

Print ISSN: 2617-4766

E-ISSN: 2617-4774

# Đamá Nínau

REVUE INTERDISCIPLINAIRE  
LETTRES, ARTS ET SCIENCES HUMAINES



Revue trimestrielle - N° 22, JUIN 2026

REVUE TRIMESTRIELLE - N° 22 Đamá Nínau | REVUE INTERDISCIPLINAIRE LETTRES, ARTS ET SCIENCES HUMAINES

Mise en page et Impression

**IMPRIMERIE ST LOUIS**

53, Rue N'ZARA Doulassamé Face Première Eglise Baptiste du TOGO

BP: 61536 / Tel Bureau: (228) 22 22 10 45 / Mobile : (228) 90 12 37 30

E-mail: [imprimerie.stlouis@yahoo.fr](mailto:imprimerie.stlouis@yahoo.fr)



**SJIFactor - Scientific Journal Impact Factor**

**E-mail : [evaluation@sjifactor.com](mailto:evaluation@sjifactor.com)**

**Website : <http://sjifactor.com/>**

**SJIF 2026 = 7.918 (Scientific Journal Impact Factor Value for 2026).**

**SJIF Impact Factor Evaluation [ SJIF 2026 = 7.918 ]**

"Dama Ninao" est une revue scientifique interdisciplinaire qui accepte et publie tous les articles relevant des Lettres, Arts et Sciences Humaines. A cet effet, elle s'intéresse aux études et théories littéraires, linguistiques, sociologiques, philosophiques, anthropologiques et historico-géographiques. La Revue "Dama Ninao", entendu "L'Entente" en langue kabyè du Nord Togo, est créée dans l'intention de matérialiser la mondialisation ou la globalisation qui s'opère avec l'esprit d'équipe et d'échanges et la désuétude du monde autarcique. Le monde scientifique universitaire ne peut échapper à cet esprit d'équipe qui fonde un creuset où « le fer aiguisé le fer », les échanges se croisent, puis s'entremêlent pour aboutir à une reconstruction des connaissances scientifiques individuelles dans la collectivité.

La Revue Dama Ninao nous renvoie à la Civilisation de l'Universel du poète sénégalais Léopold Sédar Senghor, qui prône la porosité des âmes avec l'acceptation de l'autre, de ce qu'il dispose d'utile pour mon avancement : sa civilisation, sa culture, sa langue ... Elle se fonde notamment sur la philosophie de Paul Ricœur qui préconise la perception de Soi-même comme un autre. Considérer soi-même comme un autre aux yeux de l'autre, nous amènerait à faire taire nos distensions et ressentiments afin de redimensionner notre espace, reconstruire notre histoire et notre société.

La Revue Dama Ninao s'est inspirée de la nature. Des insectes en miniature nous produisent de bels chefs-d'œuvre architecturaux, conjuguent leur génie créateur et leur force dans la patience et dans la tolérance. Ils créent des œuvres monumentales qui dépassent l'entendement humain, les termitières. A cet effet, la nature semble nous parler, nous guider, nous instruire dans le silence. Seules ces créations nous interpellent sans autant faire de nous des disciples. Comme la termitière qui, pour la plupart du temps, est une composante de maillons surgissant de la même matière, la Revue Dama Ninao se veut une termitière scientifique dont les enseignants-chercheurs en sont les maillons.

Au confluent de diverses sciences, la Revue Dama Ninao se propose de promouvoir la recherche scientifique et universitaire en impulsant le dialogue interdisciplinaire, le dialogue entre divers champs disciplinaires et divers contributeurs du monde universitaire.

**Professeur Koutchoukalo TCHASSIM**

**Université de Lomé**

## **ADMINISTRATION DE LA REVUE**

### **Directeur de publication et rédacteur en chef :**

**Professeur TCHASSIM Koutchoukalo**, Université de Lomé

### **Directeur de rédaction :**

**Professeur Arthur MUKENGUE**, Université de Rhodes (Afrique du sud)

### **Comité Scientifique**

Professeur Yaovi AKAKPO, Université de Lomé (Togo), Professeur Kodjona KADANGA, Université de Lomé (Togo), Professeur Xavier GARNIER, Université Paris 3 (France), Professeur Norbert VIGNONDE, Université de Bordeaux (France), Professeur Adama COULIBALY, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire), Professeur Okri Pascal TOSSOU, Université d'Abomey-Calavi (Bénin), Professeur Mamadou KANDJI, Université Cheikh Anta Diop (Sénégal), Professeur Komla Messan NUBUKPO, Université de Lomé (Togo), Professeur Amadou LY, Université Cheikh Anta Diop (Sénégal), Professeur Kazaro TASSOU, Université de Lomé (Togo), Professeur Dotsè YIGBE, Université de Lomé (Togo), Professeur Kodjo AFAGLA, Université de Lomé (Togo), Professeur Alain-Joseph SISSAO, Institut des Sciences des Sociétés (Burkina Faso), Professeur Komla Essowè ESSIZEWA, Université de Lomé (Togo), Professeur Gneba KOKORA, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire), Professeur Louis OBOU, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire), Professeur Ataféï PEWISSI, Université de Lomé (Togo), Professeur Vicente Enrique Montes Nogales, Universidad de Oviedo (Espagne), Professeur Mamadou FAYE, Université Cheikh Anta Diop (Sénégal), Professeur Akila AHOULI, Université de Lomé.

### **Comité de lecture**

Professeur Koutchoukalo TCHASSIM, Université de Lomé, Professeur Gbati NAPO, Université de Lomé, Professeur Didier AMELA, Université de Lomé, Professeur Komi KOUVON, Université de Lomé, Dr Komi BEGEDOU, Université de Lomé, Dr Koffi Dodzi NOUVLO, Dr Kpatimbi TYR, Université de Lomé, Dr Madis KROUMA, Université de Lomé, Professeur Arthur MUKENGUE, Université de Rhodes (Afrique du Sud), Professeur Xolali MOUMOUNI-AGBOKE, Université de Lomé, Dr Anoumou AMEKUDJI (MC), Université de Lomé, Professeur Raphaël YEBOU, Université d'Abomey-Calavi (Bénin), Professeur Essodina Kokou PERE-KEZIMA, Université de Lomé, Professeur Follygan HETCHELI, Université de Lomé, Dr Ernest BASSANE (MC), Université Norbert Zongo de Koudougou (Burkina Faso), Professeur Komi Xolali AVEGNON, Ecole Normale Supérieure d'Atakpamé, Dr Ulrich-Ariel YEKE, Université Omar Bongo (Gabon), Dr Kokou AWOKOU (MC), Université de Lomé, Dr Gnabana PIDABI (MC), Ecole Normale Supérieure d'Atakpamé (Togo), Dr Bilakani TONYEME (MC), Dr Banabia LONGA, Université de Lomé, Dr Bantchin NAPAKOU (MC), Université de Lomé, Candide Achille Ayayi KOUAWO (MC) Université de Lomé, Dr Kossi Wonouvo GNAGNON, Université de Lomé, Dr Lodegaena Bassantea KPASSAGOU, Université de Lomé, Dr Weinpanga A. ANDOU (MC), Université de Lomé, Dr Napo GNANE (MC), Université de Lomé, Professeur Cal Komla AVONO, Université de Lomé, Dr Mohsen ZAMANI, Université de Tehran (Iran).

Revue Dama Ninao Print-ISSN 2617-4766 E-ISSN 2617-4774

E-mail : [revuedamaninao@gmail.com](mailto:revuedamaninao@gmail.com); [infos@revuedamaninao.net](mailto:infos@revuedamaninao.net)

**Revue Dama Ninao**

**Comité de rédaction**

Professeur Koutchoukalo TCHASSIM, Dr Wonouvo GNAGNON, Dr DOUHADJI Kossi, Dr Mohsen ZAMANI, Université de Tehran.

**Secrétariat :** HOGNON Komi Mosé

**Contact :** [revuedamaninao@gmail.com](mailto:revuedamaninao@gmail.com)

**Site Internet de la Revue Dama Ninao :** <https://revuedamaninao.net/>

## LIGNE EDITORIALE DE LA REVUE DAMA NINAO

**Dama Ninao** est une revue scientifique internationale. Dans cette perspective, les textes que nous acceptons en français ou anglais sont sélectionnés par le comité scientifique et de lecture en raison de leur originalité, des intérêts qu'ils présentent aux plans africain et international et de leur rigueur scientifique. Les articles que notre revue publie doivent respecter les normes éditoriales suivantes :

### La taille des articles

Volume : 10 à 15 pages ; interligne 1.5, police 12 pour le corps du texte et les courtes citations ; police 11 pour les longues citations, Times New Roman, les références des citations doivent être incorporées dans le texte. Exemple : Guy Rocher (1968, p. 29), pas de référence en foot-notes à l'exception de quelques commentaires.

