

LES DETERMINANTS DE L'IMPLANTATION DES UNITES DE VANNERIES  
DANS LA VILLE DE DIVO (COTE D'IVOIRE).

ADOU Gnangoran Alida Thérèse

Enseignante-Chercheure, Université Félix Houphouët Boigny  
Laboratoire de Recherche Espace-Système et Prospective (LARESP)  
E-mail : [agathe\\_n77@yahoo.fr](mailto:agathe_n77@yahoo.fr)

---

Submitted: 2021-11-23

valued: 2021-11-27

validated: 2021-11-27

---

### Résumé

La présente étude concerne des activités du secteur informel à Divo, chef-lieu de la Région du Lôh-Djiboua. Dans cette ville, la croissance démographique a induit une forte paupérisation des populations en corrélation avec le manque d'emploi. De nombreuses activités informelles dont la fabrication des articles de la vannerie (Gbéléka) a pris naissance et s'est développée dans certains quartiers de la ville. L'étude se propose d'identifier les déterminants de l'implantation des unités de production des vans et de leur localisation. La collecte des données s'appuie sur la recherche bibliographique et l'enquête de terrain. Des entretiens ont été réalisés auprès des responsables des unités de production. Des visites ont été effectuées dans la ville afin d'identifier les zones d'implantation des unités. Un questionnaire a été administré à des personnes trouvées sur les sites. Les résultats obtenus montrent que la dynamique démographique et le manque d'emplois ont contribué à l'implantation des unités de fabrication des vans dans les quartiers au sud de la ville. Pratiquée de manière artisanale, l'activité est pourvoyeuse d'emplois et génère de grands revenus qui contribuent à l'épanouissement des acteurs. Aussi, l'exploitation durable de la filière nécessiterait une bonne organisation.

**Mots clés :** Divo, unités de fabrication, vanneries, mode d'implantation, impact socio-économique.

### Abstract

*This study focuses on informal sector activities in Divo, the capital of the Lôh-Djiboua Region. In this city, demographic growth has led to a strong impoverishment of the population in correlation with the lack of employment. Many informal activities, including the manufacture of basketry articles (Gbeleka), have emerged and developed in certain areas of the city. The study proposes to identify the determinants of the establishment of the vans production units and their location. The data collection is based on bibliographic research and field survey. Interviews were conducted with the managers of the production units. Visits were made to the town to identify areas where units were located. A questionnaire was administered to people found at the sites. The results obtained show that the demographic dynamics and the lack of jobs have contributed to the establishment of the van manufacturing units in the southern districts of the city. Practiced in an artisanal manner, the activity provides jobs and generates*

*a large income that contributes to the development of the actors. Therefore, the sustainable exploitation of the sector would require good organization.*

**Keywords:** *Divo, manufacturing units, basketry, settlement patterns, socio-economic impact.*

Si cet article vous intéresse, vous pouvez le [télécharger gratuitement](#) ici.

=====  
=====

## Introduction

La Côte d'Ivoire connaît une urbanisation rapide. En 1958, sa population urbaine était de 493 800 habitants, soit un taux d'urbanisation de 15,4% (INS, 1998). Ce taux touche aujourd'hui les 50,3% (INS, 2014). De par l'intensification du phénomène urbain, les villes de la Côte d'Ivoire sont devenues de véritables exutoires de l'exode rural et des grands flux migratoires des populations de divers horizons. Cette urbanisation se déroule donc depuis les années 1980 dans un contexte socio-économique difficile, marqué par une crise économique sévère et une forte dynamique démographique, avec pour corollaire une paupérisation sans précédente, un chômage et une marginalisation aigüe.

L'afflux des populations d'origine diverse vers les villes revêt plusieurs causes dont la plus importante semble être la quête d'emplois permanents dans le secteur dit structuré ou formel (Antoine et Coulibaly, 1987, cité par Abraham. O., 2010). Ainsi, le flot de migrants, de plus en plus important va contribuer à l'augmentation de l'effectif des chômeurs et des désœuvrés urbains. Dans le souci de la survie, bon nombre de ces personnes vulnérables, avec un peu d'esprit créatif, trouvent leur salut et leur compte dans les activités du secteur informel.

Dans ce contexte, Divo avec une population sans cesse croissante depuis les années 1975, avec 40 022 habitants (RGPH), 1988 avec 72 976 habitants (RGPH), 1998 avec 86 569 habitants (RGPH) et aujourd'hui, 105 589 habitants au dernier recensement de 2014 (RGPH, 2014), n'échappe pas à la situation de crise socioéconomique. Il s'ensuit le « mouvement de colonisation » du secteur formel par les activités informelles, en l'occurrence l'activité de fabrication des vans qui devient un nouveau front professionnel avec la création de nombreux emplois pour les populations non-autochtones dans un premier temps. Cette activité apparaît dans la ville, comme une soupape de sûreté pour des exclus du secteur moderne. Elle prend de l'ampleur et participe efficacement à l'épanouissement socioéconomique des populations des quartiers populaires du Dialogue 1, 2 et extension au Sud de la ville de Divo. C'est une activité qui, de plus en plus, prend une place significative dans l'aménagement de l'espace urbain. En lui reconnaissant ses valeurs économiques, la vannerie pourrait devenir un nouvel outil d'urbanisme capable de contribuer à l'organisation du tissu urbain.

Notre étude vise à mettre en exergue l'existence des unités de fabrication des vans et à montrer les facteurs explicatifs de leur implantation et les modes d'obtention des espaces affectés à cette activité dans une ville comme Divo. En somme, quelles sont les déterminants de l'implantation

des unités de fabrication des vans dans les quartiers Sud de la ville de Divo? Et quel est l'impact socio-économique de cette activité à Divo ?

