LES VILLES DE KORHOGO ET FERKESSÉDOUGOU AU NORD DE LA CÔTE D'IVOIRE : COMPLÉMENTARITÉ OU COMPÉTITION ?

THE CITIES OF KORHOGO AND FERKESSÉDOUGOU IN THE NORTH OF CÔTE D'IVOIRE: COMPLEMENTARITY OR COMPETITION?

CISSE Gonédré Vincent
Université Peleforo Gon COULIBALY (Korhogo), Côte d'Ivoire
cisse.vincent@gmail.com

KRA Kouadio Joseph
Université Peleforo Gon COULIBALY (Korhogo), Côte d'Ivoire
krajoseph@gmail.com

Résumé

L'objectif de la politique d'aménagement du territoire en Côte d'Ivoire est de réduire les disparités entre les régions afin d'apporter un développement équilibré. Dans le nord du pays, le développement doit se faire autour des villes de Korhogo et Ferkessédougou. À ce titre, les deux villes sont classées comme pôles d'équilibre principaux en 1970. Les deux villes forment ainsi le bipôle Korhogo-Ferké. Elles sont programmées pour être un pôle unique à long terme. En 2016, dans le plan national de développement, la ville de Korhogo est désormais classée comme un pôle économique compétitif principal. Quant à la ville de Ferkessédougou, elle est reléguée au rang de pôle économique compétitif local. Cette contribution s'interroge sur les fonctions des deux villes dans la structuration du nord ivoirien. Cette étude mobilise la recherche documentaire, l'observation directe et les entretiens. Les résultats ont permis d'identifier les fonctions des deux villes et leur rôle dans la structuration spatiale du nord de la Côte d'Ivoire. Il ressort de cette étude que les villes de Korhogo et Ferkessédougou, autrefois placée comme deux villes complémentaires, ont désormais des fonctions différentes. Korhogo est une locomotive économique tandis que Ferkessédougou est un catalyseur de proximité. Cette réalité entraine plus un cadre de complémentarité que de compétition urbaine.

Mots-clés : Korhogo, Ferkessédougou, aménagement du territoire, complémentarité, compétition.

Abstract

The aim of Côte d'Ivoire's spatial planning policy is to reduce disparities between regions in order to achieve balanced development. In the north of the country, development is to be centred on the towns of Korhogo and Ferkessédougou. As such, both towns were designated as main balancing centres in 1970. The two towns thus form the Korhogo-Ferké dual hub. They are set to become a single hub in the long term. In 2016, under the National Development Plan, the town of Korhogo was reclassified as a major competitive economic hub. As for the city of Ferkessédougou, it has been relegated to the status of a local competitive economic hub. This paper examines the functions of the two cities in the spatial organisation of northern Côte d'Ivoire. This study draws on documentary research, direct observation and interviews. The results have made it possible to identify the functions of the two cities and their role in the spatial organisation of northern Côte d'Ivoire. This study reveals that the towns of Korhogo and Ferkessédougou, formerly regarded as two complementary towns, now fulfil different functions. Korhogo acts as an economic driving force, whilst Ferkessédougou acts as a local catalyst. This reality leads to a framework of complementarity rather than urban competition.

Keywords: ***Korhogo, Ferkessédougou, spatial planning, complementarity, competition***

Introduction

Le nord de la Côte d'Ivoire a bénéficié de nombreux projets d'aménagement depuis les indépendances du pays à aujourd'hui. Le pays a mis en œuvre de vastes programmes de rééquilibrage entre les régions du nord et du sud afin de corriger les disparités. Parmi les politiques sectorielles d'aménagement du territoire, l'aménagement industriel est l'un des facteurs les plus décisifs pour le développement urbain et régional du nord. Il s'agit non seulement de développer l'agriculture d'exportation et la production animale au nord avec l'appui des sociétés d'État (SODESUCRE, CIDT, CIDV, SODEFEL, SODEPRA, etc.), mais aussi de promouvoir l'urbanisation par l'équipement et le développement des villes du nord. C'est dans ce contexte que les études prospectives « Côte d'Ivoire 2000 » menées dans les années 1970 consacrent les villes de Korhogo et de Ferkessédougou au rang de pôles d'équilibre principal en tant que bipôle ou pôle unique à long terme (Ministère du Plan, 1982, p583). L'objectif était de mettre en place des actions sectorielles ou intégrées pour renforcer les infrastructures, soutenir l'agriculture, favoriser l'industrialisation et améliorer les conditions de vie des populations (TOURE M., 2004, p168). Dans la vision de l'État, les villes de Korhogo et Ferkessédougou qui sont deux villes aux caractéristiques socioéconomiques similaires, doivent être complémentaires. C'est donc autour de ces deux villes que doit se développer le nord du pays. Entre succession de crise économique et instabilité, les politiques d'aménagement du territoire de l'État s'étouffent par la situation sécuritaire et politique du pays (KRA K. J., 2019, p67). La crise militaro-politique ayant désorganisé le système de promotion sociale, l'État a mis en place divers programmes à travers tout le pays afin de redonner à la Côte d'Ivoire, l'image d'une nation moderne (KRA K. J., 2019, p67). Ainsi, dans le cadre du développement urbain, les connexions extérieures et intérieures, tant sur le plan physique que sur le plan économique, jouent un rôle crucial dans le développement et l'avenir des territoires (TUO S. et DIOUF I., 2016, p93). Dès lors, la complémentarité urbaine désigne, dans le cadre de cette étude, la relation d'interdépendance fonctionnelle entre deux ou plusieurs villes ayant des fonctions différentes favorisant l'établissement des échanges réciproques. Quant à la compétition urbaine, il s'agit d'un processus par lequel les villes cherchent à améliorer leur position de leadership en attirant et en conservant les investissements, les activités et les grandes infrastructures économiques et des fonctions administratives. Comment les dynamiques de développement de Korhogo et de Ferkessédougou participent-elles à une recomposition de la hiérarchie urbaine du nord de la Côte d'Ivoire ? Cette étude repose sur une analyse des variables géographiques et infrastructurelles et la prospective urbaine.