### Ordre logique du texte

- Un **TITRE** en caractère d'imprimerie et en gras. Le titre ne doit pas être trop long ;
- **Nom et prénom(s)** du contributeur ou des contributeurs, **nom de l'institution** d'appartenance, **adresse mail**
- Un **Résumé (Abstract)** de 8 lignes en français et anglais, en interligne simple, suivi de 6 **Mots clés (Key words)**
- Une **Introduction** : elle doit avoir une problématique, une méthode et une structure.
- Un **Développement** : les articulations du développement du texte doivent-être titrées comme suit :

1-Pour le **Titre** de la première section

1-1-Pour le **Titre** de la première sous-section

1-2- Pour le **Titre** de la deuxième sous-section

2- Pour le **Titre** de la deuxième section

2-1-Pour le **Titre** de la première sous-section

2-2- Pour le **Titre** de la deuxième sous-section

3- Pour le **Titre** de la troisième section (si l'auteur de l'article le souhaite)

-Une **Conclusion** : elle doit être courte, précise et concise en mettant en relief l'authenticité des résultats de la recherche.

- **Références bibliographiques** (Mentionner uniquement les auteurs cités)

Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit : NOM et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, Zone titre, Lieu de publication, Zone Editeur. Exemples :

- AMIN Samir, 1996, *Les défis de la mondialisation*, Paris, L'Harmattan.

- BERGER Gaston, 1967, *L'homme moderne et son éducation*, Paris, PUF.

- DIAGNE Souleymane Bachir, 2003, « Islam et philosophie. Leçons d'une rencontre », *Diogène*, 202, p. 145-151. (Pour les articles).

### **Typographie française**

- La Revue Dama Ninao s'interdit tout soulignement et toute mise de quelque caractère que ce soit en gras.

- Les auteurs doivent respecter la typographie française concernant la ponctuation, l'écriture des noms, les abréviations...

### **Tableaux, schémas et illustrations**

En cas d'utilisation des tableaux, ceux-ci doivent être numérotés en chiffre romains selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre précis et une source. Les schémas et illustrations doivent être numérotés en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte.

### **Soumission des manuscrits**

Tous les manuscrits doivent être soumis uniquement par voie électronique à l'adresse suivante : [revuedamaninao@gmail.com](mailto:revuedamaninao@gmail.com)/[infos@revuedamaninao.net](mailto:infos@revuedamaninao.net). Tous les échanges entre le secrétariat de la revue et l'auteur se feront uniquement par internet, il importe donc de fournir un mail actif que l'auteur consulte très régulièrement et d'envoyer toutes les informations relatives au processus de publication des articles uniquement par mail. Les frais d'instruction de l'article sont de **20000f** payables immédiatement au moment de l'envoi de l'article. À l'issue de l'instruction, si l'article est retenu, l'auteur paie les frais d'insertion qui s'élèvent à **30.000f**. Les frais d'instruction et d'insertion s'élèvent donc à **50.000f** payables par transfert, frais de

transfert y compris. Le paiement des frais d'insertion donne droit à un tiré à part. Si un auteur achète un exemplaire, les frais d'envoi sont à sa charge. Les frais de gravure des clichés, des schémas et l'expédition des tirés à part (pour ceux qui voudraient les avoir par la poste) sont à la charge des auteurs. La Revue Dama Ninao paraît trimestriellement. Toute soumission doit parvenir au secrétariat de la rédaction un mois voire deux semaines (délai de rigueur) avant la publication du numéro dans lequel l'article pourra être inséré. Pour toute information, envoyez un mail à : [revuedamaninao@gmail.com](mailto:revuedamaninao@gmail.com)/[infos@revuedamaninao.net](mailto:infos@revuedamaninao.net) ou visitez le site de la revue : [www.revuedamaninao.net](http://www.revuedamaninao.net).

## **Evaluation par les pairs**

Les instructeurs à qui la revue affecte les articles de leur spécialité, doivent les lire avec rigueur, rejeter tout article dont le contenu est en inadéquation avec le titre et/ou dont le raisonnement n'offre pas une qualité scientifique, faire des propositions pour l'amélioration dudit article, renvoyer l'auteur de l'article à la ligne éditoriale de la revue au cas où elle n'est pas respectée. Ils se doivent notamment de vérifier, par le biais d'internet, si le même article n'est pas déjà publié dans une revue en ligne.

## **Objectifs et portée**

La revue Dama Ninao, de par son nom qui signifie « entente », a pour objectifs :

- de matérialiser le monde universitaire qui est un creuset où « le fer aiguise le fer », les échanges se croisent, puis s'entremêlent pour aboutir à une reconstruction des connaissances scientifiques individuelles dans la collectivité ;
- de promouvoir la recherche scientifique et universitaire en impulsant le dialogue interdisciplinaire, le dialogue entre divers champs disciplinaires et divers contributeurs du monde universitaire.

La revue Dama Ninao a une portée scientifique et sociale. A cet effet, elle publie tous les articles relevant des Lettres, Arts et Sciences Humaines et s'intéresse aux études et théories littéraires, linguistiques, sociologiques, philosophiques, anthropologiques et historico-géographiques sur appel à contribution thématique (colloque) ou varia. Elle est un espace de rencontre, de construction et de reconstruction des réseaux relationnels et scientifiques.

**Professeur Koutchoukalo TCHASSIM**

**Université de Lomé**

## SOMMAIRE

1. **IMPACT DE L'AUTONOMISATION DE LA FEMME SUR LA PRATIQUE CULINAIRE DANS LE GRAND LOME. ----- 12**  
HEYOU Assinam Essodéké, IRES-RDEC (Togo)
2. **TRADITIONS ET POUVOIR FEMININ DANS LE ROMAN AFRICAIN FRANCOPHONE : UNE ETUDE COMPAREE DE *SOUS L'ORAGE* ET *L'AVENTURE AMBIGUE* ----- 34**  
KONTOGOM Koudougou Frédéric, Université Norbert Zongo (Burkina Faso)
3. **LE ROMAN COMME ESPACE DE SOCIALISATION DE L'ENFANCE : CAS DE *LES SILLONS D'UNE ENDURANCE* DE AROUNA DIABATE ET *CREPUSCULE DES TEMPS ANCIENS* DE NAZI BONI. ----- 51**  
ZONOU Zoulcoufouli, Université Norbert Zongo (Burkina Faso)  
KOLONGO Djiblrirou, Université Norbert Zongo (Burkina Faso)  
KONTOGOM Koudougou Frédéric, Université Norbert Zongo (Burkina Faso)
4. **EXCELLENCE PROFESSIONNELLE ET DÉVELOPPEMENT DURABLE 64**  
KOUAKOU Koffi Landry, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
5. **À PROPOS DES DIFFICULTÉS DE LA CRITIQUE TOWAÏENNE DE SENGHOR : PROLÉGOMÈNES PHILOSOPHIQUES À UNE RÉCONCILIATION ----- 86**  
BITANG Adoulou N., Université de Bertoua (Cameroun)
6. **WOMEN AND ENTREPRENEURSHIP EDUCATION IN PEACE ADZO MEDIE'S *HIS ONLY WIFE* ----- 104**  
N'DRI Agnan Eugène, INSAAC Abidjan, Côte d'Ivoire
7. **GÉNÉTIQUE ET SAUVEGARDE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LA CONSOLIDATION DU VIVRE-ENSEMBLE ----- 124**  
KOFFI Amenan Valérie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
8. **LA CONDITION DE LA FEMME ET L'ECRITURE DU TRAGIQUE : UNE LECTURE DECOLONIALE DE *LA FOLIE ET LA MORT* DE KEN BUGUL ----- 144**  
BIKET Josué Vivien, Université de Douala (Cameroun)

9. YAMOOUSSOUKRO : ESPACES PUBLICS ET ÉCONOMIE CRÉATIVE-- 157  
BISSOU Guikahué Daniel, Université de San Pedro (Côte d'Ivoire)
10. LA CULTURE DU NUMÉRIQUE ET LA RÉALISATION DU CONSTAT  
NIETZSCHÉEN DE LA MORT DE DIEU ----- 171  
Dr (MC) DAGNOGO Baba, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
11. L'INCLUSION EDUCATIVE A L'ERE DU NUMERIQUE EN AFRIQUE  
SUBSAHARIENNE : DEFIS, INNOVATIONS ET PERSPECTIVES  
DURABLES ----- 191  
DOSSA Dansou Félix, Bénin
12. LA MENDICITE DANS LES ÉTATS SAHELIENS : UNE ILLUSTRATION  
DES LIMITES DE LA REPRESSION PENALE FACE A UN PHENOMENE  
SOCIAL STRUCTUREL ----- 212  
HAROUNA ZAKARI Ibrahim, Université Djibo HAMANI de Tahoua (Niger)
13. AMENAGEMENTS URBAINS ET INONDATIONS RECURRENTES A  
BAMAKO AU MALI : UNE ANALYSE SPATIALE DU PHENOMENE ---- 232  
Dr DEMBELE Oumar, Centre de Recherche sur le Savoir Local - Point Sud  
(Mali)  
Dr OUATTARA Issa, Laboratoire de Recherche en Sciences Sociales (Mali)  
Dr TOGOLA Seydou A., Centre de Recherche sur le Savoir Local - Point Sud  
(Mali)  
Dr KONE Adama, Centre d'Etudes, de Recherche et de Formation sur les  
Dynamiques Economiques, Environnementales et Sociales (Mali)
14. LE ROMAN HOUELLEBECQUIEN OU LE JEU DE LA DOUBLE  
TRANSGRESSION : LE CAS DE *LA CARTE ET LE TERRITOIRE* ET DES  
*PARTICULES ÉLÉMENTAIRES* ----- 249  
KOUADIO Joachim Kouadio, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
15. PARCOURS MIGRATOIRES, RETOUR CONTRAINT ET ENGAGEMENT  
ASSOCIATIF AU MALI : UNE ANALYSE QUALITATIVE DES  
EXPERIENCES DE MIGRANTS DE RETOUR ----- 268  
BERTHE Kassoum, Ecole Doctorale Droit, Economie, Sciences Sociales, Lettres  
et Arts (Mali)  
Pr DICKO Bréma Ely, Université Yambo Ouologuem (Mali)