## 1. Méthodologie

### 1.1. Présentation de la zone d'étude

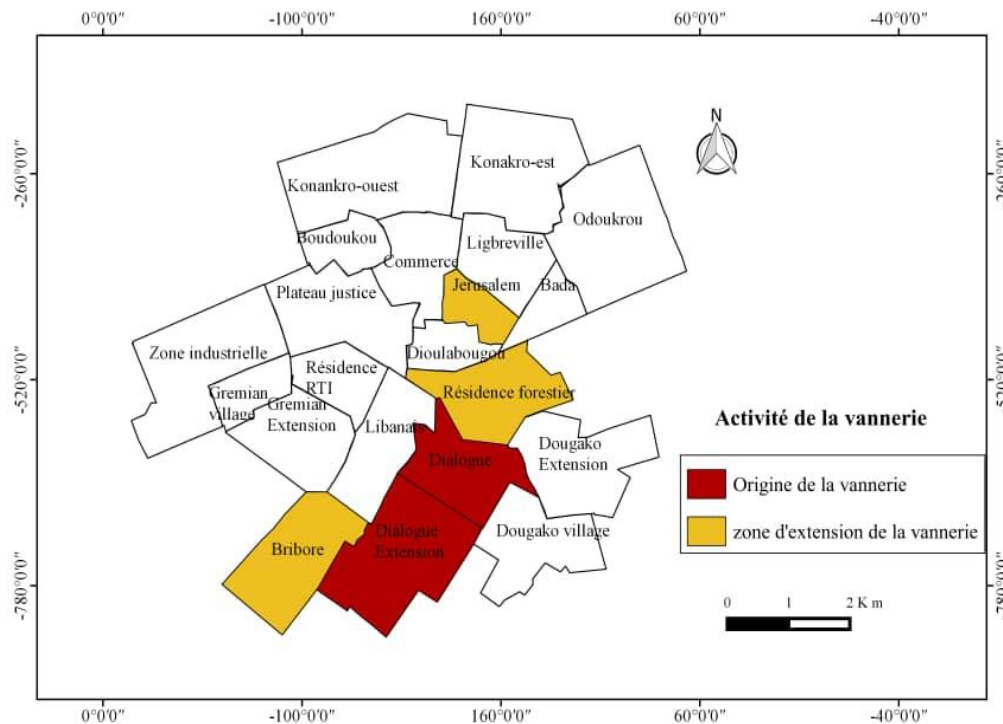
La ville de Divo est située à 5°37 de longitude ouest, 5°55 de latitude nord et à une altitude d'environ 170 m de côte maxi et 130 m de côte mini. Située dans le Sud-Ouest du pays (Figure 1), elle représente le chef-lieu de la région du Lôh-Djiboua. Subdivisée en vingt-six quartiers (26), elle se trouve sur un plateau granitique, ondulé et disséqué par un réseau de vallons secs ou drainés par un groupe de petites rivières. La présence d'un climat de type subéquatorial humide et la prédominance des sols ferrallitiques, font de l'arrière-pays un front pionnier de production du binôme café-cacao. Cette caractéristique pédoclimatique et la présence de bas-fond dans la ville favorise la pratique de l'agriculture urbaine et fait de Divo l'une des destinations favorables à l'immigration.

### 1.2. Collecte et traitement de données

La démarche méthodologique adoptée pour cette étude repose sur une synthèse de la littérature consacrée aux activités informelles dans les villes, les facteurs explicatifs de leur implantation et leur impact sur le cadre de vie des populations ; cela est complété par des observations et des enquêtes de terrain. Par ailleurs, des visites de terrain initiées depuis mars 2019, ont permis de faire l'inventaire et l'observation des unités de fabrication de vans en relation avec le mode d'occupation de l'espace. Cette technique nous a permis de mieux identifier les quartiers concernés par l'activité et la typologie des sites (domicile, bordure de route, terrain nu etc.). Des entretiens ont été conduits auprès des propriétaires des unités de fabrication dans les quartiers concernés. Un questionnaire a été adressé aux producteurs et marchands des articles fabriqués.

Pour la collecte des données et pour une meilleure mise en relation de l'accès au foncier pour l'implantation des unités de fabrication des vans, la ville a été divisée en cinq (5) secteurs. Un seul de ces secteurs se trouve être le théâtre de la pratique de l'activité de la vannerie : le secteur sud qui comprend les quartiers Dialogue 1 et 2, Dougako, Dialogue extension et Jérusalem et Forestier qui appartiennent au secteur centre (figure 1).