1 Matériels et méthodes

1.1 Présentation de la zone d'étude

L'espace sur lequel porte cette étude est situé au nord de la Côte d'Ivoire. Il s'agit des villes de Korhogo et Ferkessédougou. Les deux villes formaient le bipôle « Korhogo-Ferké ». Les deux villes sont distantes de 45 kilomètres. Korhogo et Ferkessédougou sont respectivement les chefs-lieux des régions du Poro et du Tchologo. La ville de Korhogo est l'une des principales villes du nord en raison de son statut administratif et économique. C'est une ville carrefour au regard de l'armature des voies de communication. La ville de Korhogo compte 386 590 habitants, faisant d'elle la troisième ville de pays la plus peuplée (INS, RGPH, 2021). Quant à la ville de Ferkessédougou, elle constitue également l'un des principaux centres urbains du nord du pays en raison de son rôle stratégique dans l'organisation territoriale et économique. La ville occupe une position géographique importante, notamment avec sa proximité avec le Burkina Faso. Cette position stratégique en fait un carrefour d'échanges commerciaux entre la Côte d'Ivoire et les pays sahéliens. Elle compte 81 359 (INS, RGPH, 2021).

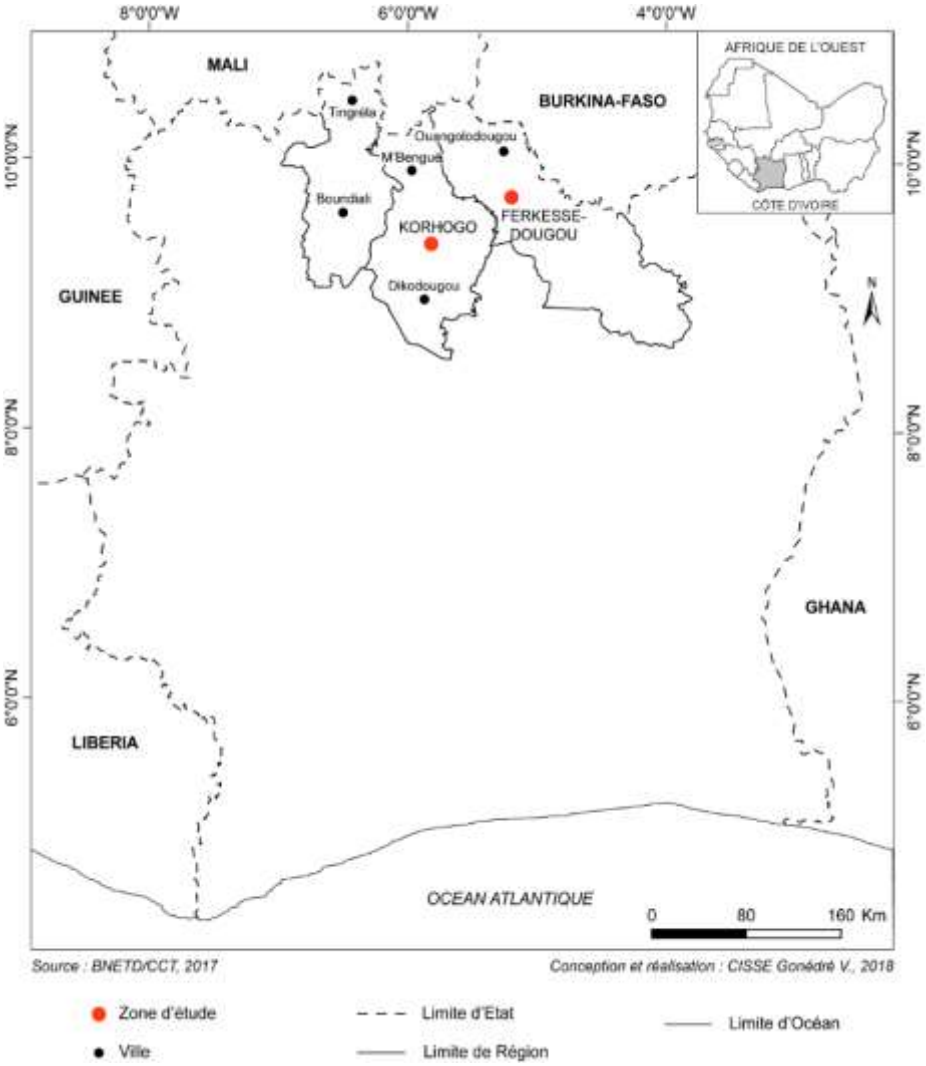


Figure n°1 : Localisation de la zone d'étude

1.2 Matériels et techniques de collecte de données

Cette recherche s'appuie sur la recherche documentaire et les enquêtes de terrain. Pour la recherche documentaire, des ouvrages généraux et spécifiques sur la question de l'aménagement du territoire ont été consultés. Les documents et les rapports d'institutions abordant la planification urbaine ont été utiles. Ils ont permis de faire l'état des lieux de l'aménagement du nord de la Côte d'Ivoire. À cela s'ajoutent les plans nationaux de développement. Les données statistiques de l'Agence Nationale de la Statistique (ANSTAT) ont également été nécessaires. Elles ont permis d'obtenir des informations démographiques des villes de Korhogo et Ferkessédougou. Des cartes ont permis de faire une analyse spatiale des deux villes étudiées. La recherche documentaire a été complétée avec des enquêtes de terrain à Korhogo et Ferkessédougou. Elle s'est déclinée en deux étapes, dont l'observation directe et les entretiens. L'observation directe a permis de faire un examen visuel de l'organisation des deux villes et des infrastructures et activités majeures des localités. Les entretiens, quant à eux, ont été réalisés avec les collectivités territoriales. Dans cette étape, les politiques d'aménagement des deux villes ont été comparées afin de comprendre les composantes du développement urbain durable mises en œuvre. Des informations concernant les actions d'aménagement et leur impact sur le développement ont été collectées. Par ailleurs, la théorie des places centrales a été convoquée dans cette étude.