16. PHONETISCHE KONTRASTE ZWISCHEN DAN UND DEUTSCH UND  
IHRE RELEVANZ FÜR DEN FREMDSPRACHENERWERB----- 286  
KONE Tchima Rolland, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)  
KOFFI Kouadio, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)  
GUEU Monti Evelyne Michelle, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
17. ENTRE INVISIBILITÉ ET RÉSISTANCE : TRAJECTOIRES  
D'AUTONOMISATION DES FEMMES EN SITUATION DE HANDICAP À  
KORHOGO (CÔTE D'IVOIRE) ----- 301  
KOUASSI Koffi Noël, Université Peleforo GON COULIBALY( Côte d'Ivoire)
18. DEVELOPPEMENT HOTELIER ET RECOMPOSITION TERRITORIALE :  
DYNAMIQUES SPATIALES A KORHOGO, NORD DE LA COTE  
D'IVOIRE.----- 325  
KOUAKOU Koffi Stanislas, Université Peleforo GON COULIBALY( Côte  
d'Ivoire)  
OUATTARA Founnigué Robert, Université Peleforo GON COULIBALY(  
Côte d'Ivoire)  
KOFFI Yéboué Stéphane Koissy, Université Peleforo GON COULIBALY( Côte  
d'Ivoire)
19. EL SIMBOLISMO DE LA CEGUERA EN *EL TÚNEL* E "INFORME SOBRE  
CIEGOS" DE ERNESTO SÁBATO ----- 341  
PALANGUE Kouassi Abraham, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
20. ANALYSE SOCIOLOGIQUE DES FACTEURS DE LA MORTALITE  
INFANTILE DANS LE CERCLE DE YOROSSO, REGION DE SIKASSO AU  
MALI----- 358  
BERTHE Lassina, Université Yambo Ouologuem (Mali)  
TIMBINE Malick, Institut des Sciences Humaines (Mali)  
CAMARA Oumar, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
21. HOBBS ET L'INDÉPENDANCE DES ÉTATS AFRICAINS FACE AUX  
DÉFIS DU DÉVELOPPEMENT DU CONTINENT----- 376  
N'GUESSAN Kouadio Louis, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)

22. DE L'EXOFICTION A L'AUTOFICTION : ANALYSE DE LA DIVINE CHANSON ET POURQUOI TU DANSES QUAND TU MARCHES ?  
D'ABDOURAHMAN WABERI.----- 395  
NYAMAKOU Koffi Henoc, Université de Lomé (Togo)  
Pr TCHASSIM Koutchoukalo, Université de Lomé (Togo)
23. AGENTIVITE MASCULINE ET POSTURE FEMININE DANS L'ŒUVRE ROMANESQUE *LES IMPATIENTES* DE DJAÏLI AMADOU AMAL----- 415  
Pr TCHASSIM Koutchoukalo, Université de Lomé (Togo)  
D'ALMEIDA Ayélé, Université de Lomé (Togo)
24. LA PRÉDATION DU CAPITALISME, LA LIBÉRATION DE L'HUMANITÉ ET DE LA NATURE CHEZ MARX ----- 437  
DIOMAND Aïkpa Benjamin, Université Péléforo Gbon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
25. INCIDENCES DU CONFLIT ARMÉ EN CASAMANCE SUR L'ORGANISATION SOCIALE DANS LA COMMUNE DE SANTHIABA MANJAQUE (RÉGION DE ZIGUINCHOR, SUD-OUEST DU SÉNÉGAL) 454  
COLY Roger, Université Assane Seck, Ziguinchor (Sénégal)  
SECK Henri Marcel, Université Assane Seck, Ziguinchor (Sénégal)  
MANSALY El Hadji Mamadou, Université Assane Seck, Ziguinchor (Sénégal)
26. DU SENS DE L'INTÉRÊT DE L'ÉTAT POUR LA RELIGION CHEZ NIETZSCHE ----- 474  
YEO Sizongui Daniel, Université Alassane OUATTARA (Bouaké, Côte d'Ivoire)
27. IMPÉRIALISME ET TERRORISME EN AFRIQUE ----- 493  
YAHAYA FOUOUNGOU Ibrahim, Université Abdou Moumouni (Niger)
28. TRANSLANGUAGING AS A DIDACTIC CONCEPTUAL MODEL FOR TEACHING ENGLISH IN MULTILINGUAL CLASSROOMS IN TOGO - 509  
TEKPETI Afaïtom, Université Norbert Zongo (Burkina Faso)  
Dr SOMÉ GUIÉBRÉ Wen -Yam Esther, ENS/Koudougou (Burkina Faso)  
Dr KOUAWO Candide Achille Ayayi, Université de Lomé (Togo)

29. DIRE LA FOLIE PAR LES MOTS, REGARD SUR L'ALTERITE DANS L'ŒUVRE ROMANESQUE *MOAH LE FILS DE LA FOLLE* DE CLEMENT ZONGO ----- 529  
DAILA Babou, Université Joseph KI-ZERBO (Burkina Faso)
30. POUR UNE DÉMYSTIFICATION DES SUBTILITÉS GRAMMATICALES DE L'ACCORD DU PARTICIPE PASSÉ EN LANGUE FRANÇAISE : UNE APPROCHE DIDACTIQUE----- 544  
OUATTARA Lassina, Université Joseph Ki-ZERBO (Burkina Faso)  
OUEDRAOGO Salifou, Université Joseph Ki-ZERBO (Burkina Faso)
31. DÉMATÉRIALISATION DES SERVICES ET COMMUNICATION RELATIONNELLE DES MICROFINANCES IVOIRIENNES À L'ÈRE DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE ----- 567  
GBODJÉ Gahoun Brice Aubain, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
32. LA PRODUCTION ANCIENNE DU FER A KANONO (PROVINCE DU SANGUIE/BURKINA FASO) ----- 586  
BIRBA Noaga, Université Norbert ZONGO (Burkina Faso)  
BADO Sévérin, (Burkina Faso)  
OUEDRAOGO Sombéwendin Hubert, Université Faustin Sié SIB (Burkina Faso)
33. DISCOURS ET GOUVERNANCE SECURITAIRE AU BURKINA FASO-- 608  
Dr KABORE Anicet Tounwendsida, UCAO-UUT (Togo)  
DIABAGATE Abdel Aziz Younous, UCAO-UUB (Burkina-Faso)
34. RESILIENCE ET MOTIVATION INTRINSEQUE DES ELEVES ISSUS DE MILIEUX SOCIALEMENT DEFAVORISES : FACTEUR DE REUSSITE SCOLAIRE PARADOXALE AU TOGO ----- 628  
KASSA Raïmou, Université de Lomé (Togo)  
KOUAWO Candide Achille Ayayi, Université de Lomé (Togo)  
AMOUZOU-GLIKPA Amévor, Université de Lomé (Togo)
35. MOBILITÉS URBAINES ET CONTRAINTES D'ACCESSIBILITÉ À VÉLINGARA (SÉNÉGAL) ----- 647  
DIALLO Yaya, Université Assane Seck de Ziguinchor (Sénégal)  
COLY Roger, Université Assane Seck de Ziguinchor (Sénégal)