### Figure 1 : Les secteurs d'activités de vannerie à Divo



Source : Enquêtes de terrain 2021

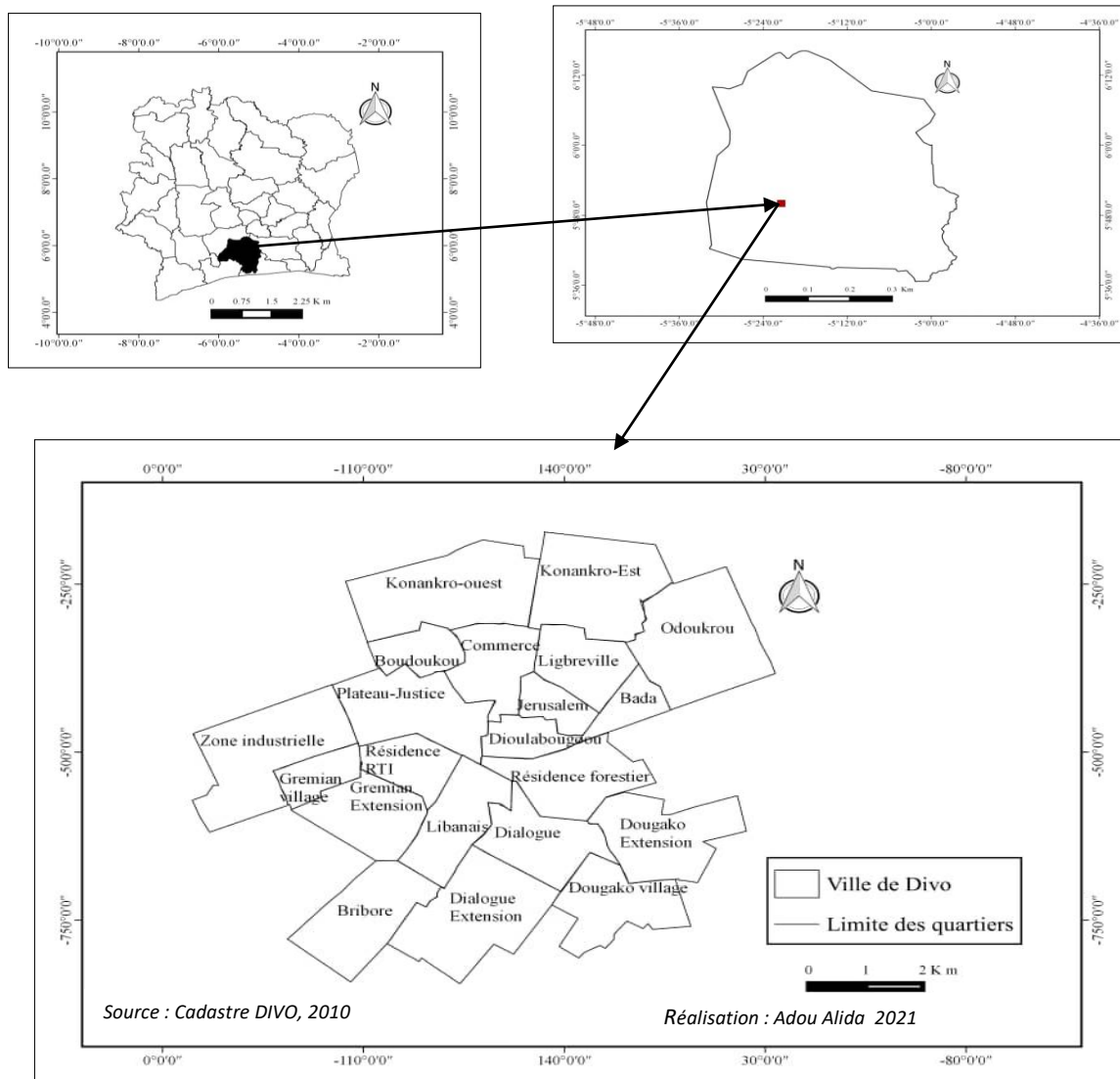
Réalisation Adou Alida 2021

Tous ces quartiers, sont à la fois des zones occupées par l'activité de la vannerie et favorables à la production de l'habitat urbain. En l'absence d'une base de sondage sur les acteurs de cette activité informelle à Divo, l'échantillonnage par accident a été adopté (Fortin, 2010, p. 283) a été adopté. Ainsi, les producteurs rencontrés sur le terrain ont été systématiquement interrogés (avec leurs employés). Au total, 107 acteurs dont 79 hommes et 28 femmes constituent notre base d'enquête. Les questions portent sur les déterminants de l'implantation des unités de fabriques de "vans", les modes d'occupation des espaces, les activités complémentaires exercées, et l'impact socioéconomique de l'activité sur le cadre et les conditions de vie des populations.

Le dépouillement du questionnaire est fait à partir du logiciel Sphinx. Pour le traitement statistique des données, les logiciels Excel et Sphinx sont utilisés. Les prises de vue sont effectuées à partir d'un appareil photo et le logiciel Adobe Illustrator CS a permis la réalisation des Cartes. Les résultats obtenus ont fait l'objet d'analyses et de discussion.

Toutefois, notre étude révèle que les unités de fabrication de "vans" enlaidissent le paysage urbain de Divo par la production de déchets de toutes natures. les unités de fabrique participent du développement socio-économique de la ville de Divo par le nombre d'emplois créés et la contribution à l'assiette fiscale de la ville (figure 2).

Figure 2 : Localisation de la ville de Divo



## 2. Résultats

### 2.1. Origine et historique de l'implantation de la vannerie à Divo

#### 2.1.1. La vannerie : une activité d'origine nordique

Selon nos enquêtes en juin 2020, l'activité de la vannerie serait d'origine nordique. Cette activité artisanale est une initiative des peuples malinké et bambara du Mali. Ces artisans utilisaient comme matériels des lianes aquatiques, du bois aquatique, des baguettes de palmiers, des feuilles de rônier, du raphia et aussi du rotin pour la fabrication des vans qui servaient au séchage de la farine de maïs, des nattes comme couchettes, des nasses pour la pêche, des porte-fagots, des éventails, des paniers, des corbeilles pour ranger les habits et beaucoup d'autres articles (cf. photos 1 et 2).



**Photos n° 1 et 2 :** Des anciens articles de la vannerie (un porte-fagot et un panier)  
(Cliché : Adou Alida 2021)

La vannerie était une activité de second rang après l'agriculture, elle servait de passe-temps pour les pratiquants. En effet, les demandes d'articles étaient très espacées, entre cinq et six mois d'écart. La rémunération était insignifiante. C'est cela qui lui conférait le caractère lucratif. Toutefois, cette activité était réservée uniquement aux personnes âgées (les hommes) qui tiraient du plaisir à former leurs petits-enfants garçons.

Le porte-fagots est utilisé pour charger le fagot de bois et d'autres bagages par les femmes. C'est un instrument de haute créativité et d'imagination fertile "c'est de l'art". Le panier, quant à lui, sert à tamiser la poudre d'arachide. C'est un ustensile de cuisine très pratique qu'utilisent toutes les femmes du nord en lieu et place des cuvettes et autres ustensiles fragiles et sensibles aux chocs. C'est cette activité pratiquée par des analphabètes qui va trouver son salut à Divo, une ville de la zone forestière de la Côte d'Ivoire. Quel est donc son histoire ?