2 Résultats

2.1 Les facteurs militants pour une forte complémentarité fonctionnelle entre Korhogo et Ferkessédougou

De nombreux facteurs concourent au renforcement de la complémentarité entre les villes de Korhogo et Ferkessédougou. Plusieurs structures de formation sont concentrées à Korhogo. En effet, dans le cadre de la géopolitique de l'aménagement du territoire, la ville de Korhogo a été choisie comme Pôle Economique Compétitif (PEC) principal au nord parmi les sept (7) que compte le pays tandis que Ferkessédougou a été érigée en PEC local (Ministère du Plan et du Développement, 2020, p59). Par conséquent, la majorité de grandes infrastructures de développement du nord se concentrent à Korhogo. Il s'agit notamment de l'Université, de l'Aéroport (Cf. photo n°1), du CAFOP (Centre d'Animation et de Formation Pédagogique), de l'INFAS (Institut National de Formation des Agents de la Santé), de l'Ecole de Police, l'agence régionale de Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO), le siège régional de la CNPS (Caisse Nationale de Prévoyance Sociale) et du futur Centre Hospitalier et Universitaire (CHU).



Photo n°1 : Vue de l'aéroport de Korhogo

Source : CISSE G. V., 2025

La photo n°1 présente la façade de l'aéroport de Korhogo. La polarisation aéroportuaire à partir de Korhogo permet le désenclavement aérien du nord en général et de Ferkessédougou en particulier. D'autre part, la polarisation universitaire permet à Korhogo de recevoir des élèves de Ferkessédougou après le baccalauréat pour les études supérieures. Le CAFOP et l'INFAS reçoivent également chaque année des élèves-maîtres et des étudiants pour leur formation. Aussi, une zone agro-industrielle pour l'anacarde est implantée à Korhogo (axe Korhogo-Ferkessédougou). Elle couvre une superficie de 28,7 hectares pour un investissement total estimé à environ 9 milliards. Bien que la zone ne soit pas pleinement opérationnelle, elle dispose déjà d'installations importantes, dont sept unités de transformation de noix de cajou, des entrepôts de stockage d'une capacité comprise entre 3 000 et 4 000 tonnes, une zone de séchage et un centre de récupération de coquilles de noix de cajou pour la production d'énergie ou d'intrants industriels. À cela s'ajoute une station de traitement des eaux usées. Son rôle est d'assurer une gestion des déchets industriels générés par les futures activités du site. En somme, avec ses importantes infrastructures, la ville Korhogo, pôle universitaire et aéroportuaire, est la place centrale du nord autour de laquelle gravite Ferkessédougou et les autres villes.