- SY Oumar, Université Assane Seck de Ziguinchor (Sénégal)
36. CALIGULA OU LA FIGURE DU CHEF ABSURDE : LES EXCÈS D'UN  
POUVOIR SANS LIMITE ----- 670  
SILUÉ Laragnon, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
37. COMMUNICATION SOCIALE ET REPOSITIONNEMENT DE LA  
MÉDIATION INSTITUTIONNELLE EN CÔTE D'IVOIRE POUR UNE  
LÉGITIMATION SOCIALE DURABLE. ----- 684  
SILUE Nibé Dramane, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
38. POLÍTICAS PÚBLICAS Y ATENCIÓN A LA DEPENDENCIA EN ESPAÑA  
----- 702  
SORO Kassoum, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)  
TRAORE Zanon Yacouba, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
39. LE LIEN ENTRE L'ENVIRONNEMENT ET LA DURABILITÉ : UNE  
QUESTION DE FINITUDES ----- 720  
SORO Fampiémin, École Normale Supérieure d'Abidjan (Côte d'Ivoire)  
SORO Torna, Université Félix HOUPHOUËT-BOIGNY (Abidjan, Côte  
d'Ivoire)
40. EVALUATION COMPARATIVE DES ACQUIS EN DICTEE DES  
APPRENANTS DES ECOLES BILINGUES DE LA REGION DE OUBRI - 741  
OUEDRAOGO Yamnékré Marguérite, Université Norbert ZONGO (Burkina  
Faso)  
LINGANI Oumar, CNRST/INSS (Burkina Faso)
41. AUTORITÉS TRADITIONNELLES ET CONFLITS FONCIERS À  
DANGUIRA DEPARTEMENT D'ALÉPÉ ----- 759  
YAPI Assamoi Omer, Université de Bondoukou (Côte d'Ivoire)
42. DE LA SYNTAXE CINÉMATOGRAPHIQUE DANS L'ŒUVRE POÉTIQUE  
DE VICTOR HUGO ----- 780  
ADJASSOH Christian, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
43. DÉSENCLAVEMENT AUTOROUTIER ET MUTATIONS SPATIALES ET  
SOCIO-ÉCONOMIQUES À BOUAKÉ ET SA PÉRIPHÉRIE (CÔTE  
D'IVOIRE) ----- 801  
SYLLA Makémissa, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)

- KONATE Trémagan, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- FROUMAN Ouattara Bourahima, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
44. LES TROIS FREINS À L'AUTONOMISATION SOCIO-ÉCONOMIQUE DES JEUNES MARAÎCHERS DE TANGHIN-DASSOURI, BURKINA FASO --- 819
- OUEDRAOGO Payaïssédé Salfo, Université Joseph KI-ZERBO (Burkina Faso)
45. ÉLÈVES DÉPLACÉS INTERNES EN ZONE DE CONFLIT : ENTRE PROMESSES D'INCLUSION ET RÉALITÉS D'EXCLUSION DANS LES ÉTABLISSEMENTS SECONDAIRES DU BURKINA FASO ----- 839
- ZONGO Koudougou, Université Norbert Zongo (Burkina Faso)
- ZONGO Kouliga, Université Norbert Zongo (Burkina Faso)
46. LA SACRALISATION DES FIGURES FEMININES CHEZ SCHOLASTIQUE MUKASONGA, LEONORA MIANO ET CARMEN FIFAME TOUDONOU : UN CONTRE-DISOURS A L'IDEOLOGIE FEMINISTE OCCIDENTALE ----- 858
- AGBESSI Akpéné Délalom, Université de Kara (Togo)
- GNENGBA Koffi Victoire, Université de Kara (Togo)
47. ÉDUCATION INCLUSIVE AU SECONDAIRE GENERAL DANS LA REGION DE KARA (TOGO) : PERCEPTIONS DES ELEVES HANDICAPES ET DES ENSEIGNANTS ----- 881
- KPANTE Ounone, Université de Lomé (Togo)
- DZAMAYOVO Mensan Azadzi, Togo
- GNINOUBassa Edem, Togo
48. DÉPÔT MONOSPÉCIFIQUE À *SENILIA SENILIS* (LINNAEUS, 1758), FAMILLE *ARCIDAE* DANS LA LAGUNE DJOLOWÉ (MANDJI, GABON) : TAXONOMIE, TAPHONOMIE ET STRATÉGIES DE COLLECTE ----- 895
- MATOUMBA Martial, Institut de Recherche en Sciences humaines (Gabon)
49. L'ALLÉGORISME COMME STRATÉGIE DE COMMUNICATION DE CRISE ÉCOLOGIQUE DANS LE CHAMP LITTÉRAIRE FRANCOPHONE : LECTURES ÉCOSÉMIOTIQUE ET STYLISTIQUE DE *PROCÈS DANS LES ENTRAÎLLES DE LA TERRE* (2017) DE CAMARA NANGALA ET *LE PARLEMENT DE L'EAU* (2025) DE WENDY DELORME ----- 917
- MONGA Arthur Dénos , Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- YRO Timbo Adler Vivien, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)

**50. LES PRATIQUES MÉTHODOLOGIQUES DES ENSEIGNANTS DE SVT AU GABON À L'ÉPREUVE DU CONTEXTE CONTRAINT : UNE ÉTUDE QUALITATIVE ----- 937**

**MOUSSAVOU Raymonde, ENS (Gabon)**

**ENDAZOKOU Astride, (Gabon)**

**51. COLLABORATION INTELLIGENCE ARTIFICIELLE ET INTELLIGENCE HUMAINE, SOURCE DE PERFORMANCE CRÉATIVE POUR LES INFOGRAPHISTES : L'EXEMPLE DE LA CÔTE D'IVOIRE ----- 963**

**N'TAYE Adjé Blaise, Institut des Sciences et Techniques de la Communication, Côte d'Ivoire**

**YOBOUE Kouamé Wiliam, Institut des Sciences et Techniques de la Communication (Côte d'Ivoire)**

**AHOUMAN Zahoua Roland, Université Virtuelle de Côte d'Ivoire, (Côte d'Ivoire)**

## **DÉSENCLAVEMENT AUTOROUTIER ET MUTATIONS SPATIALES ET SOCIO-ÉCONOMIQUES À BOUAKÉ ET SA PÉRIPHÉRIE (CÔTE D'IVOIRE)**

**SYLLA Makémissa,**  
**Université Alassane Ouattara (Bouaké, Côte d'Ivoire),**  
**makemiss20@gmail.com,**  
**&**  
**KONATE Trémagan,**  
**Université Alassane Ouattara (Bouaké, Côte d'Ivoire),**  
**konatetremagan@uao.edu.ci**  
**&**  
**FROUMAN Ouattara Bourahima,**  
**Université Alassane Ouattara (Bouaké, Côte d'Ivoire),**  
**froumanouattarab@gmail.com**

**Résumé :** Cet article analyse les mutations spatiales et socio-économiques induites par la mise en service de l'autoroute du Nord à Bouaké. La méthodologie repose sur l'analyse diachronique d'images, combinée à des enquêtes auprès de 360 ménages et certaines administrations. Les résultats révèlent une forte expansion des zones bâties, passées de 37,38 % à 56,25 % de la superficie, tandis que le couvert végétal a régressé de 28,72% à 12,43%. Sur le plan socio-économique, l'autoroute a favorisé le commerce, amélioré l'accessibilité aux services et accru la valeur foncière. Toutefois, ces transformations se sont accompagnées d'une réduction des espaces agricoles, d'une ségrégation socio-spatiale et d'une indemnisation insuffisante des populations expropriées.

**Mots-clés :** Bouaké, autoroute, mutations spatiales, développement socio-économique, Côte d'Ivoire

### **Highway development and spatial and socio-economic transformations in Bouaké and its periphery (Côte d'Ivoire)**

**Abstract:** This article examines the spatial and socio-economic changes brought about by the commissioning of the North highway in Bouaké. The methodology is based on diachronic analysis of images, together with surveys of 360 households and selected public administrations. The findings reveal a substantial expansion of built-up areas, which rose from 37.38% to 56.25% of the land surface, whilst vegetation cover declined from 28.72% to 12.43%. From a socio-economic standpoint, the motorway has promoted commerce, improved access to services and increased land values. However, these transformations have also entailed a reduction in agricultural land, socio-spatial segregation, and inadequate compensation for populations that were expropriated.