### **2.1.2. L'historique de l'implantation de la vannerie à Divo**

La vannerie se pratiquait à Hermankono dans la Sous-préfecture de Divo depuis les années 1980. Cette date correspond à la date d'arrivée de Monsieur Diarra en Côte d'Ivoire en tant qu'aventurier. À l'origine, Monsieur Diarra est agriculteur, mais aussi l'un des petits-fils qui a bénéficié de la formation de la vannerie auprès de ses parents et grands-parents. A la recherche d'un mieux et non instruit, il va s'établir à Hermankono dans le département de Divo en 1984, où il est manœuvre-contractuel dans une plantation de café-cacao. (Nos enquêtes, 2020). Il découvre la pratique de l'activité de la vannerie dans cette nouvelle localité. C'est une activité de second rang fait par ses employeurs qui sont aussi de sa communauté (malienne) dans leurs moments libres. Après un an de travaux champêtres, Monsieur Diarra fait une conversion professionnelle. Il abandonne l'agriculture pour s'adonner à la vannerie toujours en qualité d'employé. En 1986, l'activité est complètement délaissée par ses pairs au profit du commerce du gingembre (Gnamankou). C'est l'occasion qu'attendait Monsieur Diarra pour devenir autonome et créer son propre atelier. Face aux difficultés d'accès à la matière première qui est la canne de rotin et le faible marché de consommateur dans cette localité, Diarra décide de s'établir à Divo précisément dans le quartier Dialogue où réside une forte communauté nordique (nos enquêtes, 2020). En 1988, Monsieur Diarra crée son premier atelier au quartier Dialogue,

zone de densification de l'activité avec pour apprentis et collaborateur son frère cadet. Il occupe un espace nu en bordure de la route juste après les habitations (actuel site au quartier Gbélékabougou). Déjà en 1988 la population de la ville de Divo était grande et elle constituait un grand marché de consommateur, surtout que les communautés étrangères étaient de grands connaisseurs et utilisateurs des articles de la vannerie. C'est dans cette cité que le projet de Monsieur Diarra va atteindre son apogée. Reste à déterminer les éléments qui ont contribué à l'implantation de l'activité de la vannerie et à la création de multiple unité de fabrique de vans.

## 2.2. Les facteurs explicatifs de l'implantation de l'activité de la vannerie à Divo

### 2.2.1. La dynamique urbaine et ses corollaires

Le processus de l'urbanisation en Côte d'Ivoire ces dernières années, a occasionné une dynamique spatiale due à une croissance démographique rapide des villes. L'extension spatiale de nos villes implique la prolifération de nombreux quartiers aussi bien licites qu'illicites, influant négativement sur l'établissement d'un schéma d'équipement correct (ATTA, 1978, p183). Cependant, la dynamique spatiale rapide d'une ville découle de son dynamisme démographique mal maîtrisé lors des différents mouvements migratoires. La ville de Divo est née à partir de deux petits villages Dida (Bada et Boudoukou).

Cette ville connaît aujourd'hui une dynamique spatiale accélérée et non- maîtrisée. Dévoreuse d'espace, sa superficie urbanisée évolue à vitesse de croisière à cause de la mauvaise politique de morcellement et de l'occupation désordonnée de l'espace imposée par les propriétaires terriens (COULIBALY. S., 2015, pp.65- 87). Parallèlement à sa croissance démographique, l'aire urbanisée de Divo s'étend de 540 ha en 1975 (la superficie urbanisée était estimée à 593 ha en 1981, avec un taux de croissance que 1,01 %) à 1 450 ha en 1988, 1 495 ha en 1995, puis en 2000 à 1 863 ha. En 2014, la superficie urbanisée de Divo était de 3 160 ha selon la Direction Régionale de la Construction et de l'Urbanisme (DRCLAU, 2014) (Tableau I).

**Tableau I:** Évolution de l'espace urbain à Divo

Année	1975	1981	1988	1995	2000	2014
Sup. urbanisée en ha	540	593	1450	1495	1863	3 164
Taux de croissance	1,01	1,13	1,01	1,04		1,08

Source : DCGTX, juillet 1991 et estimation INS 2014

Face aux grands flux migratoires des populations dans la ville de Divo, la demande en logement s'est accrue. Ainsi, de nombreux quartiers irréguliers sont créés et s'étalent sur les pentes douces des versants sud et nord de la ville de Divo. Aussi, l'absence de contraintes orographiques favorise-t-elle l'expansion spatiale rapide et incontrôlée de la zone agglomérée. À cela, l'on peut ajouter la politique urbaine locale peu rigoureuse sur les procédures administratives et les normes techniques. Cette extension incontrôlée a eu pour résultat, le développement d'importants quartiers illicites qui donnent au paysage urbain un aspect mitigé, surtout dans les quartiers de la périphérie. C'est le cas des nouveaux quartiers des zones sud, ouest, nord et Est de la ville de Divo en l'occurrence les quartiers Dialogue, Dougako, Grémian, Sokoura libanais, Konankro, Bada, et Odroukou (Armand J. D et Salifou C., 2018 : 160).

Toutefois, le quartier Dialogue est la destination favorable pour l'implantation de l'activité de Monsieur Diarra (la vannerie). En effet, ce quartier Dialogue né de l'extension du quartier Dioulabougou à la fin des années 1970, comptait déjà un peu plus de 14 500 habitants en 1988 (RGPH). Ce nouveau quartier Dialogue situé entre Sokoura et le village Dougako a été créé pour résorber le surplus des déguerpis du quartier Dioulabougou en majorité des non-nationaux composés à 79% d'ethnies soudanaises (malinké, sénoufo, guinéens, dioula, maliens, burkinabés, haoussa, zermas...) qui ont pour activités principales le commerce, le transport, l'agriculture... Ainsi, la densification des activités et le besoin récurrent de la main d'œuvre associé à la forte natalité vont favoriser une explosion démographique entraînant une extension obligatoire du quartier sur la périphérie en direction du village Dougako et surtout sur la route de la Sodepalm. De 516 lots en 1975 le Dialogue compte aujourd'hui environ 10 000 lots répartis entre ses sous quartiers (Dialogue 1, dialogue 2, dialogue 3, etc...) (estimation, DRCLAU, 2014).