2.2 Les variables produisant une compétition de plus en plus orientée vers la croissance spatiale, démographique et économique

La compétition urbaine des villes de Korhogo et Ferkessédougou se mesure à travers divers indicateurs. Il s'agit notamment des facteurs démographiques, spatiaux et économiques. Ces facteurs impliquent la capacité des territoires à retenir les populations et les investisseurs.

2.2.1 La primauté de la croissance spatio-démographique de Korhogo par rapport à Ferkessédougou

L'un des effets les important de la politique d'aménagement du territoire des villes de Korhogo et Ferkessédougou reste la croissance spatiale et démographique. Les différents recensements conduits par l'Institut National de la Statistique (INS) de la population des deux villes font état d'une croissance démographique sans précédent (Cf. tableau n° 1). Au niveau spatial, on note une extension des deux villes. Cette croissance démographique et spatiale apparait comme un élément fondamental dans la compétition urbaine d'autant plus qu'elle implique la capacité des villes attirer et à maintenir les populations.

Année	**Superficie (ha)**	
	Korhogo	**Ferkessédougou**
1988	2570	1300
1998	3100	1900
2014	8700	3153
2021	14 972	4968

Tableau n° 1 : Évolution de la superficie des villes de Korhogo et Ferkessédougou de 1988

Sources : Services techniques des mairies de Korhogo et Ferkessédougou, 2023 ; Google Earth, 1988-2021

Les villes de Korhogo et Ferkessédougou ont connu entre 1988 et 2021 des dynamiques spatiales. À Korhogo, la superficie de la ville a augmenté, passant ainsi de 2 570 hectares en 1988 à 3 100 hectares en 1998, puis à 8 700 hectares en 2014, pour finalement atteindre 14 972 hectares en 2021. La ville de Ferkessédougou connait une progression plus modérée. La superficie urbaine est passée de 1 300 hectares en 1988 à 1 900 hectares en 1998. Elle est passée à 2 3153 hectares en 2014 avant d'atteindre 4968 hectares en 2021. Ces données montrent les dynamiques urbaines qu'ont subies les deux villes. Par ailleurs, le phénomène est plus rapide à Korhogo qu'à Ferkessédougou. La ville de Korhogo se positionne comme la ville la plus grande. Au niveau démographique, elle s'impose également comme la ville la plus peuplée (Cf. figure n° 2).

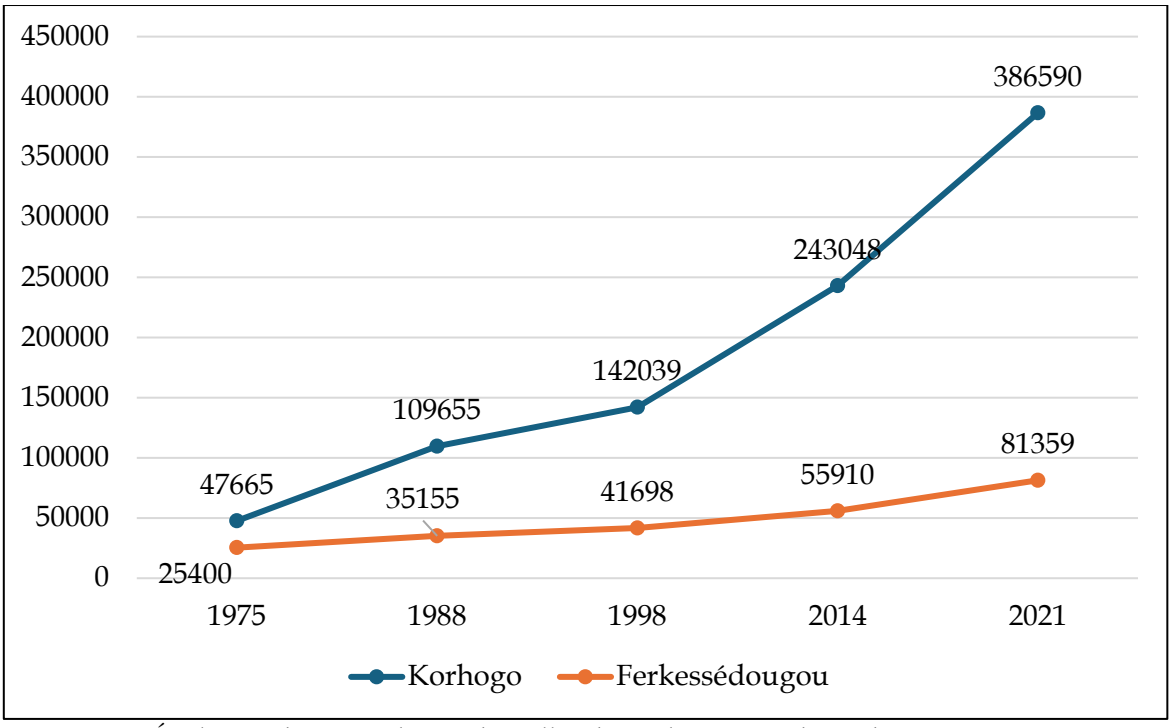


Figure n° 2 : Évolution démographique des villes de Korhogo et Ferkessédougou entre 1975 et 2021
Source : INS, RGPH : 1975, 1988, 1998, 2014 et 2021