**Keywords:** Bouaké, Highway, spatial mutations, socio-economic development, Côte d'Ivoire

## Introduction

Les infrastructures autoroutières occupent une place stratégique dans les politiques d'aménagement du territoire et de développement (François Perroux, 1964, p.251). Elles sont perçues comme des leviers essentiels pour accélérer la croissance économique, améliorer la mobilité des populations, renforcer l'intégration régionale et reconfigurer les dynamiques spatiales des territoires (Jean-Marc Offner, 1993, p.1). Les infrastructures de transport et les services liés à ces dernières sont le préalable à la facilitation des échanges et à la circulation des biens et des personnes. Longtemps, perçues comme un outil d'accessibilité pour les échanges commerciaux mondiaux dans un environnement international en pleine mutation, les infrastructures de transport restent l'un des piliers du développement en vue de l'accélération de la croissance et de la réduction de la pauvreté (Auguste Tognidè Houinsou et *al.*, 2021, p. 430). En Afrique, des pays comme le Maroc, l'Algérie, le Nigeria ou encore l'Afrique du Sud ont investi massivement dans les autoroutes, avec des impacts significatifs sur la réduction des coûts de transport, l'accessibilité aux services sociaux et le désenclavement de plusieurs régions (Banque Africaine de Développement (BAD), 2022, p. 19). La question des infrastructures routières et de leur rôle dans le développement économique et spatial des villes africaines est au cœur des débats sur l'aménagement du territoire en Afrique subsaharienne. En Côte d'Ivoire, depuis la sortie de crise en 2011, l'État a engagé un vaste programme de réhabilitation et de construction de nouvelles infrastructures routières dont l'autoroute du Nord reliant Abidjan à Bouaké via Yamoussoukro. Cette infrastructure constitue l'une des réalisations emblématiques du territoire. En outre, Bouaké, reconnue comme la deuxième ville du pays et carrefour économique du centre de la Côte d'Ivoire, a subi de plein fouet les effets de la décennie de crise militaro-politique (2002-2011). La mise en service de l'autoroute du Nord depuis 2018 représente dès

lors, bien plus qu'une simple amélioration des voies de communication. Elle constitue un puissant vecteur de transformation du tissu urbain et du dynamisme économique de la ville et de sa périphérie. Wanda Débauche (2002, p.5) soutient qu'un réseau routier de bonne qualité participe au développement économique des pays et régions, non seulement en améliorant l'accessibilité, mais aussi par les effets indirects de l'emploi. En effet la route permet la libre circulation entre les personnes et leurs biens à l'intérieur d'une ville. Dans ce sens, François Perroux (1964, p. 247) montre le rôle des infrastructures comme facteurs de croissance endogène. Quant à la BAD (2009, p. 71), elle mentionne l'impact positif des autoroutes sur la productivité économique et le développement social. Les travaux de Palé Kpemoua (2016, p. 2) et Youssouf Méité (2015, p. 23) ont abordé les effets des infrastructures routières sur les dynamiques territoriales. Aujourd'hui, la réalisation de l'autoroute permet un gain de temps, une réduction des accidents, un confort accru pour les usagers et un attrait nouveau pour les investisseurs pour la ville de Bouaké. L'autoroute du Nord a permis à la ville de Bouaké et sa périphérie de connaître un développement dans tous les secteurs d'activités. C'est dans ce contexte que s'inscrit le présent article, dont la question centrale est la suivante : quelles sont les mutations spatiales et socio-économiques induites par l'autoroute du Nord à Bouaké et sa périphérie ? L'objectif est d'analyser les impacts de cette infrastructure sur l'organisation de l'espace urbain. Cela revient à exposer les mutations spatiales et socio-économiques engendrées par l'autoroute dans la ville de Bouaké. L'hypothèse qui en découle est : la ville de Bouaké a subi des mutations spatiales et socio-économiques, grâce à la mise en service de l'autoroute du Nord.

## **1. Matériels et méthode**

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

Bouaké, deuxième ville de la Côte d'Ivoire avec plus de 832 000 habitants (RGPH, 2021), est un carrefour économique et industriel majeur. La ville est traversée d'Est en Ouest par l'autoroute du Nord, reliant Yamoussoukro, mise en



Les critères définis pour interroger les répondants sont : une durée minimum d'habitation de 7 ans (c'est-à-dire avant 2018) dans la localité, un âge supérieur ou égale à 20 ans. En ce qui concerne le choix des zones enquêtées (tableau I), elles ont été choisies en fonction de leur proximité par rapport à l'autoroute. De plus, des entretiens semi-directifs ont été réalisés avec des personnes ressources (inspecteur du commerce, directeur technique de la mairie, directeur régional de l'agriculture présidents de quartiers). Ces données ont été traitées avec Excel 2010 (tableaux et graphiques).

**Tableau I : Répartition de la population enquêtée par couronne**

| Couronnes    | Quartiers et villages enquêtés | Population en 2021 | Population enquêtée |
|--------------|--------------------------------|--------------------|---------------------|
| Urbaine      | Commerce                       | 7901               | 88                  |
|              | Konankankro                    | 4532               | 55                  |
|              | Nimbo                          | 9300               | 107                 |
| Périphérique | Kongodékro                     | 2350               | 28                  |
|              | Kpoti-Takikro                  | 550                | 7                   |
|              | Yaokoffikro                    | 6279               | 75                  |
| Total        |                                | 30912              | 360                 |

Source : INS, 2021

## 2. Résultats

### 2.1. Mutations spatiales induites par l'autoroute

La mise en place de l'autoroute du Nord a eu des impacts considérables sur le couvert végétal dans la ville de Bouaké et sa périphérie.

#### 2.1.1. Dynamique de l'occupation du sol de 1990 à 2025

L'analyse diachronique de l'occupation du sol révèle une transformation profonde et continue de l'espace urbain de Bouaké sur une période de trente-cinq ans. Le tableau II synthétise l'évolution des principales catégories d'occupation du sol pour les quatre dates étudiées.

**Tableau II : Évolution de l'occupation du sol de la ville de Bouaké  
(1990-2025)**

| Catégories                 | 1990         |            | 2000         |            | 2014         |            | 2025         |            |
|----------------------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|
|                            | Sup. (ha)    | %          | Sup. (ha)    | %          | Sup. (ha)    | %          | Sup. (ha)    | %          |
| Bâtis                      | 3 553        | 37,38      | 4 104,51     | 43,19      | 4885         | 51,40      | 5 346,40     | 56,25      |
| Végétation                 | 2 730        | 28,72      | 2 106,63     | 22,17      | 1 801,93     | 18,96      | 1 181,63     | 12,43      |
| Bas-fonds                  | 2 524        | 26,56      | 2 365,17     | 24,89      | 1 445,26     | 15,21      | 1105,33      | 11,63      |
| Espaces aménagés           | 462          | 4,86       | 367,35       | 3,87       | 90,63        | 0,95       | 1541,94      | 16,22      |
| Cultures urb.-<br>périurb. | 57           | 0,60       | 400,02       | 4,21       | 190,50       | 2          | 182,06       | 1,92       |
| Sol nu                     | 145          | 1,53       | 134,21       | 1,41       | 1 004,85     | 10,57      | 128,88       | 1,36       |
| Cours d'eau                | 33           | 0,35       | 26,10        | 0,27       | 85,83        | 0,90       | 17,76        | 0,19       |
| <b>Total</b>               | <b>9 504</b> | <b>100</b> | <b>9 504</b> | <b>100</b> | <b>9 504</b> | <b>100</b> | <b>9 504</b> | <b>100</b> |

Sources : : Landsat 5 TM, 1990 et 2000, Landsat 7 OLI, 2014 et Landsat 8 OLI, 2025

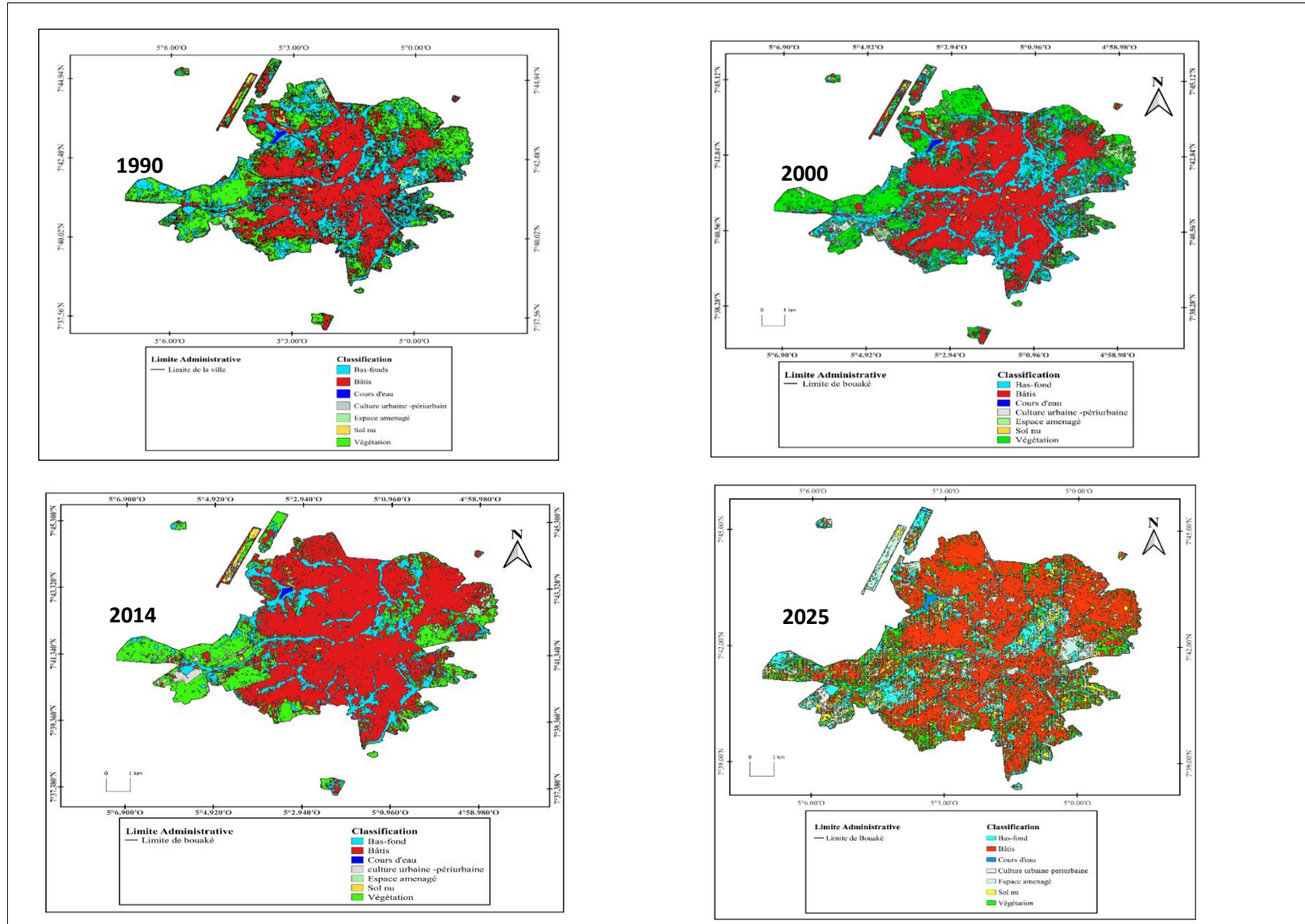
L'analyse de l'évolution de l'occupation du sol à Bouaké entre 1990 et 2025 met en évidence une urbanisation rapide et continue. En 1990, la ville présentait un équilibre relatif entre les espaces bâtis (37,38 %), la végétation (28,72 %) et les bas-fonds (26,55 %). Les constructions étaient principalement concentrées dans les quartiers centraux.