### 2.2.2. La dynamique démographique, un grand marché de consommation

La ville de Divo dans son évolution spatiale a développé une diversité de quartiers. Ces quartiers sont les lieux de regroupement des populations selon leur statut, leurs activités économiques mais également l'intensité de celles-ci. En effet, la cité du « Djiboua<sup>1</sup> » se développe dans un milieu subéquatorial ivoirien. Elle est caractérisée par des ressources naturelles abondantes qui garantissent son développement harmonieux, durable et la survie de ses habitants.

Divo est une cité cosmopolite et sa population est du point de vue ethnique très diversifiée. Compte tenu de sa situation géographique, de son niveau de vie et de son statut de ville grenier de l'arrière-pays, Divo joue depuis longtemps le rôle de refuge pour les migrants considérés comme des personnes à la recherche du mieux-être et avec de faibles revenus. Concernant la démographie, le quartier Dialogue à caractère dortoir, dans sa globalité, regroupait 20,56 % de la population totale de la ville avec 17 805 habitants (RGPH 1998). Ces résultats montrent de façon évidente l'accroissement de la population dans l'espace urbain de Divo.

Cependant, la dynamique démographique et l'analphabétisme des populations ont occasionné le manque d'emplois et entraîné la création de nombreuses activités génératrice de revenus dans le secteur informel parmi lesquelles figure la vannerie (fabrication de savon, fumage de poisson, restaurants, kiosques, maquis et bars...). Cela transforme ainsi ce quartier en un centre d'affaire favorisant la création d'un grand marché de consommation (cf. Tableau 2.)

**Tableau 2** : Population de Divo de 1965 à 2014

Année	1965	1975	1988	1998	2014
Population	18 500	40 022	72 976	86 569	105 589

Source : RGPH 1998, RGPH 2014

Au dernier recensement de 1998, la ville de Divo comptait 86 569 habitants, soit environ 75% de la population du département qui s'élevait à environ 120 000 habitants (RGPH, 1998). Ce

<sup>1</sup>Appellation originelle de la cité en langue dida qui signifie "les enfants de la panthère".

ponds démographique s'appuie sur l'histoire du peuplement caractérisée par le développement d'une vaste zone d'attraction catalysée par le transfert de la boucle du cacao sur fond de crise économique dans le Sud-Ouest du pays.

À cela s'ajoutent trois grands facteurs explicatifs de la croissance démographique urbaine. Il s'agit de la croissance démographique interne de la ville, de l'exode rural en provenance des zones denses et enfin du taux d'immigration très élevé. Le catalyseur de tout cela est le milieu physique riche et très généreux. Ainsi, sur la base des chiffres des recensements généraux de la population et de l'habitat (RGPH), la population de Divo passe de 18 500 habitants en 1965 à 105 589 en 2014, soit un taux d'évolution global de 82,5%. Elle est la dixième ville la plus peuplée en 2014. De 1965 à 1975, ce taux est de 116,3% contre 45,2% entre 1975 et 1988 ; 15,7% de 1988 à 1998 et de 18% de 1998 à 2014 (Coulibaly *et al*, 2018 : 9). Cette population en perpétuelle croissance offre sans aucun doute une garantie pour l'évacuation des articles provenant des activités du secteur informel.

Outre la présence d'une clientèle abondante, la pratique des bons nombres des activités informelles ne nécessite pas au préalable un niveau d'instruction élevé, encore moins un préfinancement important. La majorité des enquêtés montre sans équivoque que le taux d'analphabétisme dans l'activité de monsieur Diarra (la vannerie) est très élevé. Tout compte fait, l'exercice de l'activité permet l'accès à un emploi et la création de revenu.

En somme, la dynamique urbaine de Divo, avec pour catalyseur la croissance de la population urbaine, a été très déterminant dans l'implantation de l'activité de la fabrication des vans à Divo.

### **2.2.3. Le matériel de fabrication des vans, une matière première en abondance**

Selon nos enquêtes en juin 2021, l'une des motivations de l'implantation de l'activité de fabrication des vans était et reste l'accès à la matière première (le bois, le bambou et la canne de rotin) qui était d'une abondance inestimable. En effet, la matière première nécessaire à la fabrication des vans et autres accessoires de la vannerie est accessible dans les bas-fonds et les forêts aux alentours de la ville de Divo. Selon nos enquêtes, la canne de rotin et surtout le bois et le bambou sauvage constituaient à l'époque la broussaille des bas-fonds à la périphérie de la ville surtout en bordure des quartiers Dialogue, Grémian, Briboré et Dougako.

Aujourd'hui, avec l'extension du noyau urbain et la colonisation de ces espaces par l'habitat, la canne de rotin et le bambou sauvage se récoltent dans les fins fonds de la forêt toujours dans les endroits marécageux. Quant au bois il reste accessible non loin de la ville dans le nid des rivières (cf. photos n°3 et 4).



**Photo n°3 :** Arbre donnant du bois de vans



**Photo n°4 :** Rotin à l'état sauvage

(Clichés : Adou Alida, 2021)

Les rotins qui constituent la matière première de la vannerie, sont des palmiers à lianes épineuses, grimpant ou rampant, garnies d'épines courtes et arquées (cf. photo n° 4). Le principal produit exploité des rotins est la canne, tige robuste dépouillée des feuilles et écailles. On dénombre environ 600 espèces de rotin, retrouvées exclusivement dans l'ancien monde. En effet, dans le monde entier, le rotin est utilisé pour la fabrication des articles qui servent à l'usage domestique : meubles, paniers, cordes, nattes, cages à oiseaux, vans, etc. Depuis ces dernières années, le rotin est de plus en plus coté sur le marché mondial. C'est l'un des produits forestiers non ligneux les plus importants en Afrique, car les rotins font partie intégrante des populations rurale. Ils sont à la base de la dynamique de l'activité artisanale.