La figure n° 2 présente l'évolution des populations urbaines de Korhogo et Ferkessédougou entre 1975 et 2021. En 1975, les deux villes enregistraient respectivement 47 665 et 25 400 habitants. La population urbaine de Korhogo représentait à cette période presque deux fois la population de Ferkessédougou. En 2021, la ville de Korhogo abrite 386 590 habitants. À Ferkessédougou, la population est passée à 81 359 habitants. La population de la ville de Korhogo représente ainsi environ 5 fois celle de Ferkessédougou.

2.2.2 Un important développement des activités industrielles à Korhogo

Le tissu industriel de la ville de Korhogo est marqué par une diversité d'industries. Il existe de nombreuses unités industrielles (Cf. figure n°3). De manière générale, bien que le secteur industriel local présente une certaine diversité, il reste largement dominé par les agro-industries. Le secteur est composé principalement de l'industrie textile qui se concentre sur l'égrenage du coton. L'industrie agroalimentaire est axée sur la transformation et le conditionnement de produits agricoles, tels que la mangue, ainsi que sur la fabrication d'huile.

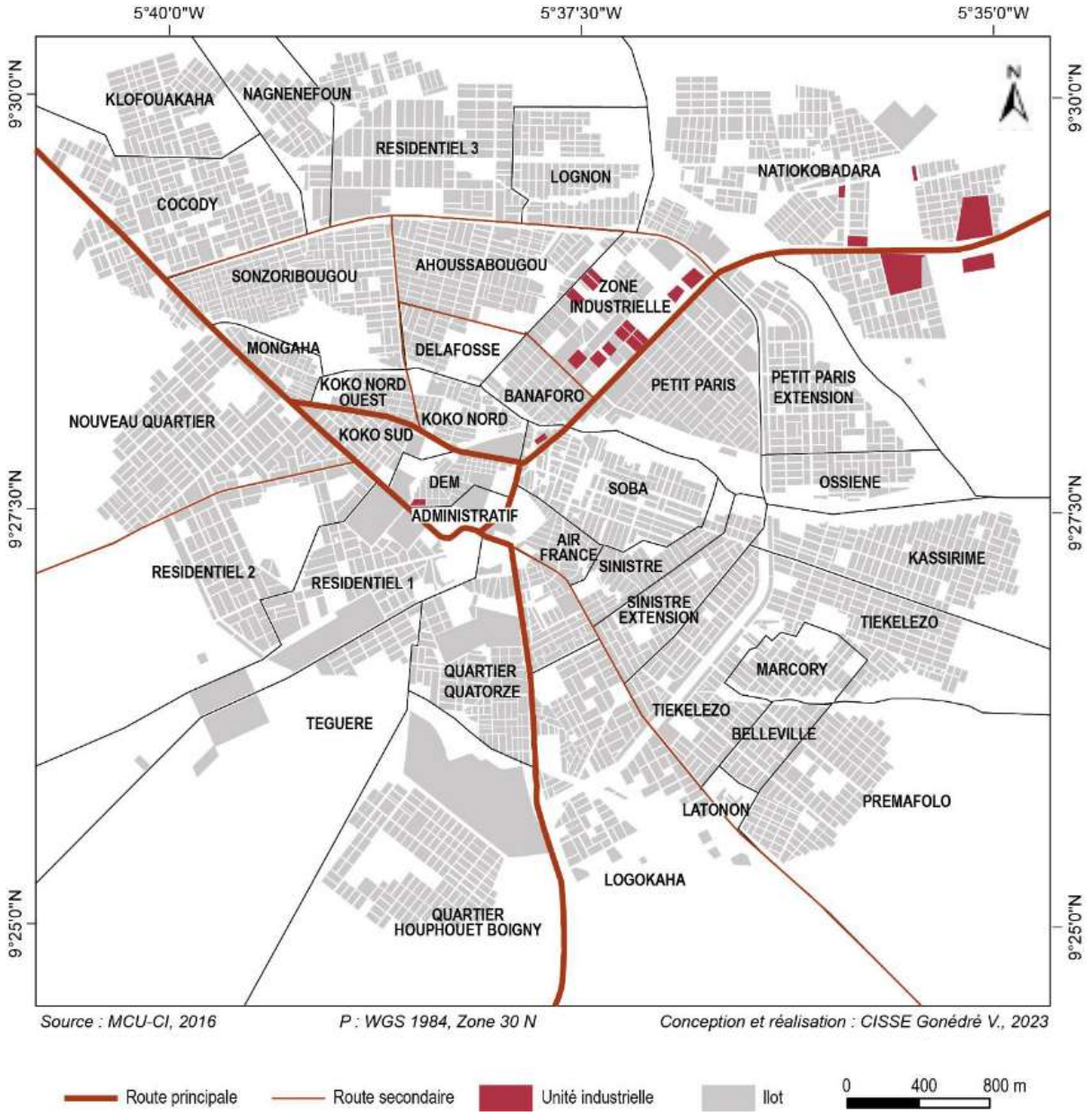


Figure n° 3 : Répartition spatiale des unités industrielles à Korhogo

La figure n° 3 présente la répartition spatiale des unités industrielles implantées dans la ville de Korhogo. Cette carte permet de voir la répartition géographique des industries mettant en évidence la densité des unités industrielles. Le secteur industriel est essentiellement du secteur privé. Le secteur privé détient donc l'exclusivité de l'industrie dans les deux villes. À Korhogo, l'État essaie de s'implanter avec la mise en place d'un complexe agro-industriel pour redynamiser le secteur industriel. Cependant, ce complexe agro-industriel n'est pas encore fonctionnel.