À partir de 2000, l'extension urbaine s'accélère avec une augmentation du bâti de 43,19 %, entraînant une réduction progressive de la végétation et des bas-fonds. Cette dynamique, amorcée avant la crise militaro-politique, est liée à la croissance démographique (Taux d'Accroissement Moyen Annuel de 4,20 % entre 2000 et 2021). Cela démontre un rythme de croissance démographique soutenu, typique des dynamiques d'urbanisation rapide.

En 2014, la reprise post-crise favorise une forte expansion urbaine : les espaces bâtis atteignent 51,40 % de la superficie totale, tandis que le couvert végétal connaît une diminution importante. Cette période traduit le regain de l'urbanisation dans un contexte de stabilité retrouvée.

En 2025, les tendances observées se renforcent avec la poursuite de la régression de la végétation (12,43 %), l'augmentation des espaces aménagés (16,22 %) et la régression des sols nus (1,36 %), ce qui témoigne de nouveaux lotissements et d'aménagements liés notamment à l'autoroute. Dans l'ensemble, la ville de Bouaké connaît une transformation marquée par l'expansion du bâti au détriment des espaces naturels. La planche cartographique 1 présente les différentes cartes d'évolution de la ville de Bouaké et de sa périphérie de 1990 à 2025.

## Planche cartographique 1 : Cartes d'occupation du sol de la ville de Bouaké de 1990 à 2025



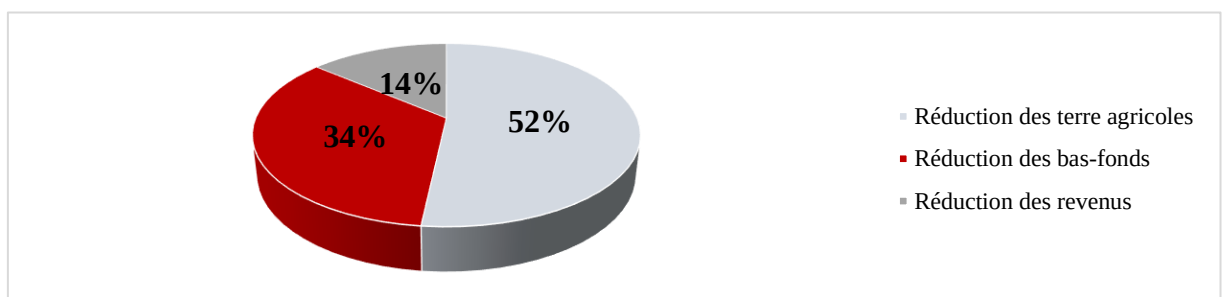
Sources : Images satellitaires Landsat 5 TM, 1990 et 2000, Landsat 7 OLI, 2014 et Landsat 8 OLI, 2025

En 1990, la ville présentait un certain équilibre entre les zones bâties, principalement concentrées au centre, et les espaces végétalisés, largement répartis au Sud-Ouest et au Nord-Est. Les bas-fonds occupaient également une place importante sur l'ensemble du territoire communal. À partir de 2000, les surfaces bâties s'étendent progressivement vers le Nord et le Sud, tandis que le couvert végétal se fragmente et recule vers les périphéries. En 2014, l'urbanisation devient dominante, réduisant la végétation à quelques îlots résiduels et entraînant une forte régression des bas-fonds. En 2025, cette tendance s'accroît davantage avec une extension de la tache urbaine au-delà des limites administratives de la ville. La végétation disparaît presque totalement du centre urbain, tandis que les espaces aménagés gagnent du terrain.

### 2.1.2. Étalement urbain et régression des espaces agricoles

Entre 1990 et 2025, Bouaké a connu une importante expansion urbaine marquée par une augmentation des surfaces bâties de 1793,40 hectares et une réduction de plus de 1 548,37 hectares de la couverture végétale. Cette dynamique, renforcée par l'autoroute du Nord depuis 2018, a favorisé le développement des lotissements dans les périphéries et les villages environnants tels que Yaokoffikro, Konankankro, Kongodékro et Kpoti-Takikro. La figure 1 montre les impacts de la mise en place de l'autoroute

**Figure 1 : Répartition des impacts de la construction de l'autoroute du Nord sur l'espace végétal**



*Source : Enquête de terrain, 2025*

La figure 1, montre l'impact de l'autoroute non seulement sur l'espace mais aussi sur la vie des propriétaires terrains. L'autoroute joue un rôle d'aimant foncier. En effet, l'annonce du projet et sa réalisation ont suscité un afflux de demandes de lots de la part d'investisseurs, venus d'Abidjan et d'autres villes du pays. Ce qui a suscité par la perspective, une meilleure attractivité de Bouaké. La nouvelle dynamique urbaine induite par l'autoroute entraîne une perte significative de terres agricoles (52%). Selon 14% des enquêtés, cette régression des espaces agricoles prive plusieurs familles de leur principale source de revenus. Cela est susceptible de générer des risques d'insécurité alimentaire. 34 % des enquêtés ont indiqué que la réalisation de l'autoroute s'est accompagnée d'une réduction des zones de bas-fonds. Ce qui joue un rôle écologique important dans la régulation des eaux pluviales.

### 2.1.3. Hausse du foncier et ségrégation socio-spatiale

L'un des effets spatiaux les plus directement mesurables de l'autoroute est la forte hausse des prix des terrains dans les zones traversées ou proches de l'infrastructure. Le tableau III, illustre l'ampleur de cette évolution entre 2014 et 2025.

**Tableau III : Évolution des prix des lots dans les zones enquêtées de 2014-2025**

| Localités     | Prix en 2014 (FCFA)   | Prix en 2025 (FCFA)    | Évolution                  |
|---------------|-----------------------|------------------------|----------------------------|
| Nimbo         | 1 000 000 – 3 000 000 | 3 000 000 – 20 000 000 | Multiplication par 3 à 7   |
| Konankankro   | 500 000 – 800 000     | 800 000 – 1 500 000    | Multiplication par 1,5 à 2 |
| Kongodékro    | 500 000 – 800 000     | 2 000 000 – 4 000 000  | Multiplication par 4 à 5   |
| Kpoti-Takikro | 200 000 – 500 000     | 1 000 000 – 2 500 000  | Multiplication par 5       |
| Yaokoffikro   | 500 000 – 800 000     | 2 000 000 – 5 000 000  | Multiplication par 4 à 6   |

*Source : Enquête de terrain, 2025*

Les données de terrain montrent une hausse généralisée des prix fonciers dans l'ensemble des zones enquêtées, avec des multiplications par 4 à 7 selon les localités. Les villages périphériques comme Yaokoffikro et Kongodékro, traversés par

l'autoroute ou situés à proximité, enregistrent les hausses les plus spectaculaires. Dans le quartier central de Nimbo, la raréfaction des terrains disponibles explique une flambée des prix encore plus prononcée. Cette valorisation foncière engendre une ségrégation socio-spatiale croissante dans la ville. Les zones proches de l'autoroute, désormais réservées aux ménages les plus aisés du fait des prix élevés, créent un étalement urbain différencié où les classes populaires sont repoussées vers les périphéries non desservies.