#### **2.2.4. Organisation et fonctionnement de l'activité de vannerie**

Les artisans sont organisés en petits groupes de 10 à 15 personnes installées sous des appâtâmes de fortunes confectionnés pour la cause et considérés comme l'atelier (cf. photos n°5 et 6). Les ateliers sont construits en matériaux de récupération, sur des terrains non-bâties ou des espaces verts.



**Photos n° 5 et 6:** Atelier de fabrication de vans

(Cliché : Adou Alida, 2021)

Ces unités de fabrication sont dans la grande majorité en bordure ou le long des routes ou encore dans les espaces de cours d'habitation non encore occupés par les constructions. Estimées au nombre de 78 unités, elles occupent le secteur sud de la ville de Divo, en l'occurrence les quartiers Dialogue 1,2 et 3, forestier et Briboré extension.

### 2.2.5. Les différentes étapes de fabrication des vans à Divo

La première étape commence par la récolte du rotin qui se fait uniquement par les hommes. Ils fournissent le rotin aux femmes. Après la récolte du rotin, les femmes font leur première intervention. Elles sont les sponsors de l'activité. Elles financent souvent l'achat des bottes de rotin depuis les différents sites de récolte (environ 12 500F par bottes) (cf. photo n°7 et 8).



Photo n° 7: fournisseur de bois de rotin



Photo 8: Les bottes de rotins achetés

(Cliché : Adou Alida, 2021)

Après l'étape d'achat, les baguettes de rotins sont fendillées, séchées et stockées dans un atelier de production. Cette étape se fait aussi bien par les hommes que les femmes. Ces dernières participent à environ 75% contre 25% des jeunes garçons. Le raclage du rotin en lamelles est exclusivement réservé aux hommes et le séchage par les femmes pour les rendre utilisable lors de la tresse des nattes servant de vans. Une botte est fendillée à 3000F. (cf. photo n°9 et 10).



Photos n° 9 et 10: Des baguettes fendillées, séchées et stockées dans un atelier de production du quartier Gbélékabougou (Divo)

(Cliché : Adou Alida, 2021)

Une fois les rotins séchés, ils sont tissés par les hommes. Le tissage en natte de rotin se fait avec les lamelles de rotin raffinées et les électroplastiques industrielles souvent de couleurs diverses. Une natte est payée à 200 F l'unité. (cf. photo n°11 et 12).



**Photos n° 11 et 12:** La phase de tissage des vans par les hommes (Cliché : Adou Alida, 2021)

Après le tissage, vient ensuite le raccommodage des cerceaux préfabriqués sur les nattes pour en faire un produit fini. L'unité de raccommodage d'un van est à 100f. Pendant cette phase, nous avons la présence des élèves, étudiants et des jeunes volontaires sans emploi.

#### 2.2.6. La commercialisation des vans à Divo

Les femmes sont les plus concernées dans la commercialisation des vans à Divo. Elles font la vente en détail et la vente en gros. Concernant la commercialisation en gros, les vans sont empaquetés dans des sacs de jute cf. photo n°13. Au niveau du détail, un van est vendu à 1250f par le producteur et acheté à 1500 f voir 1750f par le consommateur. Les articles finis sont vendus dans les villes environnantes (Gagnoa, Soubré, Lakota, Oumé, Yamoussoukro, San Pédro etc...) à travers les convois de vente du savon kabakourou et du transport commun. Il y a aussi les gros stocks de commandes depuis les villes d'Abidjan, de Bouaké, de Man ou encore des pays limitrophes (Mali, Burkina-Faso, Guinée, mais aussi du Niger). (cf. photo n°13et 14).



**Photos n° 13 :** Les vans empilés dans des sacs de jute



**Photos n° 14:** Une commande de plus de 1000 vans en direction du Burkina et Mali

(Clichés : Adou Alida, 2021)

### 2.2.7. Les acteurs de la fabrication de vans : une main d'œuvre diversifiée

Dans ce contexte de paupérisation sans cesse croissante, les activités informelles deviennent un nouveau front professionnel avec la création de nombreux emplois pour bon nombre de personnes en quête d'emploi. Ces activités informelles prennent de l'ampleur et participent efficacement à l'épanouissement socioéconomique. C'est pour cette raison que de nombreux actifs se trouvent dans ce secteur informel, en l'occurrence l'activité de fabrication des vans, comme le montre le tableau 3 ci-dessous.

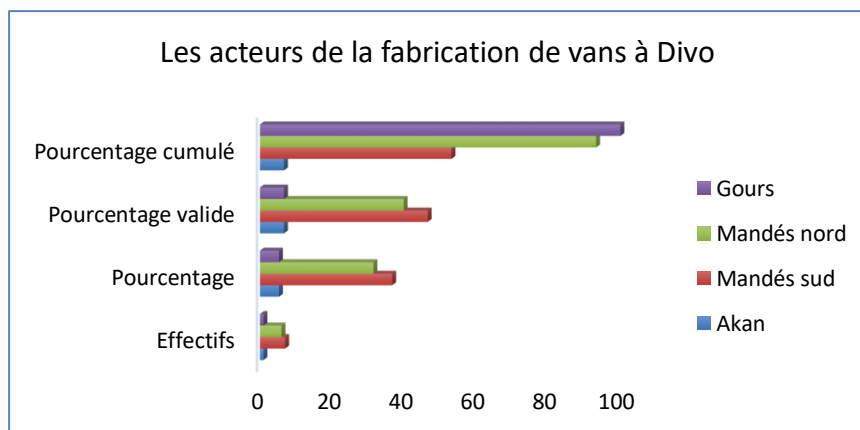
**Tableau 3 : La proportion des acteurs dans la fabrication de van à Divo**