2.2.3 Une compétition économique et industrielle future plus avantageuse pour Ferkessédougou avec l'aménagement du port sec : essai de prospective urbaine

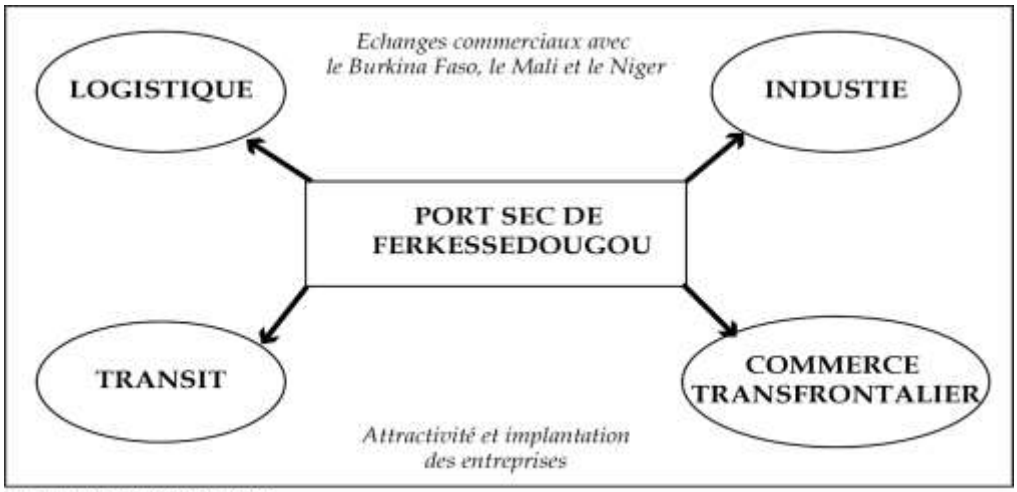
Le désenclavement ferroviaire de Ferkessédougou et sa localisation stratégique par rapport aux pays sahéliens, ont permis de choisir la ville pour abriter le premier port sec du pays. Le projet de port sec de Ferkessédougou est une initiative de de l'Etat visant à renforcer l'intégration du nord du pays à travers la ville de Ferkessédougou. Les travaux de l'aménagement du port sec (Cf. photo n°2) ont officiellement été lancés en mai 2021 et couvre une superficie de 732 hectares pour un coût global d'environ 300 milliards de francs CFA.



Photo n°2 : Vue de l'aménagement du port sec de Ferkessédougou

Source : CISSE G. V., 2025

La photo n°2 montre l'aménagement du port sec de Ferkessédougou. Cet aménagement va sans doute donner une nouvelle impulsion dans la compétition économique et industrielle future entre les villes de Ferkessédougou et Korhogo. Le port sec donnera un avantage à Ferkessédougou dans les fonctions de commerce transfrontalier. L'un des principaux avantages du port sec est sa position avec les pays, tels que le Burkina Faso, le Mali et le Niger. Ainsi, l'aménagement et la mise en exploitation du port sec de Ferkessédougou pourraient entraîner une recomposition de la compétition urbaine entre Korhogo et Ferkessédougou. Cette situation renforcera la spécialisation de Ferkessédougou dans les fonctions logistiques, industrielles et de commerce transfrontalier (Cf. figure n° 4). Quand la ville de Korhogo, elle conservera néanmoins une forte concentration des fonctions administratives, tertiaires et de services supérieurs.