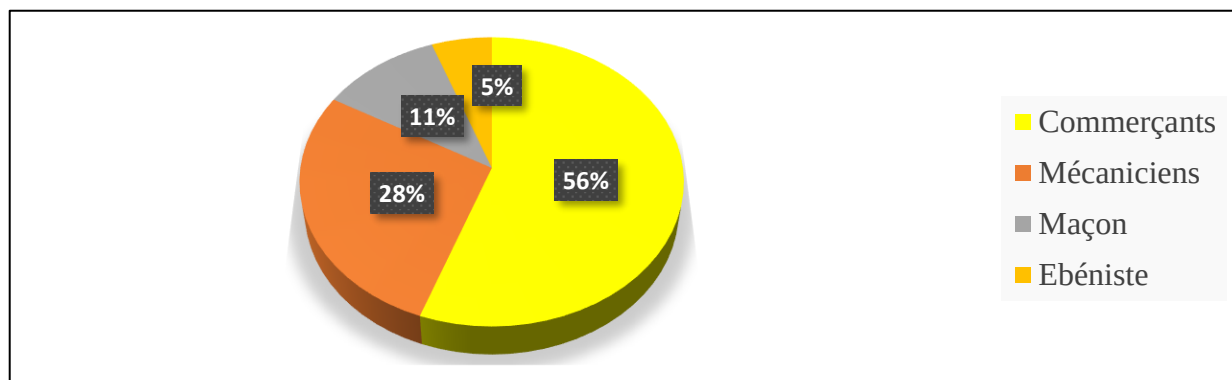
## 2.2. Mutations socio-économiques induites par l'autoroute du Nord

La mise en place de l'autoroute du Nord, est la source de développement de plusieurs activités socio-économiques dans la ville de Bouaké et sa périphérie.

### 2.2.1. Autoroute du Nord, source de développement des activités économiques à Bouaké

Les enquêtes de terrain ont permis d'identifier plusieurs filières économiques qui ont bénéficié directement ou indirectement de cette infrastructure. La figure 2 présente les débouchés liés à la mise en service de l'autoroute.

**Figure 2 : Répartition des activités créées à par rapport à l'autoroute**



**Source :** Enquête de terrain, 2025

L'autoroute du Nord a fortement stimulé l'activité économique à Bouaké, notamment dans le secteur informel. Les commerces de restauration, les ateliers de mécanique, les quincailleries et les unités de fabrication de briques se sont multipliés le long de l'axe autoroutier. Parmi les nouvelles activités créées, le

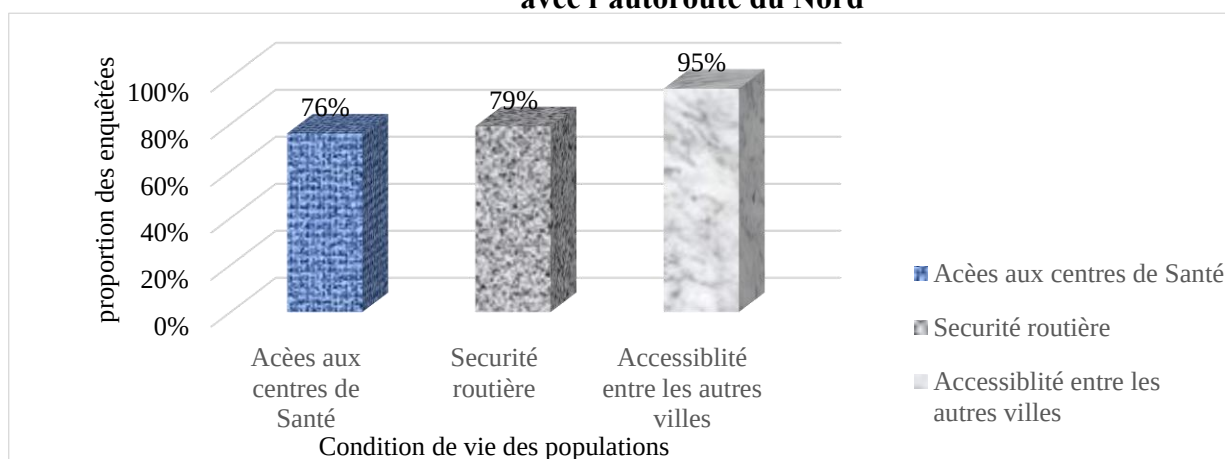
commerce représente 56 %, la mécanique automobile 28 %, la maçonnerie 11 % et l'ébénisterie 5 %.

L'amélioration de la connectivité entre Abidjan, Yamoussoukro et Bouaké a facilité la circulation des marchandises, réduit les coûts de transport et élargi les marchés des commerçants. Cette dynamique a favorisé l'implantation de nouvelles entreprises et le projet d'une zone industrielle au Nord-Ouest de la ville. L'agriculture en a également bénéficié grâce à une meilleure évacuation des produits vers les marchés, un avantage confirmé par 96 % des personnes interrogées.

### 2.2.2. Amélioration de l'accessibilité aux services de base et des conditions de vie des populations

L'autoroute a amélioré l'accessibilité de Bouaké et de ses villages périphériques aux services de base et aux grands centres urbains. En effet, avant cette période, la population mettait au moins 2 heures pour se rendre dans un centre de santé. Cette situation était liée à l'état de la route A3. Durant cette période, les conditions de vie des populations s'étaient dégradées. Cependant, depuis l'inauguration de l'autoroute du Nord, l'on constate une amélioration de l'accessibilité des centres de santé. La figure 3, montre les avis des personnes enquêtées sur l'amélioration de leurs conditions de vie.

**Figure 3 : Proportions des enquêtées sur leurs conditions de vie, en rapport avec l'autoroute du Nord**



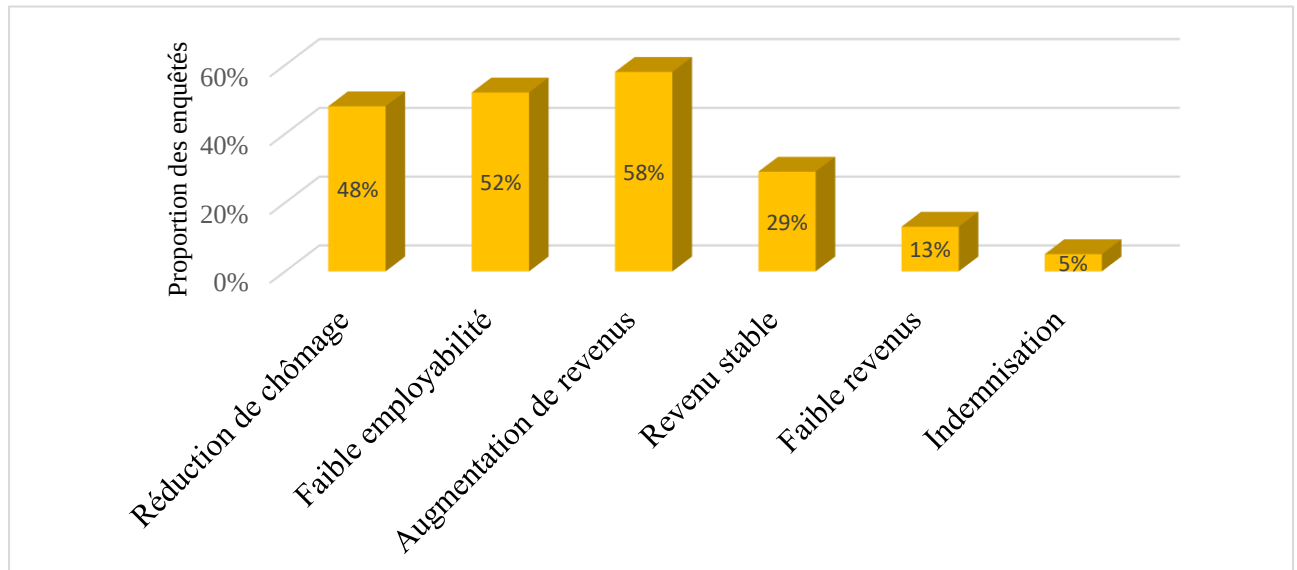
Source : Enquête de terrain, 2025

Selon les données recueillies, 95 % des enquêtés estiment que l'autoroute a amélioré l'accessibilité entre Abidjan, Yamoussoukro et Bouaké grâce aux échangeurs qui ont contribué au désenclavement des localités périphériques. De plus, 76 % des personnes interrogées soulignent une meilleure accessibilité aux infrastructures sanitaires, tandis que 79 % se déclarent satisfaites de l'amélioration de la sécurité routière (réaménagement de la A3 en 2×2 voies, installation de feux tricolores dans les quartiers centraux, limitation de vitesse à 120 km/h hors agglomération et à 80 km/h en traversée urbaine).

### **2.2.3. Autoroute du Nord, source de création d'emplois, revenus et limites des retombées**

La création d'emplois est l'une des attentes les plus fortes des populations à l'égard de l'autoroute. Les résultats de l'enquête révèlent toutefois une réalité nuancée. Durant la phase de construction, des emplois directs ont été créés. De fait, le village de Kongodékro a vu environ 35 jeunes recrutés par la société RB-CRBC, tandis que le quartier Yaokoffikro a également bénéficié d'une mobilisation de main-d'œuvre locale sur les chantiers. Des travailleurs sous-régionaux (Burkina Faso, Mali, Guinée) ont contribué à ces chantiers. Cependant, depuis la mise en service, les avis sont partagés sur la réduction du chômage (figure 4).