Nationalité	Propriétaires		Marchands locataires		ou Employés		Total	
	Ivoiriens	Étrangers	Ivoiriens	Étrangers	Ivoiriens	Étrangers		
							Total	%
Hommes	11	6	15	13	107	7	<b>79</b>	<b>74</b>
Femmes	4	2	9	2	8	3	<b>28</b>	<b>26</b>
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>8</b>	<b>24</b>	<b>15</b>	<b>35</b>	<b>10</b>	<b>107</b>	<b>100</b>

Source : Nos enquêtes 2021

La caractéristique majeure qui se dégage du recensement des acteurs de l'activité de la vannerie à Divo, est la présence dominante des hommes (74% des effectifs enquêtés), même si quelques femmes se montrent particulièrement entreprenantes dans la fabrication et la commercialisation des vans (26% des effectifs enquêtés). Malgré l'implication des femmes dans cette activité, l'on relève un contraste et une inégalité des chances notables, car les responsables d'unités de sexe masculin sont plus nombreux. Les quelques femmes ne sont que responsables en tant que sponsors de l'activité, c'est-à-dire qu'elles financent le matériel et loue l'atelier et la main d'œuvre temporairement pour la fabrication des articles. Le tableau 3 est, à ce propos, éloquent. Dans cette activité de fabrication de vans, on constate un taux de participation d'Ivoiriens de 69% supérieur à celui des étrangers 31%. Concernant les Ivoiriens, diverses ethnies participent à cette activité (cf. graphique n°1).

**Graphique n°1 : Les acteurs ivoiriens dans la fabrication de vans à Divo**



Source : Nos enquêtes 2021

L'analyse du graphique 1 nous montre effectivement que les acteurs de l'activité viennent d'horizons diverses. Les Mandés dans leur ensemble constituent le groupe majoritaire dans cette activité avec des taux respectifs de 41.4% pour les mandés du Sud, et 36% pour les mandés du Nord. Les Akans et les Gours ont chacun le même pourcentage 11.3%. Les non Ivoiriens viennent des pays limitrophes du Nord de la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso et le Mali dans les proportions sensiblement égales 17% et 14%. Tous ces acteurs ont entre 15 et 60 ans dans cette activité de fabrication de vans. Cette forte participation de ce groupe d'âge est due à leur dynamisme dans l'entrepreneuriat. Au niveau d'instruction, le bilan global que l'on peut dresser à l'égard du niveau de formation des intervenants du secteur informel est particulièrement négatif. Cela se vérifie aussi bien pour les salariés que pour les apprentis ou encore les chefs d'entreprise eux-mêmes. Négatif dans le sens où la composition du secteur informel en termes d'acteur est dominée par des individus n'ayant pas, ou très peu, reçu d'instruction formelle.

### 3. Discussion

Au regard des résultats obtenus, il ressort que le rotin connaît un développement important en Côte d'Ivoire. La culture de ce palmier épineux s'est répandue dans les autres régions et a connu une réelle expansion du fait que des centaines de millions de personnes s'adonnent à ce commerce d'articles en rotin tels que les meubles, les cannes, les poignées de parapluie, les paniers, les nattes, les chapeaux, les cordes, les cages à oiseaux et les pièges à poissons (FAO 2001 : 2). Par exemple, l'utilisation des articles en rotin concerne près de 64 % des ménages de Yaoundé (Defo et *al.*, 2002 : 58).

Cette croissance remarquable des industries à base de rotin s'observe également selon IRIE A. et *al.*, (2004 : 205) le long des axes routiers à grande circulation dans la capitale économique, Abidjan, à travers la confection du mobilier, des objets de décoration et divers accessoires (paniers, abat-jour, portemanteau, bacs à fleur, etc.). Dans la région du Lôh-Djiboua plus précisément à Divo, il est utilisé pour la fabrication des vans. En revanche, l'utilisation du rotin par les habitants d'Azaguié de la région de la Mé est différente des autres régions citées plus haut selon IRIE A. et *al.* (2004 : 204). Ils utilisent essentiellement les rotins à des fins familiales pour la construction des habitations de campement, dans la vannerie et dans l'alimentation.

Du point de vue social, l'exploitation du rotin est une source de revenus pour les artisans et les vanniers aussi bien qu'une activité créatrice d'emplois et même d'intégration. Néanmoins, l'activité du rotin est encore artisanale et se pratique de façon informelle avec de petites unités artisanales de transformation et une main-d'œuvre employée pour les différentes opérations (grattage, séchage, fendage, triage selon la grandeur, pliage, tressage et traitements chimiques) FAO (2001 : 7). Malgré cela, plusieurs populations s'adonnent à cette activité pour la survie de leur famille. La plupart des artisans restent des peuples venus de divers horizons du pays ou de la sous-région ouest-africaine et se sont sédentarisés.

À Divo, espace de notre étude, l'activité de la vannerie semble être d'origine nordique. Cette activité artisanale est une initiative des peuples malinké et bambara du Mali et sont considérés comme étant les principaux artisans des vans dans la région du Lôh-Djiboua. C'est également le cas à Kinshasa où l'activité de rotin est maîtrisée par les immigrants dans la fabrication des vans affirme MINGA M. (2002 : 92). Cette population concerne des jeunes dont l'âge varie

entre 20 et 40 ans. L'industrie informelle du rotin crée une dynamique d'échanges interurbains de proximité entre Abidjan et Divo à travers un réseau de distribution et de consommation locales.