Source : G. V. CISSE, 2026

Figure n°4 : Modèle géographique de positionnement de Ferkessédougou

Le port sec de Ferkessédougou, lorsque mis en œuvre, mettra la ville comme un pôle logistique et industriel. La plateforme logistique renforcera les flux de matières premières. L'industrie favorisera une ouverture sur le marché régional et international. Le commerce transfrontalier se développera davantage avec les pays tels que le Burkina Faso, le Mali et le Niger. Cette plate-forme logistique renforcera l'attractivité de Ferkessédougou à travers la création d'emplois, l'implantation d'entreprises, les infrastructures. Ferkessédougou deviendra donc un pôle portuaire attractif avec l'appui des politiques publiques intelligentes (exonérations fiscales et douanières, disponibilités foncières, zone franche industrielle, etc.). Par ailleurs, la ville connaitra un désenclavement autoroutier avec le prolongement de l'autoroute du nord. Par conséquent, le double désenclavement ferroviaire et autoroutier et la présence du port sec pourraient générer un processus de fabrique d'une deuxième place centrale au nord.

Discussion

L'étude a permis d'analyser les relations et les interactions entre les villes de Korhogo et de Ferkessédougou. Les résultats mettent en évidence une relation d'interdépendance fonctionnelle entre les deux villes. Bien que les deux villes aient des fonctions administratives similaires, l'implantation de certaines infrastructures stratégique (université publique, CAFOP, INFAS, école de police) renforce cette relation d'interdépendance. Ces infrastructures ont attiré un grand nombre de personnes venues de diverses localités, contribuant à renforcer la vitalité démographique de la ville (KRA K. J. et *al.*, 2016, p158). Ainsi, « une ville ne fonctionne pas isolée, elle entretient des relations avec d'autres centres urbains (VENNETIER P., 1989, p258). Dans son analyse, il met en avant les relations socioéconomiques suivant une hiérarchisation selon le poids des centres urbains. Dans ce même contexte, ATTA K. L. (1981, p137) analyse la ville de Bouaké comme une ville secondaire marquée par l'immigration et par

sa position particulière dans l'organisation territoriale ivoirienne. Dans ce contexte, il montre que la croissance urbaine ne dépend pas uniquement de la taille de la ville. Elle dépend également de ses fonctions économiques et de sa capacité à attirer des populations.

Les villes ne sont pas uniquement en compétition à travers les ressources économiques. Elles peuvent être aussi en compétition pour les investissements publics, les infrastructures, les équipements et les fonctions administratives (DUBRESSON A. et YAPI-DIAHOU A., 1988, p1099). En effet, les investissements lourds dans une ville contribuent à renforcer la compétition avec les autres villes. La construction du port sec à Ferkessédougou positionne la ville telle un pôle économique et industriel du nord. Le port sec est perçu comme un facteur d'intégration dans la mondialisation et de croissance économique (KRA K. J., 2019, p9). Cette situation crée ainsi une compétition avec la ville de Korhogo dans un contexte d'attractivité territoriale. La configuration du système urbain au bénin se structure aux d'une rivalité et d'une complémentarité. Dans le cadre de la décentralisation, les villes du littoral béninois rivalisent pour capter les investissements et les infrastructures afin de rentre les territoires attractifs (DORIER-APPRILL E. et DOMINGO E., 2004, p44). Dans ce contexte, la ville de Cotonou a emboité le pas sur celle de Porto-Novo dans un contexte de leadership. En effet, les études de AGOSSOU N. (2011, p470) révèlent que « le port, les infrastructures de transport, les banques, les assurances et les sièges des entreprises ont progressivement renforcé Cotonou. Cette concentration des fonctions économiques a ainsi contribué au déclin relatif de Porto-Novo ». L'organisation régionale se fait ainsi autour des centres urbains en pleine croissance. À cet effet, une ville exerce une polarisation lorsqu'elle concentre certaines fonctions et attire les populations, les activités et les services provenant de territoire différent (COTTEN A-M., 1971, p171). Relativement à la ville d'Abidjan, elle a construit sa puissance urbaine grâce au port, aux infrastructures, aux activités industrielles et sa capacité de polarisation sur un vaste bassin démographique (YAO M. Y. et *al*, 2022, p49). De son côté, la ville de Ferkessédougou construira cette puissance avec le port sec. Dans ce contexte, la compétition avec Korhogo participera ainsi à la restructuration du nord ivoirien.