**Figure 4 : Proportion sur l'emploi, revenus et limites des retombées de l'autoroute du Nord**



*Source : Enquête de terrain, 2025*

La figure 4, montre les retombés et les limites de la mise en place de l'autoroute du Nord. Ainsi, 48 % des enquêtés estiment que l'autoroute a contribué à réduire le chômage, contre 52 % qui considèrent que les effets sur l'employabilité des jeunes restent insuffisants. Ce résultat interroge la capacité de l'infrastructure, à elle seule, à transformer durablement le marché de l'emploi local, en l'absence de politiques d'accompagnement ciblées. S'agissant des revenus, 58 % des enquêtés estiment que leurs revenus ont augmenté grâce à l'autoroute, 29 % les considèrent stables et 13 % les jugent en diminution. Ce dernier groupe comprend notamment les agriculteurs expropriés qui n'ont pas bénéficié d'une indemnisation satisfaisante. En effet, seulement 5 % des populations impactés par la construction de l'autoroute, déclarent avoir été indemnisés. À cet effet, les montants perçus variaient de 400 000 à 1 500 000 FCFA. Ces montants sont jugés insuffisants au regard des pertes réelles subies.

### 3. Discussion

Les résultats de cette étude confirment et nuancent les relations entre infrastructures autoroutières et mutations territoriales. Sur le plan spatial, l'analyse

met en évidence une régression continue du couvert végétal entre 1990 et 2025. Ces résultats corroborent les travaux de Moussa Kontougomde (2010, p.12), qui souligne que l'élargissement des routes entraîne l'abattage d'arbres et d'arbustes, ainsi que ceux d'Amina Bacha (2007, p.3), pour qui les infrastructures routières modifient profondément les milieux traversés. Philippe Bontems (2020, p. 8), stipule aussi, que toute amélioration d'une infrastructure de transport génère des effets directs immédiats (réduction des temps de trajet, amélioration de l'accessibilité) et des effets indirects à plus long terme (changement de localisation des agents économiques, transformation des dynamiques foncières). La progression des zones bâties et la régression corrélée du couvert végétal entre 1990 et 2025 illustrent ce processus, que l'autoroute du Nord a accéléré depuis 2018.

Sur le plan socio-économique, la mise en service de l'autoroute du Nord a favorisé le développement des activités économiques à Bouaké, surtout dans le secteur tertiaire et le secteur informel. Ces observations rejoignent les analyses d'Abdul Quium (2019, p.1), qui considèrent que le développement des infrastructures de transport peut avoir des effets positifs importants sur la croissance économique, les revenus, la pauvreté, l'emploi, l'équité et l'inclusion.

Cependant, les résultats révèlent également plusieurs limites. La hausse des valeurs foncières, bien qu'elle traduise une valorisation du territoire, accentue les inégalités socio-spatiales et réduit l'accès au logement des ménages modestes. De plus, le faible niveau d'indemnisation (5%) des populations agricoles expropriées soulève des questions d'équité sociale, comme l'a également montré Matti Olivier Ndzie (2022, pp.75-78).

Par ailleurs, l'impact de l'autoroute sur l'emploi demeure mitigé. Plus de la moitié (52%) des personnes enquêtées ne constatent pas d'amélioration significative de l'employabilité des jeunes. Ce constat confirme les analyses de Bruno Amable (2000, p.653), selon lesquelles les investissements en infrastructures doivent être accompagnés de politiques de formation, d'innovation et de soutien aux entreprises pour produire une croissance inclusive.

Enfin, l'étude met en évidence une réduction importante des espaces végétaux et agricoles entre 1990 et 2025. Cette situation affecte directement les populations dépendantes de l'agriculture et confirme les observations de Gilbert Saint-Laurent (1983, p.75) sur les pertes de terres agricoles liées aux projets autoroutiers. Ces résultats soulignent la nécessité d'intégrer davantage les préoccupations environnementales dans les politiques d'aménagement, aspect non pris en compte dans le cadre de cet article. La mise en œuvre effective du Schéma Directeur d'Urbanisme de Bouaké apparaît ainsi essentielle pour concilier développement économique, préservation de l'environnement et durabilité urbaine. Ces dispositions sont préconisées par UN-HABITAT (2010, p.224) et PIARC (2020, p. 3) dans leurs recommandations sur les villes en croissance rapide.

## Conclusion

Il ressort de cette étude que l'autoroute du Nord constitue un facteur majeur de transformation de l'espace urbain et de l'économie de Bouaké et de sa périphérie. Au niveau spatial, l'analyse diachronique de l'occupation du sol révèle une urbanisation accélérée, marquée par la progression des zones bâties, de 37,38 % en 1990 à plus de 56,25% en 2025. Aussi, cette étude a montré la régression du couvert végétal de 28,72 % à 12,43 % durant la même période et la valorisation foncière des quartiers traversés ou desservis par l'infrastructure. Sur le plan socio-économique, l'autoroute a stimulé le développement du commerce et du secteur informel, renforcé l'accessibilité aux services de base, amélioré la sécurité routière et attiré de nouveaux investissements industriels. Ces résultats s'accompagnent toutefois de tensions qu'il serait inexact de négliger. Il est question de la ségrégation socio-spatiale liée à la hausse du foncier, la faible indemnisation des populations agricoles expropriées. Ces résultats confirment que l'infrastructure autoroutière, si elle est un levier puissant de développement territorial, ne saurait à elle seule garantir un développement équitable et durable. Des études supplémentaires s'avèrent nécessaires pour mieux apprécier les effets environnementaux et les impacts sociaux à long terme.

## Références bibliographiques

AMABLE Bruno, 2000, « Complémentarité institutionnelle et diversité des systèmes sociaux d'innovation et de production », *Revue d'Économie Politique Internationale*, Vol. 7, No4, p.645-687

BACHA Amina, 2007, *Étude d'impact des projets routiers sur l'environnement*, Mémoire de master 2 du département de géographie, USTHB-géologie de l'ingénieur, 85p.

Banque Africaine de Développement (BAD), 2009, Les infrastructures Africaines : une transformation impérative, Rapport sur le développement en Afrique. Banque Africaine de Développement, 350p.

Banque Africaine de Développement (BAD), 2022, Infrastructure et développement urbain : rapport annuel. Banque Africaine de Développement, 120p.

BONTEMS Philippe, 2020, *Infrastructures de transport et économie des territoires*, Paris, INRAE, 45p.

DEBAUCHE Wanda, 2002, The road : key to mobility and the economy, *Routes/Roads*, Vol.315, No. 314, World Road Association (PIARC), p.5-14

HOUINSOU Tognidè Auguste, NASSIHOUNDE Cocou Blaise, SIDI ALI Mouhamadou Tadjou Din, 2021, Impacts environnementaux et socio-économiques du projet routier de contournement de la ville de savè au Bénin, p.428-457

Institut National de la Statistique (INS), 2021, Recensement Général de la Population et de l'Habitat, Abidjan, Institut National de la Statistique, Côte d'Ivoire.

KONTOUGOMDE Moussa 2010, *Étude d'impact environnemental des travaux de construction et de bitumage de la route nationale, n°23 entre OUAHIGOUYA et DJIBO*, Mémoire de master 2, Institut Internationale d'Ingénierie de l'eau et de l'environnement, Burkina Faso, 79p.

KPEMOUA Palé, 2016, « Infrastructures routières et développement en Afrique subsaharienne », *Revue de Géographie Tropicale*, No12, p.1-18

MEITE Youssouf, 2015, « Autoroute et développement économique à Bouaké », *Revue ivoirienne de Géographie des Savanes*, No3, p.20-35,

NDZIE MATTI Olivier, 2022, « Infrastructures routières et dynamique socio-économique dans le département de la Mefou et Akono (1992-2020) », Mémoire de Master, Université de Yaoundé I, 135p.

OFFNER Jean-Marc, 1993, « Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'espace géographique*, Vol.22, No.3, p.233-242

PERROUX François, 1964, *L'Économie du XXe siècle*, Paris, Presses Universitaires de France, 814p.

PIARC, 2020, L'apport du transport routier au développement durable et au développement économique, Paris, Association Mondiale de la Route, 55p.

QUIUM Abdul A.S.M, 2019, « Transport Corridors for Wider Socio-Economic Development », *Sustainability*, Vol.11, No.5248, p.1-23

SAINT LAURENT Gilbert, 1983, « Impact de l'autoroute sur le milieu. Étude bibliographique et propositions de recherche au Québec », *Cahiers de géographie du Québec*, Vol.27, No.70, p.63-78

UN-HABITAT, 2010, État des villes du monde 2010/2011, comblé le fossé urbain, Nairobi, ONU-Habitat, 224p.