de transit. Ils sont des « organismes vivants dynamiques instrumentalisés » par les forces de sécurité et les vendeurs. De nouveaux paysages, territoires et des lieux-forts tournés vers les échanges ont ainsi émergé et continuent d'être. Un réseau de bourgs-marchés et de villes nouvelles s'est créé et continue de se mettre en place.

Si l'humanisation et l'urbanisation de la Côte-d'Ivoire ont pris un coup d'arrêt du fait la crise, les actions des forces de sécurité et des vendeurs-consommateurs, donnent un coup de fouet à la structuration de l'espace.

Bibliographie

- ALOKO-N'GUESSAN J. 2002. Filière céréales et structuration de l'espace à partir de Bouaké (Côte-d'Ivoire). *Les annales de la faculté des lettres et sciences humaines de l'Université Omar Bongo*, Libreville Gabon Série lettres et sciences humaines, p 29-60.
- BACH D. 1994. Afrique de l'Ouest : organisation régionale, espaces régionaux et régionalisme transétatique : les leçons d'un mythe. *L'Afrique politique*, Paris, p. 93-117.
- BENNAFLA K. 2003. Commerce, marchés frontaliers et villes-frontières en Afrique centrale. In : Pumain D, dir., *Villes et frontières*. Paris : Anthropos, p. 137-150 (Collection Villes).
- BENNAFLA K. 2002. Les frontières africaines : nouvelles significations, nouveaux enjeux. In : Pourtier R., dir, géopolitiques africaines. *Historiens et géographes* : Paris, p 135-146
- BENNAFLA K. 1999. La fin des Territoires nationaux ? Etat et commerce frontalier en Afrique centrale. L'Etat en voie de privatisation. *Politique Africaine*, Paris, n° 73, p. 25-50.
- CHALEARD J-L. 1996. Temps des villes temps des vivres. L'essor du vivrier marchand en Côte d'Ivoire. Paris, Ed Karthala 661 p.
- CHALEARD, J-L. 2001. Marchés et commerce des produits vivriers. Région de Bouaké Côte-d'Ivoire. Grafigéo, collection mémoires et documents de l'UMR Prodig, n°16, 92 p
- DI MEO G. 1998. De l'espace aux territoires. Eléments pour une archéologie des concepts fondamentaux de la géographie. *L'information géographique*, Paris, n°3, p. 99-110
- MBEMBE A. 2005. A la lisière du monde. Frontières, territorialité et souveraineté en Afrique. In : Antheaume B., Giraut F. Dir.-Le territoire est mort vive les territoires. Paris : IRD,p 47-77.

- NASSA D.2006. *Les frontières nord de la Côte-d'Ivoire dans un contexte de crise*. Bordeaux : à paraître dans les cahiers d'outre mer, PUB.
- NASSA D. 2005. Commerce transfrontalier et structuration de l'espace au nord de la Côte-d'Ivoire. Thèse de doctorat, Université de Bordeaux 3, 336 p. dir : François BART et Koffi ATTA
- RENARD J.-P. 2002. La frontière : limite géopolitique majeure mais aussi aire de transition. In : Carroué L., Claval P et Di Méo G. (dir). *Limites et discontinuités en géographie*. Paris : Sedes, p. 40-56
- RENARD J-P, (dir.), 1997. Le géographe et les frontières, USTL-l'Harmattan, Paris, 295 p.
- RENARD J-P, PICOUET. 1993. Frontières et territoires, la Documentation Française, paris, vol.7016.
- WILHELM. 1997. Les circuits d'approvisionnement alimentaire dans les villes et fonctionnement des marchés en Afrique et à Madagascar, programme « approvisionnement des et distribution alimentaire des villes », Aliment dans les villes, FAO, 62 P