### Conclusion

Le rotin, un palmier épineux est traité manuellement par des techniques rudimentaires de transformation qui comporte assez de risques dans son extraction. C'est aussi une activité industrielle informelle qui connaît une croissance remarquable à travers le territoire ivoirien. Mais cette augmentation de la production de la ressource, suite à un ravitaillement irrégulier du rotin non transformé, conduit à une diminution locale de cette substance épineuse aux alentours des centres urbains et une dégradation du couvert végétal. Pourtant, c'est une activité qui demeure pour les artisans du rotin, une source de richesse intarissable et une activité créatrice d'emplois au plan économique. De ce fait, quelques efforts sont exigés de la part des autorités administratives en vue de redynamiser ce secteur pour un développement économique durable.

### REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Abraham OLAHAN, (2010) ; « Agriculture urbaine et stratégies de survie des ménages pauvres dans le complexe spatial du district d'Abidjan », in- *la revue électronique en sciences de l'environnement*, Volume 10 numéro 2, mis en ligne le 29 septembre 2010, <http://journals.openedition.org/vertigo/10005> ; DOI : 10.4000/vertigo.10005
- AFFOU Yapi Simplicie, (1999), « Agriculture intra-urbaine en Côte d'Ivoire : les cultures et les acteurs », in *Agriculture urbaine en Afrique Subsaharienne*, CIRAD, pp.101-110.
- ATTA Koffi, (1997), « Aménagement urbain : législation, réglementation, pratique en matière de foncier et d'urbanisme », groupe de recherche espaces-système 35 p.
- ATTA Koffi, (2001), « Urbanisation et développement en Côte d'Ivoire, groupe de recherche espaces-système », 85 p.
- ATTA Koffi, EVIAR Ohomon Bernard, COULIBALY Salifou, (2015) « Urbanisation non-contrôlée et problématique du cadre de vie des populations dans les villes au sud du Sahara : cas de la ville de Divo en Côte d'Ivoire » in *Revue Ivoirienne des Lettres, Arts et Sciences Humaines* N° 27 septembre 2015, pp. 103 -115.
- ANTOINE Phillipe & Sidiki COULIBALY, 1987, « L'insertion urbaine des migrants en Afrique », *Actes du séminaire CRDI-ORSTOM-URD*, Lomé, 10-14 février, p 242.
- Tiécoura Hamed COULIBALY, Salifou COULIBALY, Lazare Koffi ATTA, Jérôme ALOKO-N'GUESSAN, (2018), « Agriculture urbaine à Divo (Côte d'Ivoire) entre enjeu foncier et opportunité d'emploi », in *Villes et développement en Afrique Subsaharienne*, sous la direction du Professeur Léon Bani BIO BIGOU, Abomey-Calavi, le 05 décembre 2018, pp107-120
- COULIBALY Salifou (2015), « Populations, cadre de vie et environnement à Divo », thèse unique de Doctorat de géographie, Institut de Géographie Tropicale (IGT), Université Félix Houphouët Boigny, 2015, 318 p.

- DEFO Louis et TREFON Théodore (2002) « Le transfert de connaissances dans le cadre de la gestion conservatoire des produits forestières non-ligneux les atouts et les contraintes socio – économiques potentiels à l'introduction des rotangs dans les systèmes de culture du Cameroun forestier ». *Nouvelles recherches sur les rotins Africains, Les actes de la Rencontre Internationale des Experts* financé par CARPE se tenant au Jardin Botanique de Limbe, au Cameroun. du 1st -3rd Février 2002, 55-75p
- DIBY Koffi Martin (2001), « *Dynamique d'urbanisation de l'espace périphérique Nord de la ville d'Abidjan* », Mémoire de DEA, IGT, Université de Cocody, 58 p
- DJAH Armand Josué et COULIBALY Salifou, (2018): « *Dynamique urbaine et préservation des espaces périphériques agricoles en Côte d'Ivoire : Quels défis pour la ville de Divo?* » In Revue de Géographie, d'Aménagement Régional et de Développement des Suds (REGARDSUDS), Deuxième numéro, Septembre 2017 Institut de Géographie Tropicale – Université Félix Houphouët-Boigny (Abidjan-Côte d'Ivoire, ISSN-2414-4150, pp. 152-166
- DOBE Lobognon, (1983), « *De l'espace vécu à l'aménagement régional* », in *Annale l'université d'Abidjan, Abidjan, série G tome XVI* pp. 146-221
- DUBRESSON Alain (1993), « *Production et producteurs des espaces urbains* », in *Afrique contemporaine*, n°168, pp. 171-1/86
- DUREAU Françoise, (1987), « *Migration et urbanisation : le cas de la Côte d'Ivoire* », études et thèses, Paris, ORSTOM, p 646.
- FAO (2001), « *Le Rotin Unasylva* »- No. 205 Revue internationale des forêts et des industries forestières - Vol. 52- 2001/2
- FORTIN Marie-France., (2010), « *Fondements et étapes du processus de recherche : Méthode quantitative et qualitative* », 2e édition, Chenelière-Education, 656 p.
- IRIE Arsène Zoro Bi, KOUAKOU Laurent KOUAKOU (2004), « *Étude de la filière rotin dans le district d'Abidjan (Sud Côte d'Ivoire)* », *Biotechnol. Agron. Soc. Environ.* 2004 8 (3), 199–209
- KOFFI-DIDIA Adjoba Marthe, (2015) « *L'accès au foncier urbain et périurbain pour le marâchage à Abidjan et ses environs* », in *Revue de Géographie Tropicale et d'environnement*, n°2, 8 p.
- MINGA Minga DAVID (2002), « *l'impact de l'exploitation du rotin sur la préservation de la forêt à Kinshasa, Nouvelles recherches sur les rotins Africains* », *Les actes de la Rencontre Internationale des Experts* financé par CARPE se tenant au Jardin Botanique de Limbe, au Cameroun du 1st -3rd Février 2002, p88-92