Conclusion

L'analyse de Korhogo et Ferkessédougou dans une approche de complémentarité ou de compétition urbaine permet de considérer les deux villes comme des territoires qui cherchent à renforcer leur position dans un système régional. Les deux villes ont longtemps évolué dans une dynamique de complémentarité urbaine depuis la politique des pôles régionaux de développement. Le contexte actuel de l'évolution des villes de Korhogo et Ferkessédougou

laisse s'installer un modèle mixte. D'une part, l'organisation des deux villes laisse apparaitre des logiques de complémentarité à l'égard des fonctions administratives. Les deux villes sont des chefs-lieux de régions. D'autre part, la configuration actuelle laisse apparaître une logique de complétion urbaine. En effet, la ville de Ferkessédougou, avec le projet de port sec renforcera ses fonctions, industrielles, logistiques et commerciales. La ville de Korhogo quant à elle, conserve toujours ses fonctions administratives, tertiaires et des services supérieurs. Korhogo dispose cependant d'atouts importants dans les fonctions de commandement, les services supérieurs, l'enseignement supérieur, le commerce et l'agro-industrie. La ville de Ferkessédougou possède pour sa part de nombreux avantages liés à sa position stratégique et à mise en place du premier port intérieur du pays. En tout état de cause, Korhogo est le principal pôle démographique, universitaire et aéroportuaire du nord pendant qu'à Ferkessédougou un pôle portuaire est en cours d'aménagement. Ferkessédougou est donc une place centrale en devenir. Chaque ville a sa particularité et possède ce que l'autre n'a pas. Il serait donc souhaitable de créer une synergie (autoroutière et/ou ferroviaire) entre les deux places centrales voire bipôles futurs à la lumière des recommandations formulées par les études prospectives des années 1970. Lesquelles études ont préconisé la transition du bipôle Korhogo-Ferkessédougou vers un pôle unique à long terme. En définitive, au regard des infrastructures de chacune des villes, la complémentarité l'emporte sur la compétition.

Références bibliographiques

AGOSSOU Noukpo, 2011, « *Paradoxes de l'étalement urbain à Porto-Novo : dynamique démographique et économique vs dynamique foncière* », Les Cahiers d'Outre-Mer, pp. 467-484, https://doi.org/10.4000/com.6370

ATTA Koffi Lazare, 1981, « *La situation de l'emploi dans une ville moyenne africaine : le cas de Bouaké (Côte d'Ivoire)* », Annales de l'Université d'Abidjan, n° 10, pp. 131-149.

COTTEN Anne-Marie, 1971, « *Le développement urbain et la polarisation de l'espace : l'exemple de la Côte d'Ivoire* », Tiers-Monde, n° 45, pp. 167-174, https://doi.org/10.3406/tiers.1971.1753

DORIER-APPRILL Elisabeth, DOMINGO Etienne, 2004, « *Les nouvelles échelles de l'urbain en Afrique : Métropolisation et nouvelles dynamiques territoriales sur le littoral béninois* », Vingtième Siècle, Revue d'histoire, n° 81, p. 41-54, https://doi.org/10.3917/ving.081.0041

DUBRESSON Alain, YAPI-DIAHOU Alphonse, 1988, « *L'État, "le bas", les cours : exclusion sociale et petite production immobilière à Abidjan (Côte d'Ivoire)* », Tiers-Monde, tome 29, n° 116, pp. 1083-1100, doi : https://doi.org/10.3406/tiers.1988.3577

KRA Kouadio Joseph, 2019, « *Le port sec et le développement urbain de Ferkessédougou au nord de la cote d'ivoire : essai de prospective urbaine* », La revue des Sciences Sociales « Kafoudal » N° 2, pp. 1-13.

KRA Kouadio Joseph, KOFFI Yéboué Stéphane Koissy, KOUADIO Adou François, 2016, Les université régionale de Côte d'Ivoire, nouveaux moteurs du développement urbain polarisé ? L'exemple de Korhogo, L'Harmatan Côte d'Ivoire, Géographie et développement, Tome 4 : Aménagement et développement, pp. 152-174.

Ministère du Plan, 1982, Plan quinquennal de développement économique, social et culturel 1976-1980, Volume 3, République de Côte d'Ivoire, 180 p.

Ministère du Plan et du Développement, 2020, Plan National de Développement PND 2021-2025, Tome 1, Diagnostic stratégique, Abidjan, Ministère du Plan et du Développement, 189 p.

TOURE Mamoutou, 2004, « *Planification et développement régional en Côte d'Ivoire, Le nord ivoirien, une région marginalisée* ? » Université de Nantes, thèse de géographie, 583 p.

TUO Shi et DIOUF Ibou, 2016, « *Planifier les villes* », Le cas de la Côte d'Ivoire, Banque mondiale, L'urbanisation diversifiée, pp. 93-117.

VENNETIER Pierre, 1989, « *Centre, périphérie et flux intra-urbains dans les grandes villes d'Afrique noire* », *Annales de Géographie*, n° 547, pp.257-285, https://doi.org/10.3406/geo.1989.20906.

YAO Yao Mathieu, BRENOUM Kouakou David et ATTA Koffi Lazare, 2022, « *Abidjan, Métropole Nationale et Internationale* », International Journal of Scientific Research and Management, Volume 10, n°7, pp. 41–52, https://doi.org/10.18535/ijsrm/v10i07.g02